

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Soluções do n.º 183

Damas

- 1 — 1512.2621. 62 2709.3027.25 ×
 2 — 1512. 62.2227.3018 21 ×
 3 — 1310.1411. 51. 619.29 ×
 4 — 2015. 52.3118.2227.30 ×
 —————→2218.3127.30 ×
 5 — 1411.1518.1309. 52.1620.30 ×
 6 — 2219 1411. 63. 627.31 ×

• • •

7 — **Palavras cruzadas** — *Horizontais*: 1 — Con-
 travento; 2 — ar-i-li-uru; 3 — t-ora-no-ar; 4 — i-xa
 roco-mo; 5 — laid-aedo; 6 — ilda-r-ana; 7 — noa-po-
 nente; 8 — acróama-oad; 9 — r-erp-o-no; 10 — influên-
 cia; 11 — a-ea-ruão.

Verticais: 1 — catilinária; 2 — or-loc-n; 3 — n-oxi-
 dar-fé; 4 — lirada-oela; 5 — r-ar-paru; 6 — al-o-rom-
 per; 7 — vinca-na-nu; 8 — e-goe-e-oca; 9 — nu-dano-
 -io; 10 — tramontana; 11 — ouro-aedo.

* * *

Charadas paragógicas — Problemas n.º 8 a 16:
 — Cansa — cansaço (solução comum).

* * *

A caldeira — Problema n.º 17: — Sejam a, b e c
 os comprimentos das arestas concorrentes.

A sua soma é

$$a + b + c = 18$$

Por ser $\frac{b}{2} = \frac{a+c}{2}$

será $\frac{b}{3} = \frac{18}{3} = 6$ metros

e $a + c = 18 - 6 = 12$ (1)

A área total da caldeira é

$$2(ab + bc + ac) = 208$$

donde, substituindo b e (a + c), pelos seus valores:

$$ac = \frac{208 - 6 \times 12}{2} = 32$$

Por outro lado, sendo $c > a$, tem-se, elevado ao qua-
 drado $(c + a)$:

$$c^2 + 2ac + a^2 = 144$$

ou subtraindo $4ac = 4 \times 32$ aos dois membros

$$(c - a)^2 = 16$$

Assim, tem-se

$$c - a = \sqrt{16} = 4 \quad (2)$$

subtraindo, membro a membro, as igualdades (1) e (2), vem

$$2a = 8 \quad \text{e} \quad a = 4$$

Portanto, a razão da progressão será

$$r = b - a = 6 - 4 = 2$$

e a capacidade pedida

$$4 \times 6 \times 8 = 192 \text{ m}^3 \text{ ou } 192\,000 \text{ l}$$

Esta é a solução de J. Gonçalves, A de A. Fernandes
 (Pôrto) é a seguinte:

Arestas: $a + b + c = s \quad b = \frac{s}{3}$

(1) $a + c = s - b$

Área total: $2(ab + bc + ac) = A$

$$b(a + b) + ac = \frac{A}{2}$$

(2) $ac = \frac{A}{2} - b(a + c)$

Como a soma das arestas é 18, fica:

$$b = \frac{18}{3} = 6$$

De (1) vem $a + c = 12$

De (2), sendo a área total 208 m^2 , temos

$$ac = 104 - 72 = 32$$

Fazendo $a = 12 - c$, resulta

$$c(12 - c) = 32$$

$$c^2 - 12c + 32 = 0$$

$$c = \frac{12 \pm \sqrt{144 - 128}}{2}$$

$$c' = \frac{12 + 4}{2} = 8$$

$$c'' = \frac{12 - 4}{2} = 4$$

Qualquer dos valores de c serve para este caso. Se se
 fizer $c = 8$, fica $a = 4$; se se fizer $a = 8$, vem $c = 4$.

A capacidade da caldeira, será, portanto

$$abc = 4 \times 6 \times 8 = 192 \text{ m}^3$$

(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: *Comercialista Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Homenagem ao Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração. — Construção de uma locomotiva da série 070 nas Oficinas Gerais de Lisboa. — Sezonismo. — Contencioso. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

Homenagem ao Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração

O dia 7 do corrente mês foi de festa para todos os que trabalham na Companhia, porque nesse dia se comemoravam as

bodas de ouro ferroviárias do ilustre Presidente do Conselho de Administração, Sr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa, que motiva-



Suas Ex.^{as}, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, ladeiam o homenageado

ram a publicação dum número especial do *Boletim da C. P.*, com a honrosa colaboração de todos os Srs. Administradores e do Conselho Fiscal.

O Chefe do Estado, por proposta do Governo, resolveu dar público galardão aos muitos méritos do Sr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa, tão largamente evidenciados, conferindo-lhe o grau de Grã-Cruz da Ordem do Mérito Industrial, cujas insígnias o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, em testemunho de especial apreço, quis entregar pessoalmente ao homenageado.

A homenagem ao Sr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa constituiu uma singela mas significativa cerimónia, realizada nessa tarde, no gabinete de Sua Ex.^a. Ali compareceram todos os membros dos Corpos Gerentes, os representantes de tôdas as Emrêsas ferroviárias do País e outras numerosas individualidades de relêvo nos meios ferroviários, entre as quais destacaremos o Presidente honorário da Companhia, Sr. Dr. Ruy Ulrich, o Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, Engenheiro

Rogério Vasco Ramalho, o Sr. Director Geral, o Sr. Secretário Geral e todos os Chefes de Divisão e de Serviço.

Compareceu também o Sr. Engenheiro Rodrigo Peixoto, contemporâneo do home-

nageado na entrada para o serviço da Companhia; e Sr. Engenheiro João Pinto Basto, também contemporâneo do Sr. Vasconcellos Corrêa, que não pôde estar presente, associou-se por escrito à solenidade.

A homenagem iniciou-se após a chegada de Suas Ex.^{as}, o Ministro das Obras Públicas e o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, que eram aguardados no átrio por todo o Conselho de Administração, pelo Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro e pelos

Srs. Engenheiros Lima Henriques e Branco Cabral.

Foi breve, mas eloquente, o discurso do Sr. Ministro. Depois de frisar como a vida dos homens públicos é cheia de contrariedades e amarguras, e como são raros os momentos de júbilo para aqueles sôbre quem pesam as responsabilidades da governação, o Sr. Engenheiro Cancela de Abreu afirmou



Sua Ex.^a, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, abraça o Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração, Eng.^o Vasconcellos Corrêa.



Os membros dos Corpos Gerentes da Companhia, no gabinete do Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração

que a C. P. lhe concedera dois dêsses raros momentos em bem curto espaço: ainda na véspera assistira, em Santa Apolónia, à inauguração da locomotiva construída nas Oficinas Gerais — trabalho que, como Ministro e como português, muito o alegrara, por ser prova insofismável da capacidade técnica dos nossos engenheiros ferroviários, que o orientaram, e do pessoal que o executou — e, volvidas vinte e quatro horas, ainda à C. P. voltava para, em nome do Govêrno, dar merecida consagração aos cinqüenta anos de trabalho do Sr. Vasconcellos Corrêa.

Fez seguidamente o caloroso elogio do Sr. Presidente do Conselho de Administração, que muito considera pela integridade de carácter, pelo espírito sempre aberto a tôdas as iniciativas, pela infatigável actividade que exuberantemente tem dedicado à Companhia que há meio século vem servindo com um carinho de tôdas as horas.

Terminando, o Sr. Ministro, depois de apresentar ao Sr. Vasconcellos Corrêa os cumprimentos pessoais e os seus votos pela felicidade dos que lhe são queridos, entregou a Sua Ex.^a as insignias da distinção honorífica com que acabava de ser agraciado pelo Chefe do Estado.

Falou depois, em nome do Conselho de Administração, o Sr. Vice-Presidente Fausto de Figueiredo, que acentuou a satisfação com que todos se associavam à consagração duma vida de trabalho como tem sido a do seu ilustre Presidente, salientando que o Sr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa, mercê de primorosos dotes de coração e de espírito, tem, nos seus colegas, não só colaboradores mas amigos muito dedicados, e conquistou há muito o respeito e a admiração de quantos com êle privam.

Por último, o Sr. Engenheiro Vasconcellos Corrêa, visivelmente comovido, agradeceu

ao Sr. Ministro e a todos os presentes a homenagem de que fôra alvo e que, afirmou, calara profundamente no seu coração.

O Sr. Ministro e o Sr. Sub-Secretário de

Estado retiraram-se em seguida, acompanhados por tôdas as altas individualidades presentes a esta justíssima homenagem.

Construção de uma locomotiva da série 070 nas Oficinas Gerais de Lisboa

JÁ há cerca de 15 anos que vinha pensando-se em construir nas oficinas da Companhia algumas locomotivas de tipos existentes no nosso parque, escolhidas de entre as mais apropriadas às necessidades da exploração.

