

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Resultados do n.º 149

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles,
e Sécora, (18,2).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Arlinda, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, Pastor, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (15,2), Fortuna (16,2).

Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (5,2).

Soluções:

Aumentativas: Paga, Egressa.

Biformes: Epiloga, Estólida, Egrégia, Caseiro, Egressa.

Combinadas: Etologia, Veridicidade, Expensão.

Mefistofélicas: Casaco.

Sincopadas: Ancejo, Apreso, Donatário, Falido, Côdea, Cavalarias, Amoorada.

Palavras cruzadas: I) 1 — Relato, Tavira; 2 — Exala-v-sevac; 3 — Lá-leito-mó; 4 — Er-censura-ar; 5 — Veda-ðca-bala; 6 — A-ana-o-mas-c; 7 — Entro-tales; 8 — S-cio-b-sil-p; 9 — Eroc-oav-soão; 10 — Ré-ocasião-im; 11 — Od-astro-ep; 12 — Lemes-o-torda; 13 — Faisão-canais.

II) 1 — Manuel-Santos; 2 — Abetum-ar-vê; 3 — Dá-lá-ad; 4 — Ot-impere; 5 — Naveta-na; 6 — Assuar-ar.

N. B. — Apenas é dada a solução das linhas horizontais, visto esta determinar a solução das linhas verticais.

As produções publicadas no n.º 148 eram da autoria de «Sécora». As do n.º 149 são de «Alerta» com excepção da n.º 20 que é da autoria de «Elmintos».

* * *

Aumentativas: 1 — Qualquer pessoa fica «enfiada» quando se lhe depara um cão-de-fila — 2.

2 — À beira de qualquer abismo é bom apoiar-nos a um cajado — 2.

3 — A mulher «lia» a minuta — 2.

4 — Com vento suave qualquer tocha se conserva acesa — 2.

5 — A fome semeia a desunião — 3.

* * *

Biformes: 6 — Toda a pessoa balbuciante é gaga — 2.

7 — Grande parte dos alimentos que comemos é de má «qualidade» — 2.

8 — O Oceano Pacífico negou agora a sua pacífica denominação — 2.

9 — A absolvição de um inocente a todos causa satisfação — 3.

10 — Ata o mólho — 2.

11 — Quem de noite se mete numa floresta não se livra de abrolhos — 2.

12 — Por causa da riqueza alucina-se muita gente — 2.

13 — Quando leio o «jornal» e o noticiário me satisfaz, fico contente — 2.

14 — À força de ser tão frugal qualquer dia sou visitado pela morte — 2.

Duplas: 15) — Meu primo «Costa» não vai este ano para a praia — 3.

16 — A habilidade é uma prenda que nasce com a pessoa — 2.

17 — Nunca tive arte para comprar a sorte grande — 3.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Sinalização de caminhos de ferro. — Os desportos de inverno. — Os Açores. — Consultas e Documentos. — Os gases de guerra e os caminhos de ferro. — Pessoal.

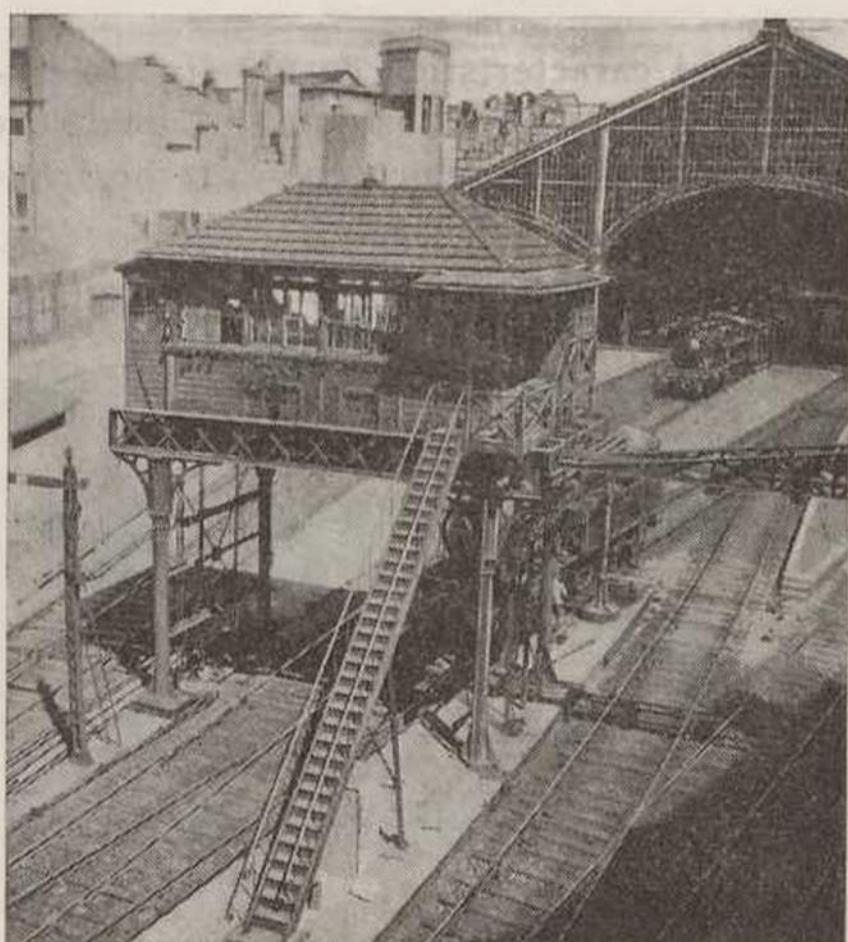
Sinalização de caminhos de ferro

(Continuação)

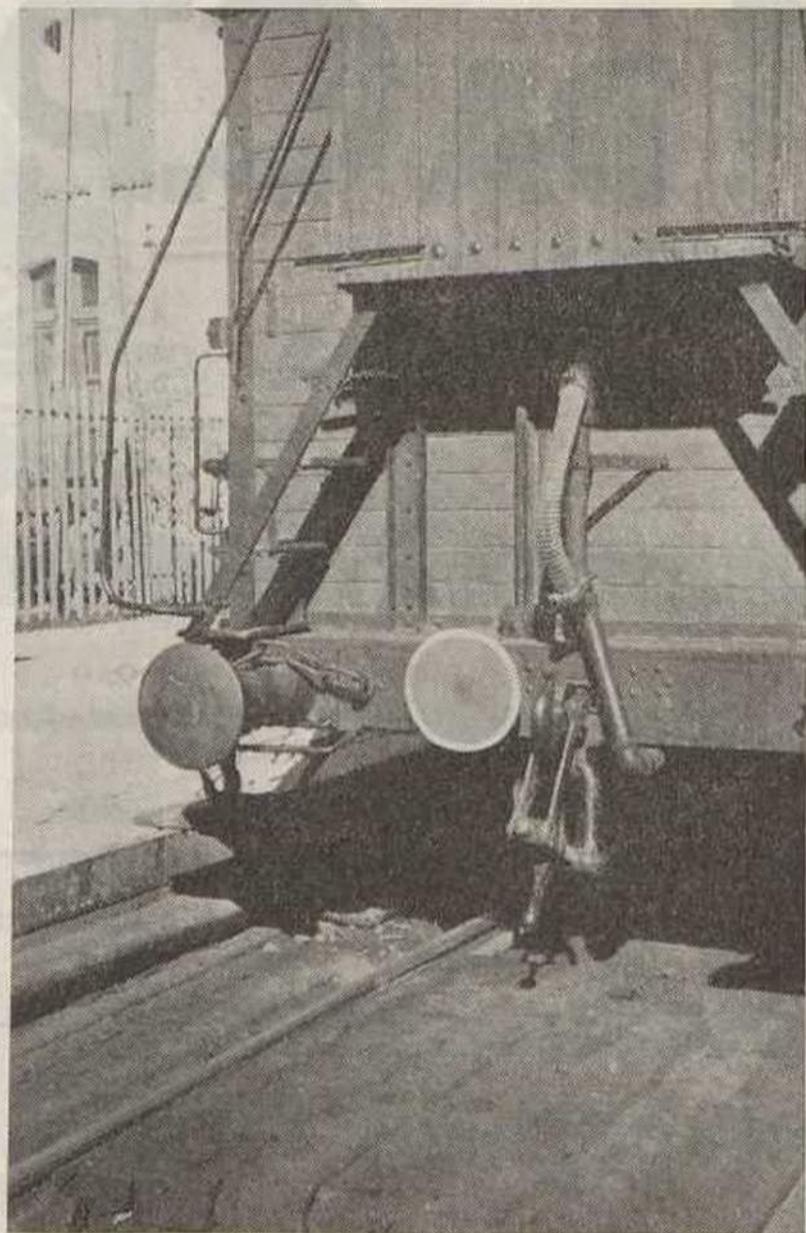
Entre os sinais ópticos fixos da via citaremos discos avançados e de afrouxamento, semáforos ordinários, múltiplos, de manobras e avisadores, pranchas anunciadoras de sinais avançados, postes indicadores de velocidade reduzida, indicadores de posição de agulhas, postes indicadores de paragem de máquinas, indicadores de posição de básculas, pedais destinados a serem pisados pelos comboios em marcha que automaticamente e eléctricamente manobram sinais ópticos e acústicos. Como sinais ópticos móveis existem bandeiras vermelhas ou verdes, placas de cauda de comboios, faróis de locomotivas, de cauda e de costado de comboio, de luz branca, vermelha ou verde, e lanternas de mão também de luz branca, vermelha ou verde, pois está convencionado que a última cor indica afrouxamento de velocidade e marcha do comboio com precaução, a segunda ordena paragem imediata e a primeira quere dizer via livre.

Os sinais acústicos móveis são cornetas, apitos e silvos das locomotivas; entre os

fixos citaremos sinetas de alarme, petardos, certos sinais de passagens de nível (Wig-Wag) e campainhas eléctricas.

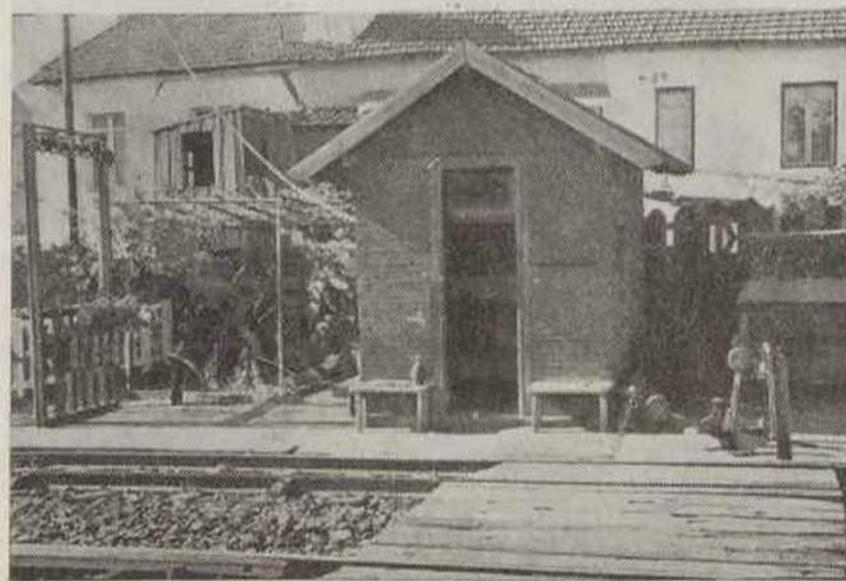


O velho posto de encravamentos mecânicos tipo Saxby e Farmer, da estação de Lisboa-R.

