

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Resultados do ano de 1944

Produções publicadas ...	Charadísticas	53
	Diversas	97

Classificaram-se, portanto, campeões ex-aequo : — *Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles e Sécora*.

* * *

Solucionistas das produções charadísticas :

Com 53 decif. : — *Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles e Sécora* ;

- » 47 » — *Cagliostro* ;
- » 44 » — *Martins, Novata, Otrebla, P. Rêgo, Preste João, Roldão e Veste-se* ;
- » 39 » — *Gavião, Pacato e Profeta* ;
- » 35 » — *Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Radamés, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière* ;
- » 32 » — *José Gonçalves* ;
- » 19 » — *Brielga e Jotarva* ;
- » 9 » — *5101-V*.
- » 1 » — *Tremés*.

Solucionistas dos problemas matemáticos e outros :

Com 94 soluções : — *Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles e Sécora* ;

- » 90 » — *José Gonçalves* ;
- » 58 » — *Cagliostro* ;
- » 49 » — *Gavião, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Roldão e Veste-se* ;
- » 44 » — *Anibal Pereira Fernandes, Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Radamés, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière* ;
- » 40 » — *António Luis Gonçalves Fernandes* ;
- » 32 » — *Brielga* ;
- » 21 » — *Jotarva* ;
- » 12 » — *Tremés e 5101-V* ;
- » 10 » — *A. M. S.* ;
- » 5 » — *Lorido Lopes e 5989-V* ;
- » 4 » — *José Francisco Moquenco* ;
- » 2 » — *Fernando Gonçalves e Joaquim de Carvalho* ;
- » 1 » — *João Luis Capitão*.

António L. G. Fernandes.

A. M. S. (d).

A. P. Fernandes

Barrabás.

Brielga (cd).

Britabrantés (e).

Cagliostro.

Dalotos (e).

Diabo Vermelho.

Gavião.

J. Carvalho (bcd).

José F. Moquenco (abc).

José Gonçalves.

Jotarva (a).

L. Lopes (ed).

Manelik.

Martins.

Mefistófeles (e).

M. D. Mestre (bcd).

Novata.

Otrebla.

Pacato.

P. Rêgo.

Preste João.

Profeta.

Radamés.

Roldão.

Sécora (e).

Tremés (ad).

Veste-se.

Visconde de Cambolh.

Visconde de la Morlière.

5101-V (a).

5989-V (abc).

(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: Os vagões frigoríficos da Companhia. — A Terra Portuguesa. — Consultas e Documentos. — A Insua de Caminha. — O expresso «Ouro do Reno». — A nossa casa. — Pessoal.

Os Vagões frigoríficos da Companhia

Pelo Sr. Eng.º Sebastião Horta e Costa, Chefe dos Serviços Técnicos e Oficinas da Divisão do Material e Traction

FÊZ no passado mês de Julho um ano que foram entregues ao serviço os dez vagões frigoríficos construídos nas Oficinas do Barreiro, por transformação de outros tantos vagões do tipo J^{iv}, adquiridos na Alemanha em 1943.

Como os novos vagões frigoríficos se têm comportado excelentemente em serviço, foi há pouco superiormente resolvido fazer-se a construção de mais algumas unidades, pelo que está actualmente em curso nas Oficinas do Barreiro uma requisição de mais 15 destes vagões, que ainda deverão ficar concluídos dentro do ano corrente.

Por se tratar de um trabalho de natureza especial, novo nas nossas Oficinas, e que, devido à urgência requerida, foi levado a efeito num tempo muito reduzido, e através das dificuldades de aquisição de materiais que são do domínio público, parece-nos interessante dar a conhecer aos leitores do

Boletim, embora de forma resumida, a maneira como foi organizado e como decorreu o referido trabalho.

* * *

A construção dos 10 vagões frigoríficos nas Oficinas da Companhia foi resolvida pela Companhia, em 4 de Abril de 1944, depois de se ter desistido, por vários motivos (entre os quais o elevado preço e o largo prazo de entrega) da projectada encomenda de 20 destas unidades a uma firma estrangeira.

A ordem para a execução do trabalho foi recebida no Serviço de Oficinas, com a recomendação de máxima urgência, no dia imediato, ou seja, em 5 de Abril.

Normalmente, para se levar a cabo um trabalho especial de certo vulto, como este, haveria que consultar literatura técnica acerca do assunto, colher elementos neces-

sários em unidades já existentes, fazer o estudo da adaptação ao material de que dispúnhamos, executar os desenhos de conjunto e os de pormenor, e só depois do projecto concluído, o que levaria alguns meses, é que deveria dar entrada nas Oficinas a ordem para a execução do trabalho, já completamente definido e pormenorizado. Devido à urgência pedida, porém, não pôde ser seguida a marcha normal, pelo que tivemos de fazer seguir imediatamente para as Oficinas do Barreiro (onde foi assente que o trabalho seria executado) o primeiro dos vagões a transformar, a fim de ser desmontado. Resolveu-se que a transformação seria primeiramente levada a efeito, apenas, neste vagão, como «prototipo», e, ao mesmo tempo que fôsse avançando, ir-se-ia organizando, em conformidade com os ensinamentos colhidos, a transformação dos nove restantes vagões no sistema de cadeia.

O vagão escolhido para «prototipo» chegou em 10 de Abril ao Barreiro, e em 12 já se encontrava desmontado, ao mesmo tempo que era entregue no Serviço de Abastecimentos a lista total dos materiais a adquirir e da madeira a fornecer pela Serração de Entroncamento. De 20 a 30 de Abril foram recebidos quasi todos os materiais requisitados, e em 1 de Maio iniciou-se o trabalho no vagão «prototipo», ao mesmo tempo que se iam fazendo os esboços para a futura execução dos desenhos. Em 3 de Junho ficou organizada a «cadeia» de transformação dos nove vagões restantes, em 8 fases de 3 dias úteis por fase (1).

(1) Aos leitores do *Boletim* que não saibam em que consiste o trabalho em «cadeia», diremos que este sistema é utilizado com grandes vantagens de preço e de tempo sempre que há um número importante de trabalhos iguais a executar. Para organizar a «cadeia» começa-se por estudar a divisão do trabalho total, a efectuar numa unidade, nos seus múltiplos trabalhos elementares. Estuda-se depois a reunião dos vários trabalhos elementares num certo número de grupos de igual duração, denominados «fases», de forma tal que os trabalhos elementares que constituem cada fase possam ser executados simultânea ou sucessivamente pelos operários que nêles tenham que intervir. As várias fases vão-se seguindo assim,

Esta «cadeia» iniciou o seu funcionamento no dia 6 de Junho, com a entrada do 2.º vagão. Em 24 de Junho ficou concluído o vagão «prototipo», e logo em 4 de julho o 2.º vagão, ou seja o primeiro da «cadeia». De 3 em 3 dias úteis foi depois sempre saindo um vagão, de forma que em 31 de Julho se concluiu o 10.º e último vagão frigorífico. Quere dizer: entre a ordem de execução do trabalho e a conclusão dos 10 vagões mediarão menos de 4 meses, ou mais precisamente (atendendo aos domingos e feriados) apenas 94 dias úteis. Excluindo o tempo gasto nos estudos, na procura e aquisição dos materiais necessários, e na construção do «prototipo», levada a efeito, como dissemos, fora da «cadeia», verifica-se que a transformação dos nove vagões ocupou o limitado período de 47 dias úteis, ou seja exactamente metade do tempo total atrás indicado.

Cada um dos vagões transformados em «cadeia» teve nas oficinas apenas uma imobilização de 24 dias úteis (3 dias úteis em cada uma das 8 fases da «cadeia»).

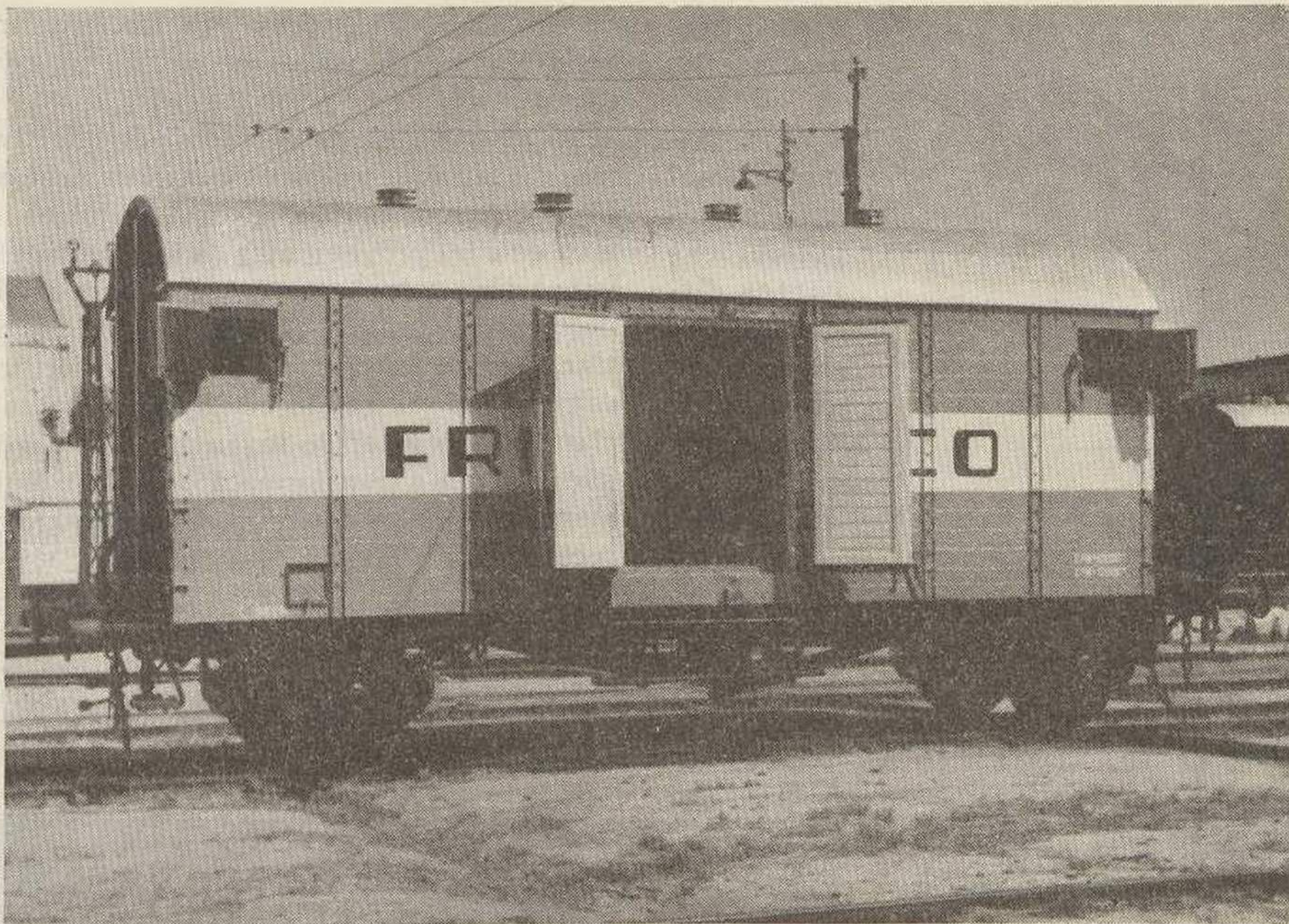
Para se fazer uma idéia da sequência do trabalho, a seguir discriminamos as principais operações executadas em cada fase da «cadeia»:

1.ª Fase:—Desmontagem.

