



C.P.

# BOLETIM

Nº 110

FEVEREIRO DE 1929

11º ANO



# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

#### Prémios Trimestral e Anual

Em virtude de só dois dias antes do sorteio da lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, se saber o número exacto de bilhetes que a constituem, o director desta secção viu-se na necessidade de recorrer a outro meio, que não fôsse o do premiado ser aquêle cujo número de sorteio correspondesse ao do 1.º prémio da referida lotaria.

E assim para o prémio anual os números atribuídos aos campeões, ex-aequo, de decifrações de 1938 são os seguintes:

Alerta .....	0 a 24
Bandarra .....	35 a 49
Marcial .....	59 a 74
Paladino .....	75 a 99

O premiado será aquêle cujo número de sorteio corresponder aos dois últimos números do 1.º prémio da lotaria de 4 de Março de 1939.

Para o prémio do trimestre Outubro-Dezembro, e seguindo o mesmo método os números atribuídos aos charadistas concorrentes são os seguintes:

Alerta .....	0 a 3	Novata .....	52 a 55
Bandarra .....	4 a 7	O Profeta .....	56 a 59
Barrabás .....	8 a 11	Otrebla .....	60 a 63
Britabrantês .....	12 a 15	Paladino .....	64 a 67
Cagliostro .....	16 a 19	P. Rêgo .....	68 a 71
Costasilva .....	20 a 23	Preste João .....	72 a 75
Cruz Kanhoto .....	24 a 27	Radamês .....	76 a 79
Diabo Vermelho .....	28 a 31	Roldão .....	80 a 83
Fred-Rico .....	32 a 35	Sanaujo .....	84 a 87
Manelik .....	36 a 39	Visconde de Cambolh .....	88 a 91
Marcial .....	40 a 43	Visconde de la Mor-	
Marquês de Carinhas .....	44 a 47	lière .....	92 a 95
Mefistófeles .....	48 a 51	Zéfran Cisco .....	96 a 99

Será sorteado o «Dicionário da Língua Portuguesa» de Fonseca e Roquete pela mesma lotaria do prémio anual.

No próximo número serão publicados os retratos dos campeões de 1938 e neste número, só são publicados 12 produções por falta de espaço.

#### Quadro Geral de Decifradores

Alerta, Bandarra, Marcial e Paladino (233), Britabrantês, Mefistófeles e O Profeta (232), Sanaujo (215), Marquês de Carinhas, Visconde de la Mortière, Visconde de Cambolh, Manelik, Diabo Vermelho, Preste João, Fred Rico, Veste-se, Novata e Cruz Kanhoto (212), Costasilva e Roldão (210), Cagliostro e Otrebla (197), P. Rêgo (188), Zéfran Cisco (170), Radamês e Barrabás (154), Elmentos (146) e Martins (17).

#### Quadro Geral de Distinção

Pinto (47 votos), Mefistófeles (39), Cagliostro (22), Roldão, Sanaujo, Zéfran Cisco e Britabrantês (12), Marquês de Carinhas e Marcial (8).

#### Ano de 1938

Número de produções charadísticas..... 233

O Boletim da C. P. felicita Alerta, Bandarra, Marcial, Paladino e Pinto pela distinção que obtiveram.

### Resultados do n.º 114

#### QUADRO DE DISTINÇÃO

Zéfran Cisco 12 votos — Produção n.º 5

Outras votações:

Britabrantês, 9 votos — Produção n.º 16

Paladino, 4 votos — Produção n.º 8

#### QUADRO DE HONRA

Zéfran Cisco, Paladino, Mefistófeles, O Profeta, Marcial, Cagliostro, Britabrantês, Bandarra, e Alerta (19).

#### QUADRO DE MÉRITO

Sanaujo, Marquês de Carinhas, Visconde de la Mortière, Visconde de Cambolh, Manelik, Diabo Vermelho, Preste João, Radamês e Barrabás (18); P. Rêgo, Roldão, Fred-Rico, Veste-se Novata, Cruz Kanhoto, Costasilva e Martins (17).

#### Soluções:

1 — Bechico, 2 — Dibra, 3 — Compadre, 4 — Toga, gato, togato, 5 — Lama, amora morena, arenosa, anotar, asaro, aros, 6 — Liberto, 7 — Tinote, 8 — Lindalor, 9 — Soturno, sono, 10 — Galhardo, gado ou Faceto, fato, 11 — Marmota, Marta, 12 — Passento, pasto, 13 — Jangada, janda, 14 — Dochelo, dolo, 15 — Regia, rea, 16 — Alda, 17 — No principio ou no fim soe Abril ser ruim, 18 — De cá se vai a lá, 19 — Muitas vezes é preciso cautela com a lingua.

#### Electricas

1 — A ave parecida com o adam vive num lugar muito aprazível-2-3.

Zéfran Cisco

2 — Gosto imenso de gozar e o meu maior prazer é escutar os sons harmoniosos de uma rebecca arabe-2-2.

Sempre Fixe

#### Mefistofélicas

3 — Sôa como moeda falsa a fama do homem instruído, quando é fingido, (2-2) 3.

Zéfran Cisco

4 — Coloquei um assento no meio do tanque onde tenho um vaso com a planta licopodiacea, (2-2) 3.

Martins

(Continua na outra página interior da capa)





## CREPÚSCULO

*Fotog. de Jaime de Morais Pereira, Empregado  
de 2.ª classe da Contabilidade Central,*



# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** Reconstrução da muralha norte e construção de um plano inclinado, na estação de Barreiro. — De Berlim a Lisboa em 13 horas. — Publicidade radiofónica. — O movimento da orientação profissional e da selecção profissional. — Consultas e Documentos. — Ateneu Ferroviário. — Homenagem. — Origens, fundação e evolução da C. P. — Pessoal.

## Reconstrução da muralha norte e construção de um plano inclinado, na estação de Barreiro

Pelo Snr. Eng.º *Borges de Almeida*, Adjunto da Divisão de Via e Obras

COMO tôdas as obras sujeitas às oscilações das marés e, ainda, pela circunstância de se ter de recorrer a trabalhos dispendiosos para se conseguir pôr a descoberto o terreno de fundação, resultaram necessariamente caras as obras de reconstrução da muralha norte e de construção de um plano inclinado para limpeza e reparação de embarcações, a que se procedeu há tempo na estação de Barreiro.

Quanto à primeira, isto é, à reconstrução da muralha norte, foi ela empreendida porque a muralha antiga desde há muito apresentava fendas, tendo-se tornado tão evidentes os sinais de ruína que, em breve,

se reconheceu a necessidade de a demolir para a construir de novo.

A causa daquela ruína foi a pouca profundidade das fundações, que estavam à cota — 0<sup>m</sup>,55<sup>(1)</sup> referida ao zero hidrográfico, cota esta bastante inferior àquela a que, periodicamente, é necessário fazer as dragagens no canal ao longo da muralha para

(1) As cotas dos trabalhos marítimos têm o sinal + ou — conforme os pontos, a que elas dizem respeito, estão situados acima ou abaixo do plano de referência adoptado nos trabalhos marítimos e que se denomina «plano do zero hidrográfico», ou simplesmente «zero hidrográfico».



acesso das embarcações da via fluvial à mesma e à doca de reparação, e que, tendo em atenção o calado das ditas embarcações e o relativamente rápido envazamento, tem sido fixada em — 2<sup>m</sup>,00.

Para evitar uma tal causa de ruína, houve, portanto, que levar a fundação da nova muralha a maior profundidade. Foi assim atingida a cota — 3<sup>m</sup>,61 abaixo do zero hidrográfico, altura essa em que se encontrou uma camada de areia fina e branca na qual ficou assentando a dita muralha, por esta forma subtraída aos efeitos resultantes de poder ficar em falso por virtude das dragagens e, por conseguinte, em muito melhores condições de segurança.

Para demolir a muralha antiga até à sua fundação, houve que construir uma ensecadeira, formada por estacas-pranchas cravadas a bate-estacas.

Desta forma conseguiu-se a-pesar-das oscilações das marés, não só demolir a muralha antiga como também, com o uso de baldes de ferro movidos a guincho, dragar o lodo até à areia para dar lugar aos futuros cavoucos.

Algumas vezes, devido à entivação, não foi possível empregar os baldes e teve que se baldear o lodo à pá para fora do recinto.

A estanquidade da ensecadeira obteve-se com o emprêgo de argila batida, mas não era perfeita devido às infiltrações que se davam através das camadas da dita argila e, muito especialmente, através da areia do fundo.

O esgôto dos cavoucos fez-se por meio de bombas centrífugas de 0<sup>m</sup>,20 accionadas por motores eléctricos.

Parece que para esta obra estaria indicada a fundação em estacaria, verificando-se porém, o contrário, pois o emprêgo da estacaria daria lugar a uma maior despesa.

Com efeito, não se podia dispensar a ensecadeira visto haver que se demolir a muralha antiga, e, tendo as cabeças das estacas de ficar, pelo menos, à cota — 2<sup>m</sup>,11, só se poupava a alvenaria em fundação correspondente à sapata com 4<sup>m</sup>,50 de largura e 1<sup>m</sup>,50 de alto, ou seja 7<sup>m</sup>3 de alvenaria em fundações por metro corrente de muralha.

Juntando ainda a esta economia a que proveio de não se construir a grade que ligaria a cabeça das estacas ou o massame de beton que as consolidaria, muito maior se tornou a economia feita e consequentemente, mais se justificou o processo seguido.

A reconstrução de toda a muralha Norte demorou perto de dois anos, tendo-se dispendido cerca de 5.512\$00 por metro linear com uma tal obra que proporciona, em boas condições, um acesso fácil não só aos barcos da C. P. como a todos os que por ali passam na maré baixa com destinos diversos.

Ficou, assim, sensivelmente mais barata do que a reconstrução da muralha Sul, a qual atingiu 7.921\$00 por metro corrente.

Concorreu para esta diferença, além de outras razões, o terem sido dispensados certos pormenores de acabamento e de aparelho de pedras perfeitamente dispensáveis em obras de alvenaria nas condições desta. Assim, ao passo que a muralha Sul tem o paramento visto, bem como juntas, leitos e sobre-leitos aparelhados a picão — o que é um luxo dispensável mas que a C. P. teve de continuar visto haver recebido do Estado o encargo de concluir a obra —, na muralha Norte os paramentos vistos, leitos, sobre-leitos e juntas são só desbastados, do que resultou, no preço por metro quadrado de superfície, uma diferença para menos de cerca de 10\$00. Notando que as superfícies a aparelhar têm cerca de 3:000<sup>m</sup>2, vê-se que, só nesta espécie de trabalhos, se efectuou uma economia de 30:000\$00.

Por aqui se pode avaliar como os pequenos pormenores influem consideravelmente no custo duma obra.