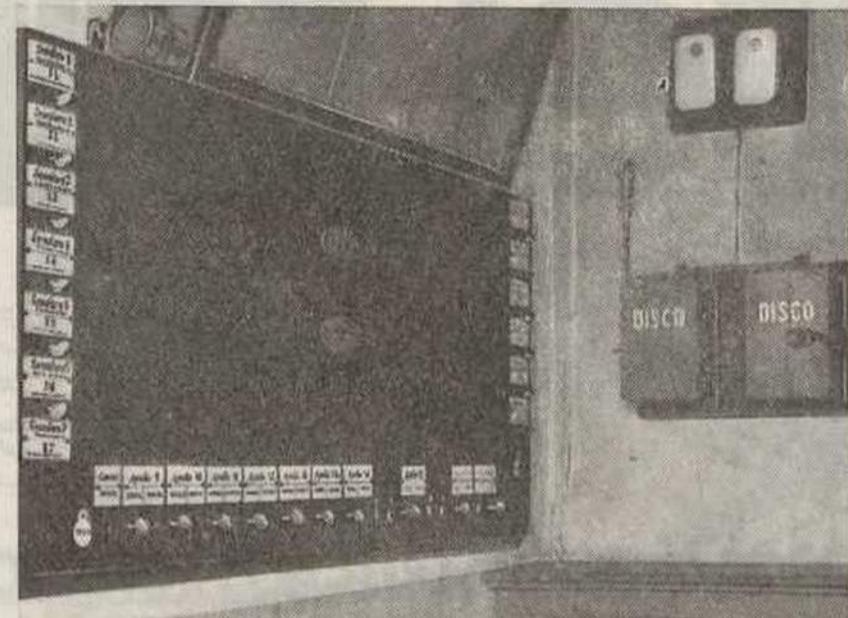


Placa da cauda. Serve para indicar que o veículo onde foi colocada é o último do comboio, por que os engates podem partirem e libertarem vagões que, abandonados nas linhas, constituam grave perigo

O sinal característico da sinalização ferroviária, de paragem absoluta, é dado de dia pela paleta de semáforo colocada horizon-

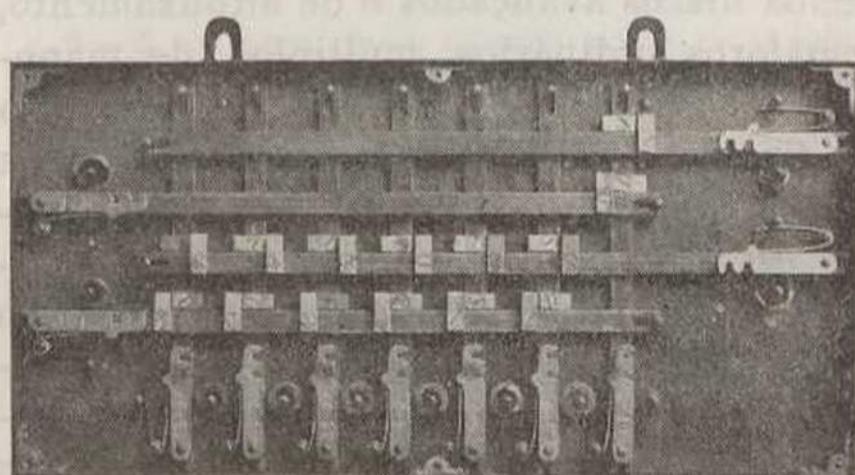


Pôsto de encravamentos mecânicos tipo Bouré, de Campolide, em 1941, que desaparecerá com a sinalização eléctrica. À esquerda e à direita do pavilhão baterias de manípulos e alavancas de manobras de sinais avançados.



Fechadura central do pôsto Bouré, de Campolide. É neste aparelho que existem os encravamentos. Para fazer qualquer caminho há que retirar da fechadura as chaves necessárias, mas estas só podem sair se os sinais ou agulhas a manobrar forem compatíveis, isto é, se não houver perigo para a circulação que o seu funcionamento se faça cumulativamente.

talmente a qual apresenta ao comboio o lado pintado de encarnado, ou pela bandeira vermelha desfraldada e de noite por lanterna de luz encarnada. Este sinal nunca deve ser ultrapassado pelos comboios — paragem absoluta — a não ser em caso de ava-



Interior dum fechadura central tipo Bouré que mostra a forma como se consegue a realização dos encravamentos. Cada chave manobra uma das réguas; os calços fixados nestas só permitem libertar ao mesmo tempo as chaves dos aparelhos de mudança de via cujo funcionamento é compatível com a segurança da circulação

ria do semáforo e só depois do maquinista receber, no local, ordem escrita para o fazer.

Notemos ainda que os requisitos essenciais da sinalização ferroviária são:

I.º — oportunidade dos sinais, pois as or-

dens devem ser comunicadas à distância suficiente dos obstáculos para que possam ser respeitadas e não causem perda de tempo;

2.^º — a aparência dos sinais deve ser tal que a sua percepção se faça com prontidão e exactidão para que a execução da ordem que transmitem seja igualmente rápida e sem hesitação da parte de quem deve obedecer.

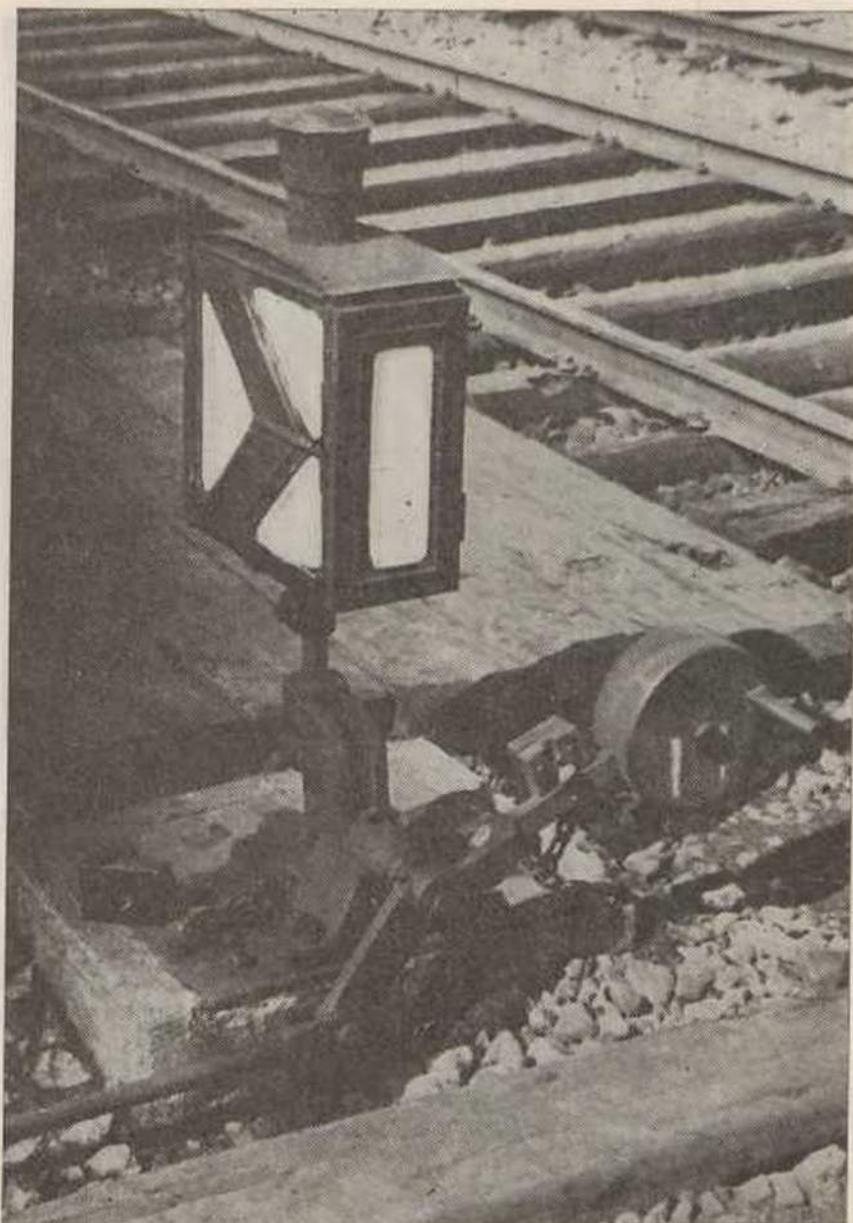
O sinal de afrouxamento ou de paragem deve ser colocado a distância previamente calculada em função do perfil da linha, da velocidade máxima dos comboios e da potência dos meios de frenagem à disposição do pessoal para que este possa cumprir a ordem reduzindo a velocidade ou até parando, se tanto fôr necessário, para garantir a segurança da circulação.

Por tôdas estas razões a escolha da forma e das cores dos sinais tem obrigado a longas experiências e observações que continuam ainda hoje.

Modernamente, há acentuada tendência para a generalização dos sinais luminosos, mesmo durante o dia, porque a sua visibilidade se faz com maior perfeição do que os clássicos discos e semáforos, e, especialmente, em condições desfavoráveis da atmosfera em ocasiões de nevoeiro, chuva, neve, etc.

Ao princípio os sinais fixos, tal como os aparelhos de mudança de via chamados agulhas, eram manobrados independentemente e no próprio local onde se encontravam situados, de forma que a segurança da circulação dependia únicamente da vigilância e competência dos agentes dêles encarregados.

O Progresso desenvolveu o tráfego ferroviário, activou a circulação dos comboios, exigiu aumento de velocidade, tornou as estações mais extensas, multiplicou as bifurcações, e fez reconhecer a necessidade de estabelecer entre os diferentes aparelhos solidariedades que subordinassem umas às outras as respectivas posições, de forma que nunca permitissem execução simultânea de



Agulha encravada segundo sistema Bouré. Vê-se a caixa de manobra com manipulo munido de cadeado com chave e cabresto. Este aparelho de mudança de via possui, além disso, lanterna indicadora da respectiva posição de aberto ou fechado.

movimentos que se pudessem contrariar e ocasionar desastres.

É a esta solidariedade das agulhas entre si e com os sinais que se dá o nome de *encravamento*.

Os encravamentos podem fazer-se nos próprios aparelhos de sinais, como acontece com a tradicional fechadura Bouré.

Embora êste sistema se recomende pela simplicidade, eficiência e economia de cons-

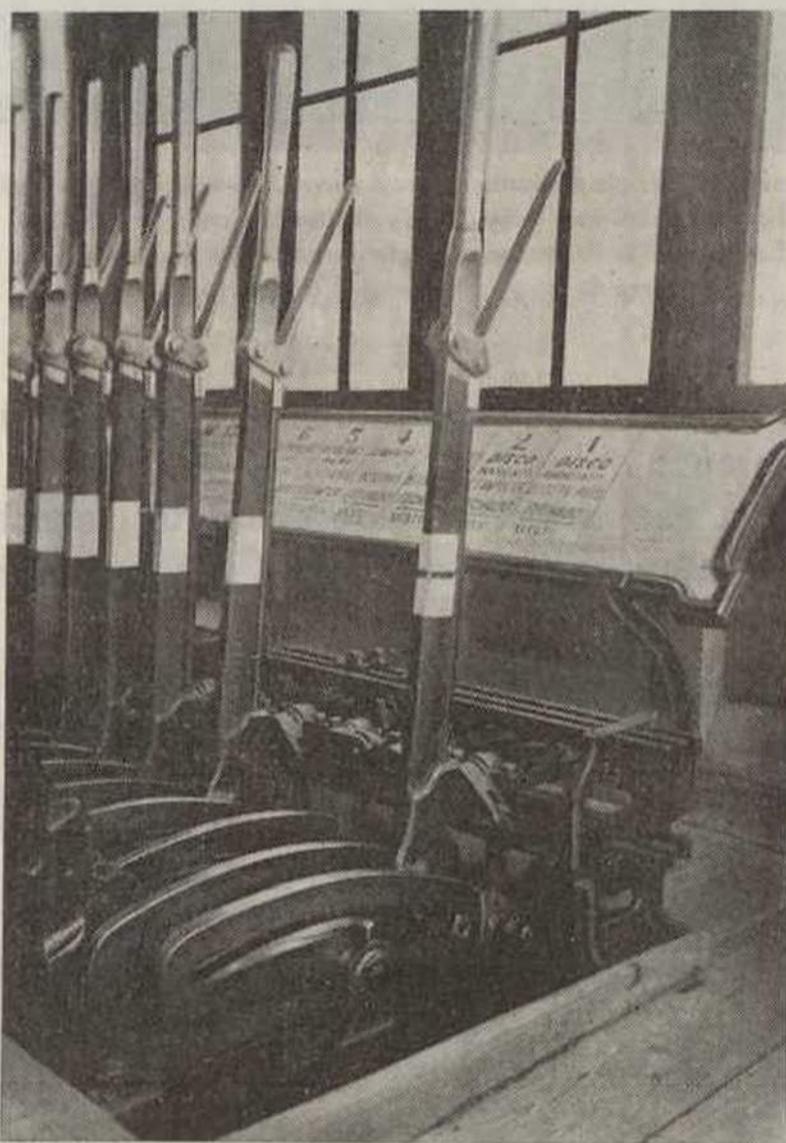


Calço limite com encravamento sistema Bouré. Vê-se o cabresto e o cadeado.



Interior dum posto de encravamentos mecânicos *Saxby e Farmer*.
A bateria de alavancas de manobra de agulhas e sinais do
velho posto da estação de Lisboa-R.