2.ª Fase:—Montagem dos reforços dos prumos das portas, das cambotas mixtas (de ferro e madeira) do teto interior, e dos aros dos postigos laterais de carregamento do gelo.

3.ª Fase:—Montagem dos painéis late-

umas às outras, a intervalos iguais; os operários não terão que se deslocar dos seus lugares, pois os mesmos operários executam sempre os mesmos trabalhos (e só êsses) nas várias unidades, e cada unidade vai-se colocando, a intervalos iguais, na sua frente. Assim, no caso presente dos vagões frigoríficos, quando o primeiro vagão da «cadeia» passou para a quarta fase, por exemplo, o segundo vagão passou para a 3.ª, o terceiro para a 2.ª e o quarto entrou na «cadeia», para a 1.ª fase. Passados 3 dias úteis, o primeiro vagão muda para a 5.ª fase, o segundo para a 4.ª, etc., entrando na «cadeia», para a primeira fase, o quinto vagão, e assim sucessivamente, até que o último vagão saia, concluído, da 8.ª e última fase.



Um dos novos vagões frigoríficos da Companhia

rais do revestimento exterior; pintura interior de todo o revestimento exterior com tinta betuminosa impermeável «Imepa»; colocação de linhagem impregnada na mesma tinta; montagem dos aros das portas, de frechais e prumos para assentamento do revestimento interior; fixação das cantoneiras de apoio das vigas transversais de suspensão dos ganchos; montagem de esquadros de contraventamento.

4.^a Fase:—Montagem do pavimento, paredes e teto interiores; colocação de papel isolador na face exterior do revestimento interior; enchimento do intervalo entre os revestimentos interiores e exteriores com cortiça granulada «coarse».

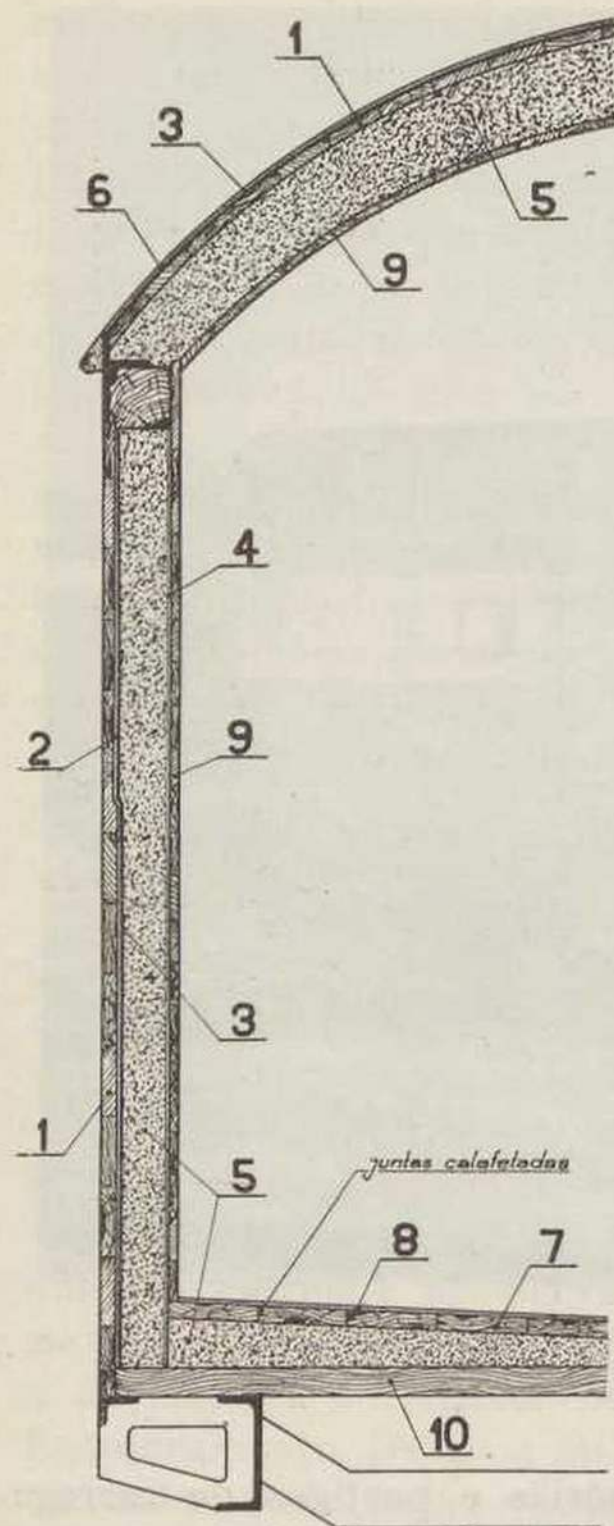
5.^a Fase:—Montagem e afinação das portas e dos postigos, assim como dos respectivos fechos, volantes de manobra e cordão de borracha de vedação.

6.^a Fase:—Montagem das geleiras, res-

pectivas divisórias e postigos de carregamento interior, rédes de arame zincado, barras de protecção, etc.; montagem e afinação dos ventiladores (um direito e um esquerdo para cada geleira) e respectivas condutas de circulação de ar; colocação dos sifões para escoamento das águas do desgelo e das lavagens; calafetagem do pavimento interior.

7.^a Fase:—Montagem da armação de ferro para colocação dos ganchos de suspensão da carne, e das caixas para arrumação dos ganchos quando fora de serviço; colocação da restante ferragem (corrimãos, fechos dos postigos interiores, etc.), e de asfalto no pavimento para sua completa impermeabilização (em substituição da chapa de zinco, primitivamente prevista, e que não foi possível conseguir); colocação de estrados de madeira sobre o asfalto do pavimento para sua protecção e resguardo.

8.^a Fase:—Pintura geral, interior e exte-



Meio corte transversal da caixa dos novos vagões frigoríficos mostrando a solução adoptada para o seu isolamento térmico.

1 — Fôrro exterior de madeira; 2 — Revestimento de linhagem; 3 — Camada de tinta «Imepa» (produto betuminoso impermeável e isolador); 4 — Revestimento de papel isolador; 5 — Cortiça granulada «Coarse»; 6 — Lona do tecto; 7 — Pavimento interior de madeira; 8 — Revestimento de zinco do pavimento interior; 9 — Fôrro interior de madeira; 10 — Pavimento exterior de madeira.

Observações: As portas e postigos são construídos em dupla parede, tal como a caixa do vagão, e a sua vedação é assegurada por aros em tubo de borracha.

O tecto é pintado com «Imepa» antes de colocada a lona.

A descarga das águas para o exterior é feita por meio de 3 sifões, montados no pavimento, que impedem o contacto com o exterior.

Desenhos do Material e Tracção, em Santa Apolónia.

O número total de desenhos definitivos

rior, a tintas de esmalte.

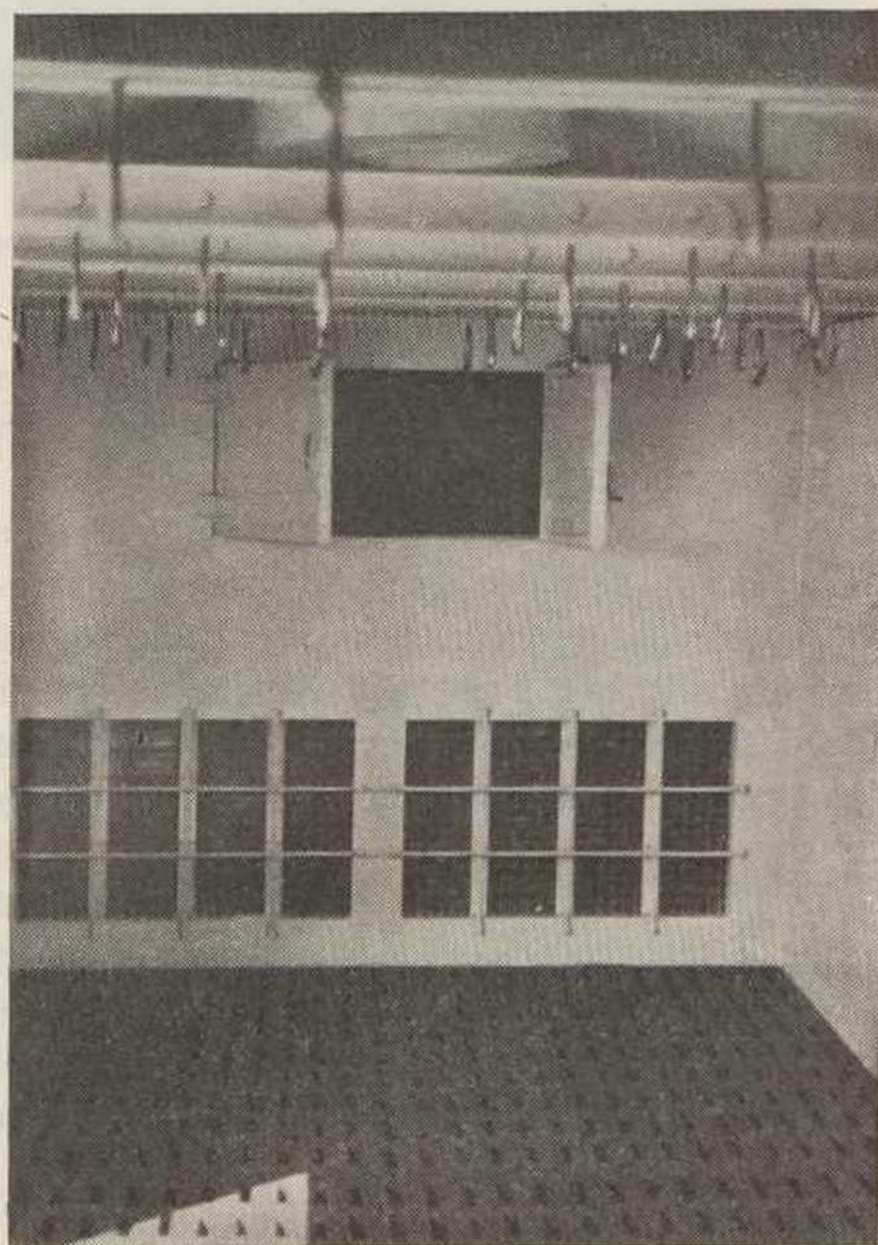
O trabalho de desenho comportou duas partes distintas: a primeira, no decorrer da construção, em que foram apenas confeccionados os desenhos provisórios para uso da Oficina, assim como tirados os esbôços e colhidos os elementos necessários para a execução ulterior dos desenhos definitivos; a segunda parte, que só terminou no ano corrente, consistiu na elaboração dos desenhos definitivos, e teve lugar, já depois de concluída a construção, na Sala de

