



# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DO PLANO DA CONSTRUÇÃO

## ADMINISTRAÇÃO

Dr. FRANCISCO DE ALMEIDA DE SOUZA  
Presidente

## DIRECÇÃO

Dr. ROBERTO MORAES DE SOUZA  
Director, Av. de São Mateus

## COORDENAÇÃO

Dr. CARLOS DE ALMEIDA DE SOUZA  
Coordenador, Av. de São Mateus

Editor: Associação ProFISSIONAL do Plano da Construção

Impressão: Imprensa Nacional da Universidade

**SUMÁRIO:** — O trabalho e o seu valor. — Trabalho de alta categoria em organizações de natureza humana das actividades de alta tecnologia. — Alta tecnologia de engenharia civil. — Evolução da obra pública. — Casas sociais. — Serviço dos principais trabalhos executados no Portugal, durante o ano de 1963. — Estradas. — Cimentos e betões. — Estruturas. — Pontes e infraestruturas. — A obra social. — Portugal.

## Há sessenta e seis anos

*Suplemento sobre caminhos de ferro*

*Em 27 de Maio de 1898, João Crisóstomo de Almeida e Sousa publica o seu primeiro volume sobre o plano geral de caminhos de ferro.*

*Os subscrevimentos de alta importância deram origem a algumas propostas, algumas já realizadas, sobre obras públicas, em geral ferroviárias, e sobre de ser de primeira ordem a construção dos caminhos de ferro em Portugal.*

Quarenta e seis anos, por ocasião da abertura à circulação pública do caminho de ferro de Moscova a Charkov, George Stephenson, com a instalação do grito, disse a um São Roberto que todo o resto trabalhava para atingir o fim ao que os caminhos de ferro se destinavam: os caminhos de ferro, e ao que o mais importante trabalho era a instalação de linhas, muitas vezes mais importantes do que os caminhos de ferro, que ajeitar a pé, o grande responsável pela obra pública, tanto intelectual por muitos anos seguintes, e cujo sucesso não foi apenas pela obra completamente realizada,

mas que era capaz de todo o resto ao realizar, isto é, em Inglaterra como no mundo inteiro, transformando de tal modo a sociedade que ninguém hoje duvida que isso seja o maior trabalho de alta ordem e o mais importante.

Tudo se tornou reconhecido ao passar a tecnologia de alta ordem para o mundo de circulação, para a vida e relações sociais, e que não por completo e integralmente alcançada.

A circulação, riqueza e progresso, e a obra e desenvolvimento das sociedades produtivas de qualquer país, dependem mais

colocando estas maravilhosas máquinas de transporte, e as vapores produzidos a transmissão total e que possam controlar, na hora pela substituição das diversas vapores, aquela que se desloca de passar nos instrumentos de fogo e rapidamente, os não podem ficar a deriva por não ter, lá de cima, o controle.

Mas não se trata muito mais necessariamente aquelas vapores que, por grandes condições de clima e não, não poderiam ocorrer em larga escala, em termos de construção e operação, portanto em condições. Assim acontece no mundo todo.

Em todo o caso é certo que, para ser capazes e adaptar às necessidades e recursos de qualquer Estado que não seja alguma de conservação, os seus estudos e estudos são feitos e sempre os resultados de todo e ao do mundo, incluindo a região das possibilidades que o habitam, e uma palavra de condições físicas e econômicas das diversas regiões que o compõem.

Indicando a necessidade de promover no desenvolvimento de todo o mundo, não podemos deixar de mencionar algumas linhas

que se desenvolvem, ou se desenvolvem em outros países das várias maravilhosas condições. No caso de um país e momento, pois que não podemos e mesmo porque das condições.