A construção de locomotivas, com efeito, desde que se faça sem pressas nem preocupações de prazos, não perturba a normal conservação do material em serviço, principal missão das oficinas ferroviárias, e apresenta as seguintes importantes vantagens:

1) — serve de regulador da aplicação da

mão de obra operária, garantindo sempre o seu integral aproveitamento;

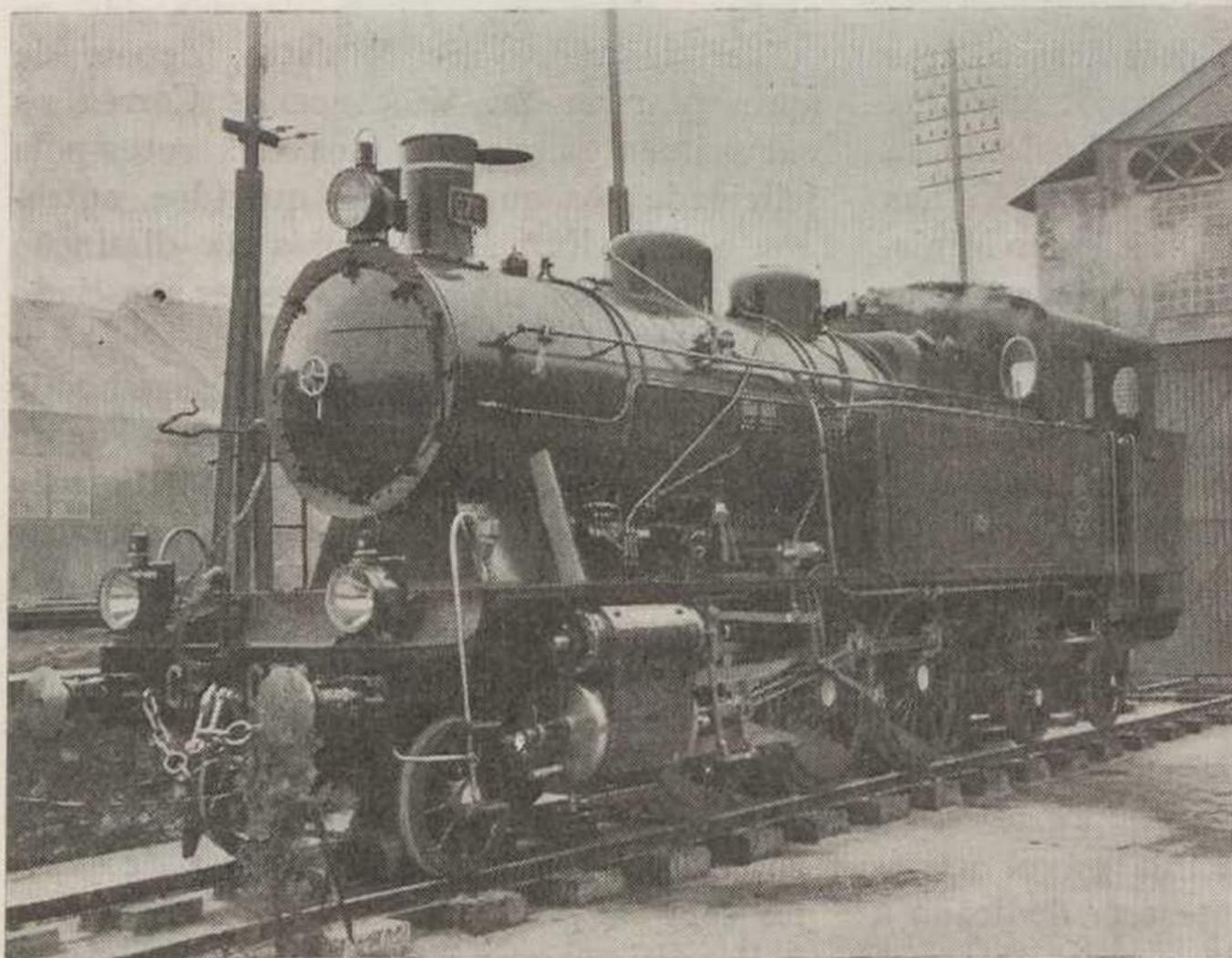
2) — permite a demolição sistemática de certas locomotivas antigas, já inadaptaíveis às actuais exigências do serviço, sem diminuição do efectivo do parque, promovendo pois a progressiva actualização e unificação do material.

Nestas condições, assentou-se logo em que as primeiras locomotivas a construir seriam da série 070, de que a Companhia possui já um efectivo de 27 unidades: 15 adquiridas em 1917, 1918 e 1921 á casa

suíça Winterthur, e 12 fornecidas mais recentemente pela firma alemã Henschel, em serviço desde 1929.

As razões que levaram a Companhia a optar na construção por este tipo de locomotiva foram as seguintes:

Sob o ponto de vista de exploração: são locomotivas que se prestam a todo o género de serviço, quer rebocando comboios tranvias (a que grande número delas anda normalmente afecto) e ou-



A nova locomotiva da série 070



Suas Ex.^{as}, o Ministro das Obras Publicas e Comunicações e o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, rodeados dos Ex.^{mos} Srs. Administradores, Director Geral da Companhia, Secretário Geral, funcionários superiores e pessoal das Oficinas Gerais, no dia da entrada ao serviço da nova locomotiva.

tros combóios de passageiros, quer em combóios de mercadorias, rebocando cargas médias a boa velocidade. Algumas vezes, forçadas por avarias nas máquinas titulares, a rebocar combóios rápidos, têm mesmo conseguido fazer as marchas do horário sem perda de tempo.

Sob o ponto de vista de construção: são máquinas - tender, do que resulta haver um veículo a menos a construir (o tender); são locomotivas de simples expansão de vapor, com dois cilindros apenas; todo o seu mecanismo é simples e robusto; o pessoal das oficinas conhece-as intimamente, pois devido ao seu efectivo, relativamente elevado, têm sido bastantes as reparações; a Companhia dispõe de todos os desenhos necessários à

construção e da quasi totalidade dos moldes para fundição das peças de ferro, bronze, etc.; por último, o facto de existir uma caldeira desta série, em tempos construída nas oficinas de Lisboa, e que deixou de ter aplicação desde que a reorganização da secção de caldeiraria permitiu que as caldeiras fôsem reparadas dentro dos pra-



O Snr. Eng.^o Pedro de Brion, Chefe da Divisão do Material e Tracção, descreve as características da nova locomotiva,



Sua Ex.^a, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, profere a sua alocução

peças que executaram, dentro das horas fixadas para a sua execução, uma perfeição de acabamento muito superior à que é habitual em trabalhos deste género, pelo que a locomotiva ficou, depois de concluída, com um bellissimo aspecto. Na construção consumiram-se 41585 horas de mão de obra operária. No gráfico junto discrimina-se este total pelas várias secções das oficinas, tendo-se englobado, sob a rubrica de «Diversos», os trabalhos

estabelecidos para a reparação das locomotivas.

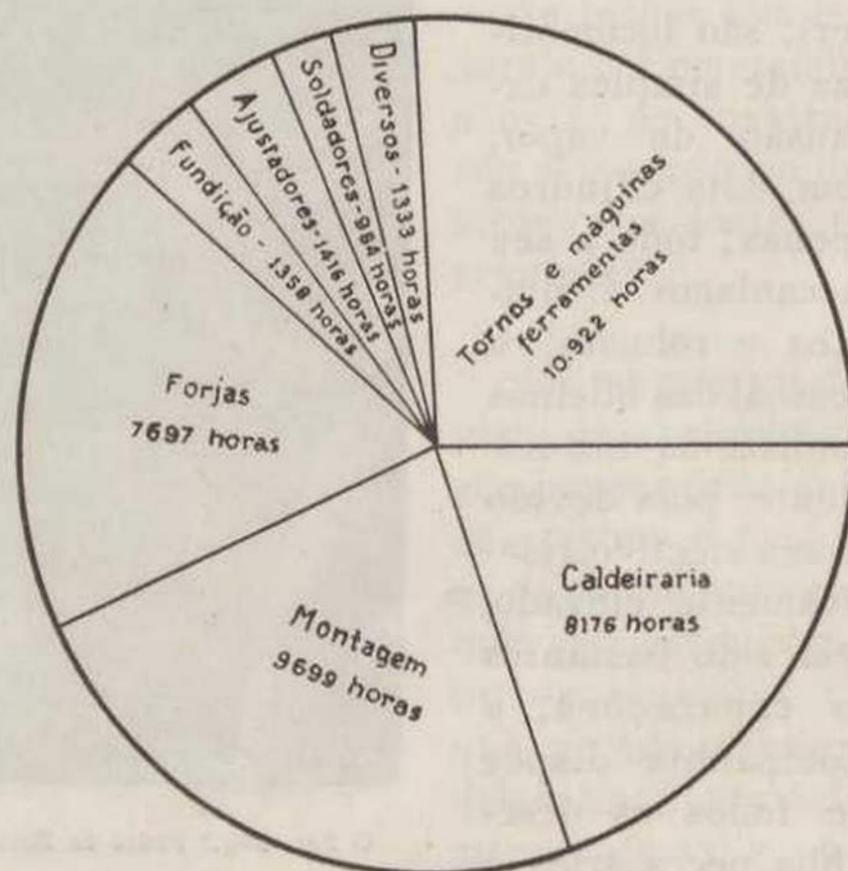
Motivos de ordem vária impediram durante largos anos que se desse início à projectada construção. Resolvidos porém que foram vários problemas, sobretudo devidos à falta de materiais, começaram em 20 de Março de 1944 os estudos da organização do trabalho, e cêrca de um mês depois iniciaram-se nas Oficinas Gerais de Lisboa os trabalhos para a construção da primeira locomotiva.