executados foi de 75, com 2345 horas de trabalho (fazer esbôços, desenhar, copiar e verificar).

A-pesar do elevado preço por que tiveram de ser adquiridos os materiais necessários à transformação, e dos prejuízos de mão de obra provenientes da necessidade de improvisar soluções para substituir a falta de certas peças que não foi possível encontrar, o custo unitário dos vagões frigoríficos construídos (entrando em linha de conta, é claro, com o valor de inventário dos vagões que sofreram a transformação) resultou muito menor do que os das propostas estrangeiras recebidas.

* * *

Os novos vagões frigoríficos, que tomaram as letras e números de série F^{fv} 1 a F^{fv} 10, apresentam um esplêndido aspecto,



Aspecto do interior do novo vagão frigorífico. Ao fundo a geladeira com o postigo; na parte superior as vigas com os ganchos para suspensão de carne, vendo-se também um ventilador e na parte inferior o estrado de madeira para resguardo do asfalto do pavimento.

conforme se verifica nas fotografias que ilustram esta notícia, e os ensaios térmicos levados a efeito, com resultados satisfatórios, demonstraram ter sido boa a solução adoptada no seu isolamento e vedação.

O vagão «prototipo» foi examinado pelos técnicos da firma estrangeira que se propu-

nha fazer o fornecimento, os quais não regatearam elogios à sua excelente aparência, esmerado acabamento, e solidez de construção.

No quadro que segue, indicam-se as principais características dos vagões construídos, em comparação com as características correspondentes da proposta estrangeira:

Características	Flv 1 a Flv 10 da C. P.	Proposta estrangeira
Comprimento total (entre tampões)	9,800 m.	9,800 m.
Comprimento do leito	8,515 m.	8,500 m.
Comprimento da caixa	7,500 m.	7,720 m.
Largura da caixa	2,804 m.	2,926 m.
Altura do pavimento acima do carril	1,387 m.	1,342 m.
Distância entre rodados	6,000 m.	6,000 m.
Área do pavimento (incluindo geleiras)	18,50 m ²	19,70 m ²
Comprimento útil do pavimento	7,460 m.	7,420 m.
Largura útil do pavimento.	2,480 m.	2,626 m.
Área útil do pavimento	15,77 m ²	16,40 m ²
Volume total útil (capacidade até meia altura do teto)	44,000 m ³	45,000 m ³
Largura útil das portas	1,310 m.	1,520 m.
Carga normal	10.000 Kg.	10.000 Kg.
Carga máxima	12.000 Kg.	10.500 Kg.
Tara.. .. .	16.350 Kg.	14.300 Kg.

As gotas de água, cada uma por si, é gota, juntas elas são as que enchem os rios, e fazem os mares. Aquela que, pela costura de um dedo mal calafetada, entra no navio, se não torna ao mar pela bomba, bastará, continuada, para o meter a pique. ¿Que coisa menor que a unidade, a qual, por si não é número? E das unidades multiplicadas se fazem os milhares e os milhões. Um homem só, pouco temor póde causar, mas de muitos homens juntos se formam os exércitos formidáveis que fazem tremer os muros, e rendem as cidades. Com enxames de mosquitos e gafanhotos assolou Deus o Egito armado de tôda a sua cavalaria, e maiores danos têm feito no mundo as pragas dêstes bichinhos, por muitos, que as baleias no mar, ou na terra os elefantes, por grandes. Tais são os efeitos dos pecados menores, que, desprezados por leves sem escrúpulo nem temor, se deixam crescer e multiplicar dos que somente os pesam e não contam.

P.ª ANTÓNIO VIEIRA



Lisboa — O castelo de S. Jorge visto do Monte de S. Gens

A TERRA PORTUGUESA

Seis horas de comboio

Pelo Sr. António Montês, Agente Técnico do Serviço de Conservação, da Via e Obras

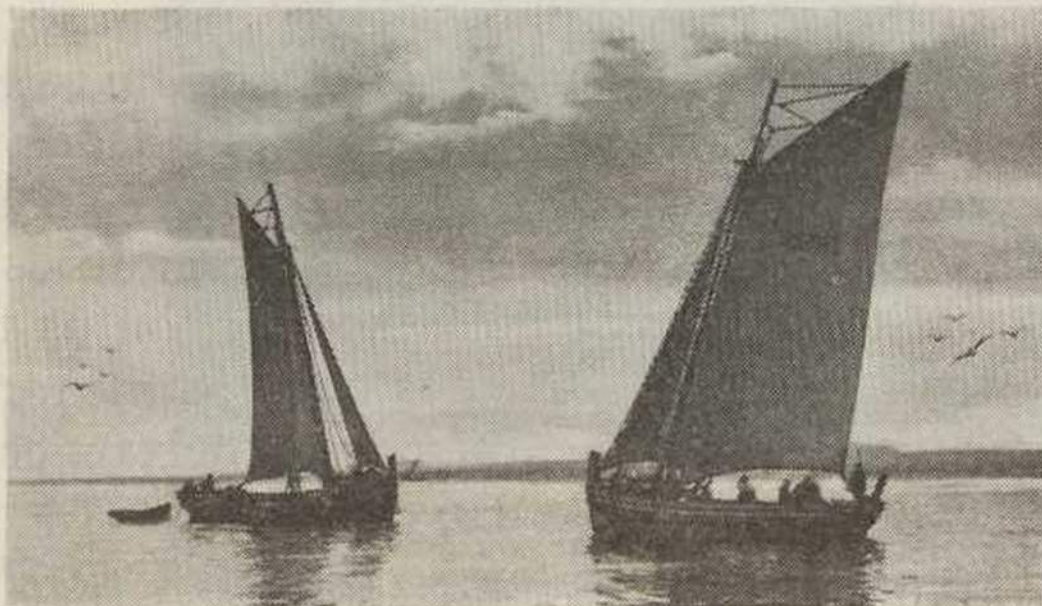
QUFM não tiver tempo para mais e quiser fazer idéia da paisagem da nossa terra, basta meter-se no «rápido» que liga Lisboa ao Pôrto. Pode parecer, à primeira vista, que há exagêro nestas palavras, mas a verdade é que, quem algum dia tiver andado as seis horas de comboio que separam as duas cidades, pode gabar-se de ter atravessado algumas das mais belas regiões de Portugal.

Largue de *Lisboa* numa manhã de verão, numa daquelas manhãs em que o Sol ilumina a casaria pintalgada e doira bizarramente as muralhas evocadoras do castelo de S. Jorge. Leia os jornais até Vila Franca de Xira e, depois, debruçado, à janela da carruagem, siga a tira prateada do Tejo.

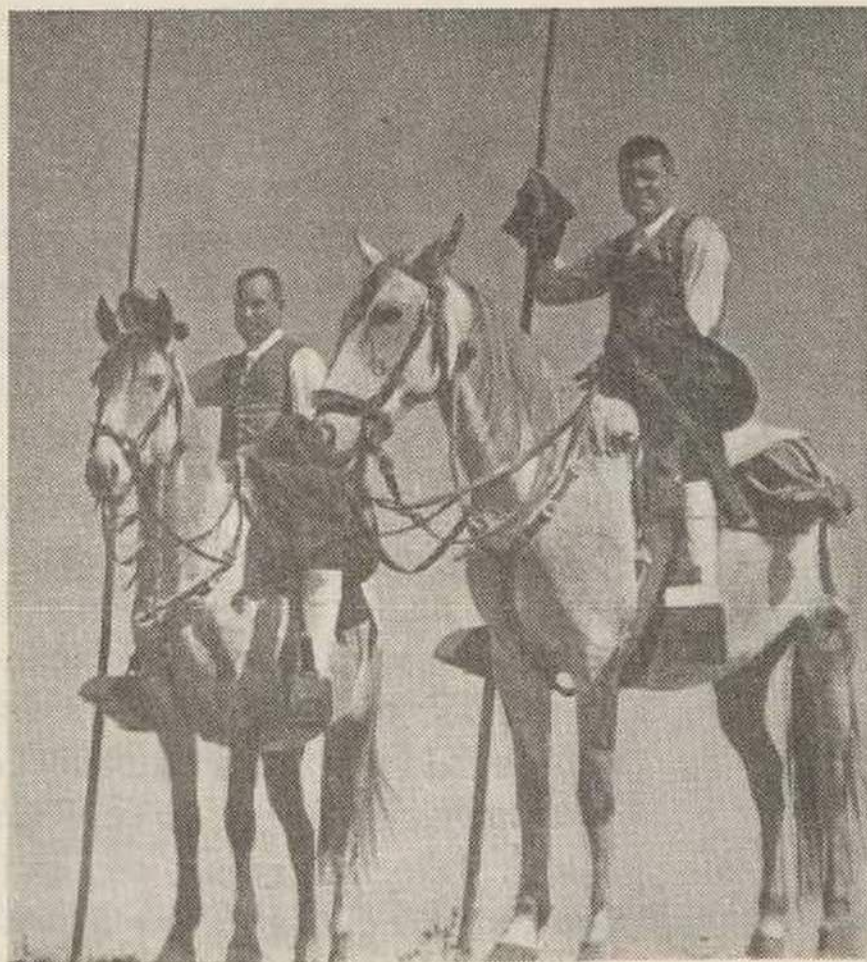
Na lezíria, encharcada de luz, a mancha negra do gado bravo há-de despertar-lhe a atenção; e os campinos, com os seus trajes garridos, falam-lhe da destreza e da valentia da gente da borda-de-água.

