

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 154

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles,
e Sécora, (17,4).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (15,4), Fortuna (15,2).

Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (7,4).

Resolveram o problema «Os três maquinistas» os senhores: José Parreira Alves (Chefe de secção), António Luís Gonçalves Fernandes (Empregado principal da F. E. — Porto); Manuel Martins Gonçalves (Empregado de 3.ª classe Lisboa); Joaquim de Carvalho (Maquinista de 3.ª classe — Campanhã); Fortuna, Ignorante, Mediocre e Sabetudo (Lisboa).

Correspondência: — Joaquim de Carvalho — O Boletim publica sempre o resultado dos problemas. Apesar do interesse, era desnecessária a confirmação que desejava, visto que a tinha no presente número, a cuja organização se procedia quando a carta foi recebida.

Soluções:

Os três maquinistas (problema) — *Resolução algébrica:* — Representando por (e) o espaço percorrido, como se fôsse conhecido, por (v) a velocidade do maquinista A, por (v') a do B e por (t) e (t'), respectivamente o tempo gasto por cada um, temos, para o maquinista A, $v = \frac{e}{t}$; para o maquinista B, $v' = \frac{e}{t'}$. Logo, será para o maquinista C, $v + v' = \frac{e}{t} + \frac{e}{t'}$, e, portanto, para percorrer o espaço (e) gastará $t'' = \frac{e}{\frac{e}{t} + \frac{e}{t'}} = \frac{t \times t'}{t + t'}$

Dando, nesta fórmula, a t e t' os valores correspondentes (t = 120) e (t' = 80), acha-se

$$t'' = \frac{120 \times 80}{120 + 80} = 48 \text{ minutos.}$$

Resolução aritmética: — Represente-se pela unidade (1) o espaço percorrido. Se o maquinista A percorre esse espaço em 120 minutos, percorrerá num minuto $\frac{1}{120}$. O B por sua vez andará $\frac{1}{80}$.

O C, andando tanto como os dois juntos, percorrerá $(\frac{1}{120} + \frac{1}{80})$, e para vencer todo o espaço (a unidade) gastará $1 : (\frac{1}{120} + \frac{1}{80}) = 1 : (\frac{80 + 120}{80 \times 120}) = 1 \times \frac{80 \times 120}{80 + 120} = 48$

As velocidades são indeterminadas mas dependentes do espaço a percorrer: quanto maior ou menor for este, maior ou menor será aquela. Qualquer que seja o espaço que se considere, se o maquinista A o percorre em 2 horas e o B em 1 h. e 20 m., o C percorre-lo-á em 48 minutos, nas condições enunciadas no problema.

A resolução do problema vai desenvolvida para satisfazer diversos pedidos que foram feitos nesse sentido.

Palavras cruzadas: — Horizontais: 1 — clara, iambo; 2 — i-remanso-r; 3 — vê-mosco-af; 4 — ero-são-grã; 5 — libitinário; 6 — cear-cuim; 7 — firmamentos; 8 — roe-dás-ana; 9 — ás-pousada-on; 10 — c-bússola-t; 11 — adia-alio.

Biformes: Euxeca, Escolha, Eva.

Duplas: Ventura, País.

Sincopadas: Petisca, Divino, Ágata, Querida, Casada, Sandia, Tomada, Pancada, Perigo.

As produções publicadas eram da autoria de «Alerta».

* * *

Duplas: 1 — No fim da viagem devem os passageiros entregar os bilhetes à saída da estação — 3.

*

2 — Há mais a esperar dum tolo, do que dum homem imprudente nas suas palavras — 5.

*

Sincopadas: 3 — Tudo no mundo a moda muda menos o domínio da mulher — 3-2.

*

4 — É mais para temer o amor de certas mulheres, do que o ódio de certos homens — 3-2.

* * *

Transpostas: 5 — A mulher é, sem igual, o mais belo defeito da Natureza — 2.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

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

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: *Comercialista Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Aniversário. — O exercício de 1941. — Defesa contra ataques aéreos. — Digressão literária: — A Terra Portuguesa. — Em viagem... — Educação física e desportos. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

ANIVERSÁRIO

Foi em Julho de 1929 — já lá vão 13 anos! — que se publicou o primeiro número do *Boletim da C. P.* Dois meses antes, a Divisão da Exploração havia editado o *Boletim de Instrução Profissional*, que, como o seu nome indica, se destinava a ministrar aos agentes daquela Divisão, conhecimentos especializados de carácter técnico.

Tal, porém, o interesse com que foi, desde logo, acolhida esta publicação que se deliberou ampliar o seu âmbito e transforma-la num órgão de instrução técnica e de cultura para todo o pessoal. Nasceu, assim, o *Boletim da C. P.*, que, desde então, tem publicado centenas de artigos acerca de assuntos ferroviários, constituindo já o seu conjunto um interessante e valioso repositório de conhecimentos de técnica ferroviária. São numerosos, também, os artigos de cultura geral inseridos nas suas páginas, muitos dos quais, pelo seu valor literário e poder instrutivo, honrariam a mais exigente publicação.

O *Boletim da C. P.* ao completar novo ano de existência, anuncia remodelação de algumas das suas secções e a criação de outras, no sentido de ser cada vez mais útil não só aos agentes da Companhia, mas também, às suas famílias, de modo que constitua revista indispensável no lar do ferroviário.

Não obstante esta remodelação, o *Boletim da C. P.* continuará ainda a nortear-se pelo princípio, que sempre o orientou, de que *representa o traço de união entre todos aquêles que na Companhia querem ensinar e todos aquêles que querem aprender.*

O EXERCÍCIO DE 1941

TRÊS factos definem com precisão o exercício de 1941: aumento de receitas, em relação ao ano anterior; aumento de despesas, também em relação ao ano anterior; diminuição do percurso dos combóios, ainda em relação ao ano anterior.

O primeiro — aumento de receitas —, funda-se, em parte, nas circunstâncias do momento. As dificuldades e obstáculos que a conflagração mundial veio criando, de forma rapidamente crescente, à navegação marítima, fez desviar para a via terrestre algum tráfego que lhe pertencia; a carência de carburantes, mas em especial a de acessórios da indústria automóvel, começou a fazer minorar a forte, grave, desleal e danosa concorrência com que o transporte por via ordinária vinha prejudicando o caminho de ferro.

Se a estes dois factores primordiais juntarmos outros de secundária importância, embora de considerar, como um certo acréscimo de transações, no interior do País, fruto de momentâneo — tudo indica que sim — aumento de poder aquisitivo de limitada fracção populacional, a vivificação de certas indústrias, em especial a mineira, consequência de brusca valorização dos seus produtos, a necessidade de transportar com rapidez grandes massas de mercadorias, apanágio do caminho de ferro, teremos explicado o aumento das receitas.

O segundo — aumento das despesas — funda-se em circunstâncias contra as quais resultavam improficuos quaisquer actos de gerência. O encarecimento do carvão estrangeiro ou — o que no mesmo resulta — a necessidade de consumir mais avultadas quantidades de outros combustíveis de menor poder calorífico, a elevação de preço dos metais e de muitos outros artigos necessários à exploração ferroviária, a necessidade

de ocorrer a transporte de maior tráfego, explicam de sobejo o aumento das despesas.

O terceiro — diminuição do percurso dos combóios —, inegavelmente revela e reflecte, sem subterfúgios nem desvios, e de modo integral, um acto de gerência, tanto mais de considerar quanto é certo a variação ter-se dado em sentido oposto à variação do quantitativo do tráfego. Transportou-se muito mais — e contudo fez-se com que as linhas fôsem percorridas por menos combóios. Nitidamente: uma economia de tracção, obtida à custa do seu maior — e por isso melhor — aproveitamento.

Analisemos detidamente os três factos, tão detidamente quanto o carácter do «Boletim» consente satisfazer a curiosidade e o brio profissional dos leitores.

Na Rede Geral, as receitas de exploração foram superiores às de 1940, em 30 mil contos, absorvidos quasi por completo, como veremos, pelo aumento da despesa. A diferença verifica-se em especial na P. V., pois que esta, só à sua parte, acusa o acréscimo de 25 mil contos. Apesar desta brusca elevação, ainda não se atingiu o quantitativo de 1929, último ano em que pode considerar-se normal a exploração de caminhos de ferro. Faltaram 1.400 contos, para que em 1941 se conseguisse receita igual à desse ano.

Este aumento, todavia, deve ser efémero; melhor, não assenta em bases de tal solidez que consintam, sobre elas, construirem-se quaisquer previsões tendentes a encarar o futuro com fundada esperança. Di-lo assim a observação e di-lo também a experiência.

Sabem os leitores, pelo menos aquêles a que um certo número de anos de prática ferroviária ensinou a interpretar os fenómenos que se lhes deparam no decorrer da

sua vida quotidiana, que o acréscimo do tráfego de mercadorias, quando resulta de causas persistentes e de incontestável solidez, se faz, normalmente, anteceder, coincidir ou, mais raras vezes, suceder, de acréscimo de tráfego de passageiros. Era assim, pelo menos quando a concorrência por estrada, ofendendo mais uma qualidade de tráfego — a de passageiros, por exemplo — do que outra — a de mercadorias, também por exemplo —, não desvirtuava os efeitos de tal fenómeno. Em todo o caso, mesmo atenuados embora os efeitos, eles ainda são explicáveis.

Pois assente esta conclusão, ensinada pela estatística e justificada pelo raciocínio, repare o leitor que, se em 1941 a receita de P. V. foi superior em 25 mil contos à de 1940 (18%), a receita de passageiros acusa um acréscimo apenas de 1.800 contos (2%).

Sem dúvida que há uma desproporção evidente; é exactamente essa desproporção que não pode deixar de impôr reservas às imponderadas conclusões a que o menos avisado chegaria pela observação superficial dos resultados.

Se a comparação das receitas de 1941 se fizer com as do ano de 1929, mais nitidez revela a circunstância apontada, mesmo, como cabe, se se tiver em conta que a camionagem de passageiros se apropriou definitivamente de parte importante do tráfego que em 1929 pertencia ao caminho de ferro. Assim, verifica-se que as receitas de P. V., em 1941, foram superiores às de 1929 em 19 mil contos e que as de passageiros apresentam uma diferença, mas para menos, em 1941, de 19 mil contos também. A desproporção é muito maior que a observada na comparação com 1940, e maior também do que será legítimo admitir, tendo em vista a circunstância apontada, da apropriação, pela camionagem, de parte do tráfego de passageiros.

Isto quer dizer que, aceitando por um momento desaparecerem as causas de incremento de tráfego cujo fundamento primário se pode atribuir à conflagração mundial e

persistirem as restantes condições que regulam a exploração ferroviária, as receitas descerão — é de prevêr — ao nível dos últimos anos, tão repentinamente como agora subiram.

Não deixa de ser interessante observar que o aumento de receitas, em 1941, no que respeita — sempre na Rede Geral — à P. V. e que, já dissemos, atingiu 25 mil contos em relação ao ano anterior, é também desproporcionado com o correlativo aumento na tonelagem transportada. Este último é definido pela percentagem de 4,1, ao passo que o primeiro pela de 18,5. Explicável o caso, se se considerar que grande parte das mercadorias que contribuíram para o movimento extraordinário estão sujeitas, como aliás sempre estiveram, a preços de transporte dos mais elevados da escala de preços, bem moderada por sinal, que constitui a tarifação ferroviária. Além disso, entre outras razões, deve ter contribuído em não pequena parcela a de o percurso das remessas ser talvez superior ao percurso médio até então observado.