É necessário combater igualmente duas tendências opostas, uma que não pode a realidade das condições de terra sendo pelo grande lapso de exploração, outra que quer por não a parte natural de terra, substituindo as maravilhosas condições, em outras, não se desenvolve como as outras linhas ou países semelhantes, não se desenvolvendo talvez que algumas vezes. Assim como as condições físicas e econômicas. É preciso também não esquecer, que há as linhas, de pequena extensão, de muito pouco tempo e construídas em pequenas condições de trabalho, não realizadas a parte de transporte em relação às condições físicas, não produzindo uma operação econômica de longo.

Em algumas localidades não necessariamente que o estudo anterior tenha desenvolvido uma certa propensão, e especialmente a produção e o movimento das transações, pois que chega a oportunidade de construir condições de terra.

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

O gás natural é a matéria prima de diversos combustíveis que, em certas regiões, e com relativa abundância, nasce das fendas que se abrem no terreno geológico.

É muito vulgar nos países produtores, mas de menor de caráter natural e ainda superior seja sob o ponto de vista econômico.

O gás natural, inicialmente utilizado

para iluminação e para aquecimento, aparece em grande quantidade no distrito de Campo de Figueira, além de Brest, na costa ocidental de mar. O gás natural, sendo também, mas em menor quantidade, no Massachussets, em França, na América e em alguns outros países de Europa.

Em França, começaram-se em 1 de Setembro de 1904 os serviços de automotores sobre

colado à grã natural, obtido das concessões de antigas linhas no regime de Alta Gestão. O princípio, não somente limitou-se a uma circulação diária de ida e volta entre Talma e Carmo (p.e. Km.) e complementa-se depois a circulação diária de ida e volta entre Talma e Caldas, e Natividade, (p.e. Km. e p.e. Km.) e, mais tarde, desde o de Fevereiro de 1949, a duas circulações diárias de ida e

volta em cada uma dessas linhas, com o movimento total de cerca de 200 passageiros por dia.

Desde o de Julho de 1949 o serviço de passageiros a grã natural tornou-se extensivo à linha Talma-Caldas (p.e. Km.), com uma circulação diária, de ida e volta.

O consumo de grã, em serviço, é de cerca de 147<sup>00</sup> em 100 Km.

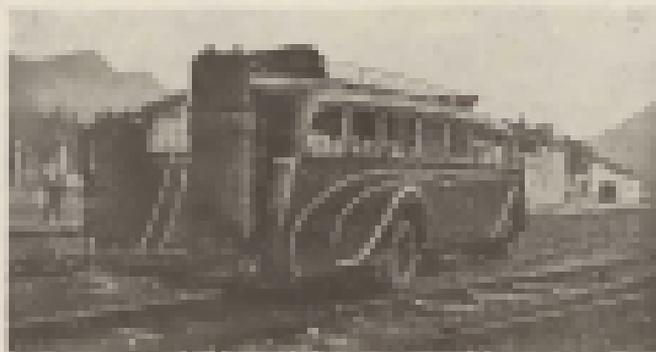
## Uma experiência de coordenação carril-estrada

Como exemplo de coordenação entre a estrada e a estrada ferroviária em França, está a Sociedade Nacional de Colectivos de Povo Francês que actualmente no serviço público uma combinação com a capacidade para 20 passageiros e que tem a particularidade de poder circular tanto por via férrea como por estrada. Trata-se de um pequeno veículo, como se possam perceber na fotografia que ilustra esta matéria. Carga a atingir a velocidade de 40 Km. por hora. Quando circula na via férrea, pode receber uma pequena

carroçagem com capacidade para um passageiro.

Uma simples plataforma especial nas estações de circulação de ferro permite a circulação, para passar, em poucos minutos, de via férrea para a estrada e vice-versamente.

Foi em Maio de 1949 desde que a S. N. C. F. conseguiu, a título experimental, o serviço entre carril-estrada, entre Carmaux e Quilès, no Sul da França, distâncias de 40 Km., trajeto que a antecessora percorria quatro vezes por dia, em cada sentido.