O rio, coalhado de fragatas, anima a paisagem ridente, e quando o comboio passar ao Carregado verá a vila de Alenquer a espreitar por entre montes aguçados.

Ao lado da linha não têm conto as povoações laboriosas entregues todo o dia à faina da terra, e quando entrar em *Vale de Santarém*, «pátria de rouxinóis e de madresilvas», há-de recordar os amores de Joanhinha dos



...siga a tira prateada do Tejo.



...os campinos, com os seus trajes garridos, falam-lhe da destreza e da valentia da gente da borda-de-água.

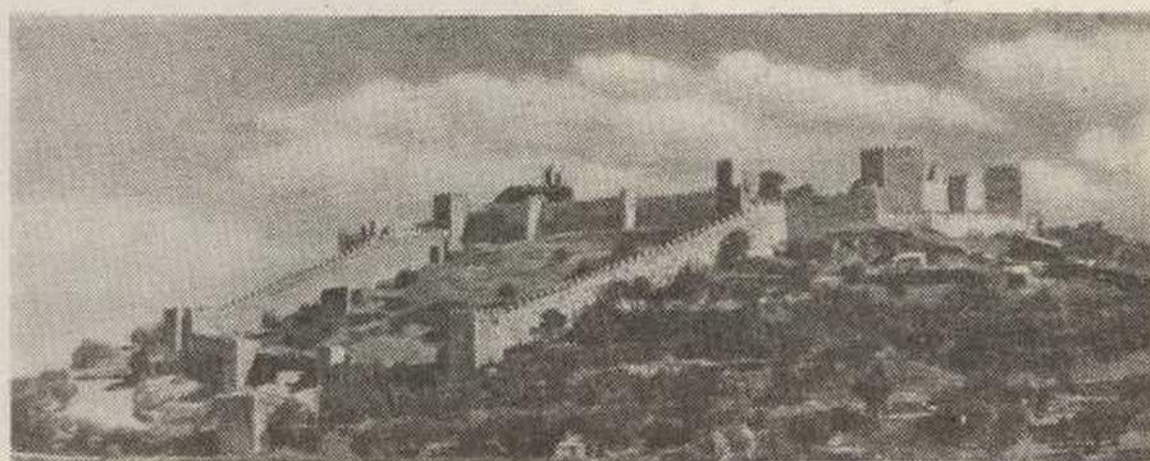
olhos verdes. Como escreveu Garrett, «não há ali nada grandioso nem sublime, mas há uma como simetria de cores, de tons, de disposição em tudo quanto se vê e se sente, que não parece senão que a paz, a saúde, o sossêgo de espírito e o repouso do coração

devem viver ali, reinar ali, um reinado de amor e benevolência».

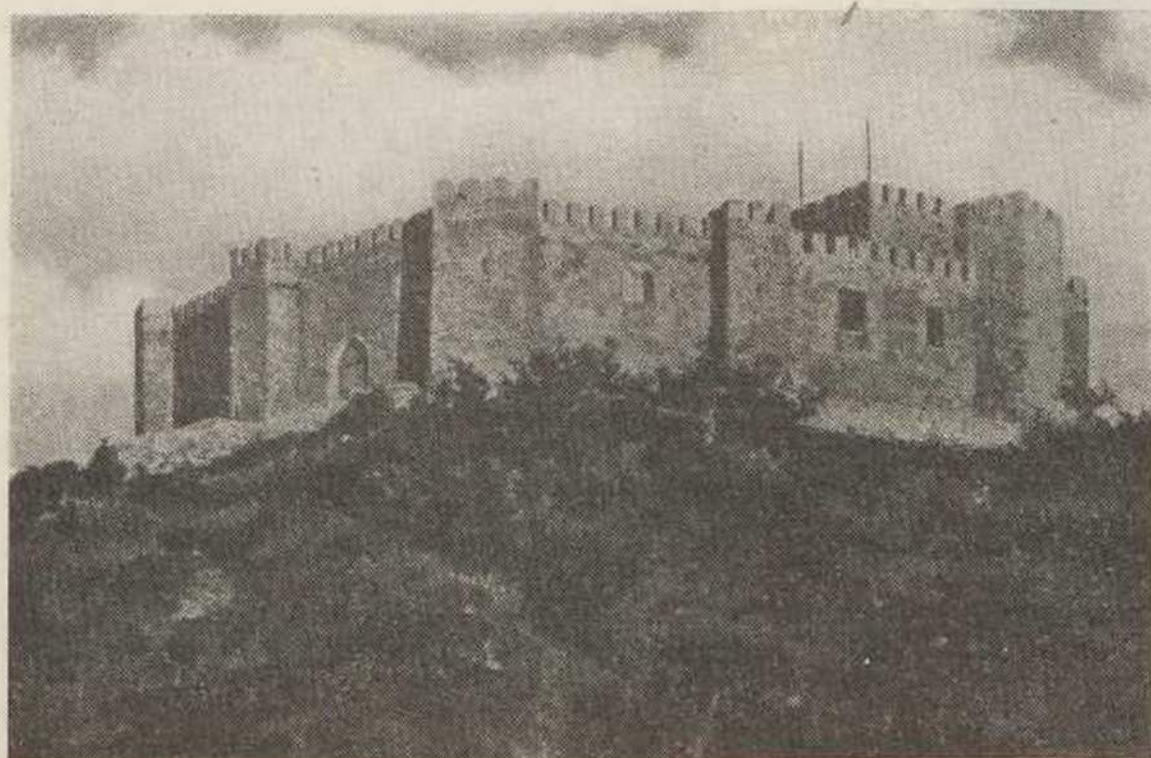


Entroncamento, centro ferroviário importante

Logo adiante aparece-lhe *Santarém* com o miradoiro sugestivo das «Portas do Sol»



...as pedras vetustas de Montemor



As muralhas do castelo de Pombal

empoleirado num alto. De um e do outro lado da linha a povoação de Ribeira com o padirão lendário de Santa Iria a mirar-se nas águas claras do Tejo, e do lado de lá do rio, abraçadas por olivais e vinhedos, as vilas de Almeirim e Alpiarça, com a brancura da «Casa dos Patudos» a apegar um Museu preciosíssimo.

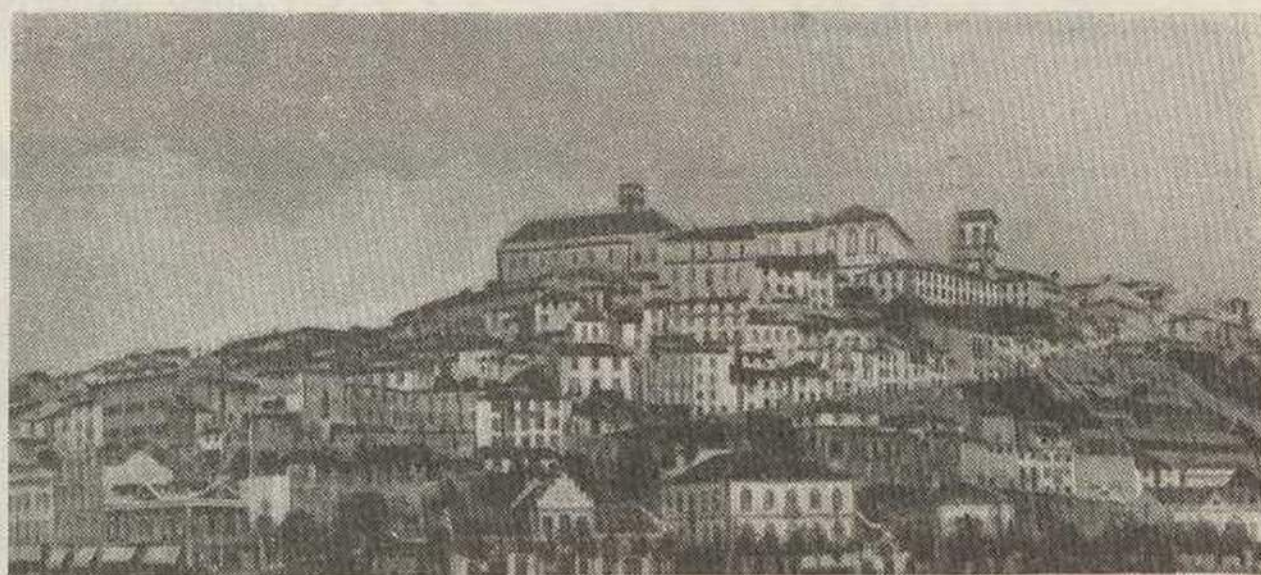
É um pulo ao *Entroncamento*, centro ferroviário importante, onde o comboio deixa os que continuam para o Leste ou vão para a Beira-Baixa.