E não menos curioso é verificar que o tráfego de P. V., pela primeira vez desde 1929, chegou a superar, em 1941, o desse ano, apesar de em quantitativo mínimo: apenas 1%.

Quanto ao tráfego de passageiros, as conclusões também não são desprovidas de interesse. Em 1941 transportou-se, diga-se, o mesmo número de passageiros que em 1940 (precisamente, o insignificante aumento de 0,8%), o que se traduz, pela comparação com 1929, em uma baixa, em relação a este último ano, de 1.400 mil passageiros, cerca de 8%, em percentagem.

Como a receita de passageiros, cotejados os anos de 1941 e de 1929, desceu de 17%, e a baixa, em quantidade, é de 8%, nota-se também desproporção evidente. O que mais contribui para tal, é verificar-se a queda de 35% nos passageiros de longo curso — os que maior receita facultam e também, repete-se, os que mais se deslocam quando o movimento de mercadorias tende a aumentar por motivos persistentes —, queda essa

compensada parcialmente pelo acréscimo de 22% nos passageiros de tranvias — os de menor rendimento.

* * *

Quanto às despesas de exploração, elas aumentaram de 29 mil contos, em relação a 1940.

Tôdas as Divisões e Serviços contribuíram para aquêlê aumento de despesa. Mas é intuitivo que a Divisão do Material e Tracção, por fôrça da missão que lhe cabe, haveria de chamar a si a maior cota: 22 mil contos, cêrca de 75% do total.

Dado que êste aumento, vista a sua primordial origem no encarecimento de combustíveis e de outros materiais, não havia fôrças humanas capazes de a êle obstarem, e observando que, com feliz oportunidade, o acréscimo das receitas de exploração foi de 30 mil contos, é caso para concluir que a infelicidade podia ser maior. Sempre, na pior emergência, na mais profunda treva, surge uma réstea de luz ou um leve bafo da ventura a atenuar as tristes contingências da adversidade.

Resta saber se, terminada a refrega que assola o mundo, a evolução das despesas acompanhará de perto a evolução das receitas.

Viu-se que o acréscimo de receitas era produto imediato de acréscimo de tráfego; que êste se podia atribuir, em parte, ao desvio para a via fêrrea, de algum tráfego que utilizava outras vias.

Viu-se que o acréscimo da despesa era devido, fundamentalmente, aos mais elevados preços de combustíveis e de outros artigos de consumo; dentre êstes, predominam os metais.

Estabelecida a paz, os países, em especial os que entraram na luta, lançar-se-ão na ingente obra de reconstrução em todos os sectores de actividade e procurarão por todos os meios proporcionar às populações esgotadas o máximo — consentâneo com as dificuldades — de recursos, em primeiro lugar os alimentares.

A reconstituição das frotas mercantes, a readaptação das indústrias aos seus verdadeiros fins, a industrialização da agricultura, na quási avidez do maior rendimento desta, e tantas e tantas outras modalidades dessa gigantesca tarefa absorverão após guerra, por anos e anos, muito carvão e muito metal. O carvão e os metais não devem baixar de preços; pelo contrário, é natural tornarem-se ainda mais caros. Não é de prever, pois, que, a êste título, as despesas da Companhia moderem nos anos que se seguirem à terminação da guerra, salvo, é claro, qualquer circunstância que altere ou a forma de exploração ferroviária ou as circunstâncias que a condicionam.

Começadas a reconstituir as frotas mercantes, elas hão-de, logo de principio, ser dirigidas para os transportes de mais aguda necessidade — os produtos alimentares — e, depois, pouco a pouco, à medida do incremento das disponibilidades em tonelagem, para os artigos que não suportam o frete terrestre, bastante mais oneroso que o frete marítimo.

Se se reparar que, tirante a cortiça, em período de paz os nossos principais artigos de exportação são produtos alimentares — conservas e vinhos —, há-de concluir-se que, não muito depois do final do conflito, parte importante da exportação utilizará a via marítima. E até os minérios, que a luta fez valorizar e incrementar a sua extracção, não demorará muito, após guerra, que aproveitem a sua natural via, uma vez que tão necessários são ao fabrico de metais e que não suportam facilmente o ónus do transporte terrestre.

Diminuirá — é natural que assim seja — o tráfego ferroviário e, conseqüentemente, diminuirão as receitas.

Por outro lado, os carburantes, hoje rarefeitos no mercado não guerreiro, por a mecanização dos exércitos e o desenvolvimento prodigioso da aviação ter aberto larga fonte de gasto, não demorarão muito tempo, após o final da luta, a começar surgindo no mercado mundial, tanto mais que, quer as minas petrolíferas, quer as instalações de refi-

nação, não sofreram, por desnecessária, a fatal adaptação a fins de guerra — sorte que não tiveram muitas outras indústrias.

Se assim acontecer, como é de esperar; se a camionagem não se tiver até antecipado, adoptando carburante mais económico, diferente da gasolina ou dos óleos pesados, e continuar exercendo a concorrência nos termos em que o fazia até agora, um desvio de tráfego então se verificará, do caminho de ferro para a estrada. A este desvio, corresponderá nova quebra de receita.

Em resumo: Após a terminação da guerra, se todas as outras circunstâncias em que decorre a exploração ferroviária persistirem, é de esperar a manutenção ou elevação do nível, já alto, das despesas e a decrescência rápida das receitas.

Maus augúrios — mas ninguém poderá afirmar que, na limitada previsão que é dada à inteligência dos homens, eles não sejam fundamentados.

* * *

Resta-nos analisar o percurso dos comboios.

Este acusa, em 1941, o decréscimo de 0,8% em relação a 1940. Toma particular realce tal decréscimo, ainda que em valor absoluto de pequena monta, se se notar que a tonelagem de P. V. aumentou, como se disse, de 4% e a quantidade de passageiros transportados aumentou também de 0,8%.

Feito o confronto com 1929, a redução do percurso atingiu 8%, o que denota, tanto como a comparação anterior, que ao sistema de exploração decorrente no ano de 1941 presidiu critério bem esclarecido quanto ao fim a atingir e vontade decidida de alcançar esse fim. O êxito faz boa prova.

Se assim não fôra, haveria a registar maior aumento da despesa, ultrapassante do acréscimo da receita: um maior agravamento do mal cuja persistência faz temer mal maior — o da cronicidade.

* * *

Se em vez de limitarmos a análise às receitas de exploração e às despesas de ex-

ploração, a ampliássemos e visássemos assim as receitas totais e as despesas totais — o que não interessa muito a quem, como os leitores, mais em contacto está com o tráfego que se utiliza das linhas da Companhia, do que com encargos de obrigações, amortização de material ou de construções, e outros pormenores de ordem financeira — chegaríamos à conclusão que a insuficiência das receitas, em relação às despesas e aos encargos, havia sido, em 1941, de 15 mil contos, excedendo a do ano anterior em 1.200 contos.

* * *

É persistente e caprichosa, a adversidade.

Persistente — porque há muito, pelo menos desde 1930, e só falando na última época da vida da Companhia, ela nos persegue; caprichosa — porque quando parece ir facultar-nos relativo alívio, logo o faz compensar por equivalente tributo.

Na conjuntura, a palavra da ordem é — trabalho. Trabalhar afincadamente. E «trabalhar», aqui, não pode ser exclusivamente «executar»; tem que se conceder ao termo toda a sua amplitude, no sentido de lhe emprestar a aceção muito mais vasta e muito mais alta de pôr na execução inteligência e consciência.

Produzir o máximo e economisar o máximo. Poupar tudo o que possa ser poupado. Na interdependência cada vez mais acentuada de todos os elementos que compõem a vida de uma grande empresa, como a Companhia, nada é de somenos valor. Tão meritório é o acto do maquinista que poupa um grama de combustível, como o do guarda-freio que, apagando uma faúlha, evita o prejuízo de dezenas de contos.

Sobretudo, poupar o tempo — fantasma traiçoeiro e imperceptível, que não dá sinal a quem dêle se esquece. E todavia, grandes são os estragos que pode fazer.

Se um chefe de estação — um só — conseguir, nos 365 dias do ano, deixar de atrazar um minuto determinado comboio de passageiros ou de mercadorias, que passa diariamente na sua estação, terá economi-

zado a esse comboio, no fim do ano, 365 minutos — ou sejam 6 horas e 5 minutos.

Amplie-se agora o raciocínio atribuindo o procedimento dêsse Chefe de estação a 20, a 100, a 300 Chefes, e a milhares de vagões, e avaliar-se-à o que pode custar à Companhia, pelo menos em gasto de combustível e empate de material, o desperdício de frac-

ções, ainda que mínimas, de tempo ou, pela inversa, o quanto ela beneficia pela economia de tempo.

Trabalhar, economizar. Exige-o a defeza da Companhia — o mesmo é dizer, a defeza de todos os seus agentes. Para êles, a primeira é um dever; a segunda, um imperativo.

Defesa contra ataques aéreos

Pelo Snr. Eng.º J. Vas Cintra, Chefe dos Serviços Técnicos da Divisão da Exploração

COMO é sabido, realizaram-se em Lisboa e arredores, nos dias 21 e 22 de Junho, os primeiros exercícios de defesa contra ataques aéreos.

Entre as principais medidas preconizadas, figurava, como é natural, a extinção completa

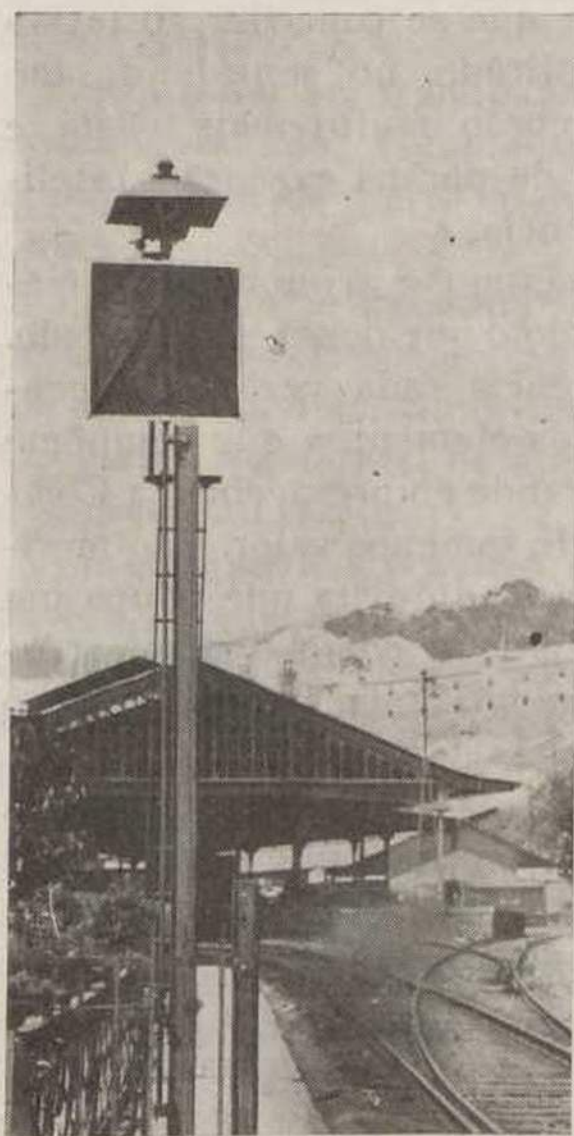
de tôdas as luzes que pudessem ser avistadas pela aviação.