A execução das muitas centenas de peças necessárias foi demorada, para que a reparação corrente das locomotivas e carruagens ao serviço não sofresse sensíveis atrasos. Atendendo a esta circunstância, o tempo total de 7 meses, dispendido na construção, não pode considerar-se exagerado.

É de notar a dedicação e o interesse, verdadeiramente excepcionais, de que todo o pessoal que interveio neste trabalho deu sobejas provas: basta dizer que os operários voluntariamente sacrificaram o seu prémio de economia de tempo, dando às várias

lhos de pintura, carpintaria, estôfo, funilaria etc., que ocuparam menos mão de obra.

Depois de experimentada pelo pessoal técnico das oficinas, com o melhor resultado, teve lugar a experiência oficial de funcionamento, entre Lisboa e Póvoa de Santa Iria, da qual resultou a plena aprovação da locomotiva, que tomou o número 070. Final-





O pessoal das Oficinas Gerais que construiu a nova locomotiva

mente, em 6 de Fevereiro corrente, fêz-se a sua entrega ao Serviço de Tracção, entrando a nova locomotiva, a partir dessa data, ao serviço da Companhia.

Este acto foi honrado com a presença de Suas Ex.^{as}, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Comunicações, e a êle assistiram o Ex.^{mo} Sr. Eng. Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; os Ex.^{mos} Srs. Administradores Fausto de Figueiredo, General Raúl Estêves, Doutor Fezas Vital, Coronel Pinto Osório, Major Mário Costa, Director Geral da Companhia e muitos funcionários superiores.

Por grave doença de pessoa de sua família, não pôde comparecer o Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração, Eng. Vasconcellos Corrêa.

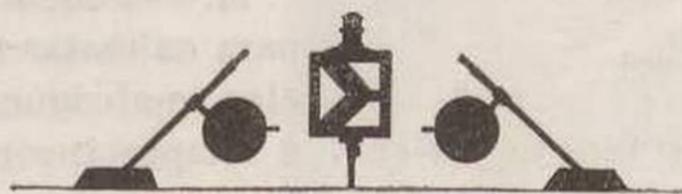
O Snr. Eng. Pedro de Brion, Chefe da Divisão do Material e Tracção, depois de ter saúdo os visitantes, agradecendo em es-

pecial a presença dos membros do Governo, descreveu as características da locomotiva e enalteceu o zêlo e a competência de todo o pessoal, sem qualquer distinção de categorias, que interveio na sua construção.

O Sr. Fausto de Figueiredo, seguidamente, teve também palavras de agradecimento pela comparência das entidades oficiais e felicitou os engenheiros e o pessoal das oficinas.

Por fim, o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações retribuiu as saudações recebidas e elogiou a capacidade técnica dos engenheiros, contramestres e operários que executaram aquela magnifica obra.

Terminada a sua alocução, o Sr. Ministro, entre aclamações, cortou a fita simbólica que impedia à nova locomotiva o acesso à via. Logo em seguida, após um silvo em sinal de saudação, pôs-se aquela em andamento, entrando assim ao serviço dos caminhos de ferro portugueses.



SEZONISMO

Pelo Sr. Dr. Luís Figueira, Sub-Chefe do Serviço de Saúde e de Higiene

(Continuação)

P. — Então as valas que o doutor há pouco nos mostrou arranjadas de novo, com as bordas muito lisas e sem ervas foram assim arranjadas para estorvar a postura do tal anofeles?

M. — É nêsse serviço que se ocupam os homens que trabalham às ordens dos enge-

que se deitem à água e alastrem à superfície sem se misturar e que não evaporem rapidamente. Assim se impede a larva de respirar e acaba por morrer asfixiada.

P. — Quais são as substâncias mais aproveitadas para êsse fim?

M. — O petróleo, a parafina líquida, os óleos pesados, os óleos queimados dos motores e até as bôrras de azeite. Há também substâncias que envenenam a larva e a matam. A mais usada é um pó corante, empregado pelos pintores, conhecido por Verde de Paris, que se distribue à superfície das águas.

F. — E êsse veneno não é perigoso para o gado que possa beber dessa água?

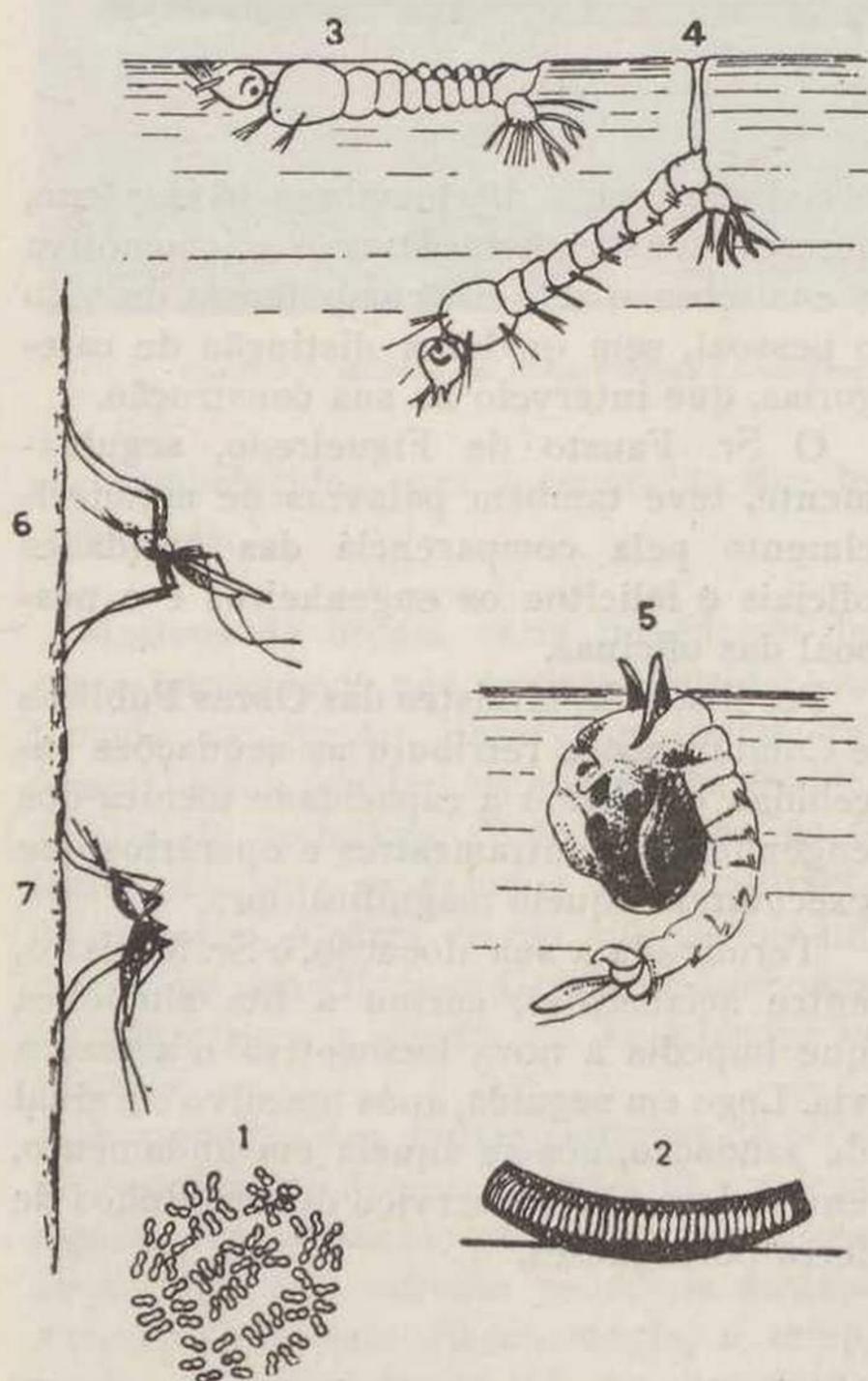
M. — Não. A dose em que é empregado é tão pequena que não prejudica os animais nem os peixes que vivam nessa água. É até necessário misturar o pó verde com outro pó indiferente como cinza ou pó da estrada para poder distribuí-lo na pequena dose em que é tóxico para as larvas, tal é a insignificância da dose.