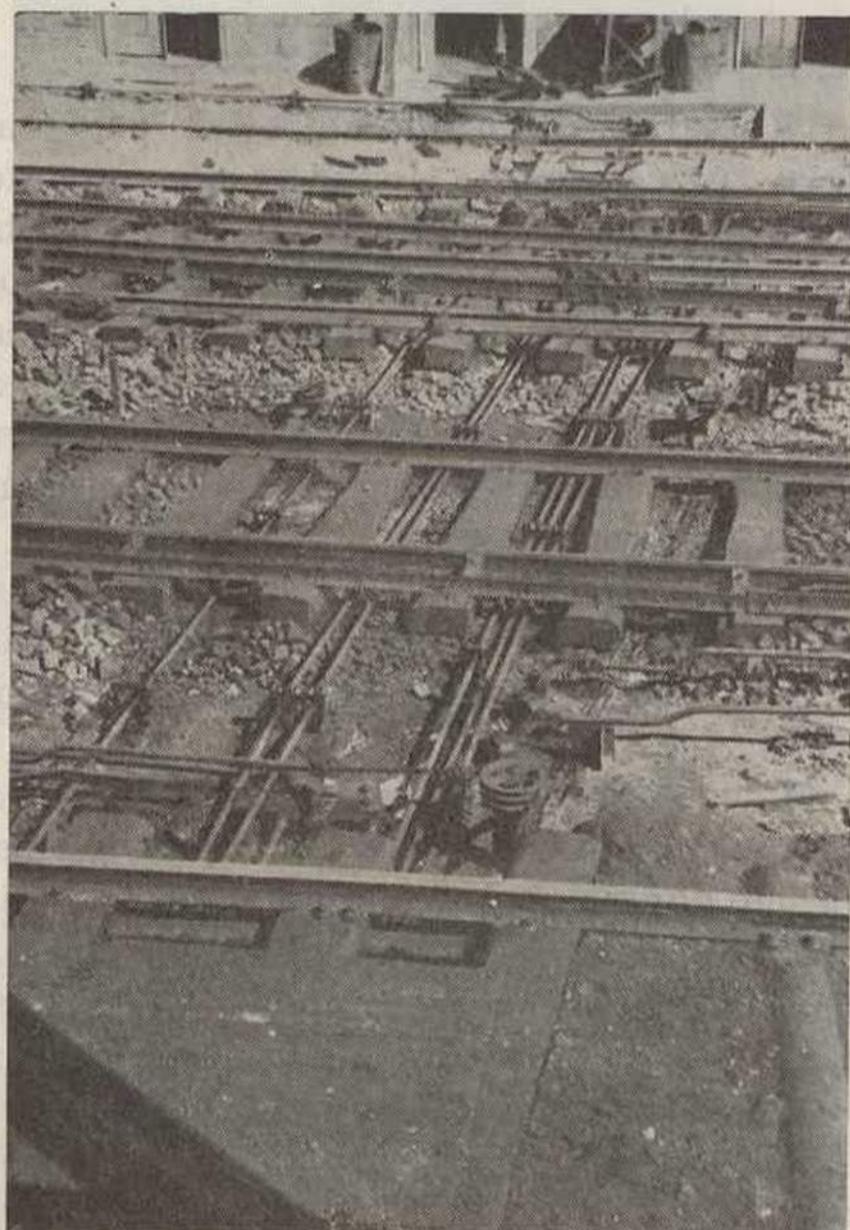
trução, tem o inconveniente de tornar excessivamente lentas as manobras e só se



Pormenor de alavanca de manobra mecânica do posto de *Saxby e Farmer* de Sete Rios. Distingue-se o manipulo de mola que à simples pressão de mão do agulheiro ao pegar na alavanca encrava todas as alavancas que não devem ser accionadas ao mesmo tempo por virtude de segurança da circulação (Fotog. do falecido Sub-Chefe de Serviço, Eng.º J. R. Corrêa Mendes).

emprega hoje em estações de reduzida importância.

As fechaduras *Bouré* são teóricamente baseadas no emprêgo combinado duma armadura fixa no aparelho a encravar e de outra ligada por corrente a um ponto fixo d'este; uma chave permite reuni-las uma à outra ou, ao contrário, libertá-las. Todas as chaves se introduzem numa fechadura central



Ligações mecânicas para manobra de agulhas e sinais encravados segundo o sistema *Saxby e Farmer*, à saída do posto central de Campolide. Tudo isto desaparecerá em breve, substituído por aparelhagem eléctrica.

colocada normalmente na parede do gabinete do Chefe da estação; esta fechadura central está combinada internamente de tal sorte que não se pode retirar a chave dum sinal ou agulha senão imobilizando todas as chaves de agulhas e sinais que não devam ser manobrados ao mesmo tempo para garantia de segurança da circulação. É, pois, na realidade, na fechadura central que se fazem os encravamentos.

CLAUSTRO DO CONVENTO DE GRIJÓ

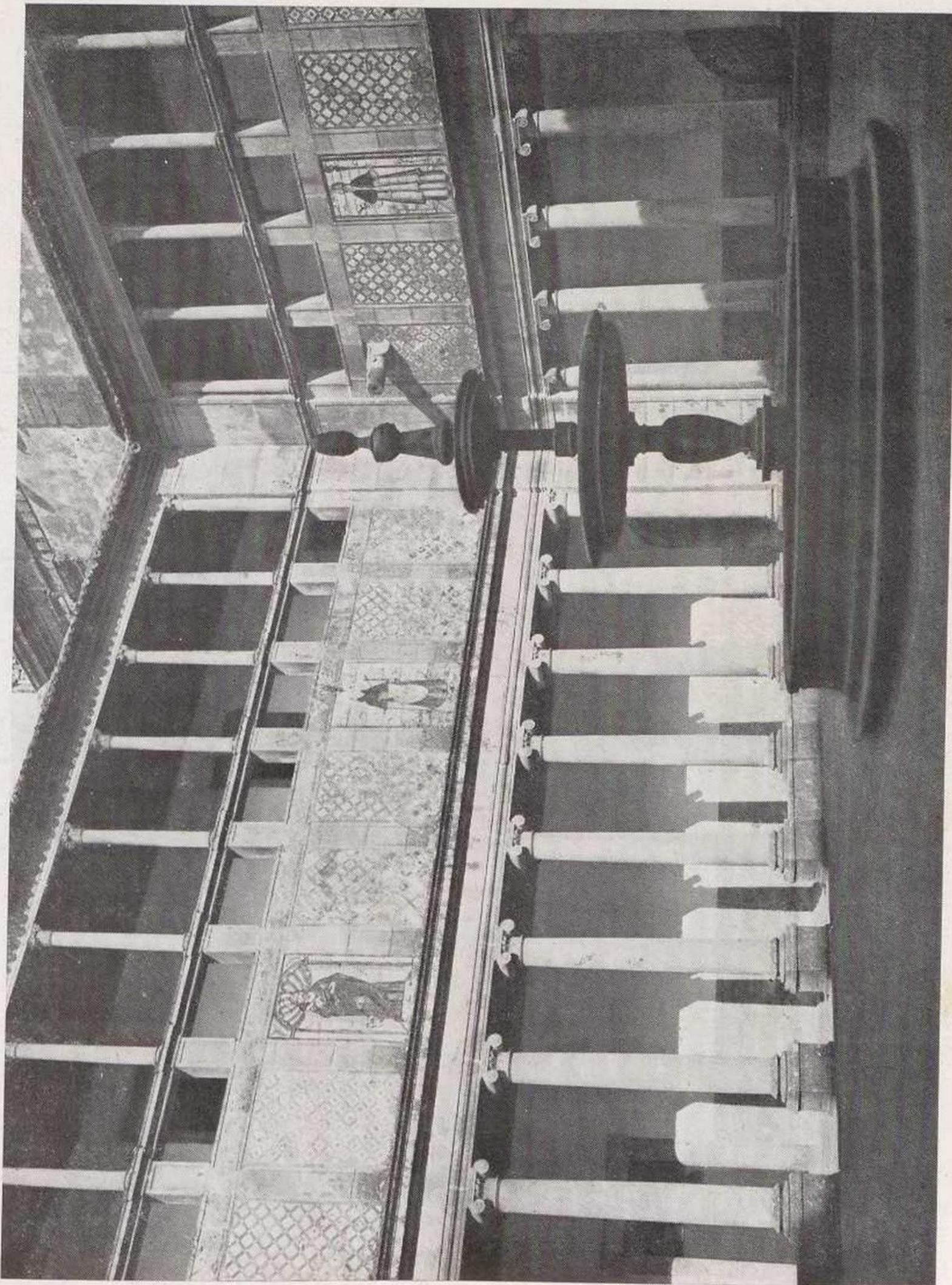
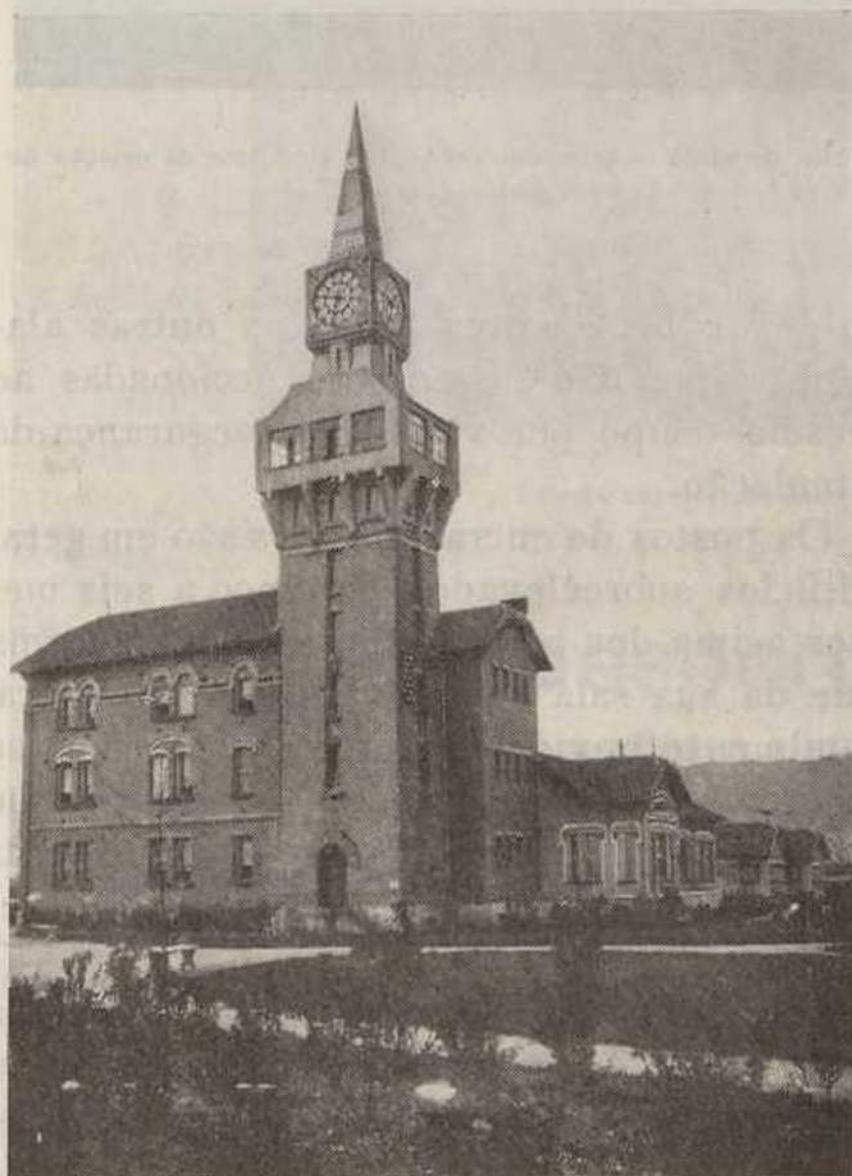


Foto. do Engº Ferrugem Gonçalves,
Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras.

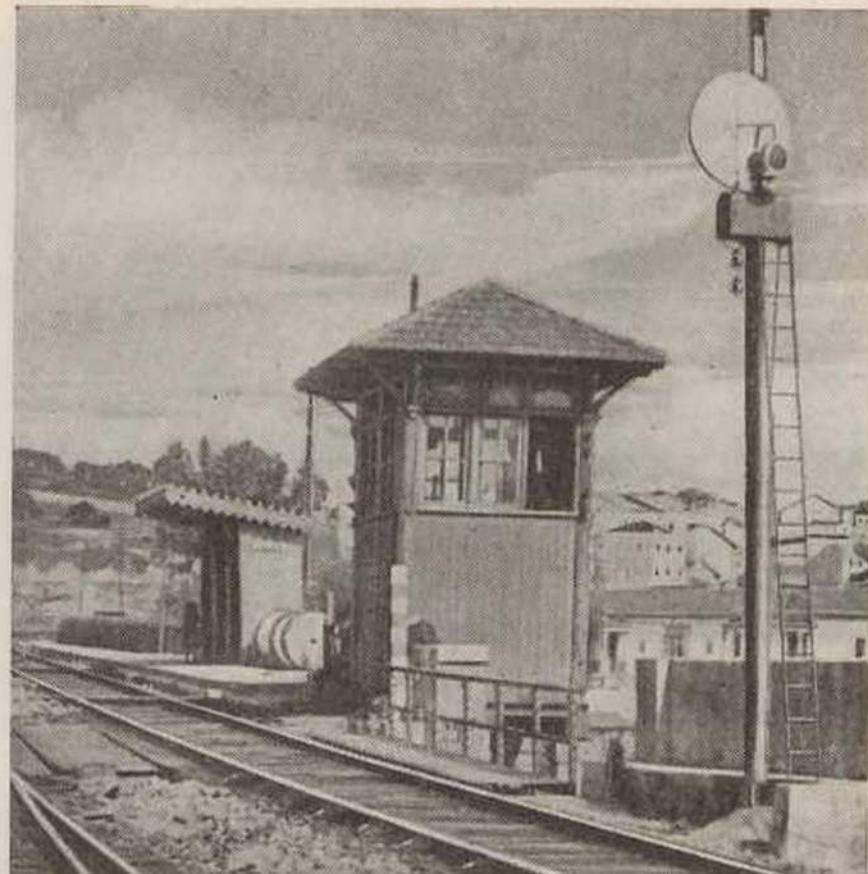
Para as grandes estações houve que inventar aparelhagem para manipulação de sinais e agulhas a distância e foi-se conduzido a agrupar as alavancas que permitem tais manobras em postos onde facilmente se estabeleceram reciprocas ligações cuidadosamente estudadas no intuito de evitar circulações incompatíveis e que pudesse originar desastres.



Pôsto de sinalização e encravamentos eléctricos da estação de triagem de Laon (França). Em virtude do seu aspecto arquitectónico foi alcunhada de *torre florentina*. O edifício a que se encosta é dormitório de maquinistas.