A zona abrangida pelos exercícios englobava não só as estações de Lisboa, mas também as da linha de Sintra, até ao Cacém, de Leste, até Sacavém, e ainda as estações da margem esquerda do Tejo.

Foi porisso a Companhia chamada a colaborar nestes exercícios, tendo sido adoptadas nas estações e nos comboios em circulação, tôdas as medidas official e publicamente recomendadas.

Para a segurança na circulação dos comboios, não pudemos, porém, prescindir dos sinais durante a noite — e é este o ponto que pretendemos destacar no «Boletim» — tendo porisso sido applicados alguns dispositivos que permitindo manter os sinais, não originassem facho de luz visíveis da aviação.

Assim, os



Sinal da P. N. de Alcântara Terra com o farol munido de cúpula protectora.



Disco munido de pala protectora (face posterior).



Outro aspecto de um disco munido de pala protectora face (anterior.)

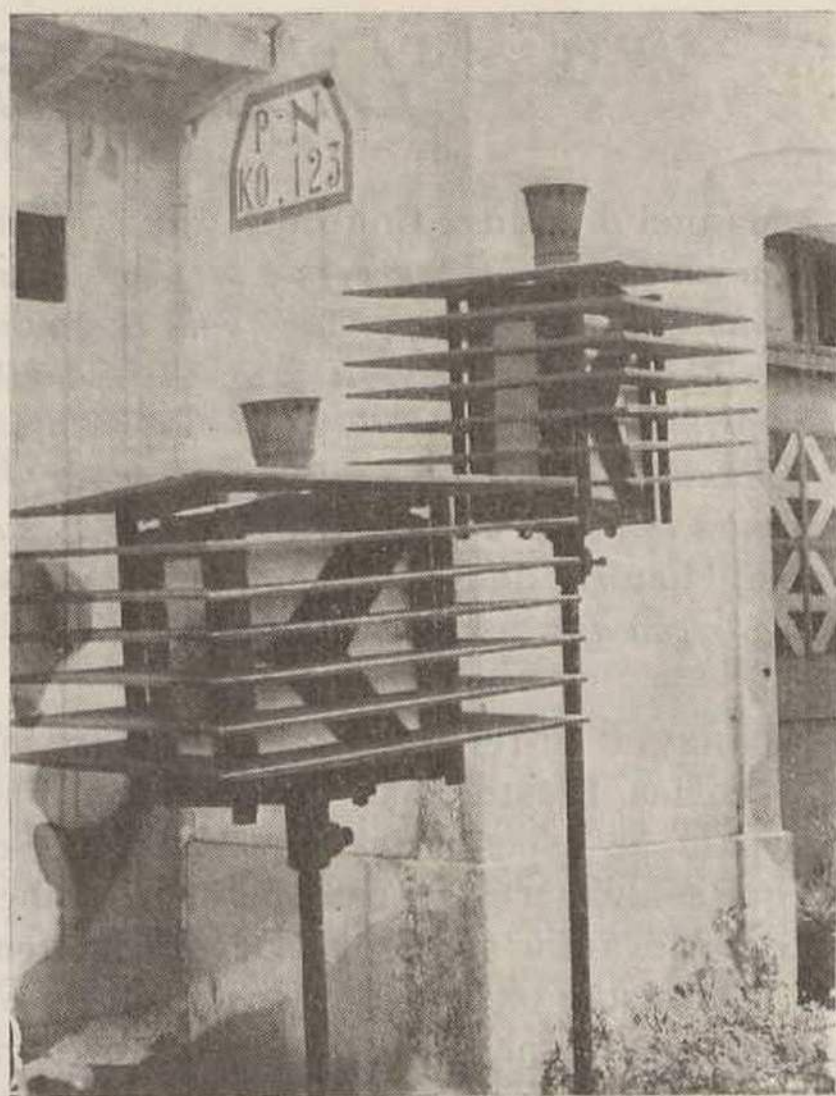
vidros de todos os faróis dos comboios e lanternas de mão para sinais, foram pintados de preto, deixando apenas uma pequena faixa transparente e os alvos dos discos, munidos de uma pala, que deixando visível a luz no sentido horizontal, impede, porém, que seja notada dum plano superior.

As lanternas de agulhas foram munidas duma espécie de persianas que as circundam e que, mantendo perfeitamente visível a indicação da sua posição para o pessoal dos comboios e das estações, impede, porém, que do alto, seja perceptível qualquer luz.

Os dispositivos para os sinais fixos foram adoptados apenas a título de experiência nos sinais existentes na estação de Alcântara-Terra.

Nesta estação existe um sinal quadrado, de paragem absoluta, semelhante aos indicadores de posição das básculas, que é encimado por um farol e que está conjugado com as cancelas da P. N.

O farol deste sinal foi munido duma cúpula para impedir toda a projecção de luz no sentido vertical.



Lanternas de posição de agulhas munidas de persianas protectoras

As fotografias que acompanham esta notícia, mostram os dispositivos a que nos acabamos de referir e que teriam de ser generalizados a todas as estações se infelizmente um dia, de simples exercícios, tivéssemos de passar a uma protecção real, pois, como é sabido, todas as instalações ferroviárias são sempre um dos alvos preferidos por uma aviação inimiga e por isso nelas, mais do que em qualquer outro ponto, têm de ser rigorosas todas as medidas de protecção.



Lanterna de mão para sinais, com o vidro pintado de preto, deixando apenas um pequeno rectângulo para a saída da luz.

Digressão literária

Manuel de Sousa Coutinho, mais conhecido no Mundo das letras por Frei Luis de Sousa, nasceu em Santarém por 1555 e veio a falecer em 1632. Seguiu, durante anos, a vida das armas lutando contra os mouros, dos quais chegou a ser prisioneiro. O falecimento de uma filha fê-lo professar numa ordem religiosa. A lendaria vida deste erudito escritor, inspirou a Garrett a obra prima do teatro português — Frei Luis de Sousa.

Manuel de Sousa Coutinho, ou melhor, Frei Luís de Sousa, é considerado como um dos mais elegantes estilistas da literatura pátria. As suas principais obras são: A Vida do Arcebispo de Braga; História de S. Domingos e os Anais de D. João III. É desta obra que extraímos o pequeno trecho que a seguir publicamos.

CONHECEU el-rei o pêso que tomava às costas. E este foi o primeiro sinal que deu para se esperar que poderia com êle. Porque estava certo que nasceria de tal conhecimento levantar os olhos a Deus (como em sua mão estão os corações dos reis, êle os meneia e governa), pedir-lhe socorro, para não faltar em parte nenhuma da sua obrigação. Na entrada dêste ano chamou os dois ministros da justiça supremos, João da Silva e D. Álvaro de Castro; e com palavras graves e eficazes encomendou a ambos a boa e diligente execução do que tinham a seu cargo: no criminal, castigo de malfeitores, extirpação de vícios, manter a terra em paz; no civil, fazer correr as causas sem dilação e sem queixas, dar a cada um o seu.

— E se é verdade — acrescentava — que a principal obrigação do rei é guardar justiça, bem se segue que estais vós outros iguais comigo no cargo, pois em vossas mãos tendes vida, fazenda e honra de todos aquêles que Deus tem fiado de mim. Se lhes acudirdes com a vigia, cuidado e pontualidade que deveis a essas varas que tendes nas mãos, não tenho eu melhor officio que vós, nem vós ficais sendo menos que reis; e não só reis, mas também deuses, que por tal vos nomeia quem é só verdadeiro rei e verdadeiro Deus de tudo.

Mas não consentirei eu que, se isto é honra, como é, me a leveis vós tôda, e, se é trabalho, como também é, sejais sós a padecê-lo. Eu serei convosco, tôdas as vezes que me puder desocupar de negócios mais

pesados. E fazei conta que assim como os desembargadores a que presidis vos têm por olheiros, para especulardes como cada um em seu officio procede, assim me haveis de ter vós e êles por vigia, para espiar e saber o que fazeis todos: segundo isso também, fazer honra e mercê a todos. E assim vos mando que o digais ambos em vossos tribunais.

Não disse el-rei mais, mas seguiram obras o dito: porque logo limitou dias, em que assistia com êstes ministros e mandava em sua presença julgar algumas causas. E porque achamos em autor estrangeiro o successo de uma, que afirma passou diante de el-rei, sem nos apontar o ano, e parece que cairá bem no princípio dêste, não será razão guardarmo-la para mais longe. Refere que julgando-se por este modo um processo de certo delinquente, vieram a emparelhar-se os votos de sorte que ficava no de el-rei condena-lo ou absolvê-lo. Esperando todos com alvoroço o juízo de el-rei: — Eu — disse — segundo o que tenho entendido da graveza da causa, acho que os que condenastes este homem, julgastes justa e sãbiamente; e nisso fôra bem que concordáreis todos. Mas, por que se não diga que por voto de rei morreu vassalo, eu me conformo com os que lhe dão vida. Até aos mais severos foi agradável o juízo, lembrando-se alguns dos curiosos terem lido que era lei entre os lacedemónios em semelhante caso ficar a sentença em favor do acusado. Assim se notou e contou logo por exemplo de uma bem considerada piedade real.

A TERRA PORTUGUESA

Viagens na nossa terra

Pelo Snr. António Montes, Chefe de Secção da Via

SABE tão bem peregrinar pela terra portuguesa, olhar os seus panoramas, recordar a sua história, admirar seus monumentos, estudar as virtudes do povo, aprender suas lendas e milagres.

Assistiremos ao desfilar das procissões.



... O Alentejo, a vasta seara eleita. Mulheres de rosto escondido no lenço, chapéu desabado e saias atadas pelo joelho...

Iremos ao arraial. Contemplaremos o cirio. Ouviremos lendas contadas aos serões. Correremos às esperas de toiros. Veremos bailar a gente do campo. Não deixaremos de percorrer as nossas romarias, donde sairemos atordoados com o ruído ensurdecedor dos «Zés-Pereiras», mas encantados com os trajes pintalgados das moçoilas.

Faz bem peregrinar pela nossa terra, sentir o contacto da gente humilde, assistir à primeira missa, gozar a brisa dos campos, respirar a vida ribeirinha. Quando regres-

samos ao lar, nosso coração pulsa mais forte, mais vibrante, e a comoção traz-nos a alegria, o sentimento, o orgulho de ser português. É o nacionalismo a saltar dentro de nós!

* * *

Olhemos o Minho, o Minho gracioso e belo, onde as vinhas trepam pelos cunhais das moradias solarengas. Ouvem-se noras melancólicas. Repicam sinos nos campanários. Chiam carros de bois. Branquejam casais alvejantes, e à beira dos caminhos, painéis ingênuos mostram a devoção da gente minhota.

No Minho não há tristezas. São alegres as paisagens, são poéticos os rios, são ber-



Lavadeiras na Madria

Fotog. do Eng.º António Mendonça



... vêde o Douro, presépio de vinhêdos

rantes os trajes, são lindas as mulheres, são buliçosas as romarias.

Fica-lhe ao lado a província de Trás-os-Montes, rica de lendas e tradições, a um tempo viçosa e risonha, agreste e apavorante.

Os rios correm apertados em vales profundos. As videiras trepam escadarias imensas. Nos cumes dos montes, brilham capelinhas brancas. Aldeias curiosas espreitam por detrás das alturas, e as serras espreitam também, umas por detrás das outras, para poderem contemplar paisagens impressionantes.