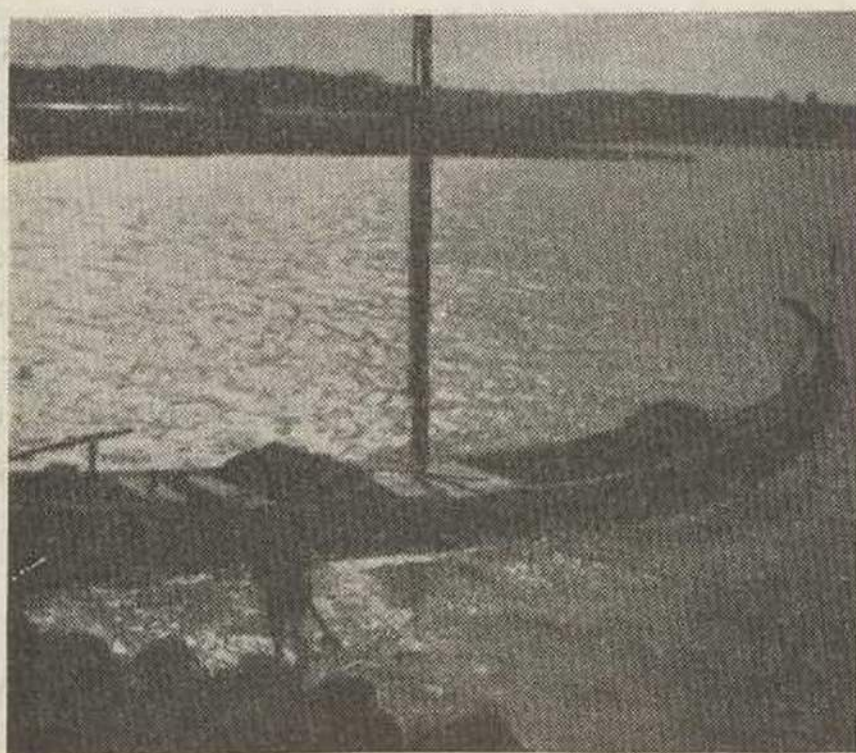
O Mondego, de margens bucólicas

Vêm depois os pinheirais, verdes e perfumados, não tardando a avistarem-se as ruínas do castelo de Ourém.

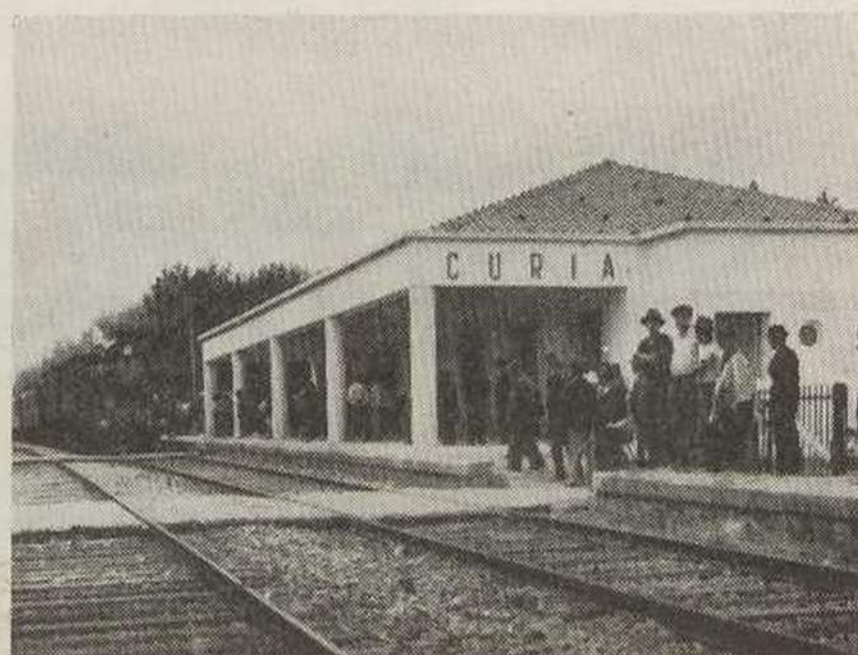
À volta da igrejinha de *Albergaria dos Doze* faz-se o mercado. Dão na vista as camponesas que exibindo chapéu de veludo na cabeça, lenço berrante a cair nas costas,



Coimbra — «menina e moça, rouxinol de Bernardim!»



Ria de Aveiro — Barcos de prôa revirada, deslisam nos fios de prata...



Curia espreita pela folhagem dos plátanos

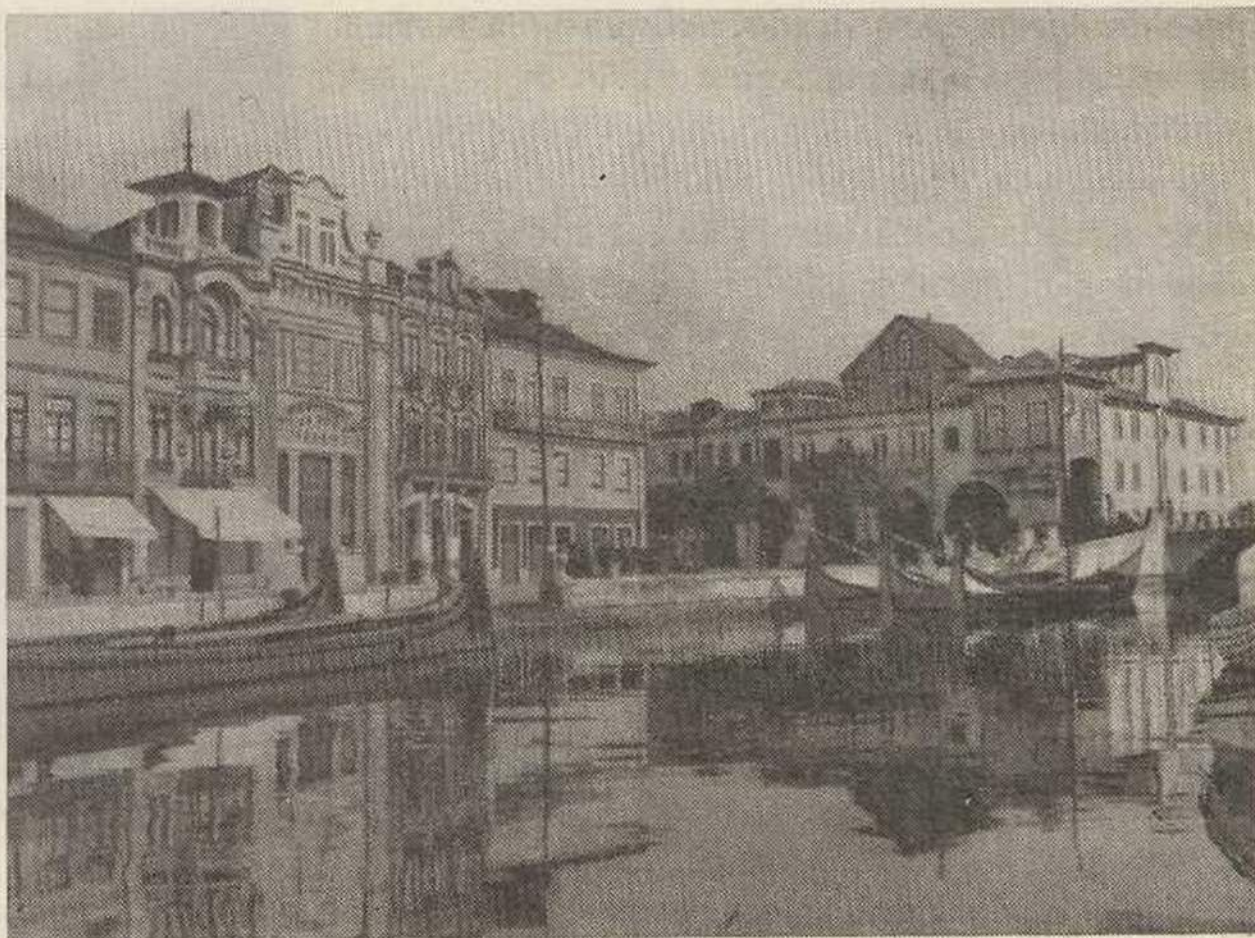
saia de larga roda e o peito alto recamado de oiro, parecem arrancadas ao «Pinhal d'El-Rei».

Num alto, as muralhas do castelo de *Pombal* recordam a vila onde o primeiro ministro de D. José passou os últimos anos duma vida agitada, e dali por diante o comboio corre vertiginoso, só parando em *Alfarelos* para largar os que gostam de praia e se dirigem à Figueira da Foz. Ao longe, destacando-se da colina verde, avistam-se as pedras vetustas de *Montemor*, e quem tiver boa vista pode enxergar os conventos de *Tentúgal*, que à mis-

tura com recordações amorosas, trazem à idéia os saborosíssimos pastéis folhados, que fazem crescer água na boca!...

O Mondego, de margens bucólicas, vai a nosso lado cantando por entre salgueirais, enquanto nos campos chilreiam as aves ao desafio com lindas tricanas.

Um ou outro solar desponta por entre o arvoredo. Espalham-se capelinhas nas encostas e, de repente, surge um espectáculo de rara beleza: com o Choupal em baixo,



Aveiro — Terra linda cortada por canais, cidade romântica e melancólica..



Espinho, terra de pescadores

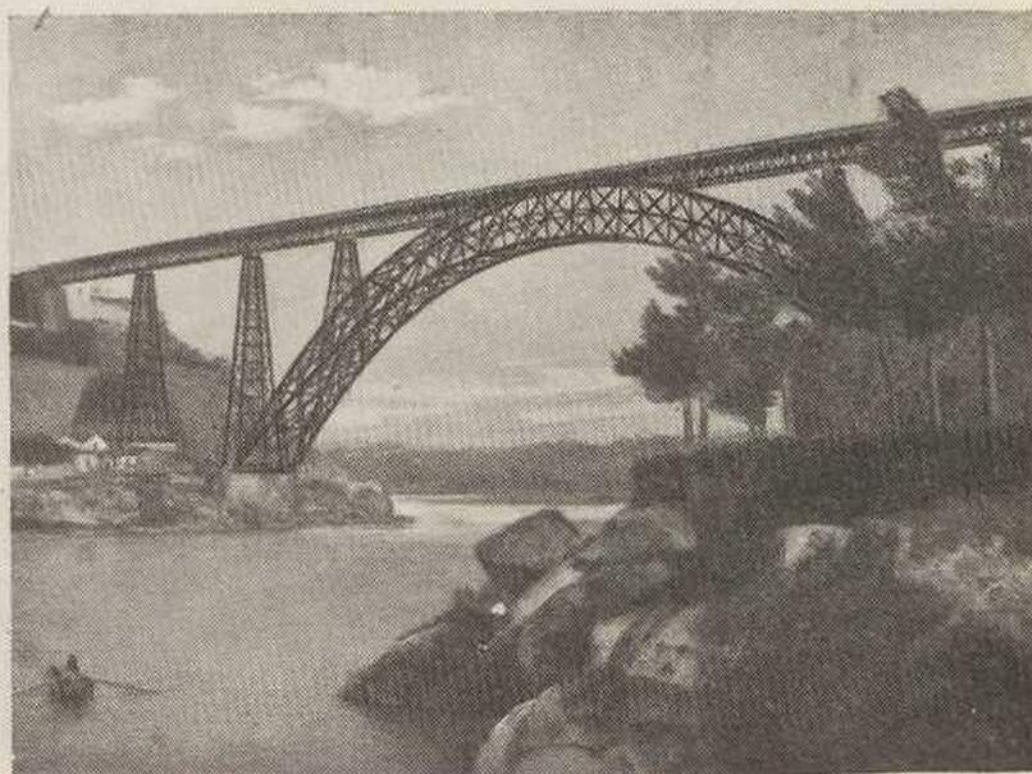
o Mondego a correr suavemente pelo leito doirado e a «Cidade Universitária» com a torre no alto a apregoar ao mundo as tradições nobilíssimas de *Coimbra*, — «menina e moça, rouxinol de Bernardim!»