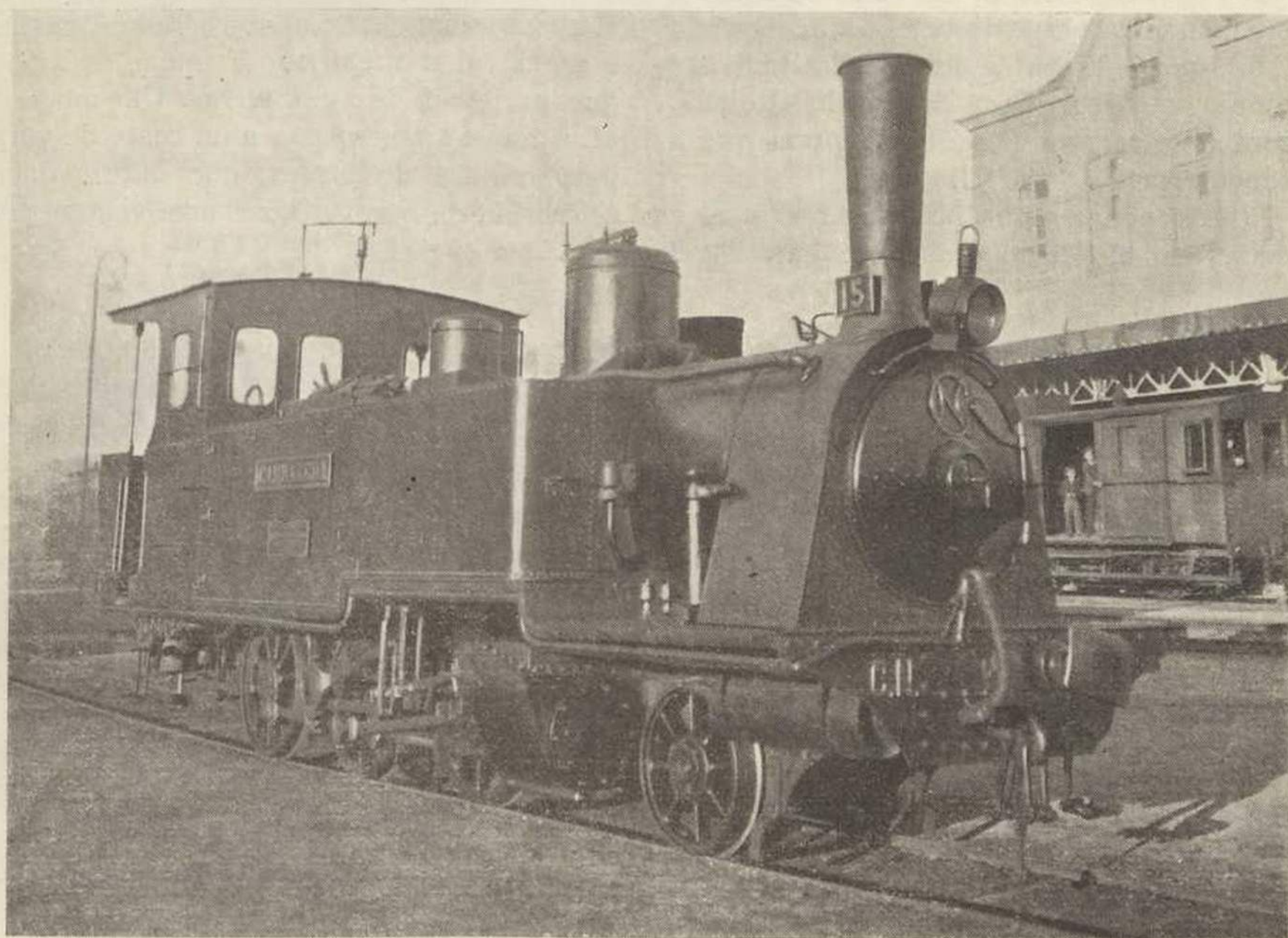
Quanto ao plano inclinado, ou rampa de varadouro, foi a sua construção determinada pela necessidade de melhorar as condições em que eram feitas as reparações dos rebocadores e das alvarengas e especialmente a limpeza dos seus fundos. Mede o dito plano 30<sup>m</sup> de largura ou de frente, 25<sup>m</sup> de comprimento ou de profundidade, e nêle entram as embarcações de lado — isto é, no sentido da maior dimensão do plano — apro-



veitando os preamares de águas vivas, o que permite elas ficarem totalmente em seco durante um certo número de horas em cada dia.

Esta construção, com a qual a via fluvial

ficou dispondo de um melhoramento de que há muito se fazia sentir a sua falta, foi executada na parte extrema da muralha Norte e junto da entrada da doca seca de reparação que naquele local há muito existe.



A locomotiva *Carrasoda*, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro



# De Berlim a Lisboa em 13 horas

Pelo Snr. *António Montes*, Chefe de Secção da Conservação da Via e Obras

A viagem feita semanas antes no «Monte Sarmiento» levou-me cinco dias de licença, os necessários para me transportar por via marítima de Lisboa a Bremenhaven, e daqui a Berlim pelo caminho de ferro.

Se é certo que a viagem marítima tem os seus encantos, a verdade é que a sua longa duração me prejudicou as férias que resolvera passar na Alemanha.

Uns dias em Berlim, um salto de avião a Copenhague, a viagem por caminho de ferro a Munique e Viena, a descida do Reno até Colónia, e o regresso à capital do «Reich», fizeram correr os dias de tal forma que a licença estava no fim...

Tinha apenas dois dias para regressar a casa e, em tão curto prazo, era impossível

chegar a tempo, pois a viagem de comboio, a-pesar-de rápida, levaria cerca de três dias. Havia um recurso, o avião, e por isso dispuz-me a vir pelo ar, de Berlim a Lisboa.

Numa sexta-feira — mau dia para viagens aéreas... — dirigi-me à estação de «Tempelhof», e tomado o bilhete para Stuttgart, almocei pacatamente no restaurante da «Mitropa».

O movimento da estação era desusado. Homens e mulheres, novos e velhos, entram e saem constantemente, a tomar os aviões que os levam às suas terras. Um moço da «Lufthansa» transporta num cesto de vêrga uma criança de meses, que bate palmas, esquecida de que vai fazer uma viagem pelo ar...



Chegado o avião ao aeroporto de Tempelhof, os passageiros encaminham-se para a Alfândega depois do que se dirigem à cidade...





O «Hans Wende» a caminho de Lisboa

Um alto-falante anuncia a partida do avião para Stuttgart e por isso encaminhemo-me para a pista, a tomar o avião da «Swiss Air Lines», que faz diariamente o percurso Zurique-Berlim-Zurique.

O avião, todo prateado, ergue-se e, depois duma volta sobre Berlim, vai pela Alemanha fora. A nosso lado, correm outros aviões, em busca de terras distantes, da Inglaterra, da França, da Suécia, da Itália, de toda a Europa!

A' volta de Berlim, destaca-se a «cintura de ferro», 2.500 quilómetros de linhas, servidas por cento e vinte estações, e, abraçando tudo, dezenas de canais que levam a Hamburgo, Amsterdão, Viena e Budapest.

Poucos minutos andados, avistam-se as chaminés de Witenberg. Nos campos, totalmente cultivados, distinguem-se os trabalhadores e por toda a parte se nota a actividade indiscreta que vai pela Alemanha.

Voltam a aparecer aviões. Estamos próximo de Leipzig — a cidade do Livro —, onde existe a primeira estação ferro-viária da Europa e a segunda do mundo!

Os motores afrouxam. O aparelho desce, mas, minutos depois, levanta voo.

Aparecem nuvens, tão baixas que se confundem com a fumaça das fábricas. O sol rompe a custo o manto que o envolve e

faz brilhar as azas do avião, que parecem de prata.

A meu lado, discute-se animadamente e, daí a pouco, os tripulantes informam de que, dentro dum quarto de hora, estaremos em Stuttgart, que se avista ao longe, embrenhada em arvoredos densíssimos.

Era indispensável a paragem em Stuttgart, a fim de ser visado o passaporte, pois só assim poderíamos atravessar a Espanha; por isso, tivemos de passar a noite na linda cidade.

\*  
\*      \*

Quando na manhã seguinte chegámos ao campo, já ali se encontrava o trimotor «Hans Wende», que havia de levar-nos a Lisboa.

O despacho das malas, o visto no passaporte e as habituais formalidades aduaneiras, fizeram voar os minutos, e quando perguntámos a um empregado da «Lufthansa» se não podíamos tomar o pequeno-almoço, foi-nos respondido: São 8,45, a hora da partida. Mas não se incomode, pois pode tomá-lo em Genebra, daqui a uma hora e quarenta e cinco...

Uma vez no avião, começo a olhar as suas comodidades. Nada ali falta.

Ventilação para os encalmados, cadeiras confortáveis, máquina de escrever, mapas das regiões atravessadas, etc..

Com o céu claro, sem nuvens, e a mil metros de altitude, numa manhã de sol encantadora, disfrutámos a paisagem dos arredores de Stuttgart, pintalgada de parques e jardins, de bosques e florestas.

As casas parecem brinquedos de crianças, e, à velocidade de 240 quilómetros, saltamos a fronteira suíça.

O Reno avista-se ao longe e logo aparece Basel, onde distinguimos as pontes, as estações e dezenas de linhas férreas.



O avião sobe a 2.000 metros. As montanhas sobem também e, durante alguns minutos, caminhamos sobre picos aguçados.

Adiante de Delemont, avistamos Neuchâtel, e ao longo do lago famoso, passamos sobre Sarrières, onde se fabrica o delicioso chocolate «Suchard».

Do outro lado, as nuvens pousam em rasgões profundos, abertos nas alturas que nos separam da França.

Pouco tempo depois, surge o Lago Lémano. As altas montanhas miram-se nas águas calmas do lago e o Monte Branco — branco de neve — vê-se com os seus 4.810 metros de altitude, a beijar o céu a toda a hora!

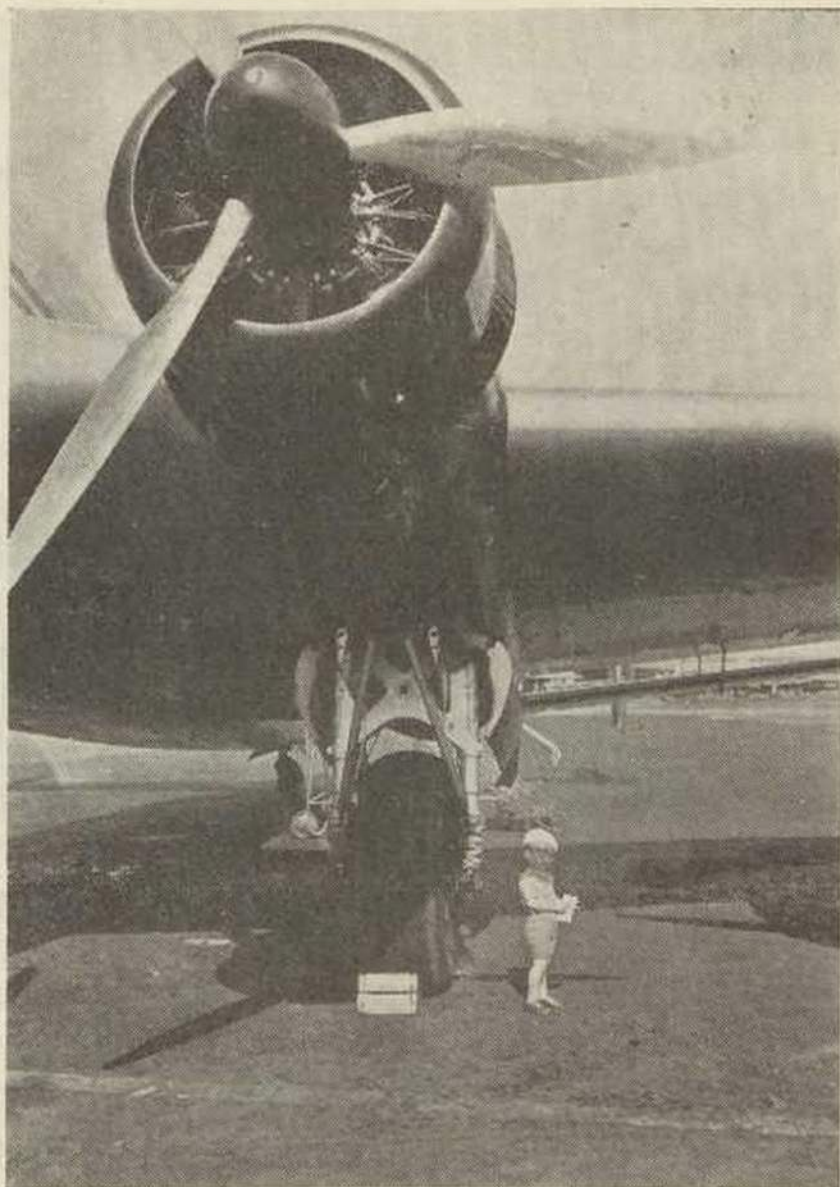
Aparece Genebra e, a nosso lado, sempre o Monte Branco — cada vez mais branco, lembra cenário empolgante ali colocado por Deus, para deliciar os homens!

\*

\* \*

A paragem foi de quinze minutos, o suficiente para tomar o desejado pequeno-almoço.