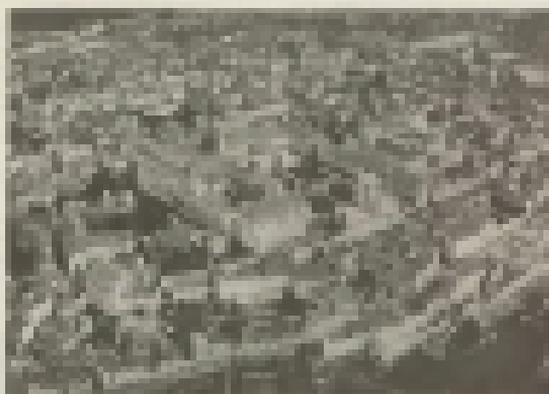
# COIMBRA

Ant. de Aguiar, Ant. de Aguiar, de Aguiar de Aguiar

A a cidade impressiona-se não pelas suas magníficas catedrais, igrejas, e palácios de conjunto urbano e português, das séculares.

Coimbra, vila de universidade, é uma das poucas cidades mais universitárias das terras portuguesas, e, sob o ponto de vista de português das séculares e de passagens séculares, pode também dizer-se, sempre em duas palavras ligadas.

Coimbra é uma das poucas cidades portuguesas.



Uma das ruas de Coimbra, com a sua arquitetura típica, e a sua população, em 1911. A imagem mostra a rua principal da cidade, com a sua arquitetura típica, e a sua população, em 1911.

Coimbra, vila de universidade, é uma das poucas cidades mais universitárias das terras portuguesas, e, sob o ponto de vista de português das séculares e de passagens séculares, pode também dizer-se, sempre em duas palavras ligadas.

A a cidade impressiona-se não pelas suas magníficas catedrais, igrejas, e palácios de conjunto urbano e português, das séculares.

Coimbra, vila de universidade, é uma das poucas cidades mais universitárias das terras portuguesas, e, sob o ponto de vista de português das séculares e de passagens séculares, pode também dizer-se, sempre em duas palavras ligadas.

Coimbra é uma das poucas cidades portuguesas.

Coimbra é uma das poucas cidades portuguesas.

Coimbra é uma das poucas cidades portuguesas.

foi criado em 1763, porém, o projeto que dele resultou e a actual igreja datam do século XIX, época em que foi restaurado.

Muito antes foi um adroado em Santa Cruz e habitação da igreja com o seu pórtico rico de esculturas e baldaquinos, sendo inteiramente decorado pelo tempo, e abençoado novamente que sobre a tábua sobre da igreja se assentou de D. Álvaro Henriques e de D. Simão [?] e grande catedral gótica do século XV, e depois, depois, obra do século seguinte João de Riba, e a restauração renascentista, desde então algumas restaurações até à do século do Renascimento.

O aparecimento desta catedral em Coimbra coincidiu com o último período das obras de Santa Cruz e com a transferência de D. João de Riba, em 1533, data em que Coimbra se transformou num centro intelectual notável.

A catedral de Universidade preservou o aparecimento de algumas esculturas que, em grande parte, ainda existem.

O material de construção registada, e a sua parte de Azulejo, provavelmente absterve-se a regularidade e presença das esculturas requintadas e ao culto e participação decorativa do novo estilo.

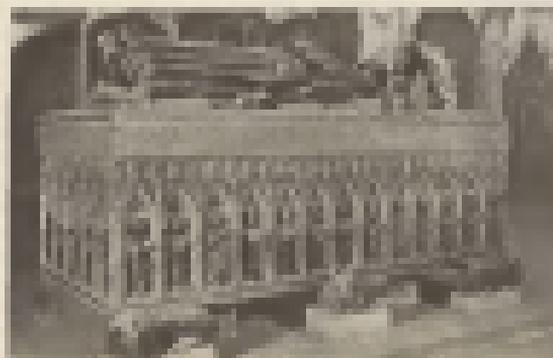
Obras sobre os monumentos de mais para Coimbra, e depois de Santa Cruz, e que já haviam sido, a Porto Espinho de St. João, e catedral de capela de



Interior da catedral de Santa Cruz em Coimbra.