P. — E é muito dispendiosa a aplicação dêsse pó?

M. — Regula por 2 a 3 tostões por metro quadrado de superfície da água aplicando-o de dez em dez dias durante os 6 meses de maior calor, os mais favoráveis ao desenvolvimento das larvas e á sua transformação em mosquitos. A aplicação do petróleo feita nas mesmas condições, e empregando uma a duas colheres de sopa por metro quadrado fica sempre mais cara.

F. — E há também maneira de combater os mosquitos quando já voam?

M. — Podem usar-se vários gazes e fumos para os matar nos recintos fechados em que êles se abriguem. Há porém algum perigo e é sempre incômodo para o homem e os outros animais a aplicação dêstes fumos, o que os torna pouco aconselháveis. A tua pre-



Fases de evolução do mosquito
 1 e 2 — Ovos (1, do transmissor das sezões: anofeles)
 3 e 4 — Larvas (3, do anofeles)
 5 — Ninfa ou pupa
 6 e 7 — Adultos (6, anofeles)

nheiros. Não consegue contudo evitar-se isso em absoluto e é preciso combater a larva. Servem para êste fim as substâncias



Vala não deservada, à beira da linha férrea, foco de mosquitos

gunta impediu-me de lhes explicar que também se podem combater as larvas lançando nas águas algumas raças de peixes que gostam de as comer. Há sobretudo um pequeno peixe americano que as devora com grande apetite e desembaraço. Chama-se Gambuzia e reproduz-se com muita facilidade e em grande número e é pouco exigente quanto à água: mesmo barrenta e não muito limpa e em pequena quantidade lhe serve para viver.

F. — E como podem obter-se esses peixinhos?

M. — Podem pedir-se para Lisboa ao Aquário Vasco da Gama ou aos serviços de combate ao sezonismo, como a Estação de Benavente.

P. — Portanto o que deve evitar-se por todas as formas é que o mosquito possa picar a gente.

F. — Ésse é o desejo de todos. Mas parece-me bem custoso de consegui-lo.

M. — Devem proteger-se as habitações contra a entrada dos mosquitos aplicando nas portas e nas janelas rédes metálicas de malha suficiente-

mente fina para eles não passarem, e perfeitamente ajustadas sem deixar fendas e sem buracos. Individualmente podem usar-se os mosquiteiros feitos de tecidos finos para não impedir a entrada do ar mas fechados para as dimensões do mosquito. Aplicam-se nas camas envolvendo-as como um cortinado, e outros directamente como uma redoma sôbre as pessoas ou sôbre os órgãos a descoberto. Evitar expôr-se aos mosquitos nas horas em que êles se mostram mais agressivos, o que acontece sobretudo ao cair do dia entre o pôr do sol e o anoitecer.

P. — Parece que a luta contra a postura dos mosquitos e contra as larvas será a que pode fazer-se mais eficazmente e a mais fácil.

M. — É realmente essa a que melhores resultados tem dado, mas exige a intervenção do Estado, ou das cor-

porações administrativas ou emprêsas agrícolas ou industriais, por ter de ser feita em superfícies de domínio comum e atingindo distâncias de pelo menos 3 quilómetros além das habitações.



Vala limpa, não propícia para ser foco de mosquitos

F. — Porquê essa distância de mais de meia légua?

M. — Porque o mosquito pode voar dentro dessa distância além dos seus viveiros para procurar o sangue de que precisa.

P. — Parece exquisita essa preferência do mosquito pelo sangue do homem.

M. — Também lhe serve o sangue dos outros animais. Talvez até os prefira, pois os grandes animais, cavalo, muars, bovinos, etc. oferecem-lhe maior superfície de

sim oferecer ao mosquito repasto de sangue que lhe baste e o não obrigue a ir chupar o do homem.

P. — Não há pomadas ou líquidos com que a gente se unte e que façam afugentar o mosquito?

M. — Há, mas o seu uso não é de resultado muito animador. Tem quasi todas por base substâncias aromáticas. Evaporado o cheiro que afugenta o mosquito, perde-se o efeito de defesa.

P. — Para quem não tenha poses para proteger as casas com as tais rêdes de metal e não possa ou não goste dos mosquiteiros que recursos há, económicos, para se defender do mosquito em casa?

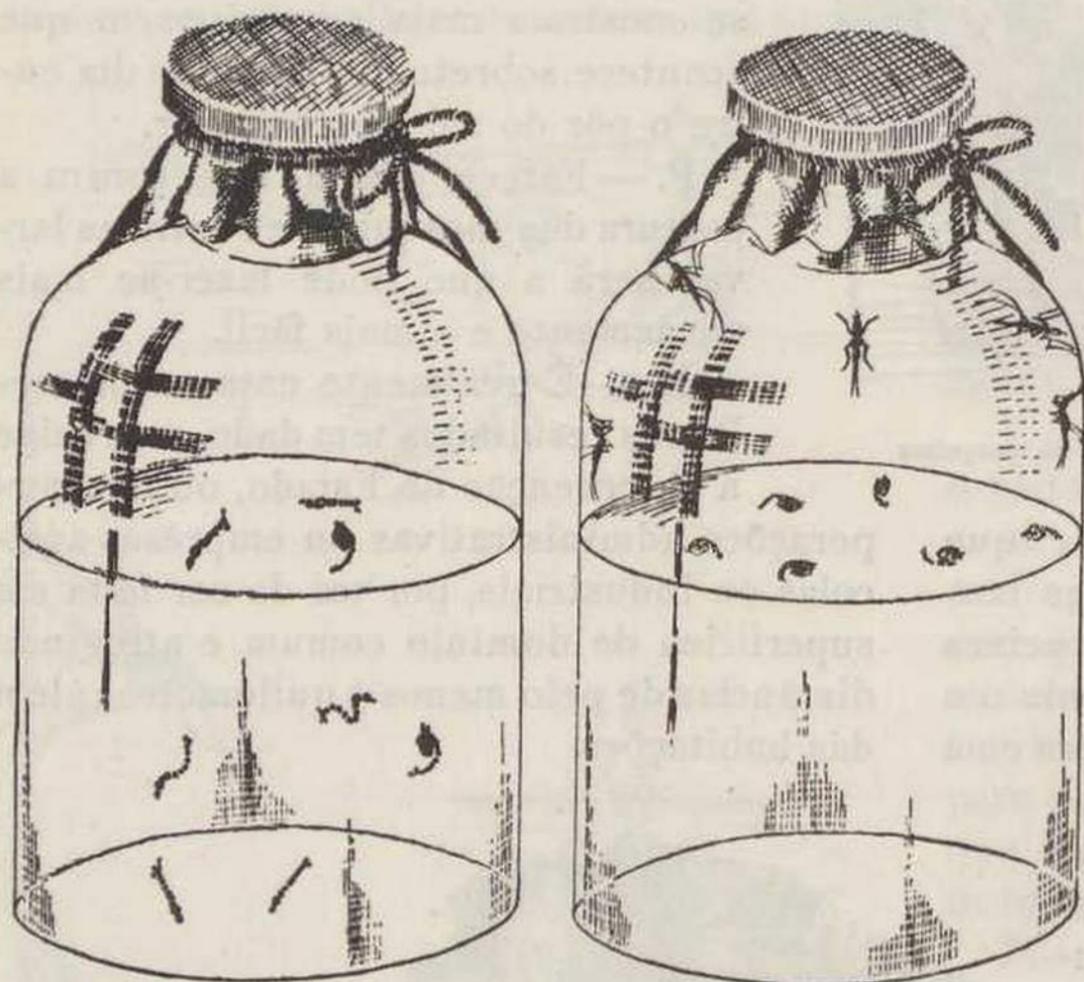
M. — Ter o cuidado de não conservar as janelas e as portas abertas à hora em que o mosquito procura as habitações e que é geralmente depois do pôr do sol. Pode também usar um destes líquidos que há no comércio contra os insectos, do tipo do *flit* e do *fly-tox* e com um pulverizador distribuí-lo no quarto de dormir algum tempo antes de se deitar; e pode também servir o pó de piretro (pó de *Keating*) queimando-o no quarto antes de se deitar ou espalhando-o no ar. É aconselhável ainda ter o cuidado de caçar os mosquitos no quarto antes do deitar, pelos processos que o engen-

ho de cada um e as condições da casa permitam. Enfim evitar o melhor que se puder as picadas dos mosquitos.