Raparigas frescas apregoam, a cantar, arrufadas loiras. As capas dos estudantes não faltam a saudar os que partem.

A estância termal de *Curia* espreita pela folhagem dos plátanos; e logo adiante, vinhas, muitas vinhas, cheias de cachos doirados. É que estamos na Bairrada, região de vinhos afamados, onde se come e bebe

do melhor. De novo a paisagem se abre. Desta vez para nos mostrar um panorama novo, amplo e sorridente. Aparece *Aveiro*, terra linda cortada por canais, cidade romântica e melancólica, orgulhosa dos ovos moles, muito seus, que são vendidos por gentis tricanas à nossa passagem.

Barcos de prôa revirada deslisam nos fios de prata que a ria espalhou pelos campos. Carros de bois transportam limo para as terras fecundas. Montanhas de sal lembram



A linha descreve uma curva e entra na monumental ponte de D. Maria...

neve da serra e, ao fundo, esfuma-se a terra das mulheres bonitas numa visão de sonho encantadora.

O Vouga corre pelos campos fora. *Estarreja* vê-se cercada de milharais e vinhedos, e logo *Ovar* nos mostra o pão-de-ló, as conservas saborosas e os poentes embriagadores do Furadouro.

Vamo-nos aproximando da faixa verde do mar, tão verde que se confunde com a ramaria dos pinheirais.

Uma linha estreita indica o caminho para o Vale do Vouga e, debruçada à beira-mar, surge *Espinho*, terra de pescadores. O comboio parece afrouxar para admirarmos as vivendas idílicas de *Granja* e *Miramar*, praias fidalgas a respirarem tranqüilidade.

A capela do Senhor da Pedra espelha-se nas águas azuis, e por entre milharais vamos cruzando terras férteis onde os vinhedos trepam por toda a parte.

O mar já fica longe. *Vila Nova de Gaia* cheira a vinho, «Vinho do Pôrto» que alegra o coração e enobrece o espírito.

A linha descreve uma curva e entra na monumental ponte de D. Maria Pia para nos mostrar um panorama de maravilha. A casaria amontoada numa colina, com seus terraços e miradoiros, aperta-se até chegar ao rio, onde se espelha nas águas verdes. Mar-



Pôrto — A ponte de D. Luís

gens escarpadas, manchadas de verde-negro, abrem-se para dar passagem ao Douro, por onde deslisam os curiosos barcos «rabelos». Ao fundo, o olhar mergulha no azulado das montanhas e do outro lado a água corre para o mar, abraçando-o nas alturas de Leixões.

Estamos finalmente no *Pôrto*, terra pitoresca e laboriosa, de tradições gloriosíssimas, onde as curiosidades nos fazem passar três dias de agradável prazer espiritual.

Hão-de concordar que mereceu a pena andar seis horas de comboio, pois percorremos alguns dos mais lindos retalhos de Portugal!



Estamos finalmente no Pôrto, terra pitoresca e laboriosa ..

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 883 — Rogo o favor de me informar se está certa a taxa de transporte, em pequena velocidade, a seguir discriminada, de um vagão com 3.960 Kg. de cortiça em prancha, enfardada, de Quinta Grande para Alhos Vedros, sendo a carga e a descarga efectuadas pelos donos.

Antiga Rêde

36 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 7

Preço $1\$82 \times 11 \times 4$	80\$08	
Comp. do imp. ferrov. { Sêlo	4\$05	
Assistência	\$15	
	84\$28	
Adicional de 10%	8\$43	
Manutenção $2\$50 \times 4$	10\$00	
Registo	1\$00	
Arredondamento	\$04	103\$75

Sul e Sueste

52 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 7

Preço $2\$48 \times 11 \times 4$	109\$12	
Comp. do imp. ferroviário (sêlo) ..	5\$52	
	114\$64	
Adicional de 10%	11\$47	
" " 5%	6\$31	
Manutenção $2\$50 \times 4$	10\$00	
Aviso de chegada	5\$00	
Arredondamento	\$03	147\$45
Total		251\$20

R. — Está certa.

P. n.º 884 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa de transporte:

Um vagão com 10.600 Kg. de azeite de oliveira em garrações, para exportação, transportado em comboio especial, de Alferrarede para Alcântara-Mar-Entrepasto.

Carga e descarga pelos donos.

157 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço $\left(9\$51 + \frac{9\$51 \times 20}{100} \right) \times 11 \times 10,6 \dots$	1.330\$64
Adicional de 10%	133\$07
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10,6 \dots$	53\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	1.522\$71
Entrepasto $\left(5\$00 + \frac{5\$00 \times 20}{100} \right) \times 11 \dots$	66\$00
	1.588\$71
Arredondamento	\$04
Total	1.588\$75

R. — Está certa.

P. n.º 885 — Peço me discrimine o preço de transporte, em pequena velocidade, de Pampilhosa-Transmissão para Lisboa-Mercado, de 1 vagão com 2 bois e 8 vitelos em regime de comboio especial (Aviso ao Público A n.º 722).

Carga e descarga feitas pelos donos.

R. — Segue discriminação:

233 Km. + 6 Km. = 239 Km.

Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 2

Preço $\left(33\$60 + \frac{33\$60 \times 20}{100} \right) \times 11 \dots$	443\$52
Comp. do imp. ferroviário — Sêlo	22\$40
	465\$92
Adicional de 10%	46\$60
Manutenção $8\$00 + 8\$00 \dots$	16\$00
Transmissão	13\$00
Aviso de chegada	5\$00
	546\$52
Arredondamento	\$03
	546\$55
Desinfecção ..	15\$00
Total	561\$55

P. n.º 886 — Peço discrimine o partícipe correspondente à Antiga Rêde no preço de transporte, em pequena velocidade, de Monte Real para Estremoz, de 6.010 Kg. de madeira de pinho nacional, serrada, com 9 metros de comprimento, carregada num vagão L de 9 metros, requisitado pelo expedidor, com carga e descarga pelos donos.

R. — Segue discriminação:

261 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 13,
mínimo de 12 Ton.

Preço $\left(9\$37 + \frac{9\$37 \times 20}{100} \right) \times 11 \times 12 \dots$	1.484\$24
Comp. do imp. ferroviário. { Selo	74\$95
Assistência	\$15
	1.559\$34
Adicional de 10%	155\$94
Manutenção $2\$50 \times 12 \dots$	30\$00
Registo	1\$00
	1.746\$28
Arredondamento	\$02
Total	1.746\$30

P. n.º 887 — Peço a discriminação da taxa de transporte, em pequena velocidade, de 1.030 Kg. de pinhões com casca, de Quinta Grande para Martingança.

R. — Segue discriminação:

239 Km. — 3.ª classe da Tarifa Geral

Preço $11\$62 \times 11 \times 1,03 \dots$	131\$66
Adicional de 10%	13\$17
Manutenção $13\$00 \times 1,03 \dots$	13\$39
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$03
Total	160\$25

P. n.º 888 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em grande velocidade, de Vale de Figueira para Lisboa-Terreiro do Trigo, de 1 vagão com 5.600 Kg. de melões frescos a granel.

Carga e descarga pelos donos.

Aplicada a Base 6.ª da Tarifa Geral, pelo mínimo de 6 Ton.

84 Km.

Preço $10\$59 \times 6 \times 6 \dots$	381\$24
Manutenção $(2\$50 + 2\$50) \times 6 \dots$	30\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	417\$24
Arredondamento	\$01
	417\$25
Taxa do T. do Trigo (Aviso ao Público A. n.º 875) $5\$00 \times 6 \dots$	30\$00
Total	447\$25

R. — Está certo.

DOCUMENTOS

1 — Tráfego

Aditamento n.º 8 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 9 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 10 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 11 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 12 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 13 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas da Classificação Geral.

Aditamento n.º 14 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais ácidos, açúcar, artigos de malha de algodão e de lã, azulejos, café, couros, fios, peles e tintas.

Aditamento n.º 15 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais anilina, cobertores, feltros, louça, papel, sisal, tubos de vidro e vidro.

Aditamento n.º 16 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais aguarrás, amoníaco, bolachas, cartão, cêra, figos, lãs, massas alimentícias, resina, tecidos de algodão e de lã.

Aditamento n.º 17 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais algodão, azeite, cairo, desperdícios de algodão, de lã e de linho, mármore, peles, sementes e vassouras.

Aditamento n.º 18 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais amendoim, castanha, farinha de arroz, feno, pez louro ou negro, terras corantes e trapo.

Aditamento 19.º à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais ácidos, madeiras, sal e travessas de madeira.

Aditamento n.º 20 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais ardósia, caulino, celulose, fibro-cimento, ladrilhos, pasta de madeira e de papel, tábuas e teijolos.

Aditamento n.º 21 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais cimento hidráulico, cré, gesso, madeiras, minérios, postes de madeira, sal e telhas.

Aditamento n.º 22 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais alcatrão, asfalto, breu, cal, mámore, pez, terras refractárias e trapo.