Depois é o Douro, polvilhado de conventos e santuários, de cruzeiros e pelourinhos, de vinhedos e milharais.

Barcos rabelos descem mansamente o rio. Lindas mulheres conduzem boizinhos de presépios com cangas exuberantes de côr, côr da paisagem, que para o litoral tem sabor romântico, como as canções dolentes da beira-mar!

Mais abaixo a Beira — a Beira das Serranias — onde castelos medievos e atalaias vigilantes, empoleiradas em cumes penhascosos, espreitam terras de Espanha.

Muralhas enegrecidas, rios poéticos, fraguedos imensos, bosques de sonho, tudo existe na Beira, província que lembra «um côro, em que tôdas as formosuras da nossa terra fizessem ouvir os seus acordes».



A Beira é como um cântico, écloga pastoril donde a serra, coração de verdura e de fraguedos, domina como estrela tôda a terra.

Continuando a nossa peregrinação, entramos no Ribatejo — a província castiça das manadas de toiros. Côr, vida, alegria, altivez e movimento, são as pinceladas fortes da terra exuberante onde vive o campino, o rijo português que pega um toiro com a mesma destreza com que pega o pau, baila o «verde-gaio» ou dança o «fandango».

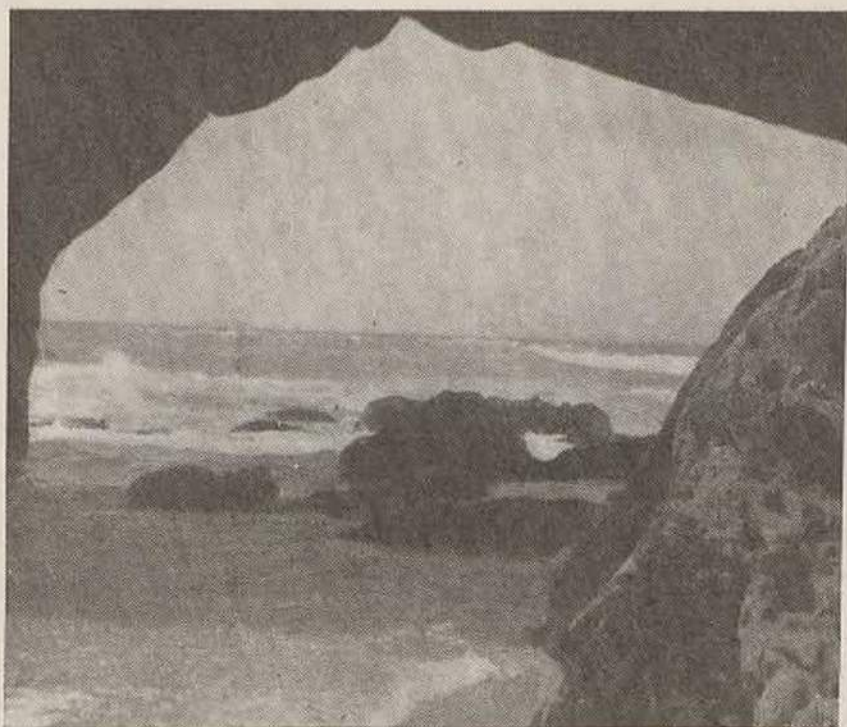
Para o lado do mar, a Estremadura, com paisagens suaves, serras de encanto, praias de sonho, jardins de maravilha, castelos roqueiros, monumentos evocadores e moinhos, muitos moinhos, bailando contentes as velas brancas.

Nesta região — uma das mais belas da nossa terra — canta de mãos postas tôda a população de Portugal, quando das peregrinações à terra sagrada de Fátima.

Olhos postos em Deus, Portugal inteiro ajoelha e reza próximo das terras gloriosas de Aljubarrota. É a Ave-Maria, o doce cantar religioso, terno, agradecido, cheio de fé!

Em Lisboa, a linda «cidade das sete colinas», canta-se o «fado». Não será a canção nacional, mas é uma canção dolente e sentimental, em que as guitarras choram, como têm chorado sempre nos braços dos portugueses, desde o desastre memorável de Alcácer-Quibir.

Não tarda a aparecer o Alentejo, com



... o Algarve é o terraço onde se espreita o mar que adivinhámos para o mundo.

planuras soalheiras onde os calores escaldam.

Na faina das ceifas, tostados pelo sol ardente, homens e mulheres colhem o pão que havemos de comer em nossas casas.

Os trajas são tristes como os cantares e a paisagem. Perdidos na planície solitária, os pastores, de safões e pelico, vigiam o gado, e ao cabo da tarde atravessam os campos pesados «carros de canudo» puxados por possantes muares guisalheiras.

Grupos de mulheres, de rosto escondido no lenço, chapéu desabado e saias atadas pelo joelho, entoam melodias lentas que lembram a moirama, e a terra fecunda, povoada de castelos altaneiros, mal se recorda das páginas gloriosas de Atoleiros, Ameixial e Montes-Claros.

Lá longe, o Algarve, a província das chaminés rendilhadas, terra de sonho e lenda perfumada pela flor das amendoeiras.

As casas, espalhadas em canteiros verdes, lembram pombas brancas pousadas num

jardim. O céu é azul, tão azul como o mar. Os cantares são tristes, lembrando velhas heranças.

No extremo, «onde a terra acaba e o mar começa», surgem como milagre centenas de naus, com a Cruz de Cristo desenhada nas velas brancas, dispostas a seguir a rota marcada pelo Infante de Sagres!

* * *

A partir de hoje, vamos iniciar as «Viagens na nossa terra».

Subiremos as montanhas, descenderemos os rios. Visitaremos monumentos. Saborearemos manjares. Percorreremos os bosques. Apreciaremos os doces. Treparemos aos castelos. Correremos as romarias. Beberemos vinhos afamados.

Desta forma, ninguém se esquecerá — como há anos se escreveu num folheto da C. P. — que «a nossa terra é um rincão fecundo». O Algarve é o terraço donde se espreita o mar que adivinhámos para o Mundo. O Alentejo, a vasta seara eleita. É uma horta fresca a Estremadura, que os pinheirais separam do Atlântico, e onde o Tejo desliza na planura das lezírias. A Beira é como um cântico, écloga pastoril aonde a serra, coração de verdura e de fragedos, domina como estrêla tôda a terra. Vêde o Douro, presépio de vinhedos. O canteiro do Minho onde a beleza se confunde com a graça, e Trás-os-Montes, floresta e ao mesmo tempo fortaleza, fechando contra a Espanha os horizontes.

Assim é Portugal, jardim cerrado, mata espessa, celeiro, horta e pomar, e o Oceano a beijá-lo deslumbrado. Só quem conhece este torrão sagrado, profundamente o saberá amar.



EM VIAGEM...

Uma tragédia de Rodam às Sarnadas

JÁ o chefe de Rodam havia dado a partida ao comboio correio, quando a portinhola do meu compartimento se abriu com violência — um compartimento de 1.^a classe de uma carruagem sem corredor — e por ela entrou um homem alto, de grossa bigodeira, capote alentejano e de espingarda na mão, que atirou para a rede, como se fosse um varapau ou uma fouce roçadoura. Eu dormitava a um canto e como ia sósinho fiz ao recém-vindo as honras do compartimento endireitando-me e respondendo aos bons dias que êle polidamente me dera.

Era um homem fino de maneiras e que parecia preocupado com a sua vida ou com algum acidente. Passou a mão sobre a bigodeira e abrindo a janela expoz a face à frescura da manhã que rompia. Depois, tendo-se sentado na minha frente, contou-me com palavras de raiva que acabava de assassinar a sua noiva.

Diante de uma confissão brutal, inesperada e intempestiva àquela hora, conclui que estava diante de um doido e que tinha que o levar por boas maneiras. Mas a charneca não tinha fim. O comboio, esfalfado a subir a enorme rampa parecia emparceirar com aquele maluco, para me arrazar os nervos. Tive que lhe ouvir todos os pormenores do terrível drama, enquanto a máquina arfava arquejante, como a minha alma, diante daquele monstro.

— Ah! a velhaca — continuava — traiu-me, pois pagou caro o seu desvario. Tinha-a agarrado num ermo. E apertara-lhe o pescoço, assim, assim... Lá ficou à beira de um barranco...

E o comboio que não havia maneira de chegar às Sarnadas onde, sob um pretexto de ir vêr a minha criada que ia em 3.^a, eu mudaria de carruagem livrando-me assim de uma companhia mais que desagradável! Mas não; aquilo não tinha fim. Nem a charneca, nem a tragédia amorosa daquele passageiro importuno. Eu só via o momento em que êle, sob o pretexto que eu sabia o seu segredo, se atiraria a mim e deitando-me as mãos ao pescoço me faria o mesmo que à pobre rapariga naquele momento estendida num barrocal.

Quando o comboio, enfim, se aproximava das Sarnadas, o meu trágico companheiro, deu uma grande gargalhada e disse: — Então acreditou que eu tivesse morto a minha noiva? Pois não a matei se bem que o merecesse, a desavergonhada. Traiu-me. Eu abandonei-a, mas olhe que tive ganas! E mostrava os dedos crispados prontos a esganarem um triste mortal. Agora — continuou — entretenho-me a matar as perdizes e a contar a história que esteve para acontecer a vêr o efeito que ela faz. Mas o Snr. acreditou...

Respondi-lhe num alívio e lembrando Eça de Queiroz que «as mulheres não valem o tormento que espalham».

Ao descer nas Sarnadas o homem deixou-me uma garrafa de vinho do Pôrto e um pacote de cavacas de fabrico caseiro as quais, até à Guarda, me fizeram uma excelente companhia...

GUERRA MAIO.



Grupo de raparigas portuguesas de uma classe feminina de ginástica

Educação Física e Desportos

A partir do presente número o Boletim da C. P. passará a publicar, com a possível regularidade, uma nova secção dedicada à técnica desportiva, a cargo do professor de ginástica, Sr. José Júlio Moreira, Chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras.

Também inseriremos, com regularidade, noticiário desportivo da autoria do Sr. Manuel Mota, Empregado Principal da Divisão da Via e Obras.

Ginástica feminina

A mulher necessita de fazer ginástica tanto ou mais do que o homem. Tem ela a sagrada missão de ser Mãe dos homens de amanhã, que hão-de tornar-se prestantes cidadãos e valentes soldados a quem será confiada a prosperidade e a defesa da Pátria.

Às raparigas, às mulheres, principalmente as que têm vida sedentária, impõe-se o dever de evitar a degenerescência que a gordura provoca e reduz as suas possibilidades de destreza e de resistência, tor-

nando-as deselegantes.

A ginástica feminina possui hoje processologia e técnica particular, resultantes de notável progresso e, até, diferen-

ciadas da primitiva ginástica, cujas bases foram lançadas pelo genial Ling⁽¹⁾. Essa processologia e técnica sofreram, através do tempo, grande modificação caracterizada por melhor apropriação dos exercícios ginásticos à idade, resistência, natureza especial e a certas funções biológicas da mulher. Maiores preocupações estéticas, sem prejuízo de outras de ordem fisiológica, caracterizam

certos movimentos segmentares. Outros movimentos têm em vista proporcionar melhoria de condições



Exercício de flexão lateral do tronco



Exercício de saltitar



Exercício de extensão da coluna vertebral de efeito lombar e dorsal



Exercício dos membros inferiores



Exercício de efeito abdominal

mecânicas de gestação, procurando preservar ao mesmo tempo o corpo feminino de deformações que geralmente advêm depois do nascimento do primeiro filho. Finalmente a ginástica feminina cuida de dar à mulher resistência, vigor físico e melhor aproveitamento de tôdas as suas



Outro exercício de saltitar



Exercício de flexão lateral do tronco

faculdades e possibilidades, que lhe dão a graça natural do seu sexo e as condições de desenvolvimento e progresso que se reflectem nos primores do seu espírito.