Tratamento:

P. — Oh doutor, e que dificuldades tem o tratamento, de que nos falou esta manhã dizendo que os doentes quasi nunca o fazem completo?

M. — É necessário seguir à risca o que o médico indica quanto às doses do quinino e à forma de o tomar. Acontece muitas vezes que o doente suspende o tratamento



Frascos com água colhida num charco ou vala.

À esquerda: com larvas e ninfas.

À direita: passados alguns dias, surgem mosquitos adultos já aptos a picar.

picada do que o homem que em geral só traz a descoberto a cara e as mãos.

F. — Então se os mosquitos encontrarem gado a geito para picar pouparão a gente!

M. — Assim acontece, e parece haver raças de mosquitos que se habituam só ao sangue do gado. Se este vive manadio e errante nas pastagens, o anofeles procura o homem que tem hábitos certos, o que o mosquito reconhece por instinto, e refugia-se nas habitações á espera de poder alimentar-se nas pessoas. Tem-se experimentado obrigar o gado a recolher às cavalariças, a ramadas e currais ao pôr do dia para as-

logo que deixa de ter febres e arrepios. Ora esta desobediência à recomendação médica de continuar ainda o tratamento por uns dias depois do último acesso paga-se com novas recaídas e portanto novas sezões. Resulta assim maior mal para o doente e perigo para as outras pessoas. O mosquito fica tendo neste doente mal tratado um reservatório de parasitas da malária. Quando acontecer picá-lo, chupará com o sangue alguns parasitas que irá transmitir a outras pessoas quando as atacar.

P. — Ora esses preceitos é que não têm sido bem explicados aos doentes, e até aos não doentes, para sua prevenção.

M. — É por se reconhecer a necessidade de os tornar conhecidos que a Estação antisezonática de Benavente tem distribuído um prospecto com os mandamentos anti-sezonáticos. Aqui têm alguns: para a rapaziada da tua escola e para o nosso Letas.

(*Continua*)

DIRECÇÃO GERAL DE SAÚDE

ESTAÇÃO EXPERIMENTAL DE COMBATE AO SEZONISMO DE BENAVENTE

MANDAMENTOS DA LUTA CONTRA AS SEZÕES

- 1.º — Trata as maleitas primeiro que tudo, embora percas dias de trabalho, pois a saúde é o teu maior bem.
- 2.º — Não escondas do médico nenhum pormenor sôbre a tua doença.
- 3.º — Toma sempre o quinino como te indicarem na consulta.
- 4.º — Frequenta a consulta da estação anti-sezonática na certeza de te curares.
- 5.º — Quando possas, mata todos os mosquitos que vires e as larvas destes que encontrares.
- 6.º — Nunca desanimes se ao primeiro tratamento não te curares; persiste e terás a cura.
- 7.º — Não deites fóra nem ofereças a outrem o teu quinino.
- 8.º — Não deixes de convencer o teu visinho doente a ir à consulta.
- 9.º — Não desejes dormir com as janelas abertas se elas não tiverem mosquiteiros.
- 10.º — Não cobiçes a proximidade de pântanos, pégos ou charcos com vegetação desenvolvida.

Estes dez mandamentos resumem-se em dois:

Tomar regularmente o quinino e seguir fielmente os conselhos do médico.

CONTENCIOSO

Autos... humorísticos

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

Não julguem que se trata de autos como aquêles que Gil Vicente escrevia, para serem representados perante a Côrte. Nada disso. Trata-se apenas de autos que são *disparates*; que fazem rir, porque os senhores autoantes não pensaram dois segundos antes de os escrever. Ora — podem crer — a cabeça serve para alguma coisa mais do que como simples pretexto para usar chapéu. Assim não vale e qualquer dia começo a escrever de mau humor.

*

O primeiro auto que me caiu em cima da secretária dizia ter sido encontrado morto, ao quilómetro x, Fulano de Tal, «que está incurso no art. 31 do Decreto de 31 de Dezembro de 1864».

Não lhes parece que um morto não pode estar incurso seja no que fôr?

Quem morreu deixou de ter quaisquer responsabilidades e é por isso que o art. 125.º do Código Penal declara que todo o procedimento criminal e tóda a pena acabam *pela morte do infractor*.

Logo, Sr. Autoante, é de mau gôsto — *mas de muito mau gôsto* como diz a Emissora Nacional — declarar um cadáver incurso no art. 31.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.

Porque não pensou dois segundos antes de escrever?

*

Os senhores já viram uma junta de bois só com um chifre?

Geralmente há quatro, ou seja: dois por cada boi.

No entanto o Sr.... (desta vez ainda não digo o nome) lavrou um auto, no qual se diz que tendo sido colhido um carro na

P. N. ao quilómetro x... «resultou da colisão ficarem os *dois bois* com o chavelho partido».

Se não fôsse ter tanto que fazer, ainda iria àquela terra, para ver os estranhos animais que aos dois e dois, têm um chifre só. No Jardim Zoológico não encontrei bichos dessa espécie.

*

Terceiro auto que me caiu em cima. Terceiro disparate.

«Lavro o presente auto contra F... por nas carruagens do combóio Y... se entregar à prática do furto de carteiras aos passageiros».

Oh! Sr. Autoante! Isto é muito pouco. Valha-o Deus!

Porque não identificou os roubados?

Devia ter escrito os seus nomes, estados, profissões e moradas e, se ao gatuno foram apanhadas as carteiras furtadas, devia ter referido essa circunstância e indicado os valores que nas carteiras se continham.

Já viu existir furto onde não há *furtado*?

Não tem lido êste Boletim? Não leu as instruções que superiormente foram dadas?

Ouçã, Sr. Autoante: coma menos queijo, pois dizem que êle faz esquecer, e não leve a mal a minha rabujice. Tudo isto é dito com boa intenção e porque me faz pena ver que o Sr., que é um bom agente, desta vez deixou a cabeça em casa.

*

Pouca sorte! Ainda um quarto auto mal levantado.

«Lavro o presente auto contra Fulano de Tal, casado, de profissão comerciante, residente em Casas, porque ofereceu mil escudos ao factor Beltrano para êle conseguir

que eu saísse da estação, certamente para me agredir fora do terreno do Caminho de Ferro».

Ofensas corporais não houve. Mas porque se suspeitou que estivesse no ânimo do dito Fulano agredir o chefe da estação, vá de lavar o auto.

Ora, se fôssemos a arranjar processos só pelas más ideias alheias — que não chegam a concretisar-se em factos — nem todo o papel do mundo bastava para mandar imprimir autos.

Quem lhe garante que a ideia do autoado fôsse essa?

Se uma pessoa *pensou* cometer um crime

mas não chegou a pôr em execução o seu projecto, é claro que não pode ser punida.

Mas, dir-se-á, neste caso já havia começo de execução; já se praticavam actos preparatórios do crime.

A objecção é descabida e a ela responde o art. 14.º do Código, segundo o qual os *actos preparatórios* (actos externos conducentes a facilitar ou preparar a execução do crime) não são puníveis, excepto — é claro — se tais actos, *já por si*, constituem crime.

Porque a lei é igual para todos e aos anteriores perdoei, também perdôo a este quarto senhor Autoante.

E ficamos todos amigos.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 848 — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Transporte em pequena velocidade, de Ermezinde a S. Romão, de 2 sacos com açúcar refinado, 145 Kg., um saco com massa alimentícia, 65 Kg. e um saco com batata, consumo, 80 Kg.

Transporte.....	1\$76
Adicional 10%.....	\$18
Manutenção, açúcar $23\$00 \times 15$	1\$95
» massa $13\$00 \times 7$	\$91
» batata $13\$00 \times 8$	1\$04
Registo.....	1\$00
Aviso.....	1\$00
Arredondamento.....	\$01
	<hr/>
	7\$85

R. — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Mínimo de cobrança da T. Geral $\$16 \times 11$	1\$76
Adicional de 10%.....	\$18
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,29$	3\$77
Registo.....	1\$00
Aviso de chegada.....	1\$00
Arredondamento.....	\$04
	<hr/>
	7\$75

Nota-se, que a manutenção, segundo determina a Tarifa de Despesas Acessórias, é calculada pelo peso taxado.

Porém, no caso presente, como há que ter em vista o mínimo de cobrança da Tarifa Geral, a manutenção é determinada como se a remessa constasse apenas de uma só mercadoria visto o cálculo da mesma não estar subordinado à aplicação de multiplicadores e de adicionais. A taxa de manutenção é uniforme com todos os encargos incluídos.

P. n.º 849 — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Transporte, em grande velocidade de um saco com batata comum, com o peso de 58 quilogramas e uma mala com fruta e diversos, com o peso de 34 quilogramas, de Alcântara-Terra a Amadora.