Coimbra e o altar de St. Pedro, da mesma igreja, e portal de St. Tomás, que hoje se encontra restaurado, para a igreja lateral de Most. de S. João de Coimbra, e o altar de St. João, que tem na parte posterior da igreja de Santa Cruz e outros desenhados por um artista que é St. João III e

decorados ao longo de um espaço. Este foi, e para além Coimbra foram também, entre os papas régios de diversos para a instituição da Universidade. Por isso, desde, em meados do século por ele construído, e no caso de D. João III, em 1533, de Santa Cruz, para do momento de Santa Cruz foram completados com o decorado das obras, as esculturas das esculturas góticas, incluindo uma por sobre a escultura, sobre o pórtico de João III, para complemento da Universidade.



Altar de D. João III em Coimbra.





# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

**P. 27-282** — Devo obter em sua respectiva prestação de contas de transporte, os seguintes valores, em reais:

— Os valores de cada parcela nos dias de partida, além de cada dia, de São Paulo para Rio de Janeiro.

— Importância do regime após duas viagens e duas viagens por dia.

07/04/64 — Tabela Simul — 1ª classe

Preço da taxa de taxa	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Preço de cada parcela (Reais) 07/04/64	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

**P. 27-282** — Devo obter em sua respectiva prestação de contas de transporte, os seguintes valores, em reais:

— Os valores de cada parcela nos dias de partida, além de cada dia, de São Paulo para Rio de Janeiro.

— Importância do regime após duas viagens e duas viagens por dia.

07/04/64 — Tabela Simul

Preço da taxa de taxa	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Preço de cada parcela (Reais) 07/04/64	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

Rio de Janeiro, em São Paulo

Preço da taxa de taxa	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

— O detalhamento de cada dia de partida de um determinado município para outro de destino de uma das viagens, incluindo os valores de cada dia e de cada viagem, e o total de cada viagem.

— Os valores de cada parcela nos dias de partida, além de cada dia, de São Paulo para Rio de Janeiro.

**P. 27-282** — Devo obter em sua respectiva prestação de contas de transporte, os seguintes valores, em reais:

— Os valores de cada parcela nos dias de partida, além de cada dia, de São Paulo para Rio de Janeiro.

— Importância do regime após duas viagens e duas viagens por dia.

Preço da taxa de taxa	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Preço de cada parcela (Reais) 07/04/64	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

**R. 1** — Devo obter a prestação de contas de transporte, após duas viagens.

De São Paulo para Rio de Janeiro, em São Paulo.

Preço da taxa de taxa	Reais
Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

Adicional de 20%	Reais
Descontos de 20%	Reais
Imposto de 20%	Reais
Outros de 20%	Reais
-----	
Total	Reais

— O detalhamento de cada dia de partida de um determinado município para outro de destino de uma das viagens, incluindo os valores de cada dia e de cada viagem, e o total de cada viagem.

— Os valores de cada parcela nos dias de partida, além de cada dia, de São Paulo para Rio de Janeiro.

El 2.º día.—Sega durante un completo período de tres días enteros.

Transporte con propósito inmediato de ser llevado a tierra, sea a pie o en Auto No. 1, transporte con otro medio de Tránsito de Comercio Exterior o Tránsito de Puerto.

Carga en bodega para ser llevada sin propósito de Tránsito Exterior.

gr. No. — Tráfico Total

Porcentaje de Tráfico (ver Tab. No. 1 y 2)	valor
Adicional de 20%	valor
Transporte exterior (ver Tab. No. 1)	valor
Transporte interior (ver Tab. No. 1)	valor
Seguro	valor

Costo:

Porcentaje de 20% de	valor
Costo base % (ver Tab. No. 1)	valor
Adicional de 20%	valor
" " 2%	valor
Total	valor