O «Hans Wende» vai de novo no ar. É um trimotor inaugurado este ano, que transporta 18 passageiros, malas de correio, mer-

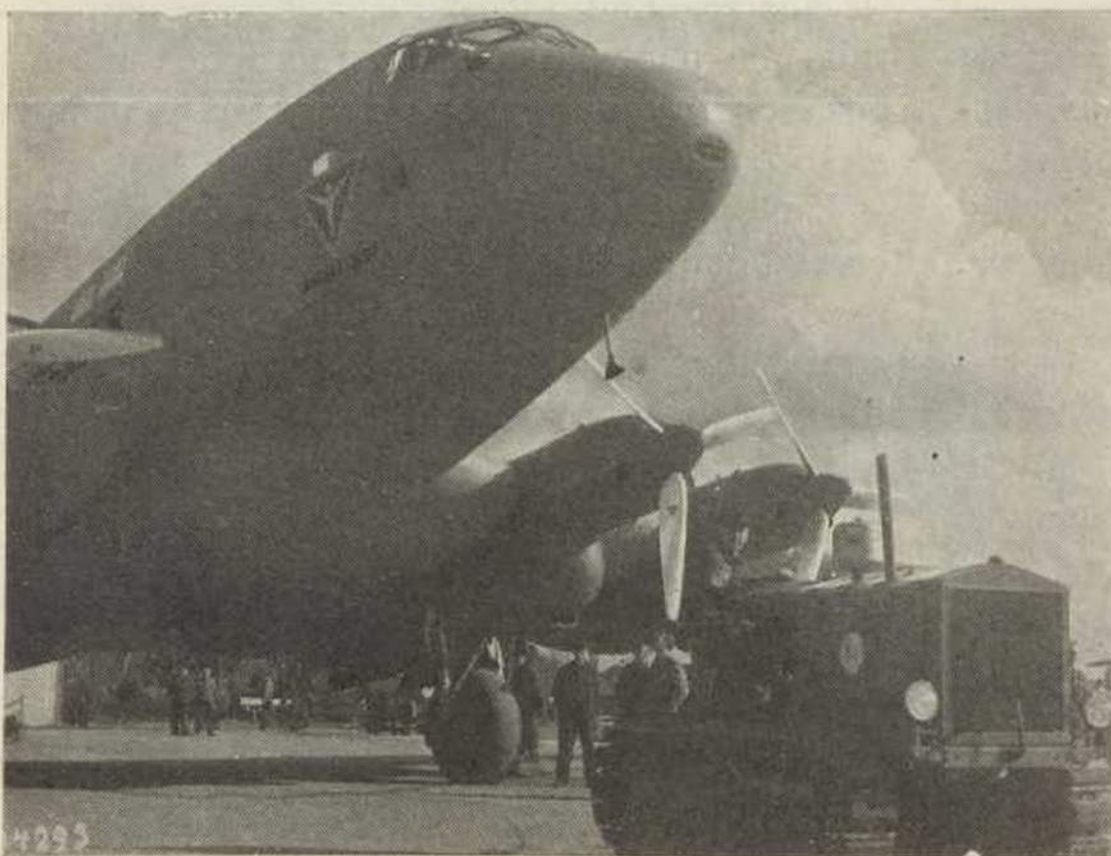


O contraste entre a criança de poucos anos e um dos motores do Y U 90 — o avião gigante — é evidente...

cadorias e três tripulantes, que de quando em quando nos dão notícias da marcha, espécie de «diário de bordo», com a marcha, situação, altitude, etc.. São 10.000 quilos que vão pelo ar com uma suavidade impressionante!

Passámos a Chambéry a 2.600 metros de altitude e, pelas alturas de Lião, o «Hans Wende» trepa aos 3.000 metros e corre por entre montanhas.

As nuvens desapareceram. Subimos ainda mais, e a 3.300 metros, com o céu muito limpo e o sol a brilhar, descobrimos as casinhas da montanha, os caminhos tortuosos, as aldeias serranas, as vaquinhas a pastarem nos prados verdes, tudo nos lembrando



O maior avião da frota aérea alemã: o Y U 90 com 4 motores num total de 4.000 cavalos, transporta 40 pessoas. Há pouco trouxe a Lisboa o Ministro da Defesa da União Sul Africana







tôres doiradas de Salamanca. Paragem de poucos minutos para tomar «cerveza» e «bocadillos de jamon», e de novo em marcha. Os 1.200 quilómetros que nos separavam de Marselha tinham sido percorridos em quatro horas e trinta e cinco, ou seja à velocidade média de 262 à hora!

Os cinquenta minutos de atraso com que saímos de França, vão reduzidos a trinta e cinco. A serra de Gredos recorta-se ao largo e, dentro em pouco, passámos sobre a serra da Gata.

Os montes aparecem envolvidos em bruma. Descem as nuvens e, se não fôsse o Tejo a brilhar ao longe, quasi desconheciámos a paisagem.

Já se vêem terras de Portugal!

Passámos sobre Castelo Branco, distinguindo perfeitamente as fitas prateadas do Tejo e do Zézere. Mais longe, brilha a barragem da Hidro-Eléctrica de Niza. Castelo de Vide, não tarda a aparecer e, mais alto, o ninho de águias de Marvão.

Altas, fortes, aprumadas, avistam-se as «Portas de Ródam» e, ao lado, a linha da Beira Baixa, a torcer-se por entre penhascos. Seguindo ao longo do Tejo, passámos entre Alferrarede e Abrantes — a «linda e fresca Abrantes».

É a hora do entardecer.

O castelo de Almourol é uma sombra a meio do rio, mas logo o Entroncamento brilha intensamente com a iluminação forte da estação ferro-viária.

Vê-se ao longe o farol das Berlengas, a península de Peniche, e, seguindo a costa arrendada, não têm conto os faróis, que indicam ao mundo a terra gloriosa dos navegadores!

O Tejo atravessa vagaroso os vinhedos de Alpiarça, e, num alto, Santarém brilha como fogo no miradouro das «Portas de Sol».

O «Hans Wende» salta o rio, e então não têm conto as povoações por onde passamos. Cartaxo, Alenquer, Mafra e Ericeira, adivinham-se lá do alto e ao fundo, sempre majestosa, a «Cidade das Sete Colinas».

Junto à serra de Sintra, brilha o rectângulo vermelho da Granja do Marquês, onde vamos aterrar, depois de uma viagem esplêndida de 2.800 Km., percorridos em 13 horas!

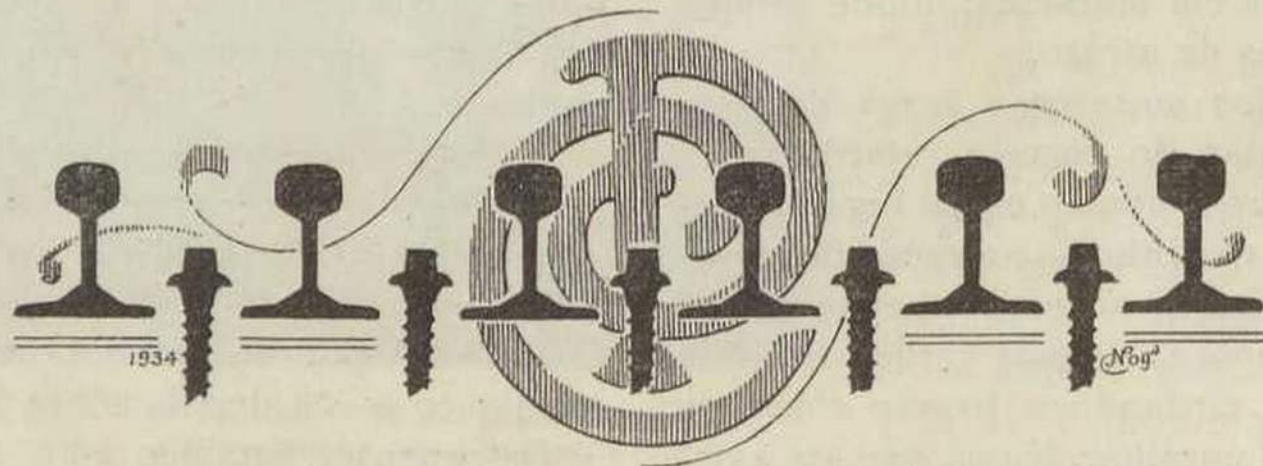
Como se vê, tinha saído de manhã da Alemanha, tomado o pequeno-almoço na Suíça, almoçado em França, lanchado em Espanha e, depois de jantar pacatamente em Lisboa, tomei o comboio de Leste, chegando nessa mesma noite a Ponte de Sôr.

.....

O comboio corria pela pendente do Alto-  
-Padrão.

A paisagem verdejante da Alemanha, a imponência do Monte-Branco, a suavidade dos lagos suíços e os arrendados preciosos da Catedral de Burgos, pareciam sonho...

Estava de novo entre sobreiros, na doce paz alentejana, a olhar planuras sem fim!





## Publicidade radiofónica

Muitos dos nossos leitores terão já certamente ouvido, pelas tardes dos domingos, o *Amigo de Portugal* proferir por intermédio de um dos mais potentes postos radiofónicos particulares, algumas das suas palestras, a maioria das quais sobre a beleza e costumes da nossa Terra. Terão notado, provavelmente, que esse locutor incógnito, acaba em regra a sua exposição fazendo a apologia dos transportes pelo caminho de ferro, quer dando esclarecimentos sobre a maneira fácil e económica de se utilizar a via férrea, quer citando preços de transporte, quer ainda elucidando acerca de determinadas facilidades tarifárias.

Mas o que a maioria dos nossos leitores ignora talvez é que o *Amigo de Portugal* é, nem mais nem menos, um empregado da Companhia que todos os domingos se desloca a uma das localidades dos arredores de Lisboa, onde se encontra instalado esse posto emissor. Trata-se de uma publicidade radiofónica utilíssima para os caminhos de ferro e de grande vantagem para o Público.

Por ser constante e pela sua própria natureza essa publicidade, porém, demanda algum trabalho e... algum jeito. De-facto, não basta ditar para um microfone algumas palavras. É preciso compor, isto é, torna-se necessário escrever previamente a palestra dominical que deve obedecer, evidentemente, às elementares regras de publicidade radiofónica: ser breve, concisa e despertar interesse aos ouvintes. Muitas das vezes o assunto que se pretende focar é ingrato. Nesta altura, além das facilidades de redacção, exigem-se do autor faculdades imaginativas.

Por curiosidade, vamos transcrever uma das mais recentes palestras proferidas pelo *Amigo de Portugal*, da autoria do Empregado de 1.<sup>a</sup> classe do Serviço do Tráfego, Snr. José

Inácio da Costa e Sá, e cujo tema é a disposição, ultimamente posta em vigor, de protecção aos transportes de árvores (Aviso ao Público A n.º 345):

«No Reino das Frutas havia extraordinária animação. Uma exuberante alegria animava os habitantes desse Reino perfumado e florido: — Sua Majestade, a Rainha das Frutas, ia casar com o Príncipe das Flores.

Nunca se realizara união mais perfeita. Os seus destinos tinham finalidades idênticas, como iguais eram as radiosas aspirações dos nubentes: — ambos amavam os perfumes castos e subtis das flores, as suas cores alacres, e ambos também adoravam a forma e a rescendência das saborosas frutas.

Como separar, no Mundo do Belo, as frutas e as flores? Produtos mimosos da Natureza, elas deleitam o coração humano, que não pode alhear-se do seu aspecto delicado, nem mesmo quando utiliza umas e outras, quer para fins industriais, quer para satisfação do pecado da gula...

Não há festas sem flores, e raras são também aquelas em que não aparecem as frutas. E como as frutas nascem da floração das árvores, a união da Rainha das Frutas com o Príncipe das Flores não representava mais do que a consagração, num acto puramente simbólico, do que desde o princípio do Mundo havia sido determinado por Deus.

Para que dizer-vos que o Reino das Frutas e o das Flores são situados em Portugal? Todos o sabem... Quanto à sua localização, depende muitas vezes da simpatia de cada um de vós, e por isso não a indicamos: — tanto pode ser no Algarve, onde as amendoeiras cobrem com o seu manto de flores de neve largas extensões de terreno, como pelo resto deste Portugal abençoado,



onde laranjais floridos emprestam as grinaldas que as noivas levam nas fronte virginais até junto dos altares de humildes capelinhas, enquanto os Anjos entoam cânticos de amor...

E na campina relvada,  
docemente perfumada,  
andava o povo a bailar,  
emquanto a brisa fagueira  
segredava à laranjeira:  
— a Rainha vai casar...

\* \*

Uma nuvem de tristeza ensombrava agora o espírito dos fiéis vassallos. O casamento realizava-se em ponto distante dos seus lares, e por motivo de mudanças da Corte seria necessário efectuar deslocação de famílias que desde nascença se encontravam enraizadas ao torrão natal. Viajar com o seu torrãozinho agarrado era caro, e o Tesouro Real não comportava grandes despesas; deslocarem-se sem esse torrão, sujeitas as raízes às inclemências do tempo, para mais sem a seiva criadora que as alimentasse durante a viagem, e que esse torrão continha, era a morte para muitas árvores, não falando nas que vinham dos viveiros, porque essas mais sentiam ainda a mudança do ambiente.

Por tal motivo, era raro haver emigrações, tão necessárias às vezes, e até algumas árvores que se adaptariam com facilidade noutras regiões, viam o seu futuro estragado e impedida a sua mudança, até conveniente aos homens, pelas dificuldades da viagem. «Muitas que se arriscaram a viajar sem o torrão morreram pelo caminho» — diziam as árvores já velhinhas, de troncos carcomidos e folhagem queimada pela geada de muitos anos.

E o povo já não bailava.  
Agora, triste, chorava  
sem se poder consolar,  
ouvindo a brisa fagueira  
segredar à laranjeira:  
— a Rainha vai casar...