Já hoje temos maior riqueza de exercícios úteis e verificam-se novas formas técnicas de execução, de onde resulta prática mais proveitosa da ginástica. E



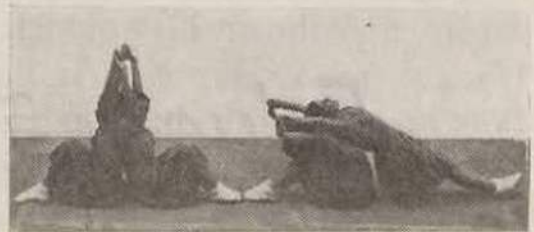
Exercício de efeito dorsal

tudo tende para o máximo rendimento útil, com o mínimo dispêndio de esforço e de fadiga do trabalho muscular.

Nalguns países da Europa, como na Suécia, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, Inglaterra, Alemanha e Itália, a ginástica feminina tem tido notável desenvolvimento, pelo amparo oficial e reconhecimento dos seus benefícios.



Outro exercício de efeito dorsal



Exercício de extensão da coluna vertebral-dorsal.

Embora em progressão lenta, entre nós, a mulher vai «procurando na ginástica racional e em certos jogos e desportos próprios do seu sexo, o elixir que nela exaltará a beleza que é o encanto dos nossos olhos e a garantia de uma maternidade saudável e gloriosa».

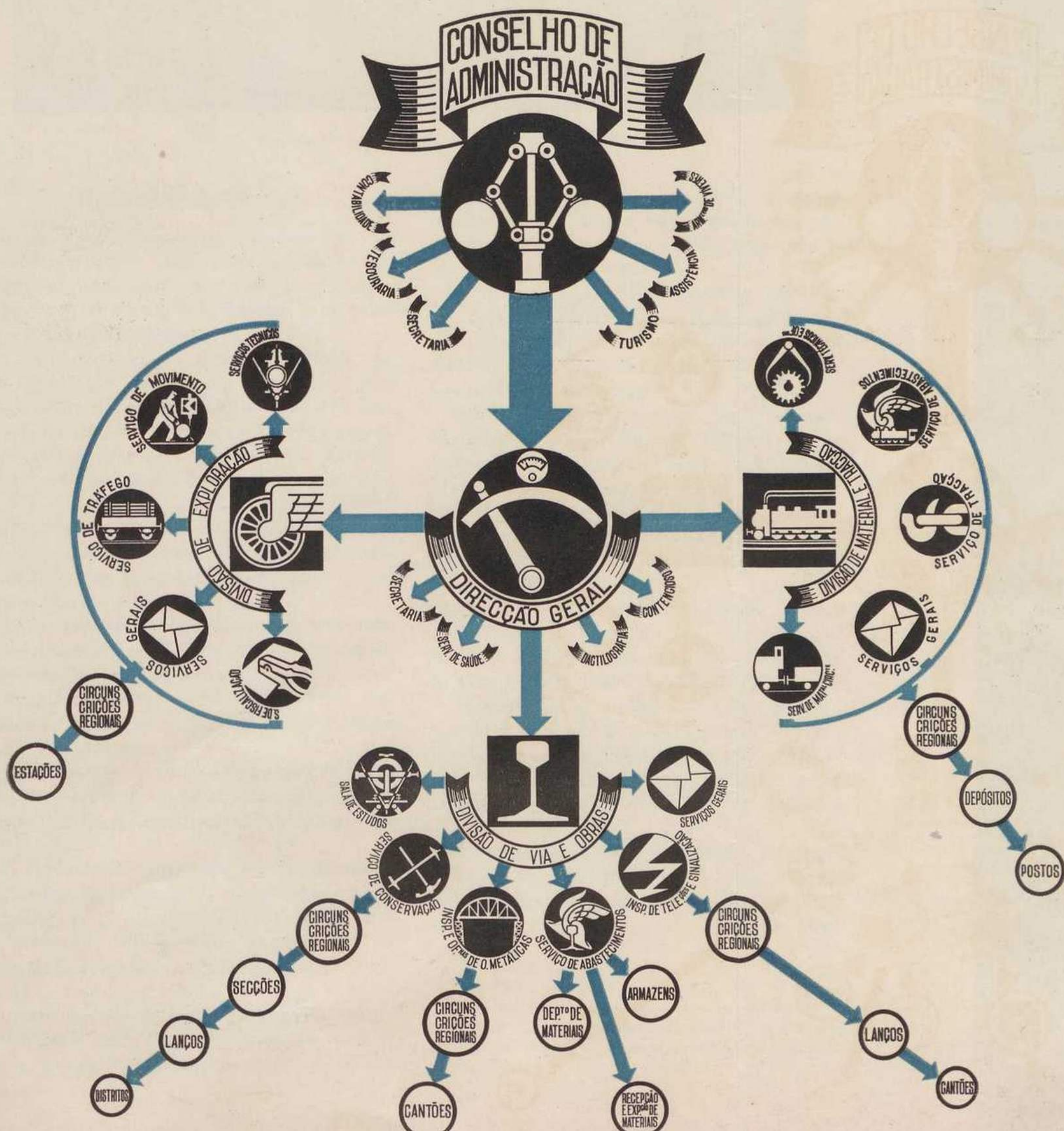


Exercício de flexão do tronco no sentido lateral e de torção



Exercício de equilíbrio no solo e também de efeito dorsal.

* GRÁFICO REPRESENTATIVO DA ORGANIZAÇÃO DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES *





Outro grupo de raparigas portuguesas de uma classe de ginástica feminina

Noticiário desportivo

A actividade desportiva no nosso País, no período de 20 de Maio a 20 de Junho, forneceu alguns acontecimentos importantes em que intervieram e brilharam elementos de grupos ferroviários.

O campeonato de fundo, de remo, em *out-riggers* de quatro, foi disputado pelas tripulações do «Grupo Desportivo dos Ferrovários do Barreiro», vencedor da prova, e do «Grupo Desportivo da C. P.». Este foi o campeão em *yolles de mer* de quatro.

A turma feminina do Ateneu Ferroviário participou vitoriosamente em dois jogos do campeonato de Lisboa de *basketball*, tudo indicando que conquistará pela terceira vez consecutiva o título de campeão.

Um ferroviário, o professor de educação física José Júlio Moreira, dirigiu a classe feminina de ginástica da F. N. A. T., que se exibiu com muito brilhantismo num festival efectuado em Alhandra por iniciativa daquele organismo.

Estes são os acontecimentos que interessam directamente à classe. Outros se registaram, ainda, aos quais são devidas algumas referências.

A vinda de cerca de cinco dezenas de representantes da organização francesa, *Jeunesse et Sport*, a convite da «Mocidade Portuguesa», proporcionou interessantes competições de *basketball*, atletismo, esgrima e natação entre os jovens desportistas dos dois países. Os franceses foram superiores em *basketball* e atletismo, enquanto os portugueses triunfaram em natação e esgrima. Mário Simas, o

grande campeão português, nadador de classe internacional, bateu o *record* peninsular da corrida de 100 metros, costas, vencendo o *recordman* francês, Zins.

O mesmo nadador distinguiu-se ulteriormente noutros festivais — «Noite Azul», organizada pelo jornal «O Século», e aniversário do S. A. D. — estabelecendo mais três novos *records* nacionais.

Nas festas de encerramento da actividade desportiva da «Mocidade Portuguesa» e dos anos lectivos da Escola Militar e do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército efectuaram-se grandes demonstrações de ginástica, merecendo especial relevo a apresentação simultânea de 960 ginastas da «Mocidade Portuguesa».

No campo internacional tivemos ainda a visita dos jogadores de tennis de Mônaco, Medecin e Noghés, que foram os vencedores do Campeonato Internacional da Primavera.

Terminaram os campeonatos nacionais de *foot-ball* da I e II Divisões, com as vitórias do «Sport Lisboa e Benfica» e «Grupo Desportivo Estoril-Praia», respectivamente, e começou a disputar-se em novos moldes a «Taça Portugal».

Devemos ainda registar a estreia dos pugilistas de Moçambique, nossos compatriotas, que afirmaram possuir classe internacional, salientando-se de entre eles o branco, Beni Levy.

(1) Pedro Henrique Ling, sueco (1776-1839), é o criador do método de ginástica que tem o seu nome, método este que tende a normalizar-se em todo o mundo culto.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 785. — Peço me seja informado se o seguinte processo de taxa está certo:

4 tambores de carbureto, 200 quilos, de Lisboa-J a Alhos Vedros:

Base $\$63 \times 11 \times 20$	1\$39
Registo, aviso e assistência	1\$25
Sêlo (5,05)	\$08
Manutenção	2\$20
10 0/0	\$50
5 0/0	\$28
Via Fluvial	10\$17
Cais e complemento de Cais	2\$04
Arredondamento	\$04
	<hr/> 17\$95

Taxado pela Tarifa Geral, dá 17\$80 (mínimo).

R. — A taxa apresentada está certa, mas mal discriminada. Segue a discriminação como corresponde:

Tabela 6 — 6 km.

Preço $\$63 \times 11 \times 0,20$	1\$39
Manutenção $1\$00 \times 11 \times 0,20$	2\$20
C. do imp. fer., (sêlo 5,05 0/0)	\$08
Assistência	\$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	<hr/> 4\$92
Adicional de 10 0/0	\$50
» » 5 0/0	\$28
	<hr/> 5\$70
Uso de cais (mínimo) $\$10 \times 11$...	1\$10
Carga em Lisboa-J, $\$30 \times 11 \times 0,20$	\$66
	<hr/> 1\$76
Adicional de 10 0/0	\$18
» » 5 0/0	\$10
	<hr/> 2\$04
Via Fluvial $4\$20 \times 11 \times 0,20$	9\$24
Adicional de 10 0/0	\$93
	<hr/> 17\$91
Arredondamento	\$04
Total	<hr/> 17\$95

II — Movimento

Regulamento n.º 2

P. n.º 786. — Desejo ser informado se o 4.º período do Art. 22.º do Regulamento n.º 2, é aplicável a agulhas fechadas a «Bouré», cujo encravamento é conjugado com o disco avançado.

R. — De harmonia com o 4.º período do Art. 22.º de Regulamento n.º 2, para poder ser dispensada a presença de um agulheiro junto de uma agulha é necessário que se dêem as duas seguintes condições:

- a) — a agulha estar aferrolhada;
- b) — o ferrolho e a posição da agulha estarem encravados com o sinal que protege a direcção para que está feita a agulha.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 746 — Estabelece as regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

Aviso ao Público A. n.º 747 — Anuncia o serviço que presta o apeadeiro de Ortiga, situado ao Km. 165,850 da linha de Sines.