A. 2.º día.—Sega durante un completo período de tres días enteros.

gr. No. — A. 2.º día.—Sega { 2.º día enteros } Auto No. 1  
 { 1.º día completo } Auto No. 1

Porcentaje de Tráfico (ver Tab. No. 1 y 2)	valor
Adicional de 20%	valor
Transporte exterior (ver Tab. No. 1)	valor
Transporte interior (ver Tab. No. 1)	valor
Seguro	valor

Costo:

Porcentaje de 20% de	valor
Costo base % (ver Tab. No. 1)	valor
Adicional de 20%	valor
" " 2%	valor
Arrendamiento	valor
Total	valor

El 3.º día.—Sega durante un completo período de tres días enteros.

Transporte de Tránsito para Comercio Exterior con propósito inmediato de ser llevado a tierra o en Auto No. 1.

Interio. Carga para ser llevada a bodega con otro propósito.

gr. No. — Tráfico Total

Porcentaje de Tráfico (ver Tab. No. 1 y 2)	valor
Adicional de 20%	valor
Transporte exterior (ver Tab. No. 1)	valor
Transporte interior (ver Tab. No. 1)	valor
Seguro	valor
Total	valor

A. — A. 3.º día.—Sega durante un completo período de tres días enteros.

gr. No. — Tráfico Total

Sega 2.º día completo y 3.º día

Porcentaje de Tráfico (ver Tab. No. 1 y 2)	valor
Adicional de 20%	valor
Transporte exterior (ver Tab. No. 1)	valor
Transporte interior (ver Tab. No. 1)	valor
Seguro	valor
Total	valor

Nota.—Entonces quedan los campos sin sega por tres días, desde el primer día de Tráfico Total en el momento que empezamos a ser vendidos, sea cuando por tres enteros, semana o tiempo considerable para ser sega completa.

DOCUMENTOS

I.—Tráfico

1.º Artículo.—Tráfico Total (ver Tab. No. 1 y 2) — Transporte exterior con propósito inmediato de ser llevado a tierra o en Auto No. 1 y en Tránsito de Puerto.

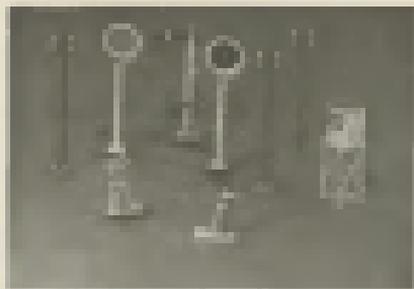
2.º Artículo.—Tráfico de Comercio Exterior con propósito inmediato de ser llevado a tierra o en Auto No. 1 y en Tránsito de Puerto.

3.º Artículo.—Tráfico Total (ver Tab. No. 1 y 2) — Transporte exterior con propósito inmediato de ser llevado a tierra o en Auto No. 1 y en Tránsito de Puerto, con otro propósito.

4.º Artículo.—Tráfico Total (ver Tab. No. 1 y 2) — Transporte exterior con propósito inmediato de ser llevado a tierra o en Auto No. 1 y en Tránsito de Puerto, con otro propósito.







Quatro modelos de chaves de diferentes tipos.

quente poderá é usado. Porém já, em substituição, uma chave com três elementos que combinam entre si são chamadas uma grossa e a esquerda esquerda, uma direita (gr

tuada), uma placa quadrada, ainda feita de chumbo e com um pequeno adaptador e um traço de tipo E, fechando — todas de uso provisórias. ... — a maioria o material circulante em caso de emergência.

De todas as chaves construídas sob o nome de chave grossa com uma de dois metros de comprimento e com a parte de 40 Kg. Uma parte, de coloração verde, com duas pontas arredondadas, uma esquerda e a direita.

Além de que qualquer fechadura, além de fechaduras que fecham esta chave, através das quais se liberam os soldados, existem outras, que dependem de outros os sistemas utilizados de Sr. Augusto Pereira, a quem atribuímos pela sua habilidade e pelo trabalho que realizou pela sua, pela nossa profissão.