11 Km. — Tarifa Geral — Bases 5.^a e 6.^a

Transporte (mínimo de cobrança) $\$16 \times 11$.	1\$76
Adicional de 10%.....	\$18
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,10$	1\$30
Registo e Aviso de chegada.....	2\$00
Arredondamento.....	\$01
	<hr/>
Total.....	5\$25

Está certa.

P. n.º 850 — Peço discriminar a taxa de transporte, em pequena velocidade, de um vagão-cisterna particular com gasolina, de Barreiro-Mar a Beja, com peso de 10.600 quilogramas, — carga e descarga pelos donos.

R. — Segue discriminação:

154 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 6

Transporte $9\$77 \times 11 \times 10,6$	1.139\$19
Comp. do imp. ferroviário .	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Sêlo} \dots\dots\dots 57\$53 \\ \text{Assistência} \dots\dots\dots \$15 \end{array} \right.$
	1.196\$87
Adicional de 10 %	119\$69
	1.316\$56
Adicional de 5 %	65\$83
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10,6$	53\$00
Registo e Aviso de chegada.....	6\$00

Uso de cais em Barreiro-Mar:

$\$10 \times 11 \times 10,6$	11\$66
Adicional 10 %	1\$17
	12\$83
Adicional 5 %	\$65
	13\$48
Arredondamento.....	\$03
	1.454\$90
Bonificação de vagão particular.	15\$40
Total	1.439\$50

P. n.º 851 — Estão certas as duas seguintes taxas?:

P. V. — Um vagão com 14 bois, de Valença para Darque, — carga e descarga pelos donos,

53 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 3 e 3-A

Transporte $6\$60 \times 11$	72\$60
Excedentes (4 cabeças) $\$66 \times 11 \times 4$	29\$04
	101\$64
Comp. do imp. ferroviário ..	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Sêlo} \dots\dots\dots 5\$14 \\ \text{Assistência} \dots\dots\dots \$15 \end{array} \right.$
	106\$93
Adicional de 10 %	10\$70
	117\$63
Adicional de 5 %	5\$89
Manutenção $8\$00 \times 2$	16\$00
Registo e Aviso de chegada.....	6\$00
Arredondamento	\$03
	145\$55
Taxa de desinfecção.....	15\$00
Total.....	160\$55

G. V. — 2 cabazes com ovos, com o peso de 52 quilogramas e 1 cabaz com criação, com o peso de 7 quilogramas, de Pombal a Alcântara-Terra.

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

Transporte $19\$62 \times 11 \times 0,06$	12\$95
Comp. do imp. ferroviário .	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Sêlo} \dots\dots\dots \$66 \\ \text{Assistência} \dots\dots\dots \$15 \end{array} \right.$
	13\$76
Adicional de 10 %	1\$38
Manutenção $(2\$50 \times 4\$00) \times 2 \times 0,06$	\$78
Registo e Aviso de chegada.....	2\$00
Arredondamento	\$03
	17\$95

Estão certas.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 847 — Elimina, das restrições do Aviso ao Público A. n.º 814 — Multiplicadores — as mercadorias constituídas por taras vazias e inclui, nas mesmas restrições, várias mercadorias, entre as quais os «barris», «bidões», «cabazes», «sacaria», etc.

Aviso ao Público A n.º 848 — Encerramento do Despacho Central de Calçada e alteração do período de funcionamento do Despacho Central de Entre-os-Rios - Termas.

Aviso ao Público A n.º 849 — Indica os Agentes Aduaneiros da Companhia que prestam serviço nas estações fronteiriças de Valença, Barca de Alva, Marvão e Elvas.

Aditamento n.º 1 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas da Classificação Geral, entre as quais os «barris», «bidões de aço ou de ferro», «cabazes de madeira», «cascos de madeira», «sacaria».

Aditamento n.º 2 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas da Classificação Geral de fungicidas e insecticidas.

Aditamento n.º 3 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas da Classificação Geral, constituídas por legumes secos, cereais, beterrabas, etc.

11.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de Braga e o Despacho Central do Gerez.

12.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transportes de mercadorias entre a estação de Tôrres Novas e o Despacho Central de Tôrres Novas.

25.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transporte de mercadorias entre a estação de Valado e o Despacho Central de Alcobaça.

31.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transportes de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Barca de Amieira e o Despacho Central de Envendos.

32.º Complemento à Tarifa de Camionagem. — Transportes entre a estação de Lousã e os Despachos Centrais de Gois e Arganil.

41.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de Cete e os Despachos Centrais de Entre-os-Rios (Termas), Entre-os-Rios e Sobrado de Paiva.

53.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Belver e o Despacho Central de Gavião.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem da carreira de caminhetas Barreiro-Portimão — Estabelece preços para o transporte de pequenos volumes.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem da carreira de caminhetas Barreiro-Évora — Estabelece preços para o transporte de pequenos volumes.

II — Fiscalização e Estatística

Carta-Impressa n.º 376 — Informa que foram reválidos para o ano de 1945 os anexos às carteiras de Identidade de Jornalistas a que se referem as Instruções Complementares ao Livro E II, página 112 e a C/Circular n.º 223 de Abril de 1941.

Carta Impressa n.º 377 — Relaciona os passes, bi-

lhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Dezembro de 1944 e que devem ser apreendidos.

Comunicação-Circular n.º 310 — Determina que, a partir de 15 de Janeiro os transportes de gado bovino, adulto ou adolescente e de qualquer sexo, em regime de vagão completo, sómente podem ser efectuados acompanhados de guias de trânsito da Intendência Geral de Abastecimentos a que se refere a Circular da Exploração n.º 997 de 1 de Setembro de 1944.

Comunicação-Circular n.º 311 — Esclarece, para conhecimento do pessoal, a forma como foi distribuída a numeração dos bilhetes de identidade respeitantes ao quinquênio de 1945/1949.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2408 — Trata da sinalização do ramal particular «Santarém-Tartárica», situado ao Km. 73,030 da Linha de Leste.

Instrução n.º 2409 — Diz respeito à sinalização do apeadeiro da Curia.

Instrução n.º 2.411 — Comunica ao pessoal o estabelecimento de sinalização do desvio para serviço da Divisão da Via e Obras ao Km. 134,587 da linha do Norte

Comunicação-Circular n.º 53 — Regula o emprêgo de um novo desinfectante, em substituição do sulfato de ferro, na desinfecção dos vagões utilizados no transporte de gado.

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro a Dezembro de 1944, inclusive, em comparação com igual período de 1943