Aviso ao Público A. n.º 748 — Anuncia a partir de 5 de Julho de 1942 a substituição das disposições do Aviso ao Público A. n.º 395 (Bilhetes directos C. P. — V. Vouga) que, por este facto, fica anulado a partir da mesma data.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem da carreira de «Barreiro (estação) — Évora» — Anuncia a partir de 8 de Junho de 1942 que a estação de Lisboa-T. Paço deixa de vender, ao abrigo desta Tarifa, bilhetes directos para as povoações de Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Chão Duro (cruzamento), Sarilhos Grandes, Lançada (cruzamento) e Montijo.

Tarifa de Camionagem da Carreira de Caminhetas de «Barreiro-Portimão» — Estabelece preços com ligação para Barreiro-T. Paço, servindo Lagos, S. Tiago do Cacém, Alcácer do Sal, Setúbal e outras localidades intermédias.

2.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes de mercadorias e passageiros entre a estação de Vila Franca de Xira ou de Carregado e os Despachos Centrais de Alenquer e Labrugeira.

Circular n.º 943 — Estabelece que as remessas constituídas por lãs, nos seus diversos estados, deverão ser acompanhadas de guias de trânsito, passadas pela Federação Nacional dos Industriais de Lanifícios.

Carta-Impressa n.º 40 — Bagagens — Formalidades a cumprir na fronteira luso-espanhola, pelos passageiros procedentes de Portugal e destinados a França, ou mais além.

Carta-Impressa n.º 330 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Maio de 1942 e que devem ser apreendidos

Carta-Impressa n.º 331 — Determina que, a partir de 1 de Julho, as estações enviem, diariamente, nota do peso das expedições de grande e de pequena velocidade que efectuam, para o que utilizarão os impressos próprios que lhes vão ser distribuídos.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 256 — Dá instruções às estações sobre o preenchimento do modelo E 1, relativamente à indicação da receita dos bilhetes da Tarifa Especial n.º 1 P.

Comunicação-Circular n.º 257 — De futuro, as estações deverão indicar, no modelo F 106, as quantidades de guias estabelecidas para despacho de bagagens com peso excedente e, no modelo F 269, as quantidades de registos referentes às bagagens com ou sem peso excedente.

Comunicação-Circular n.º 258 — Refere-se ao Aviso ao Público A. n.º 734, cujas disposições suspendem, até aviso em contrário, a aplicação das disposições da Circular n.º 905, de 3 de Setembro de 1940.

Comunicação-Circular n.º 259 — Esclarece qual o procedimento que o pessoal das estações deverá adoptar em relação à admissão de passageiros nos comboios, sem bilhete.

Comunicação-Circular n.º 260 — Enumera algumas das irregularidades frequentemente verificada na determinação dos prémios a cobrar pelo seguro de remessas e recomenda aos agentes encarregados desta modalidade de serviço o máximo cuidado na sua execução.

Comunicação-Circular n.º 261 — Presta esclarecimentos acerca da utilização do novo modelo F 218 (avisos de chegada pelo Correio), impresso em bilhetes postais da taxa de \$30.

Carta-Impressa n.º 328 — Relaciona os passes, bilhetes de assinatura e anexos extraviados durante o mês de Abril de 1942 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 329 — Comunica ter sido autorizada a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos congressistas que tomaram parte no Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, realizado em 18 e 24 de Junho, p. p., na cidade do Porto.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 768 — Referência a fazer pelos agentes das estações e de trens nas suas participações, sobre o emprêgo dos utensílios destinados à extinção de incêndios.

Comunicação-Circular n.º 769 — Indica alterações havidas no material de propriedade particular.

4.º Aditamento à Circular n.º 915 — Indica a forma como deve ser feita a recepção de lenhas para a Divisão de Material e Tracção.

Carta Impressa n.º 925 — Recomenda todo o cuidado com o carregamento de toneis.

Comunicação Circular n.º 770 — Determina o destino que devem ter os telegramas sobre paragens em plena via e nas estações por falta de pressão.

Carta Impressa n.º 961 — Indica a forma como passam a ser designadas as composições dos comboios-bloco.

IV — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2368, de 15 de Maio de 1942. — Esta instrução trata da nova sinalização do apeadeiro de Ortiga.

Instrução n.º 2369, de 23 de Maio de 1942. — Diz respeito à modificação da sinalização do apeadeiro de Paião, no ramal de Montemor, que passou a ser considerado como desvio em plena via.

Instrução n.º 2370, de 25 de Maio de 1942. — Refere-se à modificação da sinalização da estação de Mafra.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2225, de 19 de Junho de 1941. — Trata das medidas que foram adoptadas para diminuir, tanto quanto possível, a duração das interrupções do trânsito por estrada que utiliza a Ponte do Guadiana.

ESTATÍSTICA

Percurso quilométrico

Referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1942

Comboios		ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1942		Percorso efectivo em		Diferenças em 1942		Percorso efectivo em		Diferenças em 1942	
		1941	1942	A mais	A menos	1941	1942	A mais	A menos	1941	1942	A mais	A menos
Janeiro	De passageiros	368.799	294.721	—	74.078	121.529	111.393	—	10.136	152.823	156.877	4.054	—
	De mercadorias	279.570	300.289	20.719	—	84.231	28.999	—	5.232	82.177	74.223	—	7.954
	Em manobras	97.393	98.388	995	—	26.360	27.930	1.570	—	35.350	36.291	941	—
	Totais	745.762	693.398	21.714	74.078	182.120	168.322	1.570	15.368	270.350	267.391	4.995	7.954
Total das diferenças em 1942		A menos:		52.364		A menos:		13.798		A menos:		2.959	
Fevereiro	De passageiros	342.250	180.309	—	161.941	113.013	61.631	—	51.382	157.179	93.177	—	64.002
	De mercadorias	230.221	261.106	30.885	—	31.764	25.987	—	5.777	54.941	71.056	16.115	—
	Em manobras	81.639	87.712	6.073	—	25.422	25.145	—	277	28.928	33.403	4.475	—
	Totais	654.110	529.127	36.958	161.941	170.199	112.763	—	57.436	241.048	197.636	20.590	64.002
Total das diferenças em 1942		A menos:		124.982		A menos:		57.436		A menos:		43.412	
Março	De passageiros	318.652	139.769	—	178.883	108.303	45.545	—	62.758	152.302	70.489	—	81.813
	De mercadorias	254.722	250.954	—	3.768	32.671	23.758	—	8.913	53.698	83.482	29.784	—
	Em manobras	83.201	78.616	—	4.585	23.653	22.854	—	799	28.483	28.602	119	—
	Totais	656.575	469.339	—	187.236	164.627	92.157	—	72.470	234.483	182.573	29.903	81.813
Total das diferenças em 1942		A menos:		187.236		A menos:		72.470		A menos:		51.910	
Desde Janeiro	De passageiros	1.029.701	614.799	—	414.902	342.845	218.569	—	124.276	462.304	330.543	—	141.761
	De mercadorias	764.513	812.349	47.836	—	98.666	78.744	—	19.923	190.816	228.761	37.945	—
	Em manobras	262.233	264.716	2.483	—	75.435	75.929	494	—	92.761	98.296	5.535	—
	Totais	2.056.447	1.691.864	50.319	414.902	516.946	373.242	494	144.198	745.881	647.600	43.480	141.761
Total das diferenças em 1942		A menos:		364.583		A menos:		143.704		A menos:		98.281	

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Janeiro de 1942

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.774	5.695	1.921	1.937	1.912	1.712
» » 9 » 15...	4.831	4.803	1.887	1.819	1.741	1.550
» » 16 » 22...	4.758	4.713	1.944	1.772	1.643	1.576
» » 23 » 31...	6.176	6.158	2.340	2.138	2.203	2.044
Total	21.539	21.369	8.092	7.666	7.499	6.882
Total do mês anterior	20.342	19.955	7.902	7.880	8.062	6.792
Diferenças	+1.197	+1.414	+ 190	— 214	— 563	+ 90

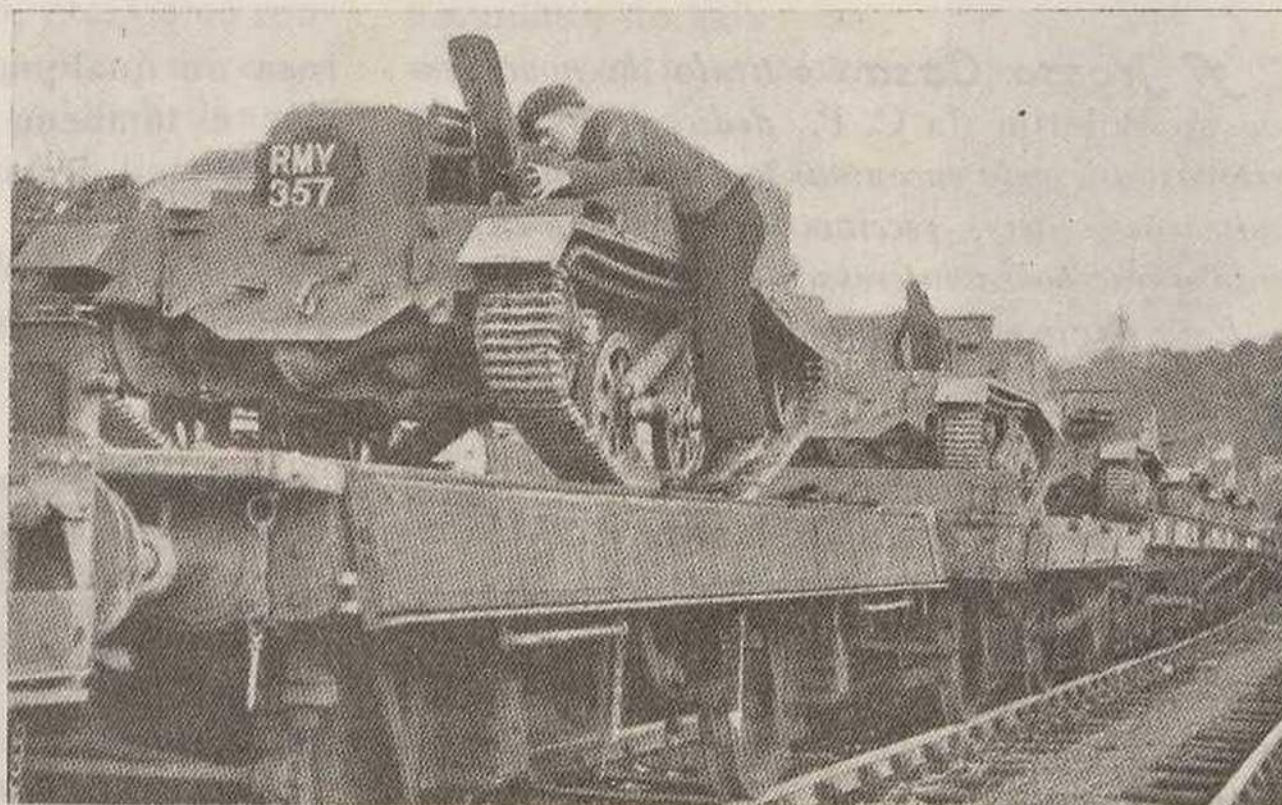
no mês de Fevereiro de 1942

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8	4.191	4.195	1.772	1.746	1.824	1.761
» » 9 » 15	3.849	3.759	1.681	1.641	1.885	1.708
» » 16 » 22	4.052	3.852	1.551	1.576	1.506	1.506
» » 23 » 28	3.813	3.588	1.487	1.331	1.443	1.317
Total	15.905	15.394	6.491	6.294	6.657	6.292
Total do mês anterior	21.539	21.369	8.092	7.666	7.499	6.882
Diferenças	—5.634	—5.975	—1.601	—1.372	— 842	— 590

Factos e Informações

Os caminhos de ferro e a guerra

Os caminhos de ferro têm prestado na actual guerra relevantes serviços que a camionagem jámais poderia desempenhar. Vêja-se, por exemplo, à direita, o transporte de *tanks* em vagões.—Em baixo: Uma carruagem em que a iluminação e o aquecimento são obtidos com petróleo.