Foi em 1856 que *Vignier*, engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro do Oeste de França, realizou o primeiro sistema de encravamento mecânico num pôsto central onde se agrupavam as alavancas de manobra a distância de outros tantos aparelhos de mudança de via e sinais.

Posteriormente os engenheiros ingleses *Saxby* e *Farmer* aperfeiçoaram o sistema *Vignier*, o qual sob a nova modalidade e denominação se expandiu rapidamente por



Pôsto de sinalização sistema *Saxby*, de Sete Rios, que em breve desaparecerá. Junto do pôsto observa-se um poste indicador de paragem de locomotivas. No primeiro plano o tardoz dum disco avançado eléctrico, tipo especial da Companhia.

todo o orbe chegando a fazer-se postos com mais de duzentas alavancas de manobra.

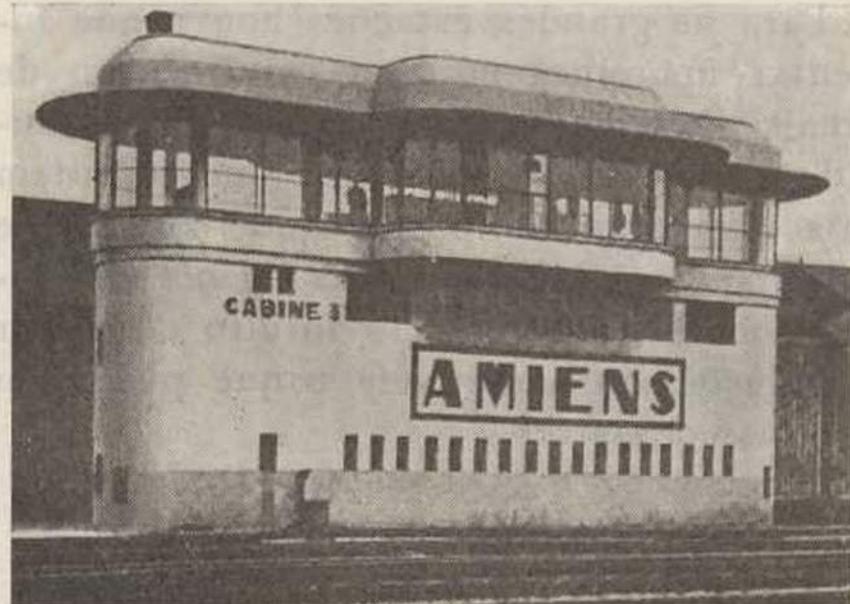


Pôsto de sinalização da estação de passageiros de Laon (França)

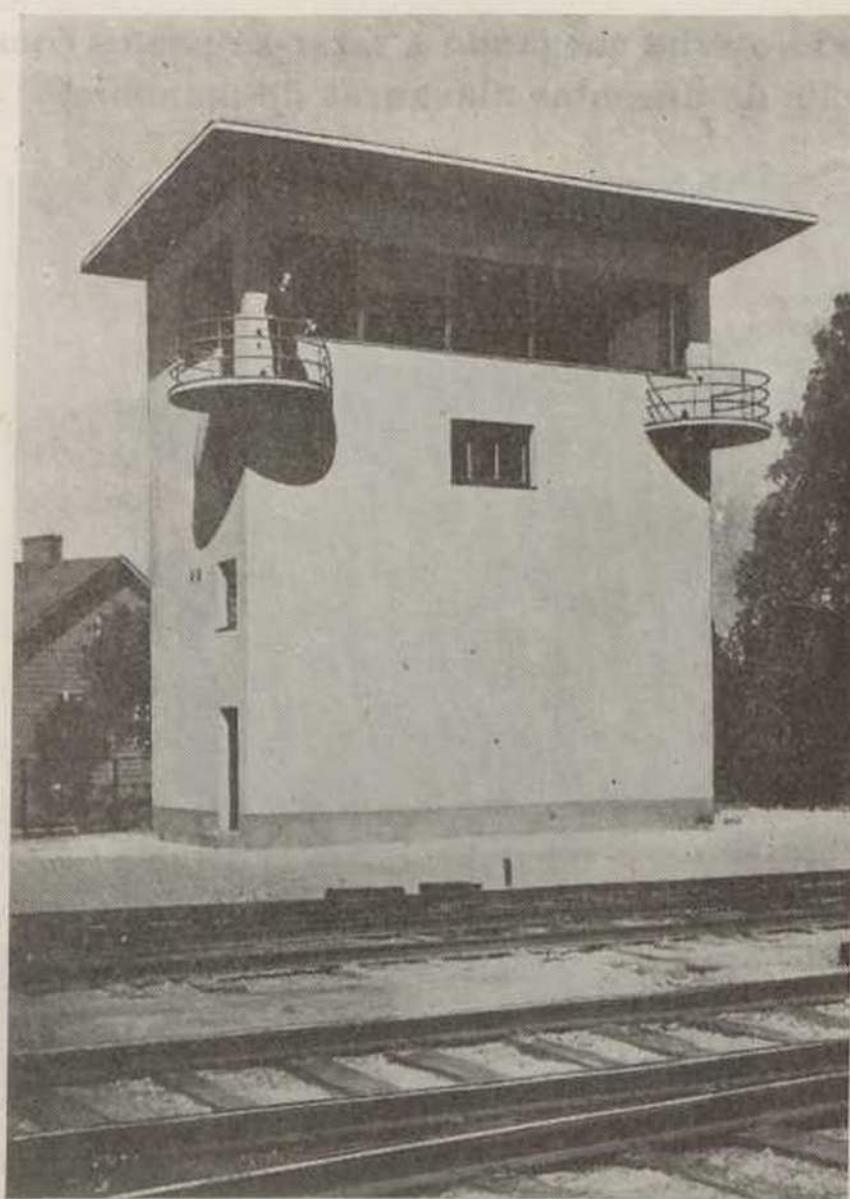


Pôsto de sinalização e encravamentos eléctricos da estação de triagem de *Le Bourget* (França).

O principal aperfeiçoamento *Saxby e Farmer* é constituído por um manipulo de mola que termina superiormente a alavanca, o qual, à simples pressão da mão do agulheiro,



Pôsto de sinalização e encravamentos eléctricos da estação de *Amiens* (França).



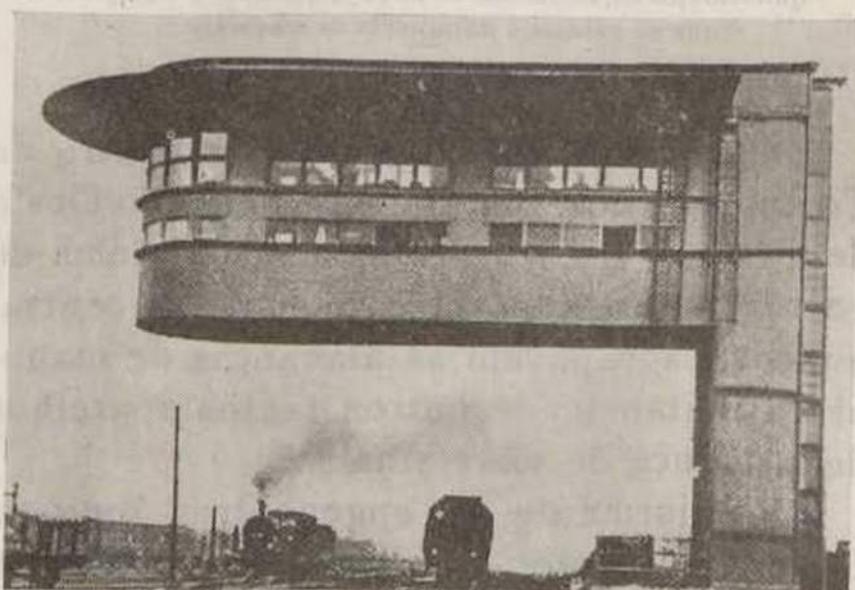
Pôsto de sinalização e encravamentos eléctricos numa estação da Alemanha. As condições técnicas são as mesmas do novo pôsto de Campolide, mas a solução arquitectónica do edifício é totalmente diversa com evidente vantagem para a modalidade portuguesa.

ao pegar-lhe, encrava todas as outras alavancas que não devem ser accionadas ao mesmo tempo por virtude de segurança da circulação.

Os postos de encravamentos são em geral edifícios sobreelevados de cinco a seis metros acima dos carris e localizados de forma que da sua sala das alavancas de manobra, totalmente envidraçada para o exterior, se avistem pelo menos todas as agulhas que de lá podem ser manobradas, a fim de dar ao agulheiro a certeza visual do serviço executado.

Por vezes esta circunstância conjugada com outras imperiosas necessidades ferroviárias tem obrigado a concepções de construções senão extravagantes pelo menos de carácter invulgar que as tem notabilizado.

(Continua)



Originalíssimo pôsto de sinalização eléctrica dos Caminhos de Ferro Alemães



Estação superior do funicular sobre o lago dos Quatro Cantões

Os desportos de inverno

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

JÁ vai longe o tempo em que o turismo tinha lugar, quase exclusivamente, nos meses de verão.

A pouco e pouco, foi-se também deslocando para as estações frias e a causa deste facto deve-se ao desenvolvimento dos desportos de inverno, principalmente do esqui.

Antigamente, o turista só ia passar as suas férias nas regiões frescas, junto dos lagos e do mar, fugindo aos rigores do estio.

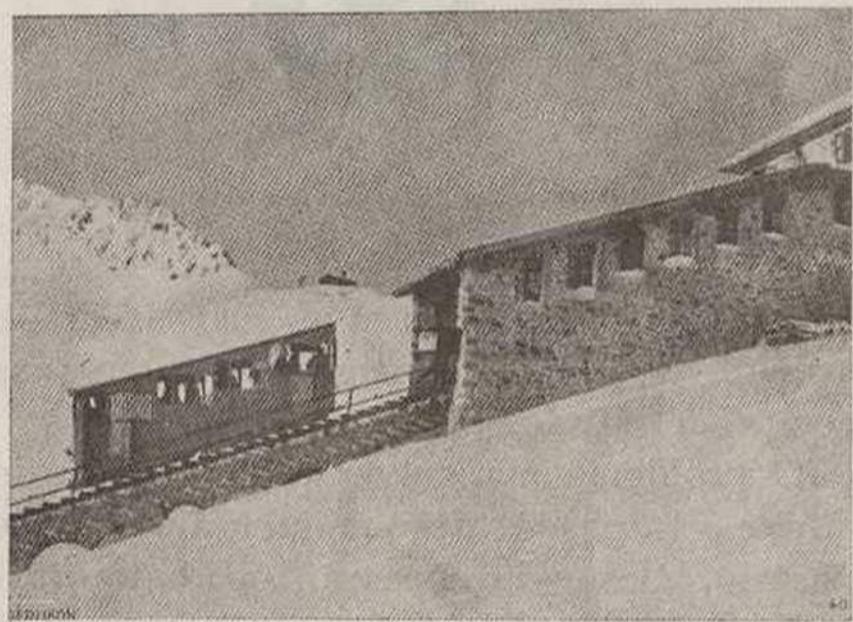
No inverno, como que hibernava em casa, aconchegado à lareira, fazendo projectos para a época seguinte.

Tinha medo das montanhas cobertas de neve, embora no verão as tivesse percorrido em caminhadas saudáveis, praticando o desporto viril da caça.

Tinham sido as suas companheiras durante as manhãs límpidas de outono, com céu lavado, perfumado com aromas de rosmaninho e alecrim.

Chegado o inverno, caídas as fôlhas, quando os montes se cobriam com seu manto

de alvura impecável, o turista via-os em sonhos ou através dos vidros embaciados das suas janelas.



Estação superior do caminho de ferro de Corviglia, a 2489 metros de altitude.

Especialmente devido ao desenvolvimento do desporto do esqui, quando as nuvens afastam o sol da planície ou dos vales, o

homem sente-se atraído para o ar seco e puro das montanhas, onde o sol radiante do inverno, reflectindo-se nas superfícies nevadas, cresta a pele, atrigando-a, tanto ou mais que os ardores do estio.

Criaram-se assim correntes de tráfego de primacial importância que, por sua vez, determinaram o desenvolvimento dos meios de transporte existentes e a criação de outros que, mais fácil e rapidamente, levavam o desportista e o visitante aos lugares preferidos.