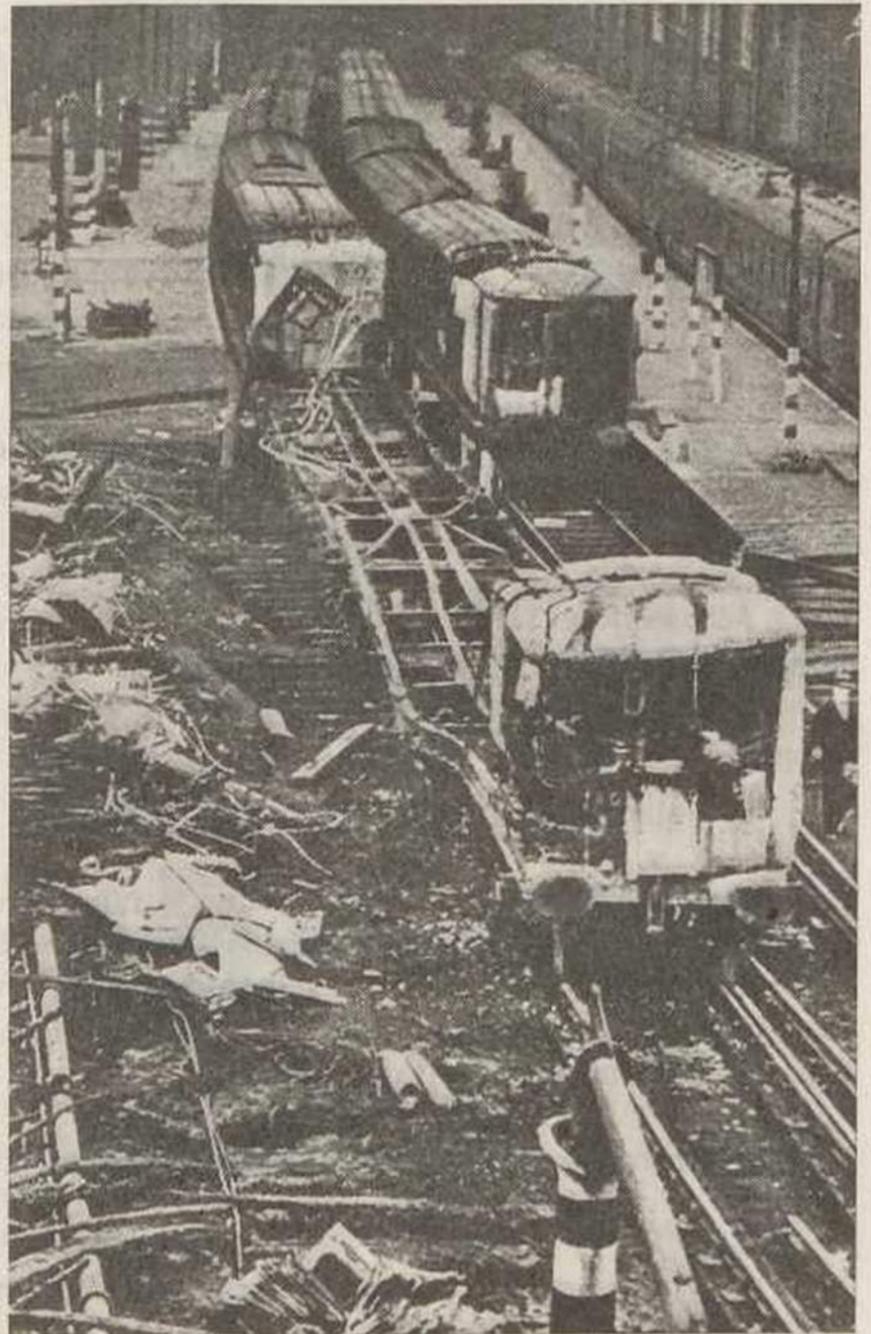
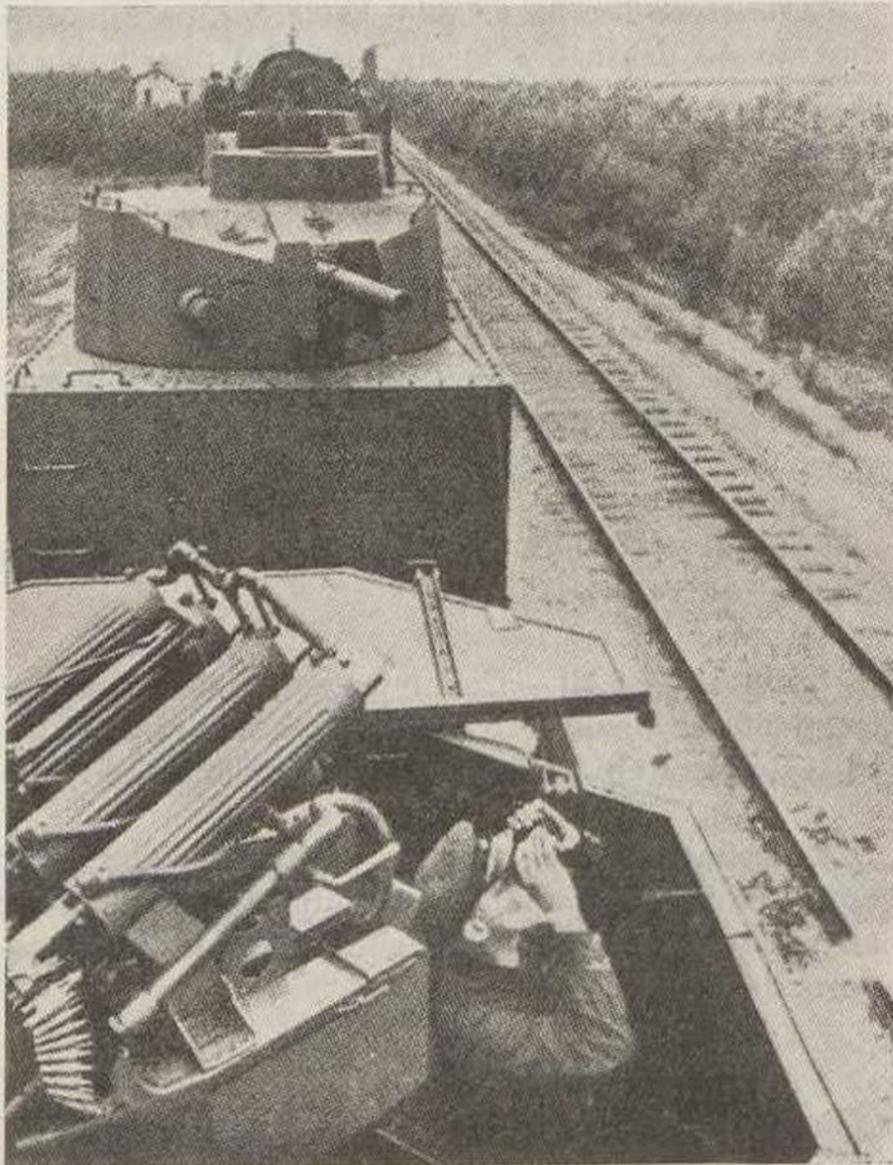
Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferença em 1944		Percurso efectivo em		Diferença em 1944		Percurso efectivo em		Diferença em 1944	
	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos
De passageiros	2.383.930	2.775.700	391.770	—	678.867	719.456	40.589	—	1.232.501	1.283.510	51.009	—
De mercadorias	4.257.201	4.227.419	—	29.782	587.147	626.584	39.437	—	1.223.539	1.287.154	63.615	—
Em manobras	1.216.336	1.261.516	45.180	—	360.652	395.327	9.675	—	472.743	480.871	8.128	—
Totais.....	7.857.467	8.264.635	436.950	29.782	1.651.666	1.741.367	89.701	—	2.928.783	3.051.535	122.752	—
Total das diferenças em 1944	A mais:		407.168		A mais:		89.701		A mais:		122.752	

Factos e Informações

Os caminhos de ferro e a guerra

Em baixo: combóio blindado de um país beligerante, fortemente artilhado, pronto a entrar em acção.

À direita: estado em que ficou um combóio de passageiros atingido por uma bomba aérea.



Apeadeiro de Donas

O interessante abrigo do apeadeiro de Donas, situado na linha da Beira Baixa, foi construído em 1937.

Pessoal

Actos dignos de louvor

Quando procedia à limpeza da Secção da dactilografia, a encarregada da limpeza, Tereza Machado, encontrou uma bolsa com dinheiro, da qual fez entrega imediata ao Chefe do Pessoal Menor.

Exames

EXPLORAÇÃO

4.º trimestre de 1944

Agentes com cartão para Guarda-freios de 3.ª classe:

Distintos: Manuel Duarte, António Simões, Abílio Rosa Félix, Lino Gomes da Conceição, José da Conceição Caveirinha, António Moreira dos Arcos e António Vieira Amaro.

Aprovados: José Gonçalves Carito, Virgílio Aveiro, Arménio de Oliveira Gonçalves Maia, Joaquim Alves Saraiva, Augusto Messias Barral, José Carrilho Capelão, José Rodrigues Couraça, Manuel Pinheiro, Manuel Martins, Álvaro dos Santos Duarte, Delfim dos Reis Lemos, Angelo Rafael Cardoso, Adriano Monteiro, José dos Santos, Jaime Monteiro, José Francisco de Almeida, Carlos Agostinho, Mário Morais Lopes Cardoso, José Dias Estevinha, António Guerreiro Martins, Gumercindo Pereira Cardoso, Eduardo Oliveira Valentim, Alfredo das Neves, Faustino Vieira Pereira, António Henriques, António Machado Santos, Fernando Pereira, Artur Monteiro da Paixão, Francisco da Costa Mendes, Francisco António Cândido, Aníbal da Fonseca Salvaterra, José Rodrigues, Custódio Ramos Alves, Américo Diogo, Faustino Neves Pardal, Justino Ferreira, José Alves da Rocha, Álvaro Vilarinho Quintas, Gonçalo de Oliveira, Acácio Domingos Macau, António Cardoso Mendes, António Gameiro, António Rôlo, Augusto Gomes, José Alves Nôvo, António Garcia Pereira Gôrdo, Amadeu Ribeiro, Gil Cabrita, Luís Pereira Nicolau, João Valentim, Alfredo José Fonseca, António Fernandes Simões, Joaquim Lopes, António Franco Couto, António Caldeira Mantas, Manuel Daniel Tavares da Rocha, Francisco Domingos da Silva, Manuel Rodrigues Moreira, Amadeu Rodrigues Café, António de Azevedo, Rafael dos Santos, Luís Rafael dos Prazeres Florêncio, António Ri-

beiro, António da Luz Arês, João Alves dos Santos, José Manuel Gomes, Joaquim de Sousa Gião, Francisco Dias, Armando Marques dos Santos, Júlio de Sousa, José Ataíde, Benjamim Marques de Oliveira, João Gonçalves Nunes, Joaquim Augusto Santos Alves, Eduardo Peixinho, Zeferino Barros Magalhães, António Sousa Marques Júnior, Guilherme Gomes, José Maria Tomé, Hermínio Rodrigues dos Santos, José Loureiro, Bernardino Marques, Pacifico Castanheira, Dionísio Rodrigues, Francisco Marques, José Moreira Martins, Augusto Pereira Lopes, Joaquim Fernandes Couto, Joaquim Jacinto, Joaquim António da Vinha e José Mendes Infante.