\* \*

— Fiéis vassallos:

«A-fim-de evitar que as árvores sofram quando desenraizadas dos viveiros, para plantação, resolveu-se facilitar o transporte dessas árvores em grande velocidade, levando cada uma o respectivo torrão devidamente encapado e constituindo um só volume.

«Para esse fim, a partir de 1 de Janeiro de 1939, as taxas destas remessas serão calculadas pelas tarifas de grande velocidade correspondentes a plantas vivas, devendo, porém, ser tomado, para o cálculo das taxas a aplicar, metade do seu peso efectivo.

«O peso efectivo de cada árvore com o seu torrão, a transportar nestas condições, não deve ser inferior a 10 quilogramas».

Calou-se o arauto da Rainha, depois de ler o Edital que Sua Majestade mandara afixar e que era reprodução exacta do que a C. P. resolvera fazer em benefício do Reino das Frutas, em Portugal.

Logo o Zéfiro levou a boa nova a todos os viveiros e pomares, e logo também se levantou um cântico de louvores à C. P., considerada, desde então, pelas árvores, a Fada Benfazeja do Reino das Frutas.

Então:

As árvores dansavam.  
As frutas cantavam.  
As flores exultavam.

A Rainha sorria.  
O Rei também ria,  
de noite e de dia.

E a brisa, alegre, passando,  
— «C. P.» — «C. P.» — murmurando  
corria, sem se cansar;  
e ao chegar à laranjeira  
segredou-lhe... a lingüareira:  
— a Rainha vai casar...



# O movimento da orientação profissional e da selecção profissional

Conferência realizada pelo Snr. Prof. Dr. *Faria de Vasconcelos*, no dia 10 de Dezembro último na Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa

(Continuação)

A profissão, é com efeito, o fulcro em torno do qual gira toda a vida do indivíduo, sendo por um lado um instrumento que lhe permite assegurar a sua própria subsistência e a da família que constituiu e, por outro lado, uma função exercida no interesse da colectividade de que faz parte.

Ao par do dever pessoal que ela implica para cada indivíduo, o dever de bastar-se a si próprio, o dever de «levantar o seu próprio peso», a profissão implica um alto dever social: ninguém pode ser um cidadão útil, se não desempenhar na sociedade uma actividade que, directa ou indirectamente, concorra para o bem comum.

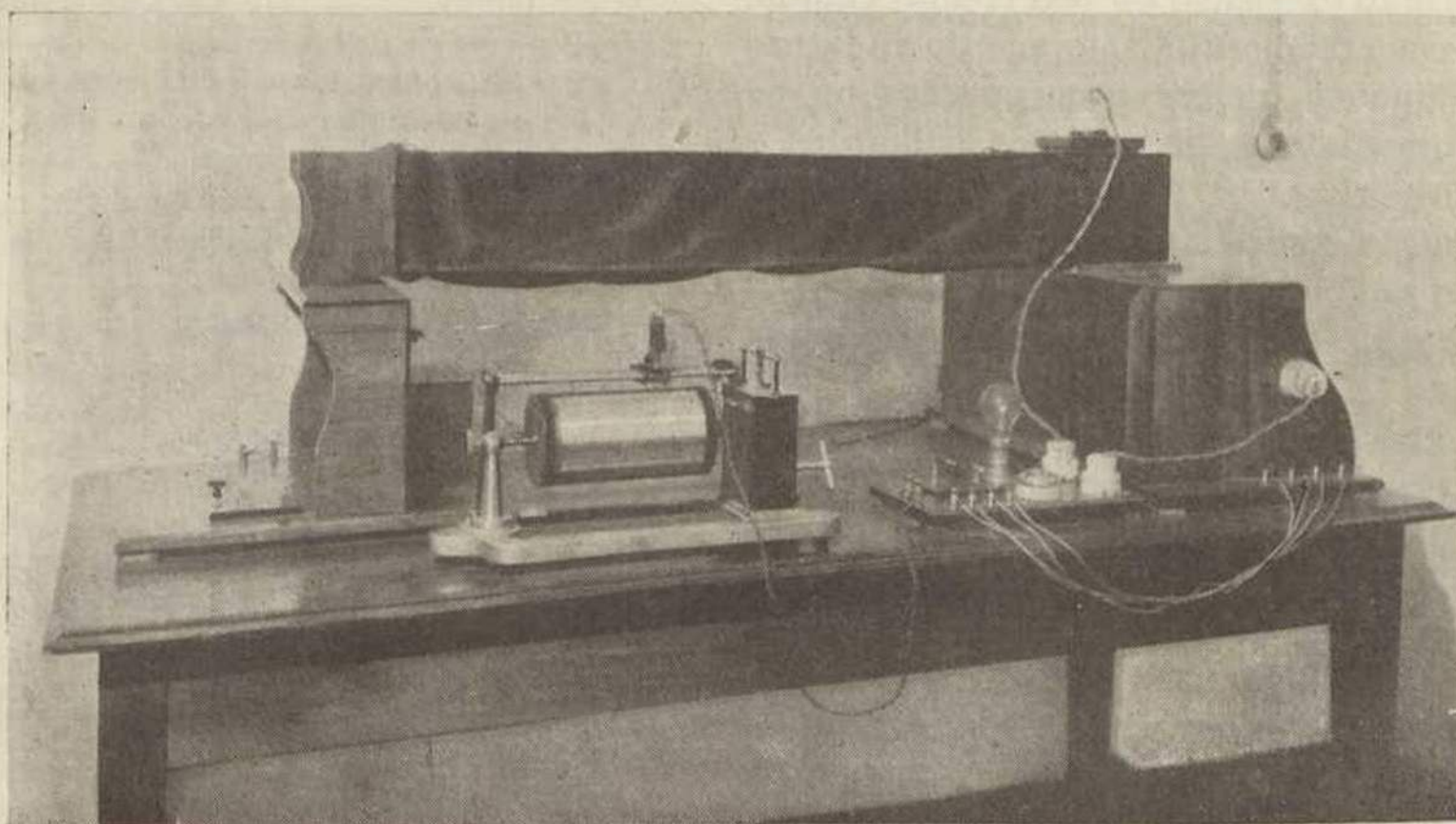
A profissão, actividade fundamental ao serviço directo ou indirecto das necessidades do homem como dos interesses da comunidade, é pois um dever primacial, indivi-

dual e social, e a sua escolha, que interessa do mesmo passo ao indivíduo, à família e à sociedade, constitue um grave e complexo problema que, por conseguinte, deve ser rodeado de todos os cuidados e solitudes.

Ora, a verdade é que a escolha da profissão, na grande maioria dos casos, não se realiza nas condições devidas, sendo feita, como observam os investigadores, ao acaso, ao sabor das contingências, e determinada por motivos estranhos aos verdadeiros interesses do indivíduo, às suas disposições originárias, às suas tendências profundas.

A moda, a fantasia, a vaidade, a preocupação exclusiva do ganho, a ignorância, o empirismo, o arbitrio, em suma, presidem à escolha da carreira, decidem do futuro do indivíduo.

A experiência tem demonstrado que, se



Aparelho para medir os tempos de reacção



uma quarta parte dos adolescentes desejam seguir carreiras que parecem convir-lhes, metade dêles escolhem profissões que não lhes convêm de modo algum e a última parte é composta de indecisos, dispostos a seguir tôdas as correntes.

O desatino na escolha da carreira produz resultados lamentáveis, que representam um considerável desperdício de tempo, de força viva, de capital humano, como verificamos superabundantemente nos acidentes de trabalho, na instabilidade profissional, na qualidade deficiente da produção, no rendimento inferior do trabalho, etc..

A escolha da carreira é mal feita, os métodos de escolha são deploráveis porque os adolescentes e os pais não reúnem as condições indispensáveis para a efectuar convenientemente.

Os adolescentes, por um lado, não têm a idade, o discernimento e o conhecimento de si próprios, e em segundo lugar nada sabem do mundo variadíssimo e complexo do trabalho, das suas condições técnicas, económicas e sociais para que possam acertadamente escolher a carreira que lhes convém.

Os pais, na sua grande maioria, tampouco são juizes imparciais capazes de apreciar devidamente as aptidões de seus filhos: o seu carinho excessivo ou mal compreendido, o seu exagerado optimismo quanto ao futuro dos pequenos, certas preocupações ou de ganho imediato ou de posições brilhantes, o desconhecimento das condições técnicas, económicas e sociais das actividades profissionais, são outros tantos obstáculos que os impedem de fazer uma escolha acertada da carreira.

No grave momento de dirigir os filhos para uma carreira, quantos pais pensam em mandá-los examinar seriamente por um médico? Raros são aqueles que procuram saber se os filhos têm a robustez e a resistência necessária para fazer face a tais ou tais fadigas, se a carreira não comprometerá definitivamente algum órgão já abalado. E contudo estes cuidados são dos mais elementares. Quanto às disposições naturais dos

filhos, serão elas tomadas em devida conta? Ainda menos. Os desejos não são aptidões; se se consultam aqueles, ignoram-se estas. O rapaz quer ser *chauffeur*: mas possuirá êle aquelas capacidades fisiológicas e mentais que lhe permitam, sem perigo para si e para o público, canduzir o seu auto através do tumulto duma cidade? Os pais não cuidam de sabê-lo.

O mesmo desleixo e ignorância se nota quanto às possibilidades de futuro dos diversos officios: escolhe-se cegamente um caminho sem se saber se êle conduz ao desemprego, aos salários decrescentes ou pelo contrário à prosperidade.

Diferentes investigadores têm procurado pôr em evidência as percentagens dos principais motivos que intervêm na escolha da profissão.

Nós fizemos um estudo de 600 processos de alunos que foram examinados no Instituto.

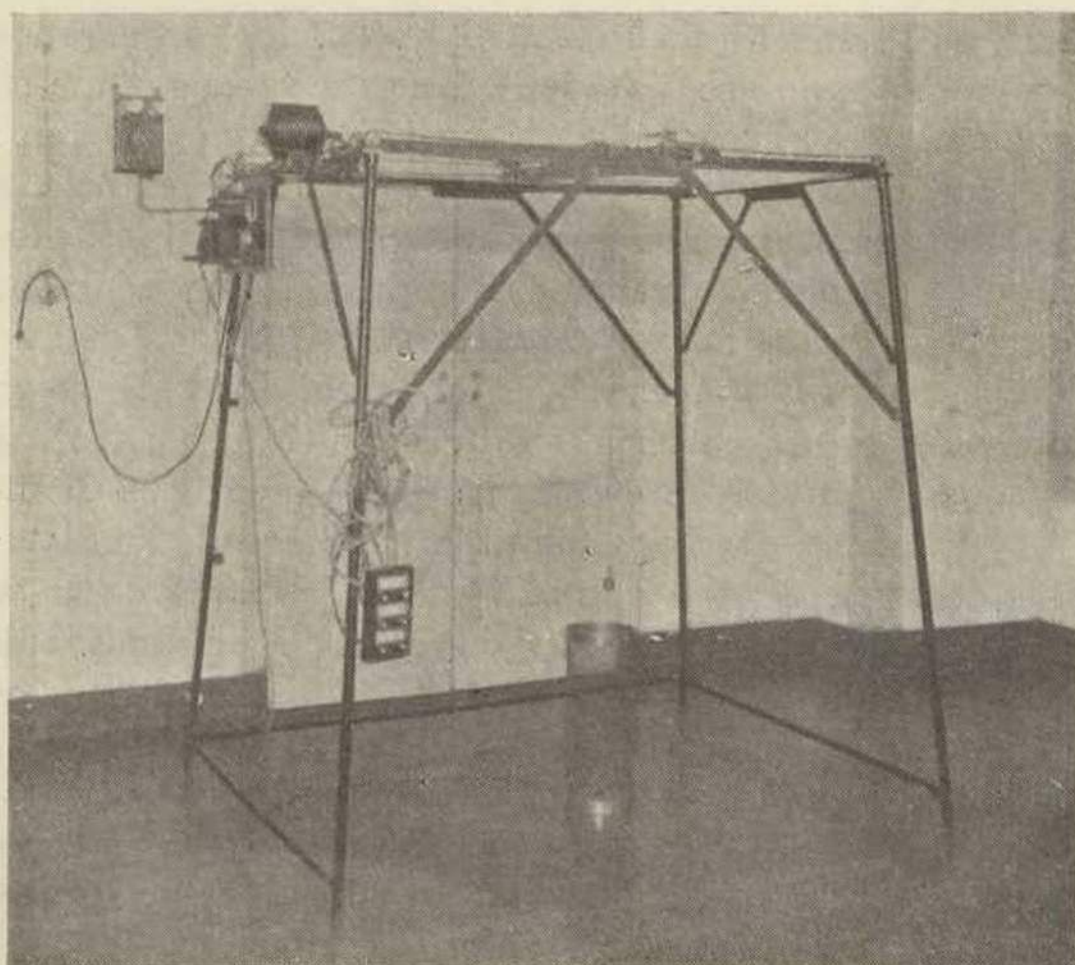
Agrupando os resultados a que chegámos nas nossas investigações, encontramos como motivos de escolha do officio os seguintes, que vão acompanhados das respectivas percentagens:

	Percentagens
1 Por gosto.....	52,0 %
2 Por ser de bom salário e de bom futuro.....	12,8 %
3 Por vontade dos pais .....	5,9 %
4 Por ser o officio dos pais ou de pessoa de família .....	4,4 %
5 Por motivo indeterminado. ....	3,7 %
6 Por estar já aprendendo esse officio	3,1 %
7 Por se sentir com habilidade ...	2,6 %
8 Por debilidade orgânica .....	2,5 %
9 Por ser de aprendizagem fácil e rápida.....	2,5 %
10 Por motivos diversos ..	2,8 %
11 Para ter depois outro officio .....	1,6 %
12 Por não poder seguir outro officio.	0,4 %

As profissões mais escolhidas são as seguintes entre os rapazes:

Cerralheiro.....	30,2 %
Carpinteiro.....	11,5 %
Sapateiro .....	10,4 %
Comércio.....	7,9 %
Marceneiro.....	6,4 %





Aparelho para avaliar a capacidade de comando a distância, agudeza visual e relação entre planos verticais e horizontais

Marinha.....	2,9 %
Música.....	2,3 %
Agricultura.....	2,1 %
Engenharia.....	2,0 %
Electricista.....	1,9 %
Funileiro.....	1,9 %
«Chauffeur».....	1,9 %
Torneiro.....	1,7 %
Condutor de máquinas.....	1,7 %
Correios e Telégrafos.....	1,5 %
Tipógrafo.....	1,5 %
Encadernador.....	1,0 %
Belas Artes.....	1,0 %
Barbeiro.....	1,0 %
Militar.....	1,0 %
Alfaiate.....	1,0 %
Pintor.....	0,8 %
Chapeleiro.....	0,4 %
Fundidor.....	0,4 %
Pulidor.....	0,4 %
Niquelador.....	0,4 %
Relojoeiro.....	0,2 %
Dentista.....	0,2 %
Padeiro.....	0,2 %
Canalizador.....	0,2 %
Caminhos de Ferro.....	0,2 %
Caldeireiro.....	0,2 %
Estofador.....	0,2 %
Colchoeiro.....	0,2 %
Galvanizador.....	0,2 %
Artista de cinema.....	0,2 %

Joalheiro.....	0,2 %
Gravador.....	0,2 %
Vidreiro.....	0,2 %
Carvoeiro.....	0,2 %
Carpinteiro de moldes.....	0,2 %
Medicina.....	0,2 %

Entre as raparigas as profissões escolhidas e as respectivas percentagens são as seguintes:

Modistas.....	43,4 %
Correios e telégrafos.....	13,8 %
Professorado.....	13,0 %
Comércio.....	8,5 %
Costureiras.....	5,5 %
Bordadoras.....	3,7 %
Telefones.....	2,7 %
Dactilógrafas.....	1,9 %
Belas Artes.....	1,0 %
Enfermeiras.....	1,0 %
Ajuntadeiras.....	1,0 %

Alguém disse um dia, e com razão, que se se realizassem os desejos dos pais e dos filhos

quanto à escolha da profissão produzir-se-ia no mundo uma verdadeira revolução económica. É a impressão com que igualmente se fica ao examinar o quadro das percentagens das profissões escolhidas pelos rapazes e raparigas que prestaram as suas provas no Instituto.

De-facto, ele não corresponde às necessidades do mercado do trabalho: há profissões que são excessivamente procuradas, há outras cuja procura é extremamente limitada e outras, por fim, inteiramente abandonadas. Não há proporção, não há equilíbrio, neste quadro profissional, em que a repartição dos indivíduos se faz cegamente, sem conhecimento das necessidades da orgânica e da fisiologia industrial. De-certo os erros individuais ou inevitáveis num sistema que não tem por base a orientação profissional organizada, acabam, depois de muito tempo, por neutralizar-se, segundo as leis dos grandes números. Mas isso não constitui uma compensação nem para os indivíduos vítimas da sua ignorância, dos seus desacertos, nem para um grande número de actividades industriais que muito sofrem com a instabili-



dade profissional, a mão de obra escassa ou de qualidade inferior, por carência de órgãos de filtração e de regulação que intervenham na escolha da carreira, tomando em conta, não somente as aptidões dos indivíduos, mas também as condições do mercado do trabalho, as necessidades da produção.

Examinando as percentagens dos ofícios escolhidos pelos rapazes e raparigas que vieram ao Instituto, deparamos com os factos que atrás apontámos.

Entre os rapazes, a profissão mais escolhida é a de cerralheiro; um terço d'elles quere seguir este ofício. Esta percentagem coincide com as percentagens obtidas no estrangeiro e cuja explicação é attribuída pelos autores à atracção que os progressos da mecânica sobre eles exerce. Entre nós, porém, embora este factor intervenha na escolha desta profissão, a principal razão é outra, pois um inquérito complementar permitiu-nos chegar a saber que a grande maioria dos rapazes escolhe a carreira de cerralheiro com a esperança de poderem ser admitidos nos arsenais do Estado e de, por conseguinte, passarem a ser, de certo modo, funcionários públicos. Se acrescentarmos à percentagem — 30,2% — dos que quere ser cerralheiros, as percentagens das profissões relativas à indústria dos metais, grossos e finos, chegamos a um total de 38,8%. Ora, se nos países de intensa vida industrial — e onde a percentagem dos candidatos à metalurgia e indústria de metais, orça também por 40% — há entre 10 a 20% de indivíduos a mais do que pede o mercado do trabalho, ¿ que não sucederá entre nós, onde a actividade industrial é mais escassa e menos intensa?

Fica um pouco mais de metade para as restantes profissões. O desequilíbrio é manifesto. Assim, na indústria dos transportes, uma das mais consideráveis e de efectivos mais importantes, apenas 5% de candidatos, nos trabalhos agrícolas 2,1%, na indústria do vestuário 1,4%, na indústria da alimentação 0,4%, etc.. O mesmo desequilíbrio se nota dentro dos próprios ramos da mesma indústria. Mas não é somente a flagrante

desproporção entre os ofícios procurados que fere a atenção. Como se sabe, contam-se por centenas as profissões que existem: compare-se essa prodigiosa abundância e diversidade com o pobríssimo, insignificantisimo quadro das 40 profissões procuradas pelos nossos rapazes.

As observações que acabamos de fazer, com mais rigor cabem ainda ao quadro das profissões escolhidas pelas raparigas. O ofício em voga, omnipotente, é o de modista: 43,4%, ao qual bem pode acrescentar-se ainda a percentagem de 8,5% de candidatas ao comércio, porque é ainda a moda que as solicita para esta carreira. Compare-se esta percentagem com a percentagem quasi infima da costura modesta, 5,5%, cujas especialidades são tão diversas e de tantas applicações. Na enfermagem apenas 1% de candidatas; inteiramente abandonados os serviços domésticos, os serviços da alimentação e tantos outros onde a mulher encontra compensadora remuneração.

Imaginem-se estes rapazes e estas raparigas entregues soberanamente à sua decisão ou à das famílias. Nas escolas — a questão é de mais ou menos anos e de mais ou menos valores — terminam a sua preparação. Ei-los lançados na vida. Os rapazes — em pequeno numero — triumpham, mas os outros, a grande maioria, os mediocres e os inaptos, vegetam miseravelmente, saltitam de ofício para ofício, arrastam lamentavelmente a sua existência e prejudicam as próprias actividades profissionais. A lei férrea, brutal, da oferta e da procura não cuida de desgraças, não se compadece das vítimas.

De aí, a necessidade, amplamente justificada, de organismos especializados que, esclarecendo os indivíduos sobre as suas aptidões profissionais e as condições do mercado do trabalho, procurem collocá-los nas situações que mais lhes convêm e estabelecer um equilibrio tanto quanto possível normal entre a oferta e a procura.

Examinemos agora um outro aspecto do problema. É, necessário escolher a carreira conveniente. Será possível fazer com acerto essa escolha? É, desde que se empreguem



métodos científicos, que hoje se possuem para esse efeito.

É doutrina aceite por todos quantos se ocupam destes problemas que, para poder orientar convenientemente um adolescente para uma profissão ou grupo de profissões, duas condições são necessárias:

1.º — Estudar e conhecer o adolescente que queremos dirigir; 2.º — estudar e conhecer a profissão que ele deseja exercer.

O problema da orientação profissional pode ser formulado nestes termos:

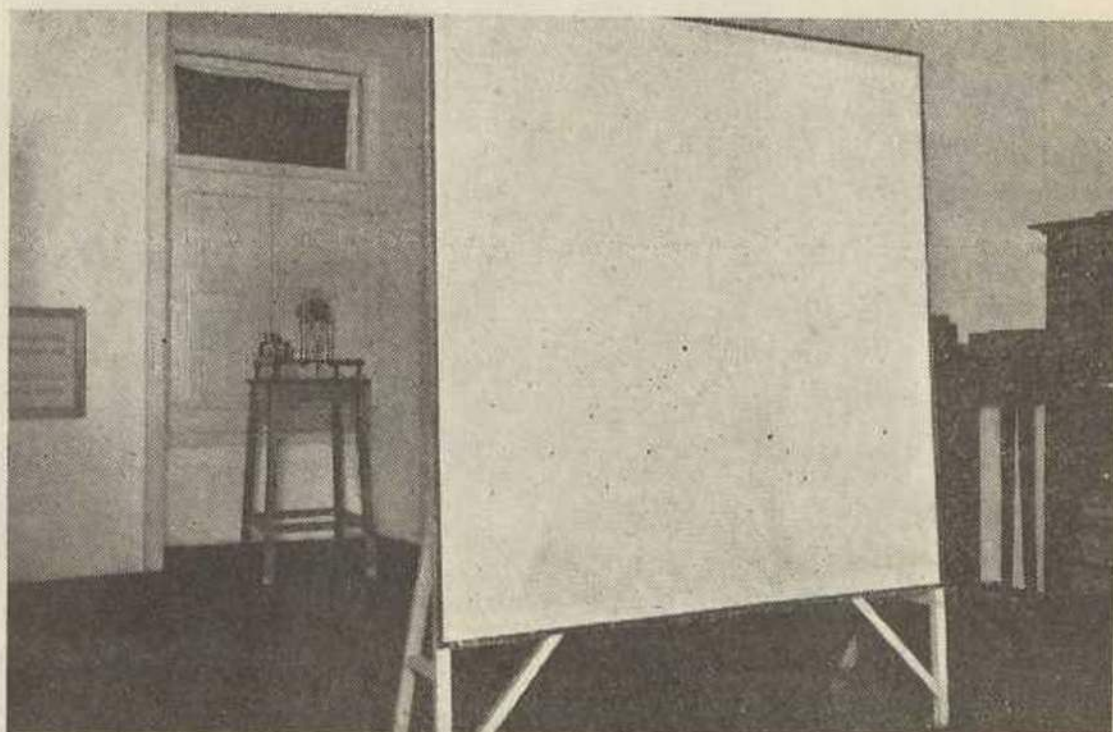
Conhecidas as aptidões que caracterizam uma profissão e conhecidas as aptidões que possui um determinado indivíduo, importa determinar se este indivíduo convém para a profissão que deseja seguir e, no caso negativo, qual a profissão para a qual deve ser encaminhado. O problema está, pois, no conhecimento do orientando e no conhecimento das profissões e do mercado do trabalho.

Para chegar a este duplo conhecimento, é preciso, pelo que respeita ao orientando, sujeitá-lo a uma série de provas destinadas a determinar as suas aptidões características, bem como as suas inaptidões.

Em primeiro lugar, procede-se a um exame clínico, antropométrico e fisiológico, rigoroso, que recai não só sobre o estado somático e funcional actual do orientando e seleccionando, mas também sobre os seus antecedentes hereditários e pessoais. Como se sabe, há taras, afecções dos diferentes aparelhos, — respiratório, circulatório, ósseo, digestivo, muscular, nervoso, etc. — que constituem contra-indicações absolutas ou

relativas para o exercício de determinadas profissões. É preciso, pois, investigar se o adolescente não possui alguma das contra-indicações físicas para a profissão que pretende seguir e que comprometeriam a sua saúde ou o seu êxito na profissão que escolheu, bem como determinar as aptidões somáticas e funcionais características para a carreira em vista.