Para os apreciadores do desporto do esqui,



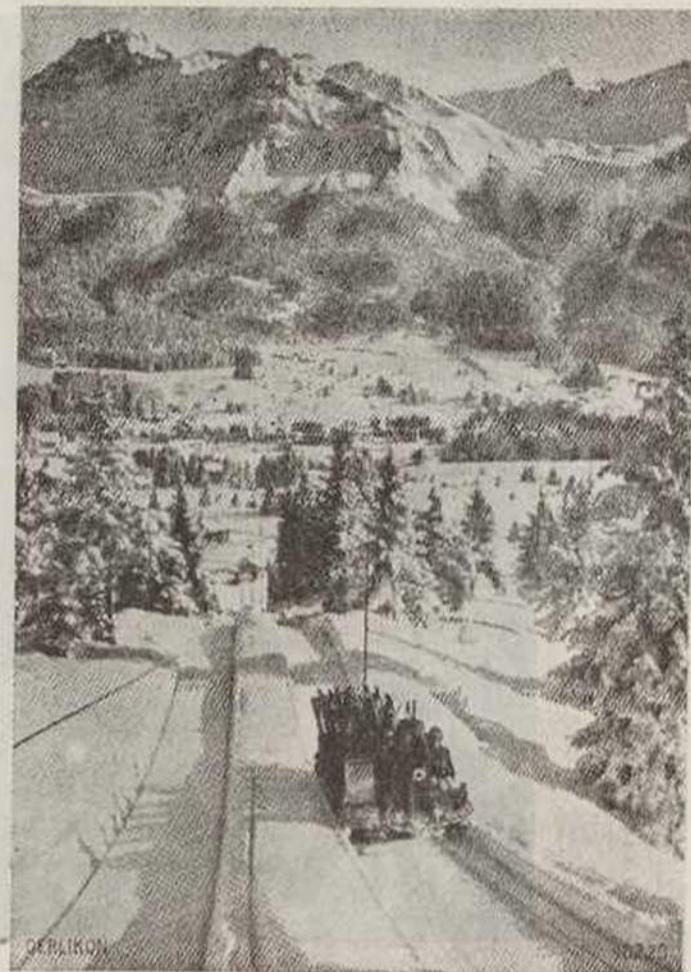
Transportador de arrasto por cabos

os pontos de partida para as suas excursões ou para as descidas vertiginosas estão quase sempre a grandes altitudes.

O problema a resolver consistiu em dominar o intenso tráfego momentâneo e assegurá-lo, apesar da espessa camada de neve.

Na Suiça, país de turismo por excelência, o passivo da sua balança comercial é compensado, em grande parte, pelas receitas turísticas.

Assim, em 1934, as importações atingiram 1 bilião 435 milhões de francos suíços, (cerca de oito milhões seiscentos e dez mil contos)



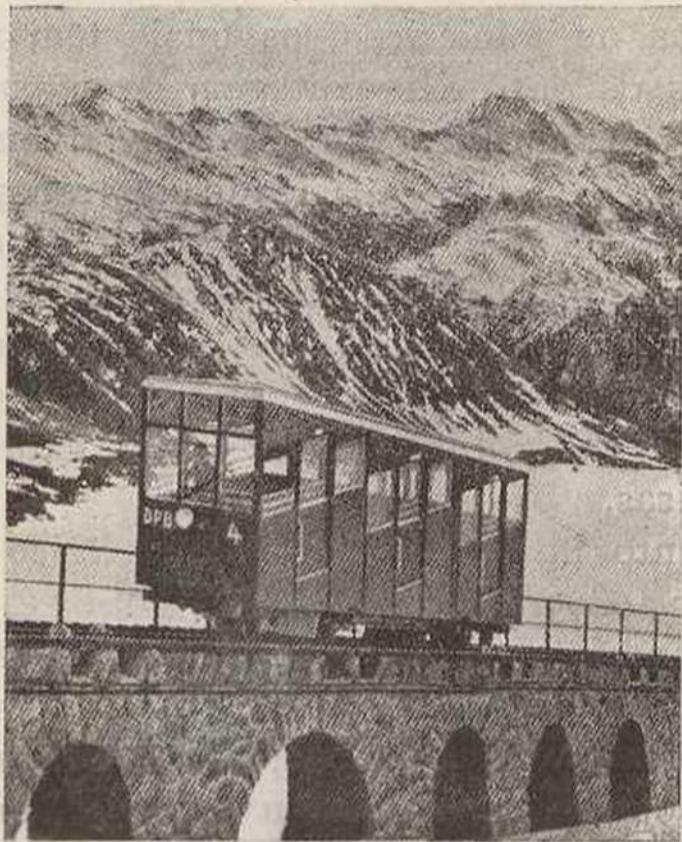
Transportador de arrasto por trenós

e as exportações 844 milhões de francos suíços (cerca de cinco milhões e sessenta e quatro mil contos).

Este passivo comercial teve a compensá-lo, em parte, a receita que o turismo trouxe, a qual, no mesmo ano de 1934, foi



Transportador de arrasto por trenós



Carro transportador no funicular de *Parsenn*

de 141 milhões de francos suíços (cerca de oitocentos e quarenta e seis mil contos).

Por estes números, pode avaliar-se a importância que as receitas do turismo desempenham na economia suíça e quanto podem contribuir para manter equilibrada a balança de pagamentos com o estrangeiro.

Por eles, calculamos, também, quão grande deverá ser o desejo de resolver e ampliar o sistema de transporte de milhares de desportistas, cheios de entusiasmo, que, para aproveitarem o fim de semana, querem atingir as regiões do esqui, sem perda de tempo.

Nos caminhos de ferro de montanha, criaram-se novos tipos de cremalheira, na qual a neve, acumulada entre os dentes, é expulsa pela pressão da roda dentada da locomotiva.

Aumentou-se a sua capacidade de transporte, mas isto não bastou para satisfazer as exigências, sempre crescentes, do transporte dos desportistas, especialmente esquiadores.

Enveredou-se, então, em novas instalações, pela construção de funiculares, como sendo, de

facto, aqueles com que se vencem grandes diferenças de nível, com percursos mais curtos.

Como exemplo, citaremos o funicular de *Parsenn*, que tem prestado as melhores provas ao serviço dos desportos de inverno.

O ponto de partida fica a 1556 metros acima do nível do mar e o término a 2662 metros, vencendo assim 1106 metros de diferença de nível, com um trajecto de 4110 metros.

O maior declive é de 48%.

A viagem dura 20 minutos e os carros, accionados electricamente, podem transportar, em média, cerca de 800 passageiros numa hora e em cada sentido.

Não ficaram por aqui as facilidades de transporte para que os esquiadores pudessem, sem perda de tempo, vencer subidas tão ásperas.

Por toda a parte, surgiram, nos campos de treino, transportadores com centenas de metros de extensão, utilizando a neve como via.

Uns, os transportadores de arrasto, são constituídos por cabo aéreo que, em circuito fechado, se desloca sempre no mesmo sentido.

Este cabo, com montagem apropriada,



Teleférico de Stockalp — Melchsee — Frutt

está provido de ganchos que puxam os esquiadores para o cimo das montanhas, deslizando sobre os esquis.

São instalações relativamente baratas e transportam cerca de 500 pessoas por hora.

A sua preferência, pelos desportistas, consiste no facto dos esquiadores poderem conservar os esquis, e o transporte, sem sujeição de horário, ser feito continuamente, visto tratar-se de um cabo sem fim.

Outros, os transportadores por meio de trenós, funcionando como os funiculares, sobem e descem num constante vaivém.



Teleférico sobre o lago dos Quatro Cantões

Cada trenó leva 25 passageiros e, conforme os trajectos, pode transportar cerca de 200 pessoas por hora, em cada sentido.

Este meio de transporte tem a vantagem de poder ser utilizado não só pelos esquiadores, mas por todos os que queiram efectuar a ascensão.

O accionamento é feito por meio de motor de combustão interna ou eléctrica.

Têm-se construído transportadores de arrasto em declives até 70°, e transportadores por trenós em declives até 85°, todos eles equipados com eficazes disposições de segurança.

Construiram-se também transportadores

aéreos ou teleféricos, os quais têm sobre todos os outros a vantagem de ser menos caros, embora apresentem o inconveniente de terem menor capacidade de transporte.

Os teleféricos são sobremaneira apreciados pelos visitantes, visto que só eles os conduzem por cima de todos os obstáculos, com a maior segurança, até às grandes altitudes, observando a seus pés extensões imensas.

Junto de Genn, há um teleférico para subir ao *Salève*.

Conduz o visitante a 1365 metros de altitude. Durante a ascensão, disfruta-se um panorama de excepcional grandeza, mostrando no sopé da montanha a toalha limpida e calma do lago *Léman*, enquanto, mais ao longe, se divisa a crista alvinitente do Monte Branco, dominando a cadeia dos Alpes franceses e toda a região até ao Jura.

Por tudo isto, pode avaliar-se qual o interesse que a Federação Suíça põe no desenvolvimento dos seus meios de transporte, para fins turísticos, colocando para tal fim, lado a lado, a vontade e a técnica.

Enquanto esta contribuiu, em grande parte, para a expansão dos desportos de inverno, também aquela, pela sua acção criadora, contribuiu para o desenvolvimento de uma nova técnica.

Deste modo, muitas das soluções descritas, que se justificam por si próprias, encerram numerosos problemas que tiveram de ser estudados pormenorizadamente e resolvidos de maneira satisfatória.

As minúcias da técnica, durante a construção, fizeram-se sentir também em mil pormenores mínimos para assegurar um funcionamento tal que os que procuram as regiões dos desportos obtenham inteira justificação do tempo que empregaram e plena satisfação que os incite a voltar mais vezes, para compartilharem das carícias do sol de inverno, sobre a tranquilidade das superfícies nevadas.



Ilha de S. Miguel — O Parque «Terra Nostra»

... a Ilha de S. Miguel, a famosa «Ilha Verde», é perfumada por jardins deliciosos ...

OS AÇORES

Palestra proferida na Escola de Instrução Profissional do Entroncamento, pelo Snr. António Monteiro, Chefe de Secção da Via e Obras

DE Norte a Sul de Portugal, não há ninguém que não tenha ouvido falar nos Açores, ilhas portuguesas onde milhares de soldados velam pela soberania de terras que são nossas desde os dias distantes em que foram descobertas por navegadores portugueses.

Que melhor assunto do que as ilhas açorianas para falar aos alunos da brigada de instrução profissional, portugueses como os que, a meio do Atlântico, defendem patrioticamente a terra que nos foi berço?

Contavam os antigos ter existido um gigante mouro de nome Almourol, que foi senhor do castelo cujas muralhas ainda hoje se espelham nas águas do Tejo.

Ali viveu muitos anos o tal gigante, enamorado da formosíssima Miraguarda, rezando a lenda que, depois da fada Atropos lhe ter cortado o fio da vida, o enterraram junto

do castelo onde habitava, pois não cabia dentro dêle, tão grande era a sua estatura.

Certo dia, as águas do Tejo cresceram desmedidamente, e de tal forma, que cavaram o leito do rio, transbordando para as margens deleitosas. Tão apressada era a corrente que o corpo do gigante foi arrastado pelas águas, indiferente às terras que cruzava, pintalgadas de casais brancos, quintas floridas e aprazíveis lugarejos.

As águas corriam tanto que, transposto o canal de S. Gião, o corpo do gigante foi levado pelas ondas, só parando muito longe...

Há quem diga que, anos antes, outra enchente do Tejo arrastara consigo a galante Cardiga, mulher do gigante Almourol, cujo corpo teve igual sorte, ficando abandonado a meio do mar, e desta forma se encontraram os dois amorosos, um ao lado do outro,

perdidos até ao dia glorioso em que Frei Gonçalo Velho os descobriu.

Assim se formaram as ilhas de Santa Maria, cujo nome recorda a linda Cardiga, e de S. Miguel, que representa a figura gigantesca de Almourol.

* * *

Deixemos a lenda e recuemos ao tempo em que o Infante D. Henrique, sentado na Ponta de Sagres, indicava aos mareantes o rumo das caravelas.

Um dos que partiram a explorar novas terras foi Gonçalo Velho Cabral, que dias depois de deixar a costa algarvia descobriu umas rochas entre as quais o mar estava em constante fervura, pelo que lhe deu o nome de «Formigas». Receando investir com os escolhos ameaçadores voltou atrás a participar ao Infante o sucedido, continuando em 1431 a sua patriótica missão.

Como se tivesse desviado um pouco da primeira rota, aportou a uma ilha pequena, que, em honra do dia em que foi encontrada, veio a chamar-se de «Santa Maria». Tão grande foi a alegria, que voltou a Sagres, a fim de dar a boa nova ao «Príncipe Navegador» e o feito foi tão apreciado que Gonçalo Velho Cabral foi nomeado capitão donatário da ilha.

Passaram onze anos — onze anos que pareceram onze séculos — até que no começo de 1443 se deu um caso curioso, que motivou nova descoberta. Um preto, fugindo ao castigo do seu senhor, refugiou-se num monte, donde certo dia avistou uma extensa ilha. Correu a dar a notícia ao amo, que não só lhe perdoou a falta, mas o premiou, mandando-o a Sagres comunicar o acontecimento.

Apesar de várias tentativas não foi possível aprovar nesse ano à nova ilha, o que só se fez a 8 de Maio de 1444 — aniversário da aparição de S. Miguel — de quem recebeu o nome.

Quando os navegadores se aproximaram da ilha descoberta, intimidou-os a abundância de pedra negra e a quantidade de árvo-

res arrancadas. Causou-lhes surpresa não encontrarem vestígios do pico que de longe tinham avistado, ficando apavorados ao saber que o mesmo desaparecera por virtude duma erupção vulcânica. Em lugar do cabeçaço que a meio do mar lhes servia de norte, ficaram sete vales profundos — cenário de lendas misteriosas — e dai o nome de «Sete Cidades» dado a uma das maravilhas da terra açoreana.

* * *

Passaram os anos.

Aumentava nos navegadores portugueses a ânsia de descobrir novas paragens, e, animados pela alma gigantesca do Infante D. Henrique, avistaram em 1445 uma nova ilha, a que chamaram de «Jesus Cristo» e que, por ser a terceira na ordem dos descobrimentos, se chama hoje «Ilha Terceira».