Aditamento n.º 23 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais alfarrôba, argila, barro, grés, mármore, paralelepípedos e teijolos.

Aditamento n.º 24 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais chicória, minério de ferro, pirites, toros e vides secas.

Aditamento n.º 25 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais farelos, polpa de beterraba e sêmeas.

Aditamento n.º 26 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais carvão vegetal, cisco, pó, resíduos e terra de carvão vegetal.

Aditamento n.º 27 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de «cortiça em bruto a granel» e «cortiça em bruto enfardada».

Aditamento n.º 28 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de «triclureto de fósforo».

Comunicação-Circular n.º 102 — Presta esclarecimentos

sobre as taxas a aplicar ao transporte de leite, limões e marmelos e tomate.

Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V. — Regula as condições e preços de transporte de frutas frescas de mesa, hortaliças, legumes verdes, leite líquido sem preparo, manteiga, nata de leite sem preparo e queijo.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — Substituição das tabelas de preços dos bilhetes de assinatura dos Capítulos III e IV, de ou para Campanhã.

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

3.º Aditamento à Tarifa de Camionagem — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e em pequena velocidade.

15.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transportes entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Ponte da Barca e Arcos de Vale-de-Vez.

23.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transporte de mercadorias entre as estações de Cuba e de Ermidas e o Despacho Central de Ferreira do Alentejo.

49.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação de Fundão, os Despachos Centrais de Silvares, S. Francisco de Assis, Mina da Panasqueira e Cebola e os Postos de Despacho de Souto da Casa, Castelejo e Lavacolhos.

II — Movimento

Comunicação-Circular n.º 840 — Trata da modificação dos modelos M 234 e 238.

A primeira lei do homem

deve ser o respeito de si mesmo.

PYTHAGORAS

A ÍNSUA DE CAMINHA

Pelo Sr. Arnaldo Waldemar da Silva, Factor de 3.^a classe, na estação de Valença do Minho

O passageiro que viaje num comboio ascendente da Linha do Minho verificará, na altura em que o mesmo começa a reduzir a marcha para efectuar a sua paragem na estação de Moledo, que no meio do Oceano, a 200 metros da praia, se encontra uma ilha fortificada. É a fortaleza de Nossa Senhora da Ínsua, ou, mais simplesmente, a Ínsua de Caminha, nome por que, aliás, é geralmente conhecida.

Constitue a dita fortaleza um ponto turístico por excelência, digno de ser admirado, pelo que vale a pena conhecer um pouco da sua história.

Foi em tempos uma pequena ilha essencialmente granítica que pouco avultava acima das águas salgadas e que formava, como ainda hoje forma, duas barras por onde o rio Minho desagua no Oceano: uma baixa, da parte de Portugal; outra um pouco mais funda, do lado da Galiza. Na baixa-mar não media mais de uma milha em redondo e na preia-mar um pouco mais de 400 metros.

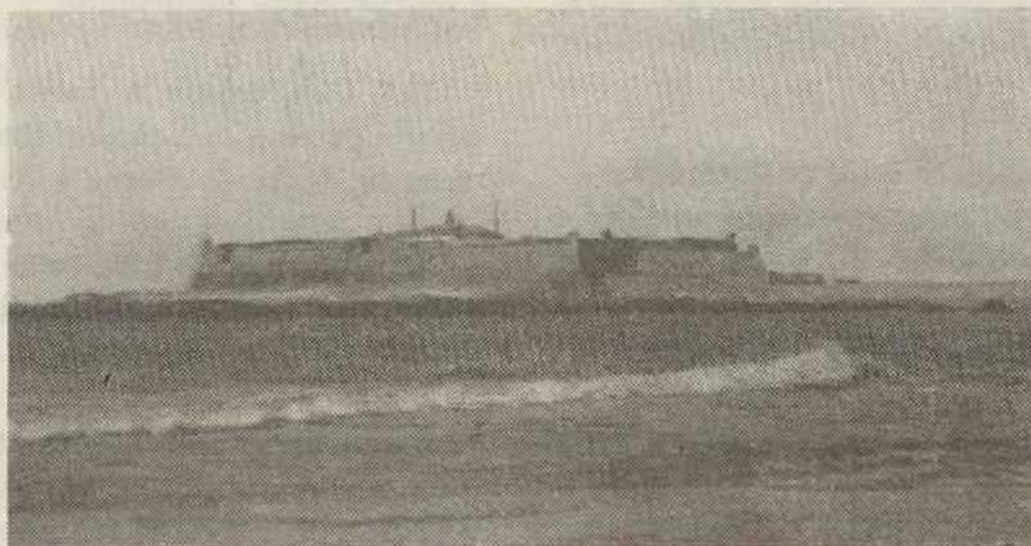
Segundo Frei Manuel da Esperança, tinha esta ilha notáveis propriedades pois «não criava bichos peçonhentos e se algum saía à praia das inundações do rio, logo morria. Não existiam em toda a ilha ratos mas como de umas embarcações que ali deram à costa saíssem alguns em terra e fizessem dano aos religiosos, roendo-lhes os craveiros, em dizendo uma missa a Nossa Senhora, cantada, foram de todo extintos. Havia nela copiosa pescaria de peixes sargos, sem mais artifi-

cios que uma camboa em que entravam na enchente, mas como desde que no ano de 1580 aqui entraram os galegos e fundaram um forte, nunca mais apareceu um sargo e cessou a pescaria. Passeavam nesta ilha lobos marinhos e davam à costa baleias, etc.».

Havia nesta ilha uma ermida a Nossa Senhora (Nossa Senhora da Ínsua, dizemos nós, Nossa Senhora de Carmes-Carmo, dizem os galegos) a cargo dum ermitão e que tinha a sua festa a 8 de Setembro. Em 1392, o Santo

varão Frei Diogo Arias logrou ser esta ilhota um lugar acomodado para a vida contemplativa e fundou nêle um convento de religiosos capuchos, extremamente pobre, tanto que tiveram por vezes de pescar lontras para seu sustento

e dos outros frades. Para completar a sua feliz pobreza até a água tinha que vir de terra firme com o grande inconveniente de, sendo o mar ali por vezes furioso, faltarem as comunicações com a costa. Nossa Senhora, porém, operou o milagre de fazer aparecer água doce em areia cercada de água salgada por todos os lados. Conta-se que o venerável Frei Diogo Arias sonhou que uma donzela muito formosa lhe mandava cavar em determinado ponto e que notava na donzela muita satisfação. Acordou, alegre, contou aos outros frades e mãos à obra. Cavaram e correspondeu a verdade ao sonho, pois rasgaram os venturosos irmãos uma veia de água viva. Tinha o convento árvores, horta e alguma vinha. Hoje não existe mais que uma pequena horta cultivada pelos faroleiros.



A Ínsua de Caminha vista da Praia de Moledo do Minho

Esteve neste convento Frei Bartolomeu dos Mártires que desejava viver nêle. Porém o seu estado de saúde abalada não lho permitiu ⁽¹⁾.

O que mais prendia este santo era a quietude e o silêncio da capela pois que dentro dela por mais embravecido que o mar se encontre ou por maior que seja a procelosa tempestade se não sente vestígio algum dos elementos furiosos. Por diversas vezes se tem comunicado com terra firme a pé enxuto sendo a última vez por alturas do verão de 1708. Ao ser conhecido este fenómeno, que durou oito dias, deslocaram-se em procissões à fortaleza multidões procedentes de Monção, Arcos de Vale-de-Vez, Valença, Paredes de Coura, etc.

Foi o convento inúmeras vezes assaltado pelos herejes do Norte, pelos ingleses e pelos galegos ⁽²⁾ que pilhavam o convento e faziam prisioneiros alguns frades. De uma vez os assaltantes levaram o Sacrário do Senhor Sacramentado, valiosíssimo, mas ao verificarem não conter nada que lhes satisfizesse a cobiça, deitaram-no ao mar. Porém, as ondas o devolveram, intacto, aos frades, que em procissão voltaram a colocá-lo no altar.

Para evitar estes ataques, pediram os religiosos a D. João IV que fortificasse a ilha, tendo este acedido e mandado construir as fortes muralhas que hoje vemos, e guarnecer a fortaleza com peças de artilharia e soldados da guarnição de Caminha, a esse tempo existente nesta vila, além de armas e munições que distribuiu aos próprios frades para a sua defesa imediata. Ainda hoje ali vemos duas dessas peças. Tem a fortaleza a forma duma estrela de cinco pontas pelo que lhe chamam alguns a Estrela do Mar. Constitue hoje monumento nacional e nêle está instalado um pequeno farol de luz fixa; tem por únicos habitantes os faroleiros e as suas famílias.

É muito freqüentada de verão pelos banhistas da praia de Moledo e pelos habitantes de Caminha que ali vão habitualmente em passeio.

(1) Visitou também esta ilha D. Manuel I em 15 de Novembro de 1502, seu filho D. Luís, em 1 de Agosto de 1584 e o Bispo de Meliapor, D. António Barco, em 1895.

(2) Em 23 de Julho de 1580 chegou à ilha uma armada da Galiza com 300 homens.

A viação acelerada é um dos mais poderosos factores do progresso económico de qualquer país. O desenvolvimento da agricultura e da indústria, depende, em grande parte, da facilidade de transportes. É às estradas e aos caminhos de ferro que o nosso deve o aumento da sua riqueza . . .