Orfanato dos Ferroviários da C. P.

O «Orfanato dos Ferroviários da C. P.» enviou-nos o Relatório e Contas da sua Gerência de 1941.

Esta prestimosa instituição aumentou o efectivo dos seus fundos com a importância de 27.736\$16, sem ter descurado a sua obra de beneficência, da qual destacamos o internato de 21 pupilos, distribuídos pelo Orfanato Escola Santa Isabel, Oficinas de S. José, Casa Pia de Lisboa e Asilo de Santa Clara.

Ateneu Ferroviário

A direita publicamos uma vista do edificio onde se encontra instalada com con-

forto e simplicidade, a nova e acolhedora sede do Ateneu na Travessa do Fala Só, 9, 1.º, inaugurada em 31 de Maio último.

A este simpático organismo ferroviário renovamos os votos de prosperidade.



A nossa casa

A Nossa Casa é o título da nova seção do Boletim da C. P., dedicada às nossas leitoras, que nela encontrarão alguns conselhos, indicações úteis, receitas culinárias, enfim, tudo o que possa interessar ao lar.

Esta página está a cargo da Sr.^a D. Carolina Alves, empregada na Divisão da Via e Obras.

Adorno do lar

Tôdas as boas donas de casa têm a aspiração louvável de tornar o seu lar agradável e atraente. Mas, muitas vezes, a falta de meios é um travão que impede a realização desses desejos.

É possível, contudo, sem gastar muito dinheiro, conseguir tornar a casa um brinquinho.

Em primeiro lugar, deve haver o maior cuidado no asseio e arranjo do lar. Uma casa suja ou desarrumada pode estar recheada de coisas ricas, mas não consegue agradar. Pelo contrário: uma casinha modesta, mas limpa e arranjada, é sempre simpática.

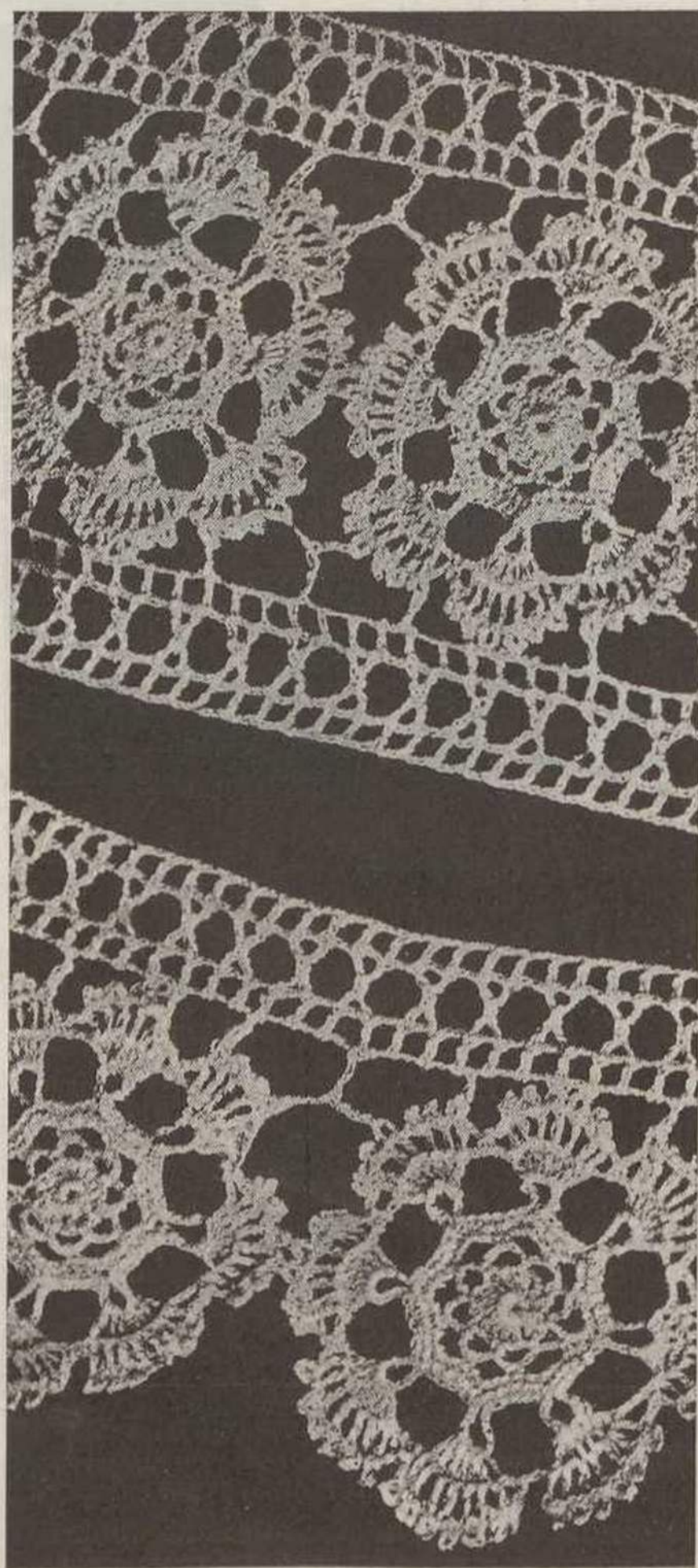
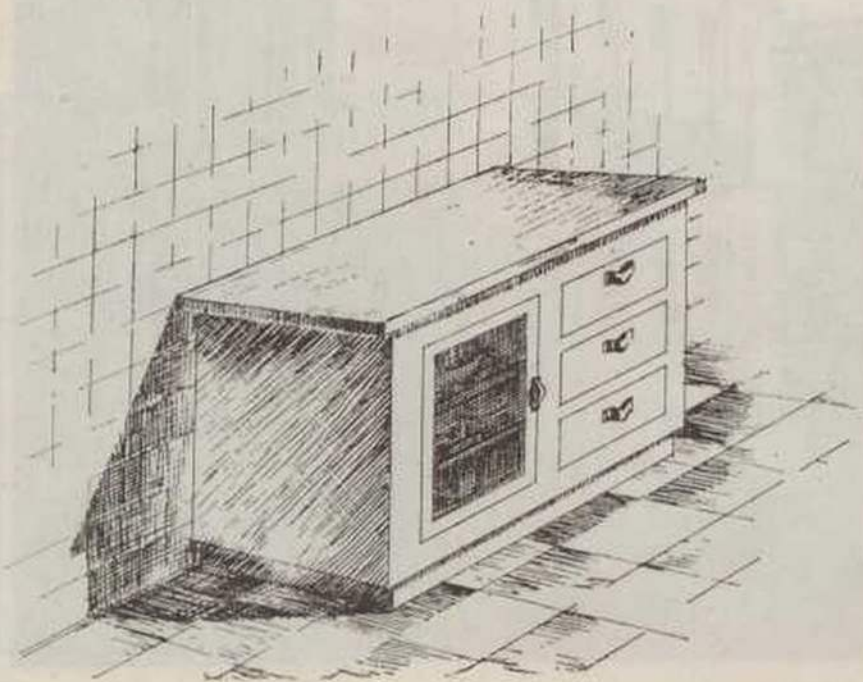
Em quasi tôdas as casas há na cozinha uma vulgar mesa de pinho, com gavetas e um estrado em baixo. É já tão corriqueiro este modelo que começa a enjoar.

Não é muito mais interessante e, sem dúvida, mais útil, a mesa que mostramos — pintada com tinta de esmalte branca, azul,

rosa ou qualquer outra côr? A parte superior é também esmaltada, o que a torna muito fácil de lavar.

Renda moderna

Esta renda lembra, no seu aspecto o género de Irlanda.



Compõe-se de rosetas reunidas na mais graciosa disposição.

Pode ser aplicada como entremeio num jôgo de cama, toalha de chá, etc. Como renda, para panos de mesa (*naperons*) deve ser executada com linha de algodão brilhante.

Também se pode adaptar a golas, punhos e blusas de lã.

Deve, nestes casos, empregar-se lã bastante fina, para se conseguir efeito de leveza e maleabilidade, indispensável nas rendas de lã.

Elegante vestido

A arte de saber vestir é sempre indispensável, motivo por que o *Boletim da C. P.*, em homenagem às suas leitoras, apresentará, de futuro sugestões práticas e, quanto possível, económicas.

O modelo representado nesta gravura, de corte impecável, é confeccionado de sêda preta e transmite à sua possuidora inegável distinção. A saia tem cós largo (*empiècement*) com botões e é ligeiramente franzida do lado direito.



Vestido de praia

Deve haver sempre o cuidado de saber escolher vestidos simples.

Não se deve confundir o «à-vontade» com o desleixo, ou com originalidades de mau gosto.

Devem usar-se vestidos frescos, de cores vivas e alegres, de tecidos não transparentes, que sejam laváveis.

O branco tem a primazia.

Este vestido à marinheiro, de linho branco guarnecido a azul-marinho, é muito prático e sobretudo próprio para esta época.

A saia tem o pano da frente franzido numa larga tira, ou cós, com passadeiras do mesmo tecido que prendem o cinto. Bolsos triangulares, metidos nas costuras do pano da frente.

.....
umedecido. As nódoas, limpas por este processo, não deixam vestígios.

Para tirar nódoas de gordura em tecidos de sêda, serve a benzina. Embebe-se, também, um bocado de algodão hidrófilo em benzina e esfrega-se a nódoa. Esta maneira aplica-se igualmente em sêda de cores mas é preciso ter muito cuidado para que não fiquem círculos.

Para limpar móveis envernizados

Mistura-se, em partes iguais, azeite, vinagre e terebintina.

Passam-se os móveis com um trapo macio, molhado nesta mistura, deixa-se secar e lustra-se, em seguida.



Quere saber?

Para tirar nódoas de vinho e de gordura

Para as nódoas de vinho em tecidos de lã clara, toma-se um bocado de algodão hidrófilo, embebe-se em álcool a 90°, ou em aguardente de vinho muito forte e, com este algodão assim bem molhado, ensopa-se bem a nódoa, renovando esta operação duas ou três vezes, de cinco em cinco minutos. Depois, esfrega-se ligeiramente com algodão

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Pedro Lopes Júnior
Chefe de Secção (Serviço do Movimento)
Nomeado Aspirante
em 24 de Julho de 1902



António Alves da Conceição
Conductor Principal
Nomeado Carregador
em 27 de Julho de 1902



Agostinho Ramos Fernando Vidal
Contra-Mestre de 1.^a classe
Admitido como Ajudante de montador
em 7 de Agosto de 1902



José Luís
Chefe do Distrito 92
Admitido como Assentador
em 26 de Julho de 1902



Joaquim Cachorreiro
Chefe de lanço de 2.^a classe da 9.^a Secção
Admitido como Assentador
em 31 de Julho de 1902



Emília da Purificação
Guarda de P. N. do distrito 1/5.^o
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Julho de 1902

Actos dignos de louvor

Quando, no dia 18 de Maio último, Mário Mendes Guerreiro, Limpador de carruagens na Revisão do Minho e Douro, procedia, no Pôsto de Campanhã, à limpeza interior de uma carruagem, que havia chegado pela M 417, encontrou debaixo dum banco uma carteira de cabedal, que continha, além duma factura, a importância de 100\$00.