Agentes com cartão para Revisores de 3.ª cl.:

Aprovados: Fernando Pereira, António Simões, Adriano Barbosa da Silva, Manuel Martins Leal Pinto, Horácio Alves, Augusto Leite de Azevedo, Guilherme Gomes, Futuro Faria da Silva, Joaquim Lopes, Mário Morais Lopes Cardoso, Artur Máximo, Marcelino Maria Relvas, Luís Rafael dos Santos Florêncio, José Valentim de Paula, António da Silva Oliveira Júnior, Gregório Gonçalves, José Pereira da Costa, Gil Cabrita, Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, Carlos Agostinho, Acácio Domingos Macau, Manuel Teixeira, Eugénio Ribeiro Martins, Zeferino Barros Magalhães, Álvaro dos Santos Duarte, David Monteiro de Oliveira, Justino Ferreira, Amadeu Rodrigues Café, José Saraiva Lopes, Augusto Messias Barral, Joaquim Augusto Santos Alves, Benjamim Marques de Oliveira, António Cardoso Mendes, José Carrilho Capelão, José da Silva, Agostinho Manuel Paulino, José da Conceição Caveirinha, António Henriques, Adão Vaz de Brito, José Maria Tomé e Amadeu Ribeiro.

Revisores de 2.ª para 1.ª classe:

Aprovados: Luís da Cunha Coelho Barbosa Vaz de Castro, Armindo Pereira Alpoim Menezes e Avelino Fernandes Martins.

VIA E OBRAS

Em Dezembro

Chefe de Desenhadores para Agente Técnico Ajudante:

Jaime Francisco Guiso (12 valores).

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Bento Rodrigues Amaro

Inspector Adjunto na 4.^a Circunsc.
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 24 de Fevereiro de 1905.
Foi várias vezes louvado por bons
serviços prestados.



João António de Carvalho

Chefe principal, de Barreiro.
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 24 de Fevereiro de 1905.



António J. Gomes Candeias

Chefe Principal, de Funcheira
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 24 de Fevereiro de 1905.



Manuel Luís Pereira

Chefe de 3.^a classe de Lisboa-T. P.
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 24 de Fevereiro de 1905.



António Duarte

Fiscal de Revisores, de Barreiro
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 24 de Fevereiro de 1905.



José Rodrigues Antunes

Agulheiro de 3.^a classe, de Benfica.
Nomeado Carregador
em 23 de Fevereiro de 1905.



José Marques da Silva

Guarda de estação, de Alcânt.-Mar.
Admitido como Servente
em 4 de Fevereiro de 1905.



António Moreira dos Santos

Carregador de Alcântara-Mar.
Nomeado Carregador
em 9 de Fevereiro de 1905.



José Ferreira

Limpador de Máquinas,
no Depósito Campolide.
Admitido ao serviço
em 6 de Dezembro de 1904.

Promoções

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

A Professora de 1.^a classe, a Professora de 2.^a classe da Escola Camões, do Entroncamento, Lavínia Rosa da Veiga Magalhães.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Empregadas de 3.^a classe: Georgete da Conceição Costa Amaral Egreja e Maria Carolina Policarpo Gonçalves.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Dezembro

Empregado de 3.^a classe: Armando Nogueira Ribeiro.

Escriturário: António Leite de Carvalho.

VIA E OBRAS

Em Outubro

Assentador: Manuel Lopes.

Em Dezembro

Empregado de 3.^a classe: Francisco dos Santos Cruz.

Transferências

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Da Secretaria da Direcção Geral para a Divisão de Material e Tracção, do Empregado de 3.^a classe, António Campos Teixeira e da Empregada de 3.^a classe, Maria Noémia Lomelino.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

Praticantes de Escritório: o Aspirante, Luís da Costa Parente e o Carregador suplementar, Júlio Serra da Silva.

Dispensas de serviço

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Dezembro

Médico da 30.^a Secção, com sede em Covilhã — Dr. Alberto da Costa Teixeira.

Médico da 46.^a Secção, com sede em Montijo — Dr. Joaquim Navarro Marques de Paiva.

Médico da 33.^a Secção, com sede em Coruche — Dr. José Nogueira Menezes de Almeida.

Dispensados do serviço por atingirem o limite de idade.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Dezembro

Dr. Avelino Cândido Ferreira de Carvalho, Médico da 36.^a secção, com sede em Famalicão.

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

Carlos Vieira de Mesquita, Fiel de estação, de S. Romão.

Joaquim Rodrigues do Rêgo Júnior, Agulheiro de 1.^a classe, de Darque.

José Rafael Belchior, Porteiro, de Setúbal.

António Mendes, Guarda de estação, de Contumil.

Joaquim dos Santos Louzeiro, Guarda de estação, de Faro.

Manuel Ferras Anobra, Carregador, de Formoselha.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Dezembro

João dos Santos, Chefe de Depósito.

João Maria Lopes, Sub-Chefe de Depósito.

Antônio Inácio Ribeiro, Vigilante.
Antônio Carvalho Peixe, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Dezembro

Manuel da Costa, Sub-Chefe do distrito n.º 73, Cacia.

Amélia Gil, Guarda do distrito n.º 122, Castelo Branco.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

† *Eduardo Ernesto Pombinho*, Chefe de 3.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Março de 1913, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 15 de Março de 1918.

Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1941.

† *João Baptista dos Santos*, Factor de 2.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante de Factor em 22 de

Abril de 1919, foi nomeado Aspirante em 6 de Março de 1926 e promovido a Factor de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1928 e a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *José Freire*, Guarda-freios de 3.ª classe, de Entroncamento.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Maio de 1928, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1938 e Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Julho de 1942.

† *José de Sousa Júnior*, Guarda-freios de 3.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 18 de Março de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Abril de 1919 e Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1929.

† *José Alves Araújo*, Agulheiro de 3.ª classe, de Montedor.

Admitido como Carregador eventual em 4 de Dezembro de 1916, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Abril de 1919 e promovido a Agulheiro de 3.ª classe em 1 de Maio de 1926.

† *Mário Augusto Abrunhosa*, Guarda de estação, de Barca de Alva.

Admitido como Carregador eventual em 4 de Julho de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 3 de Julho de 1924 e passado a Guarda de estação em 21 de Janeiro de 1928.



† João Baptista dos Santos
Factor de 2.ª classe



† José Freire
Guarda-freios de 3.ª classe



† José de Sousa Júnior
Guarda-freios de 3.ª classe



† José Alves Araújo
Agulheiro de 3.ª classe

Princípios aritméticos — Problema n.º 18: — Usando a fórmula geral da divisão ($D = dq + r$), tem-se

$$D - r = dq$$

e adicionando $5d + 18$ aos dois membros

$$D - r + 5d + 18 = d(q + 5) + 18$$

ou, substituindo as letras pelos valores conhecidos

$$(d = 53 \text{ e } r = 26) :$$

$$D - 26 + 5 \times 53 + 18 = 53(q + 5) + 18$$

$$D + 257 = 53(q + 5) + 18$$

É preciso, portanto, adicionar ao dividendo 257.

De harmonia com esta solução de J. Gonçalves está a de A. Fernandes (Pôrto).

* * *

Problema velho — Todos os srs. solucionistas indicam que o caracol subiu a parede em 12 dias, e alguns, nos seus cálculos, esclarecem que subindo êle 2 metros *de dia* e descendo um *de noite*, avança um metro em cada 24 horas.

Considerando as 24 horas de um dia, chama-se *dia natural* ao intervalo de tempo que vai desde do nascimento ao ocaso do sol; e *noite*, ao tempo durante o qual o sol está abaixo do horizonte.

A duração destas duas fases depende da latitude do lugar considerado e da declinação solar.

Por êsse motivo, se o caso do caracol se observasse num ponto do globo onde a duração do dia fôsse igual à da noite, o caracol só gastaria 11 períodos de 24 horas e mais meio (o meio dia do 12.º dia da jornada) ou 276 horas.

Mas não se vincou êsse ponto do globo, e a lenta excursão do vulgar molusco helicídio, se se observasse em ponto fora destas condições, ou levaria mais horas, minutos ou segundos, se a duração solar fôsse maior, ou menos tempo, representado naquelas unidades, se ella fôsse menor.

A omissão de tal circunstância torna, pois, indefinível a solução do problema — mas, quere-nos parecer que não gastaria no percurso o tempo indicado pelos srs. solucionistas.

Todavia, emitir opinião contrária à opinião geral seria um paradoxo... e é lógico que seja a maioria que vença.

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, miosotis, 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	" 25\$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	panhã e Gaia)	" 2\$20
" frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80	Ovos	duz. 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.

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

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

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

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

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

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