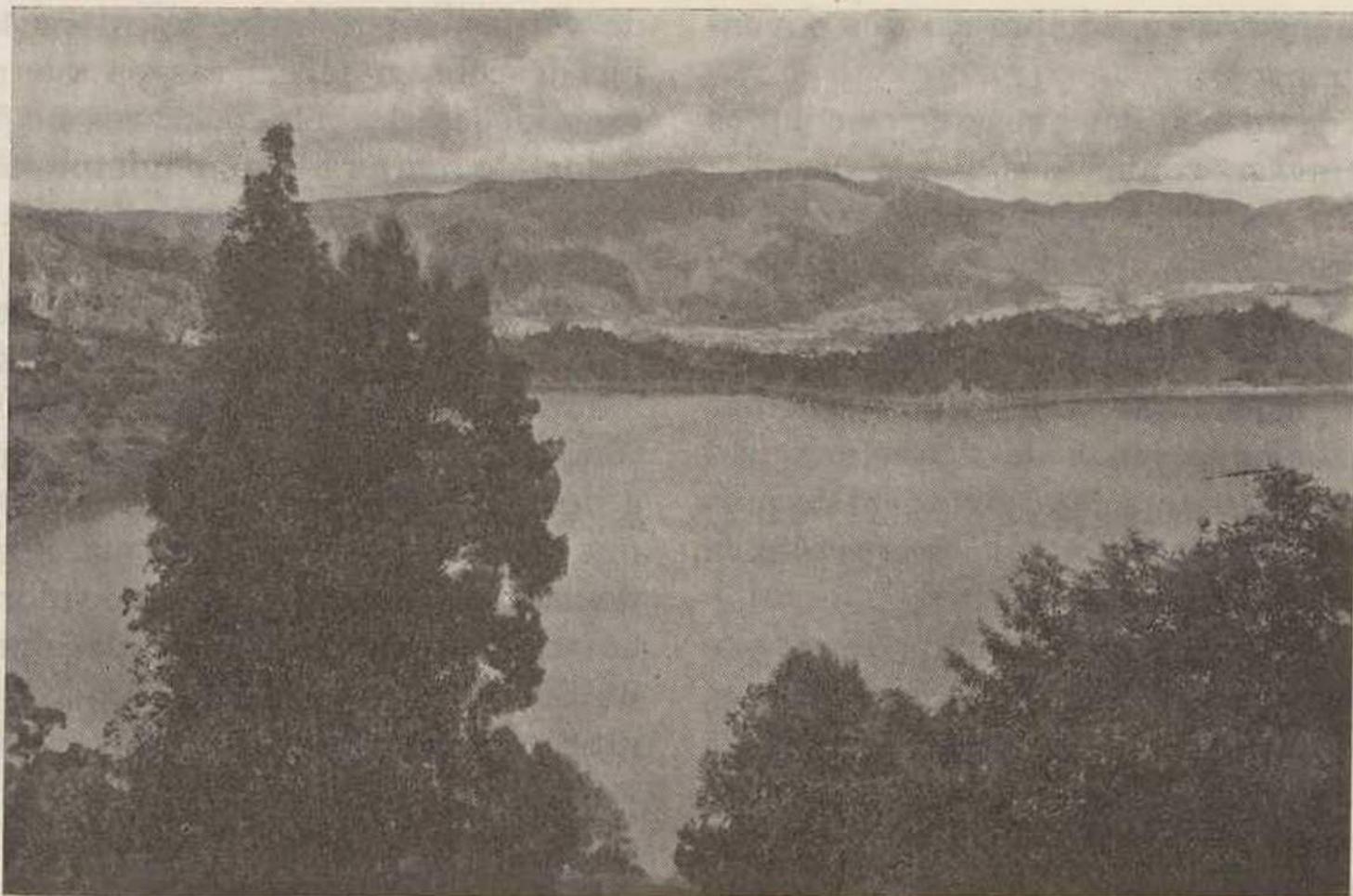
O Infante, ao ter conhecimento da boa nova, nomeou Jácome Bruges seu capitão donatário, afirmando-se que este, numa das viagens à volta da terra que lhe fôra confiada, avistou certo dia as ilhas de «S. Jorge» e «Graciosa».

A de S. Jorge foi vista pela primeira vez a 23 de Abril de 1450 — dia de S. Jorge — de quem herdou o nome, e a outra recebeu o nome de «Graciosa» pela sua graciosa aparência.

O descobrimento destas duas ilhas deu lugar a mútuas relações entre os habitantes, activou a comunicação entre elas, habituando os povos à pesca e à arte de navegar.

Sucediam-se as viagens em volta das ilhas novas, e o desejo de explorar novas terras deu lugar a que descobrissem outra ilha, que, por se encontrar coberta de faias, veio a chamar-se «Faial».

Mal desembarcaram, toparam com um ermitão solitário, que se dedicava à construção dum barquinho forrado de coiro com o qual se propunha descobrir uma ilha fronteira. Os companheiros procuraram dissuadi-lo da empreza temerária mas, quando um dia ali voltaram, já não encontraram o pobre ermitão...



Ilha de S. Miguel — Lago das Furnas

Vieram gentes da «Terceira» e da «Graciosa» que se estabeleceram na nova «Ilha do Faial», passando o tempo a explorar a costa. Um dia, qual não foi o seu espanto ao deparem com um lugar aprazível, onde o mar era tão calmo que parecia um rio. Ali se fixaram e, ao que se conta, ali viveu durante anos a tribo, sem igreja nem sacerdote, adorando a Deus nos seus corações, diante do vasto templo da Natureza.

* * *

Correram os tempos.

Impelidos pelo espírito aventureiro do ermitão ou porque o acaso assim determinara, os navegadores avistaram nova ilha, à qual deram o nome de «Pico», pelo cume aguçado que a mesma apresentava, tão alto que as nuvens só o guarneciam até meia altura. A fama do descobrimento dos Açores, soando ao longe, atraiu aventureiros de toda a parte. A certa altura, chegou ao «Faial» Pedro Velasco, que, depois de explorar a ilha, seguiu o rumo tomado por um bando de pássaros, indo encontrar uma

terra coberta de flores, tão lindas e perfumadas que deram nome à nova ilha.

Explorou-a com os companheiros, percorreu-a em todos os sentidos, saboreou o perfume inebriante das suas flores, e um dia, quando menos esperava, deu com uma ilha pequenina, que, baloiçando nas ondas, lembrava um corvo, pelo que passou a chamar-se assim.

Diz o povo que no número dos mareantes havia um que ao chegar à «Ilha das Flores» se sentiu maravilhado com as suas belezas. Olhou em volta e, ao ver ao longe as ilhas descobertas, ajoelhou e, erguendo as mãos a Deus, saídou fervorosamente o Criador. Ao descobrir-se, o barrete caiu na água, e, feitas as orações, ficou assombrado ao ver o barrete transformado numa ilha, que recebeu o nome de «Corvo».

As ilhas açorianas, em tempo chamadas de «Oeste» por causa da sua situação geográfica, foram também conhecidas por «Terceiras», em virtude do predomínio que a Ilha Terceira exercia sobre as demais. Houve quem lhes chamasse «Cabralias», em memória do descobridor Gonçalo Velho Cabral, e houve também quem as conhecesse

por «Flamengas», em lembrança dos povoadores flamengos.

Como recordação das aves que os colonos lá encontraram, conhecidas por açores, as nove ilhas tomaram o nome simples de «Açores».

Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico, Faial, Flores e Corvo, são irmãs gémeas que, a meio do Atlântico, recordam belas páginas de epopeia e trazem ao pensamento a figura notável do português de lei, que na Ponta de Sagres olhava serenamente o rumo das caravelas.

Estas ilhas açorianas, que são nossas, que nunca foram outra coisa senão portuguesas, mostram-nos os mais variados aspectos da Natureza. Apesar de serem irmãs, são tôdas diferentes, curiosíssimas, podendo afirmar-se que constituem óptimos atractivos para os que gostam de viajar.

Aquela é verde, a outra azul, esta aqui parda; ali há um monte estranho, acolá uma terra primitiva, além uma cinta de muralhas, e por isso mesmo tôdas têm uma fisionomia especial e característica que lhes empresta originalidade inconfundível.

* * *

Quem alguma vez tiver a ventura de fazer um cruzeiro pelas ilhas açorianas, fica deslumbrado com a beleza, a transparência, a suavidade daquelas terras de maravilha.

Enquanto a Ilha de S. Miguel, a famosa «Ilha Verde», é perfumada por jardins deliciosos, a «Ilha Terceira» recorda nas muralhas honradas a aclamação do Prior do Crato como rei de Portugal.

O mar muito azul; no céu dum azul mais pálido, mal se vêem as nuvens, e por vezes temos a impressão de que seguimos por um lago abraçado de montanhas enormes salpicadas

de verdes, e por entre a coloração magnifica descobrem-se, em rasgos avermelhados, tonalidades de veludo, traços negros vomitados de crateras, que misturados com o verde das terras produzem as mais fantásticas cores.

A costa, por vezes agreste e misteriosa, mostra-nos os tons mais diversos, dando-nos a impressão de que alguém cortou pedaços da ilha, atirando-os ao mar. Entretanto, surge à beira de água uma povoação muito branca, que lembra um ramo de malmequeres, ali deixado em memória dos navegadores, e, mais adiante, as nuvens abraçam docemente a Ilha do Pico, com um cume aguçado a meio, tão alto e perfilado que parece sentinelas do Atlântico.

Defronte, uma rocha enorme, monstruosa, mergulha nas águas azuis que se abrem em leque para formar a baía formosíssima da Horta — o «botão de rosa» do arquipélago, como lhe chamou D. Pedro IV.

Mais adiante, aparece a Ilha das Flores, canteiro de dezoito quilómetros a meio do mar, tão lindo, tão tocado de graça, que as flores se espalham por todos os cantos, como a desafiar as estrélas. No extremo de tôdas, pobre e abandonada, fica uma ilha pequenina, onde, diz a lenda, foi pousar o corvo que Noé soltou da arca lendária. De tal forma a ave ficou presa às belezas da ilha distante, que ali ficou, e, não contente



A Ilha do Pico, vista do cais da Horta

com isso, deu o seu nome à ilha misteriosa.

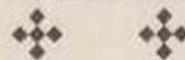
Conta-se que certo dia, quando o Governador Civil da Horta, Dr. Manuel Francisco Medeiros, ali foi, preguntara: «Corvinos — de tudo o que vos falta, que vos é mais necessário?» A resposta foi rápida, mostrando o carácter e o nacionalismo da gente açoreana: «A bandeira de Portugal, Senhor, a fim de a içarmos no nosso mastro e a desfraldarmos à vista daqueles que passam no horizonte, para que saibam que somos portugueses».

Quando vos perguntarem o que são as ilhas açorianas, lembrai-vos sempre dos nossos compatriotas da Ilha do Corvo, que,

isolados do mundo, não tinham outra ambição que não fosse a de possuirem uma bandeira, para que os navegadores que passassem à vista da ilha se recordassem sempre de que ali era Portugal.

A mesma ambição, a mesma vontade firme, o mesmo desejo patriótico invadem neste momento o peito de milhares de soldados portugueses que, a meio do Atlântico, não têm outro anseio do que vincar a nossa soberania em terras que, descobertas há cinco séculos por navegadores portugueses, outra bandeira nunca conheceram que não fosse a bandeira das quinas, a mesma que, por vontade de Deus, há-de tremular para sempre na terra sagrada de PORTUGAL.

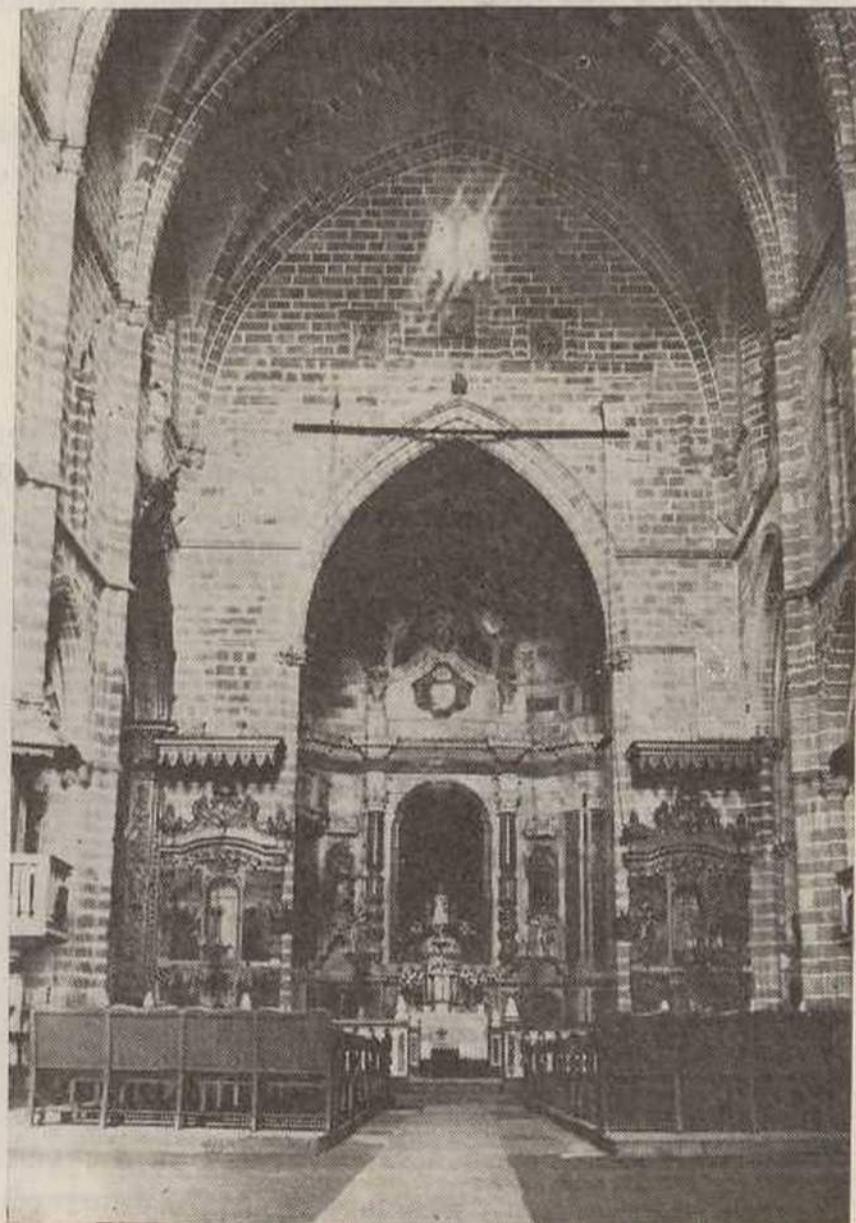
ÉVORA



SÉ — CAPELA



Fotog. de Carlos de Azevedo Pereira,
desenhador da Divisão de Via e Obras.



Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 74 — Refere-se à isenção de depósito pela requisição de vagões para remessas procedentes ou destinadas ao ramal «Entroncamento-Depósito Territorial».

65.º Aditamento à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas «minério de tungsténio (volfrâmio)» e «volfrâmio (minério)».

66.º Aditamento à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas «estanho em bruto ou em lingotes», «estanho em fôlhas ou lâminas», «estanho em obra não designada», «estanho em su-cata» e «minério de estanho».

Carta-Impressa n.º 36 — Distribuição de listas, com as novas distâncias relativas ao apeadeiro de Pereiras, afim de serem coladas nas correspondentes colunas dos «Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste».

Aviso ao Públíco A. n.º 715 — Estabelece as condições a que têm de obedecer os transportes de géneros frescos em vagões frigoríficos, para terem direito à redução de 5% concedida pela Companhia.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 246 — Dá instruções sobre a forma como devem proceder, no caso da restituição dos depósitos feitos por F 252, as estações que, não dispondo de fundos próprios suficientes, os tenham de pedir a outras estações.

Comunicação-Circular n.º 247 — Foi transferida para a firma Melo & Irmão, L.^{da}, a concessão feita aos Srs. Mário Baptista de Melo & Irmão, L.^{da}, de Coimbra, relativa à expedição de plantas vivas em portes a pagar, destinadas às estações de via larga.

Comunicação-Circular n.º 248 — Diz que a partir de 1 de Janeiro de 1942, as estações devem enviar, mensalmente, ao Serviço Central, nota do peso das remessas de lenha e de carvão expedidas e recebidas.

Comunicação-Circular n.º 249 — Refere-se à rescisão dos contratos com a Agência «Expresso Internacio-

nal», de Buenos Aires, para a venda de bilhetes internacionais e de cupões privativos em diversos percursos da Rêde Geral da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 250 — Proíbe que as estações aceitem quaisquer guias de trânsito ou de circulação de transportes que, freqüentemente, acompanham as declarações de expedição de remessas constituídas por ferro, volfrâmio, estanho, etc., passadas por várias entidades oficiais, sem que para isso estejam autorizadas.

Comunicação-Circular n.º 251 — Insere a tabela de preços dos bilhetes inteiros, meios e quartos, da Tarifa Geral, a cobrar aos passageiros procedentes das estações e apeadeiros ao sul de Ermezinde e de Ermezinde a Barca de Alva e destinados às estações e apeadeiros compreendidos entre Vila do Conde e Barradas, via Pôrto-Pôrto Trindade.

Carta-Impressa n.º 320 — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Novembro de 1941 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 321 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Dezembro de 1941 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 322 — Comunica terem sido reválidos para 1942, os anexos às carteiras de identidade de jornalistas.

Carta-Impressa n.º 323 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Janeiro de 1942 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 324 — Autoriza as estações a receberem dos sócios do Sindicato Nacional as listas para eleição dos respectivos Corpos Gerentes e a fazerem delas remessa à Tesouraria dentro das bôsas ou dos cofres com as receitas.

Carta-Impressa n.º 325 — Dá instruções sobre as datas e a forma de se proceder à recolha dos arquivos das estações relativos a 1939 e anos anteriores.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2364 — Trata da sinalização do ramal particular «Verride-Boa Vista», ao Km. 216.515,80 do

Ramal de Alfarelos (antigo ramal particular «Verride-Fornos»).

Instrução n.º 2365 — Diz respeito à sinalização do desvio para carregamento de lenhas ao Km. 5.900 da linha de Vendas Novas.

Comunicação-Circular n.º 50 — Chama a atenção dos chefes de estação para que seja satisfeita a importância relativa aos transportes dos pesos que forem conduzidos pelos aferidores para as estações, afim de efectuarem a aferição de balanças.

3.º Aditamento à Circular n.º 901 — Trata das alterações introduzidas nos quadros de distribuição de petróleo e restantes materiais de consumo às estações da Rede Geral, em virtude das modificações feitas nos horários a partir de 27 de Janeiro do corrente ano.

IV — Movimento

5.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Indica as série e números de vagões da Beira Alta que deixaram de estar afectos à firma Manuel B. Vivas, L.º.

6.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Indica os vagões da Beira Alta que deixaram de estar afectos a firmas transitárias.

I.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 755 — Autoriza a «Sociedade Universal de Transportes, L.º» a carregar os bidões com líquidos, sobrepostos, desde que sigam convenientemente calçados e que aquela firma faça nas declarações de expedição a reserva nos termos indicados neste diploma.

Comunicação-Circular n.º 760 — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

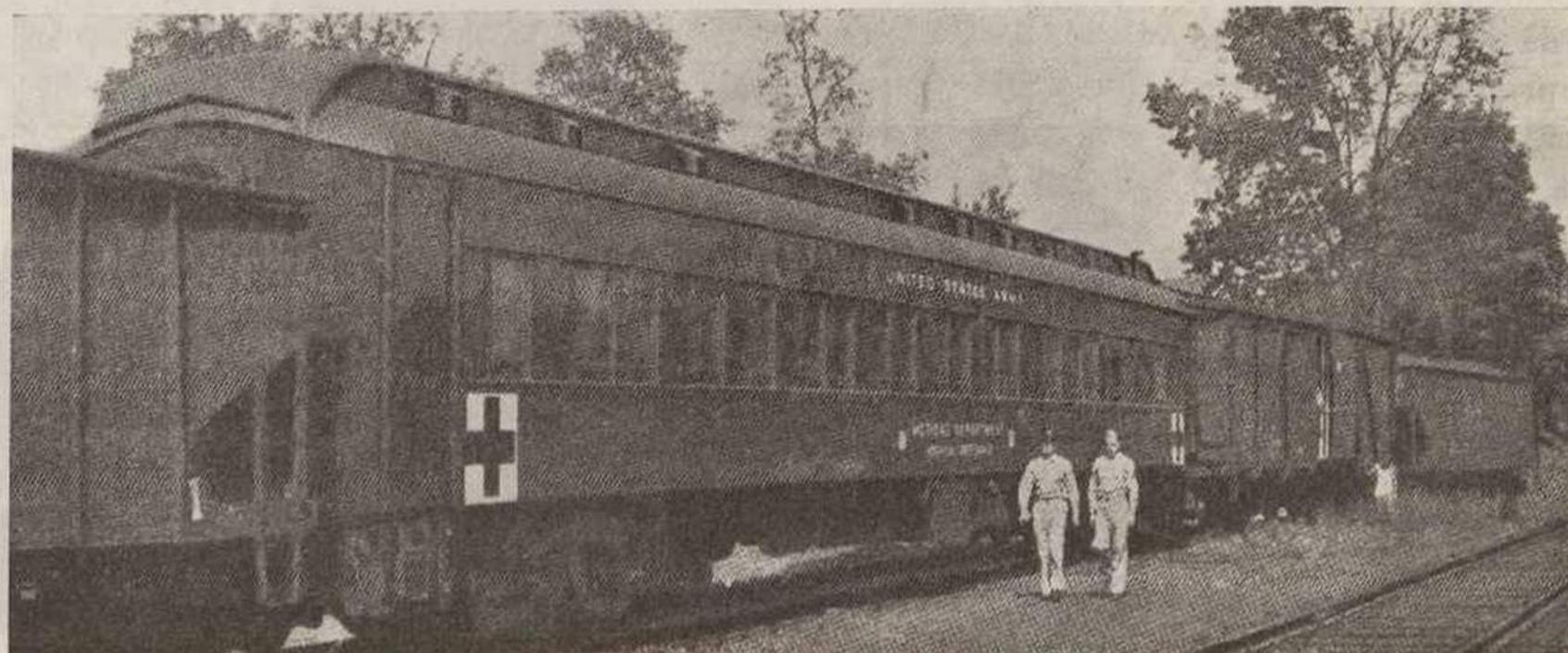
Comunicação-Circular n.º 762 — Indica as alterações havidas no material de propriedade particular.

Circular n.º 935 — Determina as precauções a tomar com as remessas de estanho e minério de volfrâmio.

Circular n.º 938 — Providências a adoptar quando se avariem vagões em estações onde não haja postos de revisão ou de ensebamento.

Carta-Impressa n.º 139 — Indica as facilidades concedidas aos Técnicos Florestais na mesma indicados, sobre carregamentos e pesagem de vagões com lenha para a C. P., envio de correspondência e telegramas.

Carta-Impressa n.º 2601 — Recorda as determinações relativas ao anúncio das estações e da partida dos combóios.



Carruagem-hospital do exército dos Estados Unidos da América do Norte

Factos e Informações

Os gases de guerra e os caminhos de ferro

Segundo o Protocolo de Genebra de 1925, de que a maior parte dos países envolvidos no actual conflito fazem parte, o emprêgo de gases venenosos na guerra é proibido.

Não obstante, deduz-se, das medidas de defesa contra gases que têm sido tomadas pelos países envolvidos na grande conflagração, o receio duma infracção do Protocolo de Genebra.

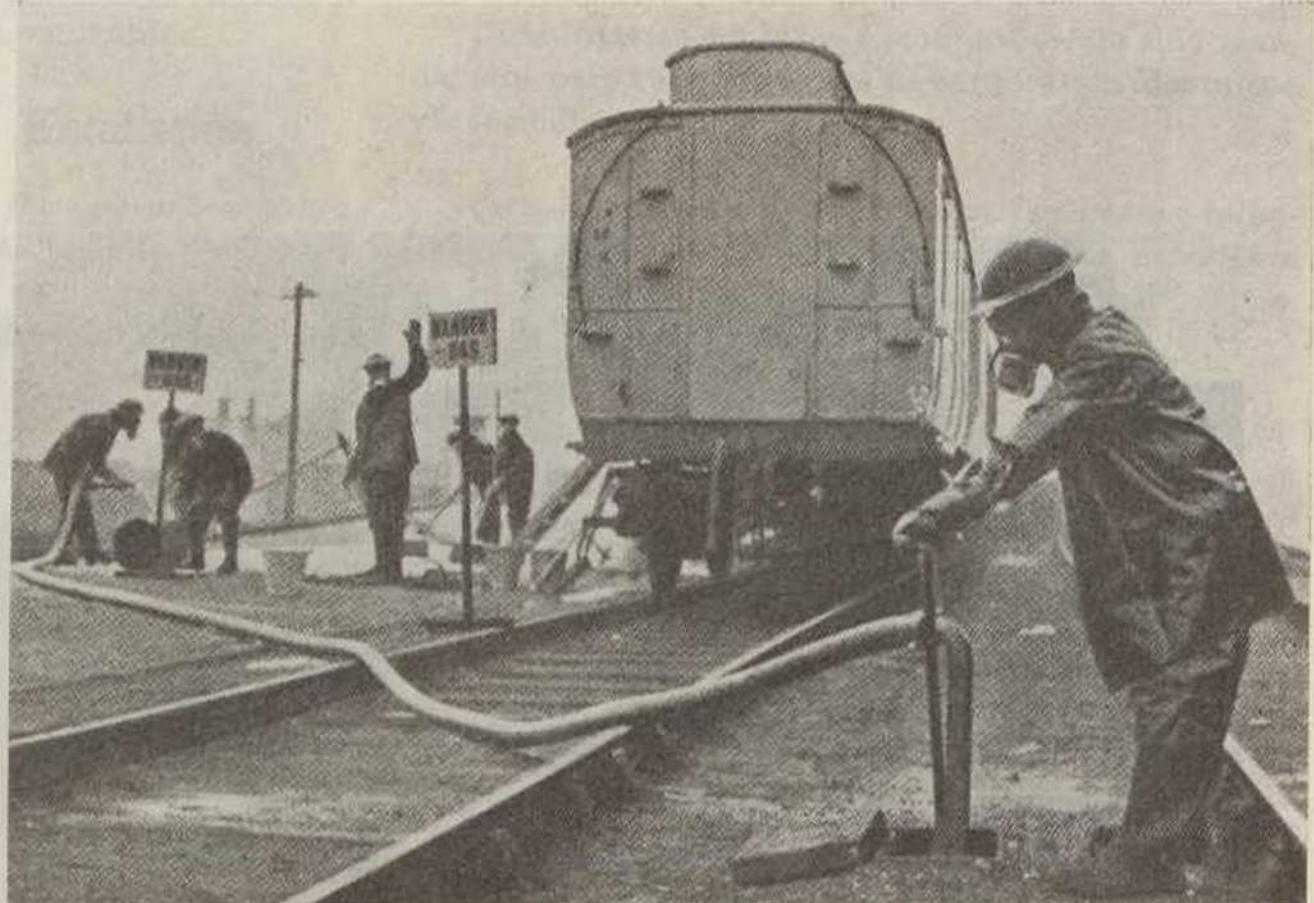
Por este motivo, os caminhos de ferro ingleses têm posto em prática medidas de grande alcance. Estas medidas incluem o adestramento de pessoal, a provisão de vestuário protector, preceitos para a descontaminação de edifícios, maquinismos, movimentação de capitais e obtenção de facilidades para o pessoal especializado tomar parte em treinos quanto a precauções contra ataques aéreos.