Vem em seguida o exame psicológico, da



Dispositivo para apreciar a percepção do movimento

mais alta importância, que se compõe duma série numerosa e variada de provas devidamente estabelecidas destinadas a estudar a forma, o grau, a extensão, a força, as características que revestem as diferentes capacidades mentais do indivíduo — inteligência, atenção, observação, memória, imaginação, percepção, reactividade, iniciativa, temperamento, etc..

Esta série de exames é completada por informações e inquéritos feitos junto dos pais, dos professores, dos empresários, de todos quanto possam fornecer elementos sobre o orientando ou seleccionando.

(Continua)





Ponte da Quinta Nova (linha do Sul)

Fotog. de Luiz Vaz Oliveira, factor de 3.<sup>a</sup> classe

## Consultas e Documentos

### CONSULTAS

#### Tráfego e Fiscalização

##### Tarifas:

*P. n.º 743.* — Peço esclarecimentos sobre se os portadores de bilhetes das novas tarifas 1 e 2 podem despachar bagagem, ou se, para tal efeito, teriam de adquirir bilhetes da Tarifa Geral.

*R.* — As tarifas citadas são claras, a este respeito. O Art. 10.º da Tarifa 1 e o Art. 8.º da Tarifa 2 estipulam que as bagagens despachadas pelos portadores de bilhetes dessas tarifas são transportadas ao preço e condições da Tarifa Geral, sem concessão alguma

de gratuidade. Por consequência, os portadores de bilhetes das novas Tarifas 1 e 2 podem despachar bagagens; o que não têm, é a concessão de gratuidade dos 30 K., previstos na Tarifa Geral.

### DOCUMENTOS

#### 1 — Tráfego

*Carta-Impressa n.º 27.* — Recomenda aos agentes da Companhia a conveniência de indicarem aos expedidores a vantagem de efectuar directamente as suas expedições para a estação de Leixões, na linha de Cintura do Porto.



**Circular n.º 881.** — Indica as novas disposições legais a ter em vista para o trânsito de vinhos e seus derivados, em substituição das que constam da Circular n.º 870, a qual ficou anulada.

**Aditamento n.º 50 à Classificação Geral** — Reduz os mínimos de peso por expedição atribuídos a algumas rubricas da Classificação Geral, para a aplicação dos preços que lhes correspondem.

## II — Fiscalização

**Comunicação-Circular n.º 116.** — Dá instruções sobre o procedimento a adoptar com as expedições de volumes entregues ao Serviço do Movimento (Reclamações e Leilões).

**Comunicação-Circular n.º 117.** — Presta esclarecimentos sobre as condições de aplicação da Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros.

**Comunicação-Circular n.º 118.** — Diz ter sido con-

cedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte de militares munidos de requisições a pronto pagamento, que vão gozar licença às terras das suas naturalidades, por ocasião das férias do Natal e Páscoa.

**Comunicação-Circular n.º 119.** — Reproduz o espécime dos bilhetes de identidade para portadores de Bónus ou Passes, válidos de 1 de Janeiro de 1939 a 31 de Dezembro de 1943.

**Comunicação-Circular n.º 120.** — Em aditamento à Comunicação-Circular n.º 69, de 4 de Novembro de 1937, diz que as firmas expedidoras de remessas de peixe, procedentes de Alcântara Terra, estão autorizadas a fazer seguir juntamente com a restante escrituração e contidas em sobrescrito endereçado ao chefe da estação de destino, as respectivas senhas.

Nos sobrescritos deverão ser apostos os selos de franquia postal correspondente, que



Faina de vindima — Sinfães (Oliveira do Douro)

*Fotog. do Eng.º Sebastião Horta e Costa, Chefe das Oficinas Gerais de Lisboa P.*



a estação expedidora inutilizará com o carimbo.

**Comunicação-Circular n.º 121.** — As requisições de transporte para viagens dos membros da Câmara Corporativa e Assembléia Nacional podem ser aceitas por qualquer das estações compreendidas nos percursos nelas indicados.

**Carta-Impressa n.º 173.** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena de Novembro de 1938 e que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 174.** — Indica quais os bilhetes a fornecer aos estudantes no gôzo de férias do Natal, de harmonia com o Cartaz E. n.º 3350.

**Carta-Impressa n.º 175.** — Em aditamento à Carta-Impressa n.º 174, diz que o fornecimento de bilhetes nas condições do Cartaz E. n.º 3350 pode ser feito em presença das requisições ou sòmente à vista dos bilhetes de identidade da Escola Oficial.

**Carta-Impressa n.º 176.** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena de Dezembro de 1938 e que devem ser apreendidos.

### III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 670.** — Refere-se ao fornecimento, à estação de Aljustrel, de encerrados exclusivamente destinados a cobrir remessas de minério.

**Comunicação-Circular n.º 671.** — Trata da Aplicação de chapas «Faz serviço de 3.ª classe» nas carruagens de 1.ª e 2.ª classes, sempre que sejam utilizadas naquele serviço.

**Comunicação-Circular n.º 672.** — Trata das alterações havidas em vagões de propriedade particular.

**Comunicação-Circular n.º 673.** — Refere-se às irregularidades no transporte de jornais, de que têm resultado queixas das Administrações.

### IV — Serviços Técnicos

**Instrução n.º 2316.** — Indica o período de experiências do pôsto de sinalização de Pinhal Novo.

**Instrução n.º 2317.** — Refere-se ao estabelecimento de 2 períodos durante o dia para experiências da sinalização eléctrica de Rio Tinto.

**Instrução n.º 2318.** — Estabelece o mod. M 400, Aviso de Afrouxamento, onde devem ser feitos os avisos de precaução, em substituição das indicações feitas em folha de trânsito.

**Instrução n.º 2319.** — Trata da sinalização do ramal particular Alhos Vedros-Viegas, ao Km. 4.861,35 da Linha do Sul.

**Instrução n.º 2320.** — Diz respeito à alteração da sinalização da estação de Campolide (Pôsto Bouré do lado Norte) em virtude da modificação das linhas do lado de Sete Rios.

**Instrução n.º 2322.** — Trata dum esclarecimento à doutrina do Art.º 33 do Livro 2, dispensando a paragem dum combóio que excepcionalmente passe a circular à frente de outro na estação onde se efectue a intervenção.

**Comunicação-Circular n.º 44.** — Trata do aproveitamento da sucata de selos de chumbo.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1938

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.506	4.526	1.666	1.669	2.293	1.914
» » 9 » 15	4.422	3.785	1.530	1.523	2.189	1.769
» » 16 » 22	4.663	4.270	1.651	1.854	1.944	1.741
» » 23 » 31	5.434	5.199	1.753	2.065	2.356	2.050
Total .....	19.025	17.780	6.600	7.111	8.782	7.474
Total do mês anterior	19.721	19.916	6.735	7.070	10.133	8.786
Diferença	- 696	- 2.136	- 135	+ 41	- 1.351	- 1.312



# Factos e informações

## Ateneu Ferroviário

Decorreram com grande luzimento as festas comemorativas da fundação do Ateneu Ferroviário (Associação Cultural do Pessoal da C. P.), que completou em Dezembro findo o seu 4.º aniversário.

os grupos femininos do Ateneu e do Ginásio Feminino, para disputa da taça «Fausto de Figueiredo», que foi ganha pelo primeiro por 3-1.

No segundo jogo defrontaram-se os grupos masculinos do Ateneu e do Lisboa Ginásio Clube, para conquista da taça



Sessão solene — A mesa da presidência circundada pelos representantes de diversas colectividades. O Sr. Raúl de Oliveira discursando.

Conforme o respectivo programa, as festas foram iniciadas com um grande festival de *Basket-Ball*, realizado na noite de 30 de Novembro, no campo do Clube Lisgaz, no qual fizeram a sua apresentação oficial os grupos feminino e masculino daquele desporto, representativos do Ateneu.

O primeiro jogo do festival foi feito entre

«General Raúl Esteves», que foi disputada com entusiasmo, num jogo muito animado, em que a vitória pertenceu, quasi até final, alternadamente, a cada um dos grupos, terminando, porém, a favor do do Ateneu por 24-20.

No último jogo da noite foram adversários os grupos do Sporting Clube de Portugal

Sessão solene — O Sr. Vasco de Moura, sua Ex.<sup>ma</sup> esposa e os capitães dos grupos que receberam as taças







A assistência  
ao espectáculo no  
Teatro Taborda



e do Ateneu Comercial de Lisboa, para disputa da taça «Ateneu Ferroviário», que foi ganha pelo primeiro por um «score» de 26-23.

O campo do Clube Lisgaz, muito bem iluminado para jogos nocturnos, apresentava um esplêndido efeito, com as bancadas repletas de espectadores, entre os quais muitas senhoras.

No dia 1 de Dezembro, pelas 15 horas no Ginásio da antiga Escola Académica

teve lugar um concerto pela Banda do Ateneu, sob a regência do seu novo Maestro, Snr. Luiz Boulton, tendo sido executado o seguinte programa:

I

Marcha Militar ... ..	<i>Schubert</i>
Tanhäuser — Selecção .....	<i>R. Wagner</i>

II

La leyenda del bejo — Zarzuela .....	<i>Soto y Vert</i>
Uma festa na Serra do Pilar — Rapsódia portuguesa .....	<i>Morais</i>



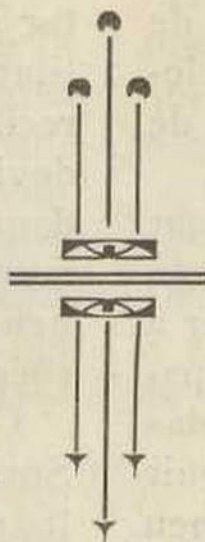
A cena final do 1.º acto  
da opereta  
«Viuva Alegre,  
em Cascais»







O grupo feminino de *Basket-ball*  
do Ateneu Ferroviário



O grupo masculino de *Basket-ball*  
do Ateneu Ferroviário

A abrir o concêrto a Banda executou o Hino da Restauração, que foi ouvido de pé pela numerosa assistência e muito aplaudido, em patriótica manifestação de homenagem aos heróicos revolucionários do 1.º de Dezembro de 1640; e a fechar tocou o Hino do Ateneu, que foi também bastante aplaudido, sendo o Maestro Snr. Luiz Boulton muito cumprimentado pela maneira como dirigiu o concêrto, que deixou a melhor impressão em tôda a assistência.

No domingo imediato, 4 de Dezembro, efectuou-se no Teatro Taborda, sede da Academia Instrutiva do Pessoal dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte, uma sessão solene comemorativa, sob a Presidência de Honra dos Ex.<sup>mos</sup> Presidente do Conselho de Administração e Director Geral da Companhia, ambos Presidentes natos Honorários do Ateneu, que se fizeram representar pelo Snr. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral, Adjunto, ao qual serviram de secre-

tários os Snrs. Félix Perneco, Presidente da Assembleia Geral do Ateneu, Eurico Cabecinha, representante do Ateneu Comercial de Lisboa, e Sousa e Costa, da Academia I. P. C. F. do Leste e Norte.

Em lugares de honra, circundando a mesa da presidência, sentaram-se os Snrs. Frutuoso Gaio, Horácio Mantas, Abel Romero, Domingos Dias, Santos Varela e António Lima, representantes, respectivamente, dos Bombeiros Voluntários de Sintra, do Casa Pia Atlético Clube, do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, da Fede-



A Orquestra típica de Portugal



ração das Sociedades de Educação e Recreio, do Lusitano Clube e do Sporting Clube de Portugal, e ainda o Snr. Raúl de Oliveira, director de *Os Sports*, e uma delegação do corpo activo dos Voluntários de Sintra.

Aberta a sessão, falou em primeiro lugar o Snr. Mário Diniz, Presidente da Direcção do Ateneu, o qual começou por agradecer a representação dos Altos Corpos da Companhia e a presença dos representantes das diversas colectividades, dissertando a seguir sobre as actividades educativas do Ateneu e os incitamentos e auxílios que a Direcção tem recebido da C. P. e dos sócios para prosseguir na sua missão.

Os delegados do Casa Pia Atlético Clube e do S. N. dos Ferroviários do Centro apresentaram saudações e desejaram as maiores prosperidades ao Ateneu.

O Snr. Frutuoso Gaio, Presidente da Assembleia Geral dos Bombeiros Voluntários de Sintra, em nome daquela benemérita Associação, num caloroso discurso, endereçou ao Ateneu fervorosas saudações e agradecimentos pela coadjuvação do seu Grupo Cénico na brilhante festa realizada em Sintra a favor dos Bombeiros Voluntários, terminando por entregar ao Ateneu o diploma de sócio honorário daquela Associação, — acto que foi muito aplaudido pela assistência.