Do achado fez entrega imediata ao encarregado

do Pôsto que, por sua vez, o entregou ao Chefe da estação.

Pelo Empregado de 3.^a classe, Amadeu Augusto Soares, foi encontrada no dia 27 de Maio passado, junto da porta principal da estação de Santa Apolónia, uma nota de 20\$00, que entregou ao Chefe da sua Repartição.

Se bem que estes agentes tivessem apenas cumprido o seu dever, o *Boletim da C. P.* regista gostosamente os actos de honradez que os nobilitam.

Exames

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Praticantes aprovados para Aspirantes

Aprovados : Jacinto Simões, José Barreira, Manuel Fontes Coelho, José Marques da Clara, Vítor Valente, João Cordeiro Júnior, José de Lemos Araújo, Manuel Joaquim Pereira Júnior, Raúl Mandslay Costa, Cipriano Antunes Micael, José Ferreira Neto, Joaquim Pedrosa Carvalheiro, Manuel Marques Serra, Edmundo Diniz Ribeiro, Augusto Pimenta, Jacinto Nunes Abreu, Manuel Ambrósio, Apolinário Sebastião, Florival Lenine Gonçalves Correia, Avelino Lopes Letras, José Luís Simões, João Simões, Josué de Matos Ferreira, Manuel Farinha, Manuel Antunes da Fonseca, José Teixeira Lobo, João Martins Neves, Alberto Marques Pinto, Aníbal Veríssimo Nunes, Manuel da Luz, Leandro da Cruz, Manuel Alves, Valentim Gonçalves de Carvalho, António Francisco Andriano Júnior, José Coelho Campino, Luís Baptista Gonçalves, Diamantino da Silva Ferreira e Luís da Costa Parente.

Aspirantes para Factores de 3.^a classe

Distinto : Manuel Fernandes.

Aprovados : Joaquim Ramos Alves, José António Raposeira, Hermínio dos Santos, José Figueiredo Gomes da Silva, Alvarim Francisco da Silva Correia, Álvaro José de Almeida, António Narciso, Arnaldo Waldemar da Silva, José Maria das Dôres Simões, Agostinho Martins Gaspar, António Maria Cardoso Miranda, Domingos Martinho Pereira Pires, António da Silva Beja, Fernando Esteves Moreira, Luís Lourenço, Felismino Álvaro de Oliveira, Joaquim Amaro Pinheiro, António Duarte Santos, Atil Serras, Bernardino Manuel de Oliveira, Vitorino António Januário, Manuel Martins, António Ferreira Neto, Américo Vieira Jorge, José da Cunha, Avelino Leite de Oliveira, António de Matos Machado Júnior, Francisco da Luz Maia, José Francisco César, Joaquim dos Santos Cardoso, Júlio Fernandes de Araújo, Luís da Silva, Ricardo de Sousa Pencarinha, Nuno Rodrigues Esteves, José Baptista, Jaime Fernandes Carreira, Joaquim António Cândido, Saul das Neves de Oliveira Paquim, Joaquim Alberto Abrantes Benido, Álvaro Pacheco da Cunha, José Ramos Monteiro, Liocínio Soares, Abílio de Matos Heitor, José Neves Varanda, Carlos de Magalhães Branco, Vergílio Valente, António Rodrigues Loureiro, José Mendes Louro, José Capão Farinha, Hilário Baptista Marrucho, Luís da Silva Rodrigues Fernandes, Álvaro Ribeiro Cardoso, José Pinto, Albertino Rodrigues da Fonseca, João Nunes Júnior, José Francisco Rama, Carlos Trindade

de Assunção, José Mendonça dos Santos, Amândio Pereira de Matos, José das Neves, Manuel de Jesus Matias, António Maria Valente, Custódio Lopes, António Alves Loureiro, Manuel Martins de Oliveira e Silva, Manuel da Cruz Antunes Pôrto, Libânio Ferreira, Arnaldo dos Santos Calheiros, Renato Brás da Cunha, João Martins Ribeiro, Joaquim Pires Cipriano, Augusto Cordeiro Valente, Raúl Comprido Eusébio, João Loio, Joaquim Rodrigues, José Marques Esparteiro, João Augusto Alves, Carlos Alberto da Silva Vergamota, Belarmino António da Luz, Manuel Maria Ferreira Calixto, Cândido dos Reis Lima Pereira Pinto, Luís Marques dos Santos, Manuel Francisco Marques, João Pinto de Lemos e Armando Gueifão Belo.

Factores de 3.^a para de 2.^a classe

Distintos : João da Fonseca e Fernando Pereira Garcia.

Aprovados : Joaquim Laranjeiro Valente, António Francisco Guerreiro, António Duarte Barradinhas, António da Fonseca e Silva, Manuel da Silva, Hermínio Vidal Teixeira, José Simões de Carvalho, José de Oliveira Pinto, Carlos Gomes Valério, António Amaral, António Alves do Rio, João Soares Rasteiro, António Domingos Ferreira Peres, José Adolfo Bexiga Marques, Joaquim Pragana, Armando Dias dos Santos, Leonídio Ferreira Proença, José Joaquim de Oliveira Tavares, José Maria Ferreira, Joaquim Fernandes dos Santos, António Maria Gomes da Costa, Aires da Silva Branco, Octávio Faustino Gomes, José de Almeida Valente, José de Assunção Meira, Manuel Vicente Menino Glórias, Manuel Marques, Manuel de Oliveira, Jacinto Emílio Castelar Saens de Menezes Cardoso, Aníbal Dias França, José Sérvulo Lopes, Armindo Rodrigues Samouco, Alexandre Marques Barosa, Joaquim Manuel Fé, Joaquim Alexandre Marques de Carvalho, Sebastião Baptista Ferreira Vêrga, Cipriano Louro, Armando Domingues, Teodósio Marques Carrilho e Santos Caetano da Silva.

Nomeações

Em Maio

MATERIAL E TRACÇÃO

Limpadores : José Joaquim Refôrço, Manuel Duarte e Joaquim Mendes.

Promoções

VIA E OBRAS

Chefe de Brigada da Inspeção de Telecomunicações e Sinalização : Francisco Mira Barreiros.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Escriturário de 3.^a classe: o Factor de 3.^a classe, António Jacinto Marques Moreno.

Praticante de escriturário: o Aspirante, Jorge Godinho Mendes.

Transferências

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Mário dos Santos Rodrigues Martins, Empregado de 3.^a classe: transferido da Gerência de Viveres.

Reformas

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Abel Machado Moreira, Guarda, de Valado.

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Antero Augusto da Silva, Chefe de 2.^a classe, de Amadora.

António Soares, Fiel de estação, de Régua.

António Ferreira Mendes, Guarda de Alfândega.

José Martins, Carregador, de Lisboa-P.

José de Sousa Valério, Carregador, de Faro.

Joaquim da Costa Mendonça, Carregador, de Lisboa-Jardim.

Joaquim Antunes Miranda, Servente, de Alfarelos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Amadeu Dias Pinto, Maquinista, de 3.^a classe.

VIA E OBRAS

José Bica, Chefe de lanço da 16.^a Secção, Faro.

Domingos Barreto, Sub-chefe do distrito 139, Canha.

António Mendes, Assentador do distrito 117, Barca de Amieira.

Agostinho Francisco Espadinha, Assentador no Depósito de Materiais, Entroncamento.

Falecimentos

Em Maio

EXPLORAÇÃO

† *António Duarte*, Guarda-freio de 2.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 6 de Dezembro de 1916, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Abril de 1919 e promovido a Guarda-freio de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *Francisco Gomes*, Agulheiro de 3.^a classe, de Ramalhal.

Nomeado Carregador em 26 de Maio de 1905, foi promovido a Agulheiro em 1 de Janeiro de 1920.

† *João António Fernandes*, Carregador, de Lisboa-Jardim.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francelino Domingues*, Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Campanhã.

Admitido em 23 de Agosto de 1930 como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Março de 1931 e promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1 de Julho de 1938.



† António Duarte
Guarda-freio de 2.^a classe



† Francelino Domingues
Fogueiro de 1.^a classe



† Francisco Gomes
Agulheiro de 3.^a classe



† João António Fernandes
Carregador

6 — *Sulcar* os mares foi a tentação *inestimável* dos nossos maiores, que deu ao mundo novos mundos — 2.

O pêso dos vagões

(Problema)

7 — *Lavrar* uma sentença condenatória da beleza *peregrina* é detestar a obra prima da Natureza — 2.

8 — *Arrotear* a terra se está dura, é um *excelente* trabalho para a cultura — 2.

9 — É um *pecado* molestar alguém sem razão — 2.

10 — O «homem» agradável torna a mulher *gentil* — 2.

11 — Se és *robusto* tens obrigação de defender a Pátria — 2.

12 — O condutor Elias era tido pelos colegas como um portento em contas.

Uma vez, porém, chefiava o combóio n.º 2003, e, à chegada a Alfarelos, o capataz Beltrão pergunta-lhe quantas toneladas podia tomar o combóio.

— 27, respondeu prontamente o condutor Elias.

— Então, toma o *O* e o *L* que estão ali, e sai com menos 3; porque se tomasse o *J* e o *O* iria com 4 a mais e, se em vez do *O* fôsse o *L* iria com 7.

E o condutor Elias, algo interessado por tais cálculos, ficou-se a pensar no caso, e como não achasse depressa a solução, inquiriu do capataz: — Mas, afinal, ó Beltrão, quanto pesa cada vagão?

— Ponha em prática a sua matemática, Sr. Elias, e mãos à obra, porque eu vou já tratar da manobra — rematou o capataz... e foi-se.

O Elias soube depois. Nós também esperamos sabê-lo por intermédio dos solucionistas do *Boletim*.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Julho de 1942

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. ^a kg.	3\$00	Cebolas kg.	variável	Presunto kg.	19\$00
» » » 2. ^a »	2\$80	Chouriço de carne »	19\$00	Petróleo—Em Lisboa.... lit.	2\$20
» » B. »	2\$70	Farinha de trigo »	2\$30	» —Rest. Armazens »	2\$20
Açúcar de 1. ^a »	4\$50	Farinheiras »	13\$80	Queijo do Alentejo kg.	20\$00
» » 2. ^a »	4\$35	Feijão branco lit.	2\$65	Sabão amêndoa »	1\$30
» pilé »	4\$65	» frade..lit. 1\$65 2\$00 e	2\$10	» offenbach..... »	2\$80
Azeite extra lit.	7\$40	» manteiga lit.	2\$65	Sal »	\$50
» fino »	7\$00	» avinhado »	2\$65	Sêmea »	\$90
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	2\$65	Toucinho..... »	variável
» Nacional..... »	»	Lenha kg.	\$25	Vinagre..... lit.	2\$30
» Islândia »	»	Manteiga »	21\$50	Vinho branco {Campanhã »	2\$50
Batata »	»	Massas..... »	4\$30	» {Rest. Armaz. »	2\$30
Carvão sôbro—Em Lisboa »	\$65	Milho lit.	1\$30	Vinho {Gaia e Campanhã. »	2\$50
» » —Rest. Armazens »	\$60	Ovos dúz.	variável	tinto {Rest. Armazens... »	2\$30

Os preços dos géneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto

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

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

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

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

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

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