Assim, a Companhia de Caminhos de Ferro ingleses «Great Western Railway» dotou-se de unidades de descontaminação, que colocou em vários pontos da rede, e que estão sempre prontas a partir, à mais breve chamada, para qualquer estação ou depósito onde não haja facilidades de descontaminação ou onde os meios de ataque existentes sejam insuficientes para atacar a intensidade dos gases.

Estas unidades são antigas carruagens convenientemente adaptadas.



Membros do corpo de descontaminação de gases da Companhia de Caminhos de Ferro ingleses «Great Western Railway».



Abastecimento de água de uma unidade de descontaminação de gases da Companhia de Caminhos de Ferro ingleses «Great Western Railway».

Pessoal

Actos dignos de louvor

Quando o encarregado de pedreiros da 3.^a Secção do Serviço de Conservação (Entroncamento), Sr. Raúl António de Amorim, viajava no comboio 163, de 25 de Novembro passado, encontrou debaixo do banco de uma carruagem um masso de notas espanholas do qual fez entrega na bilheteira da estação do Entroncamento.

Nomeações

Em Dezembro

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregados de 3.^a classe: António Ferreira Purgatório Mendes, José Simões dos Santos e Jesuíno de Sousa Matoso.

Promoções

Em Dezembro

VIA E OBRAS

A Chefes de distrito: José Maria Gonçalves, João Courelas, Joaquim Gonçalves, Luís da Silva Lopes, Joaquim Cordas, Joaquim António Noruegas, Joaquim Rosa, José P. Letra Baptista, Eudócio dos Santos e Luís de Oliveira.

A Sub-Chefe de distrito: António Jacinto Guerreiro, António da Silva Moraes, Tomás B. Galinha, Joaquim D. Cota, Joaquim A. Martins, José H. Silva, João Rebola, Francisco Santos e Manuel Cordeiro.

Exames

VIA E OBRAS

Chefes de brigada que fizeram exame para *Chefs de cantão*, e que foram aprovados: Francisco José Vieira e Angelo Augusto Cordeiro.

Assentadores que fizeram exame para *Sub-chefes de distrito*, e que foram aprovados: Joaquim D. Costa, António J. Guerreiro, Joaquim A. Martins, João Rebola, José H. Silva, Tomás Galinha, António S. Moraes, Francisco Santos e Manuel Cordeiro.

Guarda-fios auxiliares que fizeram exame para *Guarda-fios de 3.^a classe*, e que foram aprovados: Jaime Gil Marujo, José Sequeira Ventura, José Duarte Rovisco, Manuel António Silva, Joaquim Santos, António Tavares, Francisco Mendes, José Miguel Maia, Guilhermino P. Nogueira, Manuel Antunes, Manuel Santos, Amândio Pimenta Tomás, Francisco Conceição Tomé, Alberto Pereira Rocha e José Luiz.

Reformas

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

José António Rodrigues, Inspector da 2.^a Secção de Contabilidade.

Artur Augusto de Oliveira Leitão, Encarregado de Contabilidade, de Alcântara Terra.

Francisco de Sousa, Factor de 1.^a, de Chão de Maçãs.

João de Almeida Viana, Arquivista de 1.^a, do Movimento.

Manuel Delgado, Capataz de 1.^a, de Espinho.

António dos Santos, Agulheiro de 2.^a, de Lisboa P.

Manuel de Sá, Carregador, de Campanhã.

António Frias, Carregador, de Caxarias.

João Alves Esperança, Carregador, de Abrantes.

Adelino Ferreira Vaz, Carregador, de Amieira.

António Madeira da Silva, Carregador, de Setil.

José Franco, Carregador, de Cela.

VIA E OBRAS

Faustino Ribeiro, Chefe do distrito 91, Sabugo.

Benjamim dos Santos, Assentador, do distrito 2/5.^a Bombarral.

João Mendes, Assentador, do distrito 117, Barca da Amieira.

Tomás da Silva, Assentador, do distrito 405, Famalicão.

António Oliveira Coelho, Assentador, do distrito 406, Nine.

Maria Sá Reis, Guarda de P. N., no distrito 405, Famalicão.

Angelina Jesus Brandão, Guarda de P. N., no distrito 412, Viana.

Falecimentos EXPLORAÇÃO

Em Novembro

† Bernardo Joaquim, Engatador, de Beja.

Admitido como Carregador em 8 de Janeiro de 1905, foi nomeado Engatador em 14 de Setembro de 1907.

Em Dezembro

† Álvaro de Carvalho Pereira, Chefe de Repartição Principal, do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Nomeado Amanuense provisório em 3 de Fevereiro de 1900, foi promovido a Amanuense de 3.^a classe em 3 de Fevereiro de 1901 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de Repartição Principal em 1 de Janeiro de 1936.

† Firmino Rafael Ferreira, Revisor de 2.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante em 24 de Março de 1917, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 30 de Outubro de 1923, passou a Revisor de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928 e foi finalmente promovido a Revisor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1940.

† Manuel Joaquim Gomes da Cunha, Agulheiro de 3.^a classe, de Tadim

Admitido como Carregador eventual em 8 de Novembro de 1917, foi promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Novembro de 1924.

† Joaquim Pereira Valentim, Guarda, de Contumil.

Admitido como Carregador eventual em 27 de Setembro de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e Guarda de estação em 21 de Julho de 1938.

† José Inácio da Cruz, Guarda de Lisboa P.

Admitido como Carregador suplementar em 23 de Janeiro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1920 e Guarda de estação em 21 de Abril de 1937.

† Manuel Leobino Rodrigues, Carregador, do Porto.

Admitido como Carregador eventual em 25 de Março de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† Jacinto Alves Soares, Fogueiro de 2.^a classe, do Depósito de Campolide.

Admitido em 6 de Junho de 1928 como Montador de 6.^a classe e foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

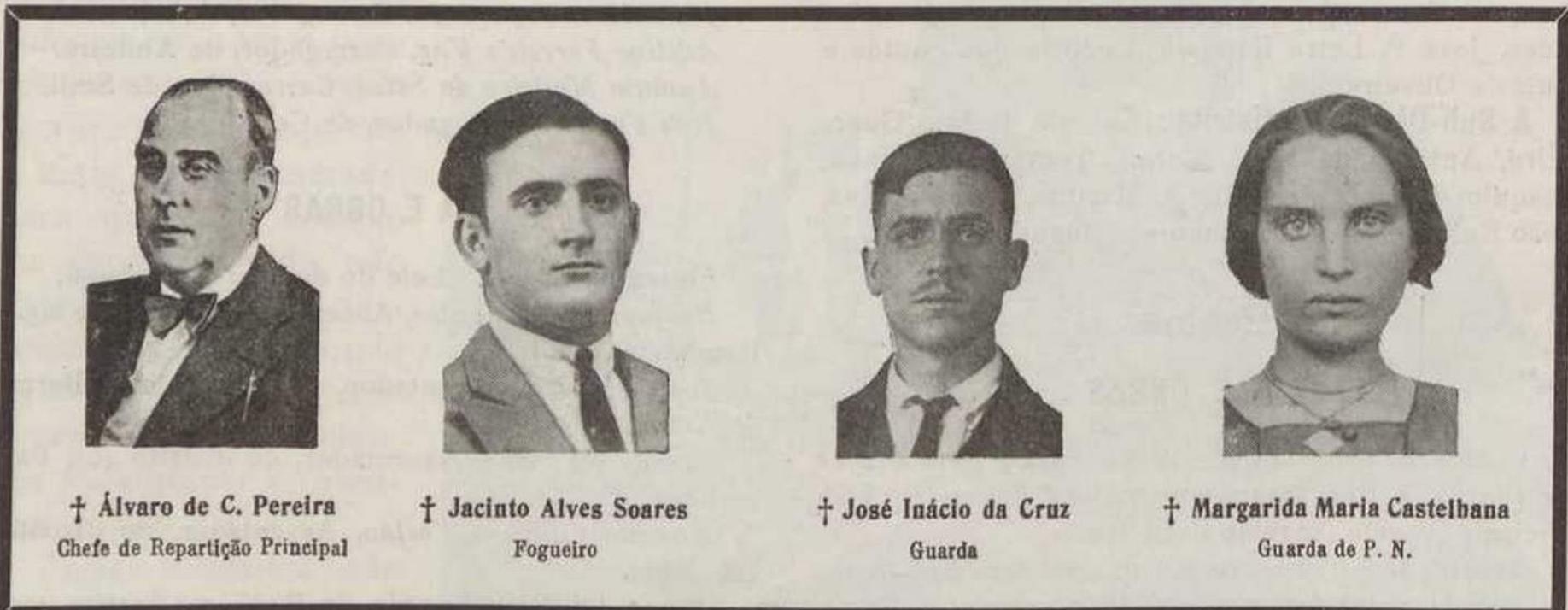
VIA E OBRAS

† Joaquina Maria, Guarda de P. N., no distrito 2/5.^a, Bombarral.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1908.

† Margarida Maria Castelhana, Guarda de P. N., no distrito 4, Póvoa.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1924.



18—Se a «*Gerência*» de Viveres não tem bacalhau, trato de o comprar cá fora — 3.

Novíssimas: 25—A elegância com que te vestes torna-te um homem gentil — 2-1.

19—«*Veste*» o colete — 3.

26—A agitação do mar, se bem que seja de um aspecto fascinador, causa-me má disposição — 2-2.

20—Por falta de carne houve há dias muita *pancada* num «*talho*» — 2.

21—A guerra só prejudica quem vive do seu trabalho — 2.

22—Cólera de irmãos, ira dos diabos — 2.

Sincopadas: 27—A sorte que espera os nossos vindouros é viverem em buracos — 3-2.

28—Estou arruinado, falta-me o capital — 3-2.

Mefistofélicas: 23—Se «*fallha*» a minha parte no lucro, degolo-te com un chanfalho.

29—É falta de educação dirigir motejos às «mulheres» — 3-2.

(Ao Director da secção)

24—O folgazão do pássaro cantava, alegremente, em cima de uma palmeira, por se ter visto livre da prisão.

30—O meu grande desejo é que goze venturas sem conta — 3-2.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Fevereiro de 1942

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. ^a kg.	3\$00	Cebolas	kg. variável	Ovos	dúz. variável
» " 2. ^a "	2\$80	Chouriço de carne	" 19\$00	Presunto	kg. 19\$00
» " branco ...	2\$70	Farinha de trigo	" 2\$30	Petróleo—Em Lisboa....	lit. 1\$90
» " AA	2\$30	Farinheiras	" 12\$70	" — Rest. Armazens	" 2\$00
Açúcar de 1. ^a Hornung ..	4\$50	Feijão branco miudo	lit. 2\$40	Queijo da serra	kg. 18\$50
» 2. ^a ..	4\$35	» " grado	" 2\$50	Sabão amêndoas	" 1\$20
» pilé	4\$65	» " apatalado	" 2\$60	" offenbach	" 2\$60
Azeite extra	7\$40	» frade .. lit. 1\$65 2\$00 e	2\$10	Sal	lit. \$40
» fino	7\$00	» manteiga	lit. 2\$65	Sêmea	kg. \$90
Bacalhau Inglês	kg. variável	» avinhado	" 2\$65	Toucinho	kg. variável
» Nacional	"	» S. Catarina	" 2\$65	Vinagre	lit. 1\$80
» Islândia	"	Lenha	kg. \$20	Vinho branco { Campanhã	" 2\$00
Batatas	"	Manteiga	" 21\$50	Vinho branco { Rest. Armaz.	" 1\$90
Carvão sóbro—Em Lisboa	\$65	Massas	" 4\$30	Vinho { Campanhã e Gaia.	" 2\$00
» " — Rest. Armazens	\$55	Milho	lit. 1\$10	tinto { Rest. Armazens	" 1\$90

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto

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

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

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 42 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulso

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a prêmios 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.).