Falou a seguir o Snr. Domingos Dias, que, em nome da Federação das Sociedades de Educação e Recreio e das Colectividades na mesma federadas, apresentou saudações, referindo-se à obra cultural realizada pelo Ateneu e fazendo sinceros votos pelas suas prosperidades.

O Snr. Raúl de Oliveira, director de *Os Sports*, muito saúdado pela assistência, enalteceu o ecletismo do programa educativo do Ateneu, referindo-se com palavras de louvor e incitamento às suas iniciativas, especialmente no campo da educação física e dos desportos, salientando a competência e dedicação do professor de ginástica Snr. José Júlio Moreira. Congratulando-se pela presença de um representante dos altos diri-

gentes da C. P., teve para o facto referências elogiosas e aproveitou a ocasião para apontar o exemplo dos empregados do Metropolitano de Paris, que possuem excelentes recintos para a prática dos exercícios físicos, devido ao decisivo apoio dos dirigentes daquela Companhia. Fêz, por isso, ardentes votos para que, num futuro próximo, o Ateneu Ferroviário pudesse apresentar instalações idênticas.

O representante do Ateneu Comercial, Snr. Eurico Cabecinha, salientou a semelhança que existe entre os objectivos dos dois Ateneus e, felicitando o Ferroviário pelo seu quarto aniversário, colocou o Ateneu Comercial ao dispor do seu irmão mais novo.

O Snr. Félix Perneco agradeceu o brilhantismo dado à sessão pelas colectividades representadas e a homenagem dos Bombeiros Voluntários de Sintra, assim como o decisivo apoio prestado pelo Conselho de Administração e pela Direcção Geral da Companhia à fundação do Ateneu, pela simpatia que lhes mereceram os seus intuitos educativos.

Por último, o Snr. Vasco de Moura felicitou o Ateneu, em nome dos Ex.<sup>mos</sup> Presidente do Conselho de Administração e Director Geral, que no acto tinha a honra de representar, e em seu nome pessoal, pois era também sócio fundador, tendo palavras de incitamento para a Direcção e formulando sinceros votos pelo maior prestígio e prosperidades do Ateneu.

Encerrada a sessão solene, procedeu-se à distribuição das taças do festival desportivo realizado dias antes no campo do Lisgaz, as quais foram entregues aos vencedores pela esposa do Snr. Vasco de Moura.

O Grupo «Almas Novas» recebeu a taça «Outono», ganha num torneio de ténis-de-mesa organizado pelo Ateneu; o Sporting Clube de Portugal recebeu a taça «Ateneu Ferroviário», e a menina Simone Nieto Fernandes e o Snr. Vergílio de Oliveira, capitães dos grupos de *Basket-Ball* do Ateneu, respectivamente as taças «Fausto de Figueiredo» e «General Raúl Esteves».



Este acto, pelo seu significado, mereceu fartos aplausos da numerosa assistência.

Em «fim-de-festa» realizou-se um sarau artístico, por componentes do Grupo Cénico do Ateneu, sob a Direcção do Snr. Heitor de Vilhena, no qual tomaram parte D. Natália Pereira, Santos Paiva, Loubet Moreira Bravo, Fernando Mascarenhas e José Rocha Pires, que se fizeram ouvir com agrado em versos e canções, sendo todos muito aplaudidos.

A Direcção do Ateneu ofereceu um «Pôrto de Honra» aos representantes das diversas colectividades, imprensa, componentes do Grupo Cénico e jogadores, repetindo-se as saudações e agradecimentos em entusiástica confraternização.

As festas comemorativas terminaram em 10 de Dezembro, com a representação, pelo Grupo Cénico do Ateneu, no Teatro Taborda, da opereta em dois actos «Viuva Alegre, em Cascais», original de Leroy, com música de Franz Lehar, encenação do Snr. Heitor de Vilhena e direcção musical do Maestro Snr. Luiz Boulton. Todos os intérpretes se houveram de forma a merecerem aplausos idênticos aos que receberam no Teatro Avenida, de Coimbra, onde pela primeira vez representaram a mesma opereta.

O espectáculo abriu com um concerto pela Orquestra Típica de Portugal, sob a direcção do Snr. Carlos da Rocha Pires, que foi também muito apreciado e aplaudido.

Ao espectáculo seguiu-se um baile, que se prolongou até de madrugada.

A Direcção foi muito felicitada pelo brilhantismo que conseguiu imprimir às festas comemorativas do 4.º aniversário do Ateneu e a essas felicitações se associa, com muito prazer, o *Boletim da C. P.*

## Homenagem

Por ter sido reformado o Condutor Principal, Snr. José Afonso, empregados de vários Serviços reuniram-se no passado mês de Dezembro, em banquete de confraternização, que se realizou num restaurante de Lisboa.

Durante a refeição, que decorreu sempre muito animada, usou da palavra em primeiro lugar, o Condutor Fiscal, Snr. David Calado, que salientou o valor do homenageado, como ferroviário e exemplar chefe de família.

Terminou por brindar pelas prosperidades da Companhia e pelo seu pessoal, que tão dedicadamente a serve.

Usaram ainda da palavra os Delegados de Trens, António Loureiro, Abílio Silva

e José Anaia, o Maquinista Rogério Loureiro, o Revisor Manuel Benjamim dos Santos, os Guardas-Freios José Esteves Magro, Manuel Alvada, Luiz Gouveia e Lourenço Madeira, e o empregado dos Serviços Centrais, Armando Lourenço, que enalteceram as qualidades



José Afonso

de carácter e de trabalho do Condutor Principal, Snr. José Afonso, homenagem esta, que foi coroada por uma salva de palmas. Por fim, o homenageado teve palavras de agradecimento para todos os oradores.

Assistiram a este jantar de homenagem perto de cinquenta pessoas, que depois acompanharam o Snr. José Afonso à sua residência, envolvendo-o assim numa espontânea manifestação de carinho pelo amigo dedicado que deixara o serviço activo, sabendo grangear sempre a simpatia dos seus superiores, colegas e subordinados.

## «Origens, fundação e evolução da C. P.»

Muitos dos nossos leitores de-certo que terão curiosidade, quanto mais não seja pelo amor que dedicam à sua profissão, de saber qual a origem e a evolução da nossa Companhia. Até agora, só por consulta, demorada e difícil, de elementos que se encontravam dispersos, poderiam satisfazer o seu desejo.

Para preencher essa lacuna, acaba de publicar-se, em edição da Companhia, um

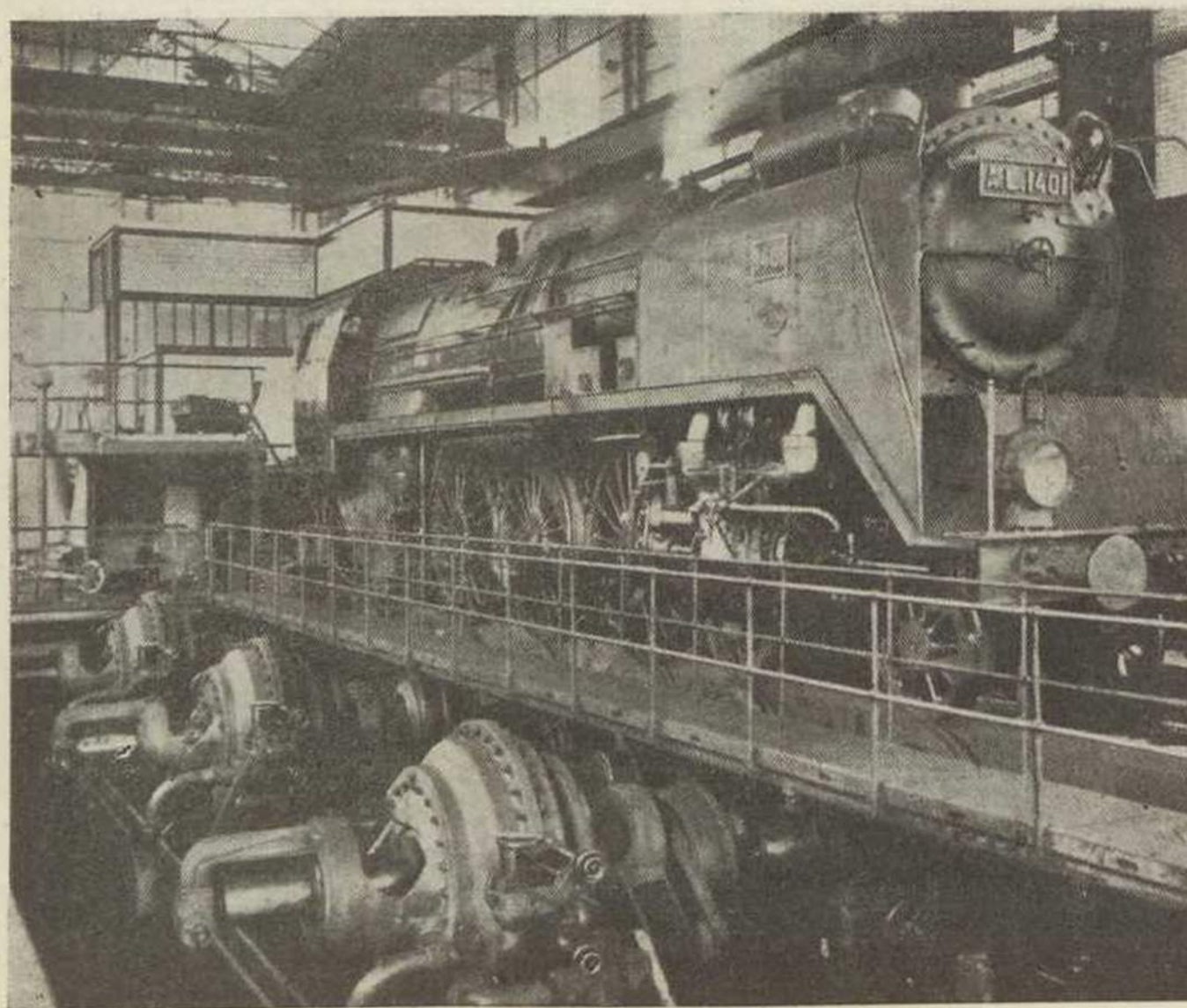
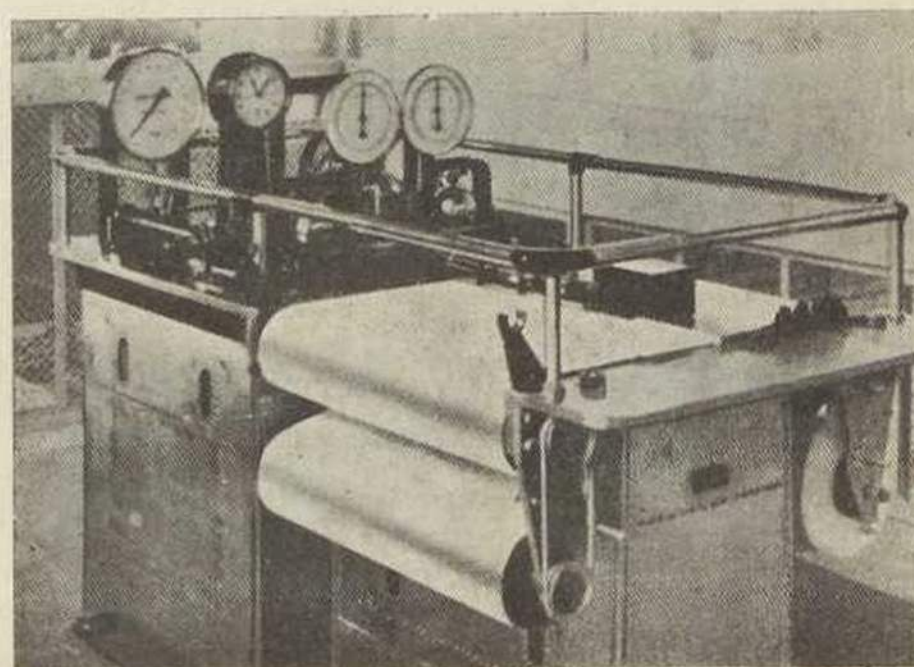


livro intitulado *Origens, fundação e evolução da C. P.*, da autoria do Empregado da Secretaria Geral, Sr. Jorge Fernando Teixeira, e cuja utilidade é desnecessário encarecer.

O volume, sóbria e cuidada realização

das Oficinas Gráficas da Companhia, pode ser adquirido ao preço de Esc. 8\$00, devendo os pedidos ser dirigidos ao autor, na Secretaria Geral da Companhia, Calçada do Duque, Lisboa.

Foi na América do Norte, em 1891, que pela primeira vez se montou um banco de ensaios de locomotivas. Na Europa existem actualmente bancos de ensaios na Alemanha, Inglaterra e França. Neste último País é afamado o instalado em Vitry — ao qual se referem as juntas fotografias.