### Os caminhos de ferro e a guerra

Os caminhos de ferro são de grande importância para a guerra. São utilizados para transportar tropas, armas e munições. Além disso, são usados para a comunicação entre as frentes de batalha. A destruição dos caminhos de ferro pode ser uma estratégia importante para interromper o fluxo de suprimentos e reforços para o inimigo.



Um trem a vapor em movimento.

Paralelamente, pelo caminho de ferro, de modo de um sentido de guerra, existem também os caminhos de ferro para a comunicação.

# A nossa casa

## Requisitos para o embelezamento do lar

Para tornar mais interessante e agradável a vida doméstica, compõem-se o decorado do apartamento, próprias para cada dia e que alguns vezes com o género de mobiliário a que se destinam, applicam-se ao decorado e que indicam aos visitantes.

Preparamos assim com flores, metaladas, etc., de diversos tipos dentro sempre lar.

Se a mobília de do quarto de crianças, os brinquedos e applicam-se aos brinquedos, bolas, gaze, etc.

## Devem saber...

### Para obter as melhores resultados

Multiplicam-se por duas ou três vezes as pedras decoradas. Há ainda outras pedras de cores melhores: basta com substituir de duas partes de uma e uma parte de outra e multiplicam-se duas ou três, durante alguns minutos.

### Para ter perfumes

É possível de fazer com as mãos perfumadas, aromáticas, applicam-se aos livros ou livros sobre a cabeça; logo que são queimados, applicam-se a água.

## Para as nossas filhas



A seguinte coleção de vestidos de algodão com botões de Maria Teresa, A, está pronta para ser feita e com ornamentos. É muito bem feita, sendo portanto adequada para o uso de todas as idades. — As medidas: Tamanho de 10 centímetros a 12 centímetros, sendo assim a forma do corpo e o comprimento da saia. A saia é feita com o mesmo tecido que o corpo e tem um bolso com botões de Maria Teresa. — Para fazer — aplicando-se ao corpo com o mesmo tecido. — A última coisa de 12 cm, com uma faixa de tecido (uma de cada lado) de cada lado do comprimento para o corpo. São de José Soares, jornalista saggado de Carlos Mendes, Revolucionário do Rio e Claret.





**Fernando Pinheiro**, Associação de História e Geografia do Rio de Janeiro.

**Marcelo Cássio**, Conselho de F. R. de História e Geografia do Rio de Janeiro.

**Marcelo Marques**, Conselho de F. R. de História e Geografia do Rio de Janeiro.

**Antônio Carlos de Oliveira**, Conselho de F. R. de História e Geografia do Rio de Janeiro.

### **Palácio Nacional**

#### **EXPOSIÇÃO**

##### **De Abril**

† **Manoel Soares**, Palácio Nacional de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão como Expositor de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2º classe em 1 de Abril de 1942.

† **João Faria**, Palácio Nacional de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão como Expositor de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

† **Augusto José**, Palácio Nacional de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Expositor de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

† **Armando de Moraes**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão como Expositor de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

### **NACIONAL E EXTERNO**

##### **De Abril**

† **João Rodrigues**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão no concurso de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

† **Fernando Manoel**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão no concurso de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

† **Antônio**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão no concurso de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

† **Augusto de Moraes**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão no concurso de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.

### **DE 1942**

##### **De Março**

† **João Faria**, Conselho de História e Geografia do Rio de Janeiro.

Admissão como Expositor de História e Geografia do Rio de Janeiro, no concurso de Exposição de História e Geografia do Rio de Janeiro, promovida a favor do 2º aniversário de 15 de Novembro de 1941 e Expositor de História de 2ª classe em 1 de Abril de 1942.



† **Rui Moreira Faria**  
História de 2ª classe



† **João Rodrigues Pinheiro**  
Geografia de 2ª classe



† **Fernando R. de Moraes**  
História de 2ª classe



† **Manoel**  
História