No banco de ensaio de locomotivas de Vitry.

*Em cima:* aparelho de medição.

*Ao lado:* uma locomotiva durante um ensaio. A plataforma sobre a qual é colocada a locomotiva, tem 24 metros de comprimento.



# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



**Gregório Marcelino da Silva**  
Inspector Principal de Contabilidade  
Admitido como praticante de estação  
em 15 de Fevereiro de 1898



**Manuel Gaspar Júnior**  
Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa P.  
Admitido como praticante de estação  
em 16 de Maio de 1898



**José Vicente dos Anjos Duarte Ferreira**  
Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Monte Real  
Admitido como praticante de estação  
em 19 de Março de 1894



**Joaquim Taborda**  
Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Caria  
Nomeado guarda de estação  
em 22 de Fevereiro de 1899

## Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Armando de Sá Caldeira, Guarda-freio de 1.<sup>a</sup>, vem por este meio manifestar o seu profundo reconhecimento ao Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Manuel Pacheco Nobre,

dig.<sup>mo</sup> médico do Posto do Barreiro, pela forma carinhosa e dedicada com que tratou sua esposa duma grave doença; só devido ao grande zelo e competência do ilustre clínico, se considera salva e em franca convalescença.

É com a maior gratidão que pede a Sua Ex.<sup>a</sup> lhe perdõe, se estas suas palavras o vão melindrar.



## Actos dignos de louvor

Registamos com prazer estes actos dignos de louvor:

A guarda do distrito 14 (Santarém), snr.<sup>a</sup> Maximina Ascensão, tendo notado que parte da composição do combóio n.º 2008 de 17 de Novembro de 1938, seguia desligada, devido á quebra de engates, imediatamente fêz os necessários sinais de paragem, notados pelo guarda-freio e pelo condutor, evitando assim um desastre.

No dia 30 de Novembro, o Carregador Snr. João Pinto destacado no Serviço Central, encontrou um fio de ouro, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O Snr. Vitorino Fernandes, Chefe do distrito n.º 400 da 8.<sup>a</sup> Secção da Via, encontrou no dia 24 de Outubro último, ao quilómetro 0,400 do troço do Pôrto, a importância de 5\$20, que entregou imediatamente ao Chefe da estação de Campanhã.

O Sub-Chefe do distrito 81, Snr. José da Silva, encontrou no dia 27 de Outubro findo, junto da estação de Valadares, uma bolsa com a importância de Esc. 7\$50, que entregou naquela estação.

## Nomeações

Mês de Dezembro

## EXPLORAÇÃO

Carregador: António da Silva.

## Mudança de categoria

## MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Dezembro

Para:

Fogueiro de máquinas fixas: o Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, Porfirio Nogueira,

## Reformas

## EXPLORAÇÃO

Mês de Novembro

*Carlos José da Costa*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Lisboa P.

*António Nunes Ferro*, Guarda de estação de Vila Franca.

*Albano Subtil Pereira Bento*, Carregador de Tôrre das Vargens.

Mês de Dezembro

*Tomaz José d'Aquino Soares*, Chefe de Secção do Serviço de Fiscalização.

*José Alves Matias*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Abrantes.

*António da Costa*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Funcheira.

*Raúl César Costa*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe de Grândola.

*Luíz Joaquim da Fonseca*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe de Soure.

*Júlio Alves de Jesus*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Entroncamento.

*Manuel da Silva*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Lourical.

*António Augusto de Almeida*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Barreiro.

*Leonardo Filipe Couto*, Revisor Principal de Lisboa.

*Manuel José da Cunha Moreira*, Guarda de estação de Barcelos.

*Afonso Alves Carneiro*, Guarda de estação de Régua.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Dezembro

*Joaquim Fernandes*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> cl.

*Pedro Manuel Rita*, Distribuidor de 2.<sup>a</sup> cl.

*Rodrigo Maria da Silva*, Capataz.

*André do Nascimento*, Limpador.

## VIA E OBRAS

Mês de Dezembro

*Manuel Francisco de Paiva*, Contra-mestre de 1.<sup>a</sup> classe das Instalações Eléctricas de Lisboa.

*Horácio dos Santos*, Recebedor de materiais



de 2.<sup>a</sup> classe do Serviço de Abastecimentos de Lisboa.

*José Duque*, Guarda-fios do 18.<sup>o</sup> cantão S. Martinho.

*António Abel*, Chefe do dist.<sup>o</sup> 14, Santarém.

*Manuel Luiz*, Chefe do distrito 123, Alcains.

*José Gonçalves Azevedo*, Chefe do distrito 410, Barrozelas.

*Domingos da Silva*, Assentador do distrito 33, Santa Eulália.

*António Gomes*, Assentador do distrito 61, Taveiro.

*Artur Serra*, Assentador do distrito 23, Bemposta.

*Amadeu dos Prazeres Amorim*, Assentador do distrito 415, Cerveira.

*Salvador Pinheiro da Costa*, Assentador do distrito 408, Midões.

*João Dias Ferro*, Guarda do distrito 12, Vale de Santarém.

*Maria Jesus*, Guarda do distrito 67, Mogofores.

*Maria Nunes*, Guarda do distrito 127, Fundão.

*Carmina Castanheira*, Guarda do distrito 407, Tadim.

*Bárbara Maria*, Guarda do distrito 1 da 5.<sup>a</sup> Secção, Dois Portos.

*Maria Senhora*, Guarda do distrito 55, Soure.

*Joaquina da Piedade*, Guarda do distrito 20, Barquinha.



Beja — Janela geminada e com ferragens, do século XVII.

Ainda hoje se pode admirar na tradicional Rua dos Mercadores, nome que é já por si uma evocação, esta janela manuelina, uma das mais lindas de Portugal

Fotog. do Eng.<sup>o</sup> Ferrugento Gonçalves, Sub-Chefe de Serviço na Divisão de Via e Obras





## Falecimentos

### EXPLORAÇÃO

Mês de Novembro

† *Benigno Joaquim Gonçalves*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Martingança.

Admitido como praticante de estação em 28 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 8 de Dezembro de 1911 e promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1917.

Mês de Dezembro

† *João de Jesus da Silva Júnior*, Chefe Principal de Faro.

Admitido como praticante de estação em 8 de Outubro de 1904, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 24 de Fevereiro de 1905 e, depois de transitar por várias categorias, foi finalmente promovido a chefe principal em 1 de Abril de 1938.

† *Luíz Monteiro*, Engatador de Ermezinde.

Admitido como carregador eventual em 17 de Dezembro de 1917, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e promovido a engatador em 21 de Abril de 1928.

† *João Pinto de Magalhães*, Carregador de Tua.

Admitido como carregador suplementar em 16 de Junho de 1924, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Abril de 1929.

### MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Dezembro

† *Bernardo Mendes Gois*, Limpador do Depósito de máquinas de Alfarelos.

Admitido em 2 de Fevereiro de 1924, como Limpador de máquinas suplementar, e ingressou no quadro em 1 de Abril de 1926.

† *Manuel Gomes*, Limpador do Depósito de máquinas de Campolide.

Admitido em 12 de Junho de 1926, como Limpador de máquinas suplementar e ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1928.

† *António Rosa*, Limpador de máquinas do Depósito de Entroncamento.

Admitido em 22 de Janeiro de 1926, como Limpador de máquinas suplementar e ingressou no quadro em 1 de Novembro de 1927.

† *António Urbano*, Limpador de máquinas do Depósito de Entroncamento.

Admitido em 7 de Julho de 1922, como Servente contratado foi nomeado Limpador suplementar em 1 de Dezembro de 1925 e ingressou no quadro em 1 de Fevereiro de 1928.

### VIA E OBRAS

Mês de Dezembro

† *José Gomes*, Sub-chefe do distrito 238, Almansil.

Admitido como assentador em 21 de Maio de 1928 e promovido a sub-chefe de distrito em 1 de Abril de 1930.

† *Francisco Alves Venâncio*, Pedreiro do G. P. P. da 3.<sup>a</sup> Secção, Entroncamento.

Admitido como operário do G. P. P. em 21 de Fevereiro de 1924.



† José Gomes  
Sub-Chefe de distrito



† João Pinto de Magalhães  
Carregador



† Francisco Alves Venâncio  
Pedreiro do G. P. P.



### Sincopadas

5 — Em tempos muito remotos, com uma simples moeda de 50 réis comprava-se um porco — 3-2.

*Sempre Fixe*

6 — Esta gordura rançosa não serve para untar a cordoalha dos navios — 3-2.

*O Profeta*

### Aumentativa

7 — Ao ver-te com o chambre de homem perco o passo de dansa — 2.

*Elmintos*

### Geométricas

8 —  
« Homem » . . . . .  
« Homem » . . . . .  
« Homem » . . . . .  
« Mulher » . . . . .  
« Homem » . . . . .

*Zéfran Cisco*

9 —  
« Mulher » . . . . .  
« estação » . . . . .  
« apeadeiro » . . . . .  
« Rio da Europa » . . . . .  
pela parte de traz . . . . .

*Alerta*

10 — « Género de peixes » . . . . .  
« Árvore » . . . . .  
Viveiro . . . . .  
Sujeito . . . . .  
Nota . . . . .  
Letra . . . . .

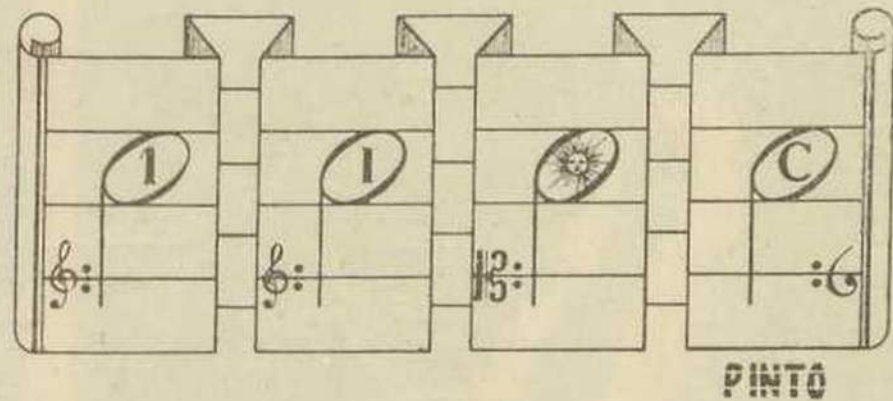
*Mefistófeles*

### 11 — Enigma tipográfico

A X I I I A  
—  
N O A

27 Letras  
*Britabrantes*

### 12 — Enigma pitorêso



## Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Fevereiro de 1939

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far.ª de milho branco kg.	1\$30	Queijo flamengo . . . . . kg.	23\$00
» » Mate. »	2\$70	Far.ª de milho amarelo kg.	1\$30	Queijo da Serra . . . . . kg.	11\$50
» » glacié »	2\$90	» » trigo . . . . . »	2\$30	Sabão amêndoa . . . . . »	1\$05
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras . . . . . »	6\$50	» Offenbach . . . . . »	1\$50
» » 2.ª » »	4\$15	Feijão branco redondo.. lit.	1\$30	Sal . . . . . lit.	\$20
» pilé . . . . . »	4\$35	» frade . . . lit. 1\$40 e	1\$50	Sêmea . . . . . kg.	\$85
Azeite de 1.ª . . . . . lit.	6\$60	» manteiga . . . . . »	1\$80	Toucinho . . . . . 4\$10 e	4\$30
» » 2.ª . . . . . »	6\$00	» avinhado . . . . . »	1\$70	Vinagre - Li.ª, Goa e Camp.ª. lit.	\$70
Bacalhau inglês kg. 4\$70 4\$95 5\$35 e	5\$50	Lenha . . . . . kg.	\$20	Vinho branco - Campanha e Lisboa . »	\$70
» islandia . . . . . kg.	4\$80	» de carvalho. . . . . »	\$25	» tinto - Campanha . . . . . »	\$90
» sueco kg. 4\$70 4\$95 5\$10 e	5\$20	Manteiga . . . . . »	14\$50	» » - Goa . . . . . »	1\$20
Banha . . . . . kg.	5\$50	Massas . . . . . »	3\$60	» » - Rest. Armazéns . . . . . »	\$80
Batatas . . . . . »	variável	Milho . . . . . lit.	\$85		
Carvão sôbro . . . . . kg. \$50 e	\$60	Ovos . . . . . duz.	variável		
Cebolas . . . . . kg.	variável	Presunto . . . . . kg.	9\$00		
Chouriço de carne . . . . . »	12\$00	Petróleo . . . . . lit.	1\$40		

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 Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

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 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.).