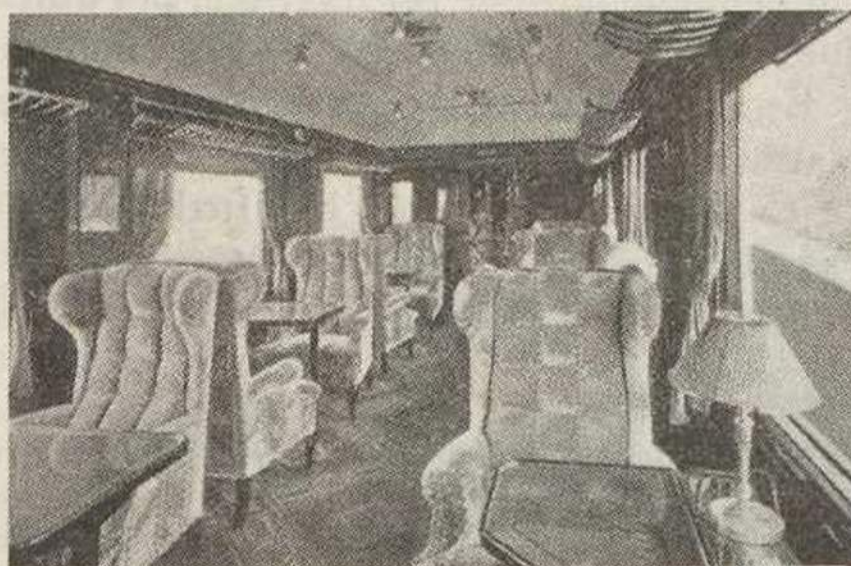
CONDE DE PAÇÔ VIEIRA

«Caminhos de Ferro Portugueses»

Factos e Informações

O expresso «Ouro do Reno»

É interessante recordar os tempos áureos dos Caminhos de Ferro, que a guerra mundial veio eclipsar, fazendo desaparecer todo o luxo e conforto antes oferecido aos passageiros.

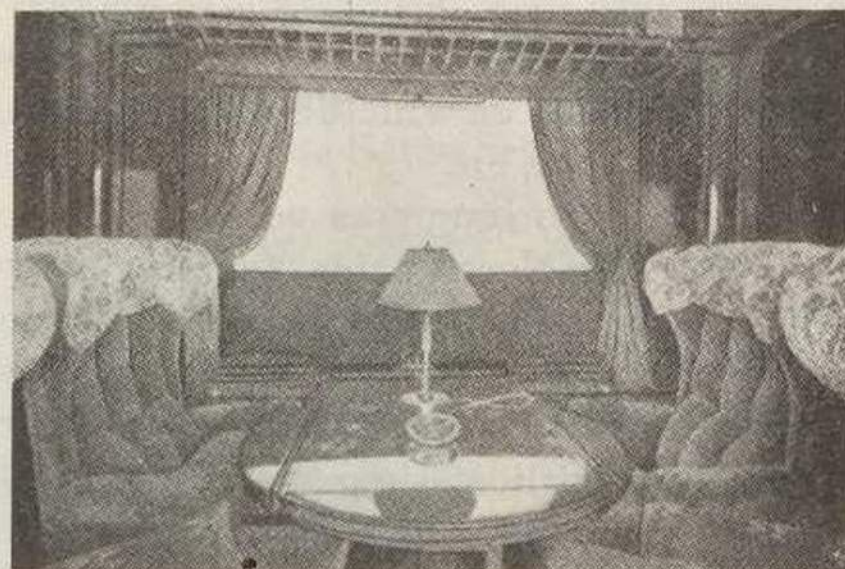


Salão de 1.ª classe

damos uma imagem através das gravuras que publicamos.

Eram semelhantes às carruagens «Pulmann», com o comprimento de, aproximadamente, 23 metros, construídas inteiramente de aço.

Ampla ventilação, interiores cuidados com



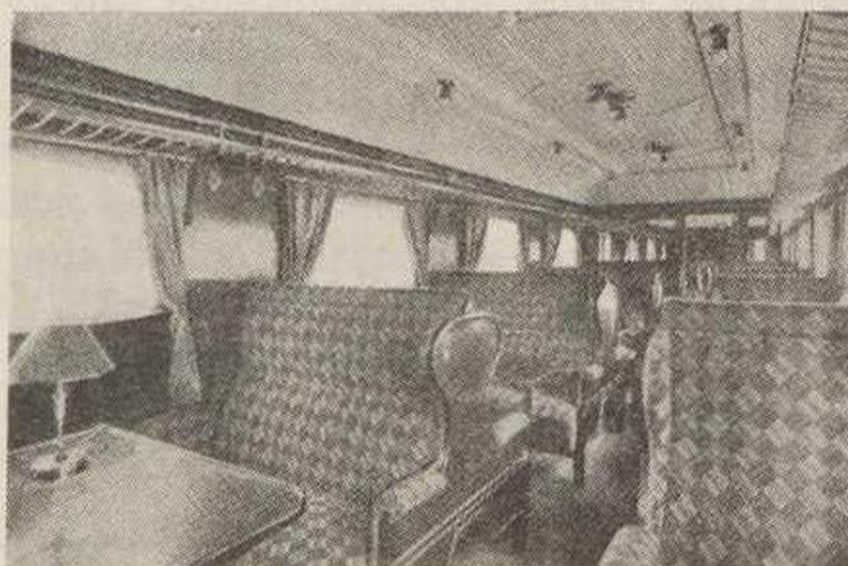
Compartimento de 1.ª classe para 4 passageiros

No que terá a guerra, com tôdas as suas destruições, transformado o admirável serviço ferroviário que existia entre a Holanda e a Alemanha?

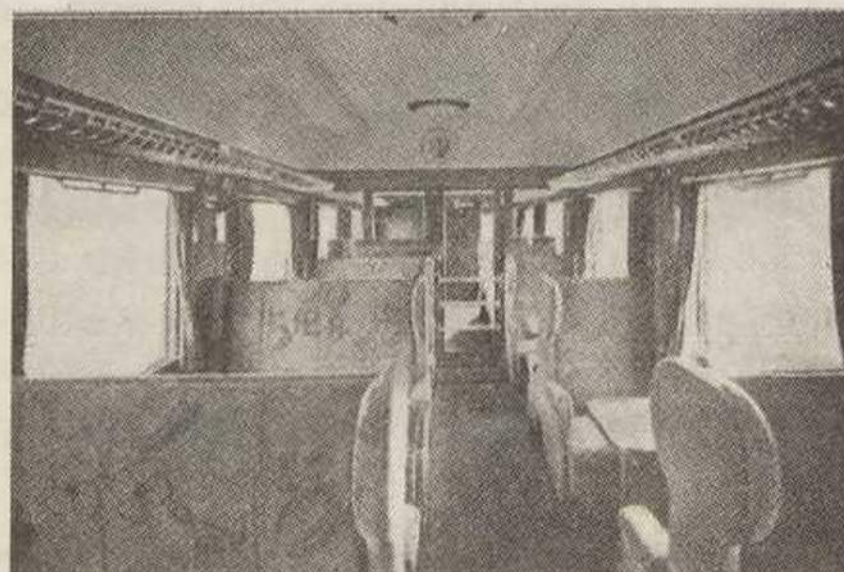
Em 1929, os caminhos de ferro alemães estabeleceram nesta linha um serviço especial de carruagens de 1.ª e 2.ª classes de que

o maior esmero, tudo se juntava nestas lindas carruagens para tornar o mais confortável possível a viagem.

Nas experiências realizadas para ensaio deste material, foi empregada uma locomotiva do tipo «Pacific» e atingida a velocidade de 142 Km/hora.



Salão de 2.ª classe



Outro salão de 2.ª classe

A nossa casa

Higiene

Os princípios essenciais sobre os quais assenta a higiene moderna, podem ser enunciados em algumas linhas:

- 1.º — *O ar fresco*, dia e noite, é elemento necessário à saúde; é o melhor preservativo contra as doenças dos pulmões;
- 2.º — *O movimento é a vida*. — Fazer todos os dias exercício ao ar livre, quer trabalhando ou passeando, é útil à saúde, verificando-se o contrário nos trabalhos sedentários;
- 3.º — *Beber e comer moderadamente*. — Todo aquêle que prefere a água ao álcool conserva a sua saúde bem como as suas capacidades de trabalho e de felicidade;
- 4.º — *Cuidados com a pele*. — Habituar-se ao frio por intermédio de banhos diários frios e tomar uma vez por semana um banho quente tonifica a pele;
- 5.º — *Os vestuários* não devem ser demasiado quentes, nem muito justos;
- 6.º — *A habitação* deve estar exposta ao sol e ser espaçosa, limpa, clara, agradável e também o mais possível confortável;
- 7.º — *Asseio rigoroso* em todas as coisas: O ar, a alimentação, a água, o pão, a roupa interior, o vestuário, a casa, tudo deve estar limpo; o moral também. É o melhor preservativo contra as doenças infecciosas e parasitárias;
- 8.º — *Trabalho regular e intensivo* é o melhor preservativo contra as doenças do espírito e do corpo. É a consolação no infortúnio e a felicidade da vida.
- 9.º — O homem e a mulher não encontram repouso e distracção na vida desregada. As horas de descanso devem ser

consagradas à família e ao desenvolvimento intelectual.

- 10.º — A primeira condição para gozar boa saúde, é adoptar vida fecundada pelo trabalho e enobrecida por boas acções e alegrias sãs. O desejo do homem ser bom chefe de família, e o da mulher ser boa dona de casa, dá à vida valor inestimável.

Os nossos figurinos



Vestido de lã, de quadrados, com cortes e botões
Na cintura tem uma presilha apanhando os franzidos

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel G. Areias Júnior
Empregado Principal, do Serviço
da Fiscalização e Estatística
Admitido como Carregador em 1
de Outubro de 1905.



Dário José do Carmo
Chefe de 1.ª classe, de Badajoz
Nomeado Aspirante, em 26 de Ou-
tubro de 1905.



Francisco Cabrita
Chefe de Lanço de 1.ª classe,
da 16.ª Secção, Messines
Admitido como Assentador de 2.ª
classe em 10 de Outubro de 1905.



Manuel da Costa
Guarda-freios de 1.ª classe,
de Entroncamento
Nomeado Carregador em 12 de Se-
tembro de 1905.



Joana do Rosário
Guarda de P. N. do distrito n.º 423,
Cacela
Admitida como Guarda em 11 de Ou-
tubro de 1905.



Florinda Rodrigues
Guarda de P. N. do distrito n.º 6/5ª,
Amieira
Admitida como Guarda em 26 de Ou-
tubro de 1905

Agradecimento

O Sr. Jacinto Ferreira de Noronha, Chefe principal da estação de Vila Nova de Gaia, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Restabelecido da grave enfermidade que me reteve no leito cerca de dois meses, durante os quais recebi inequívocas provas de estima e consideração por parte do pessoal da Companhia, venho por este

meio patentear o meu agradecimento a todos os que se interessaram pelo meu estado de saúde.

Este meu agradecimento abrange, igualmente, o Director do Posto de Saúde de Gaia, Ex.^{mo} Sr. Dr. Manuel Portela, meu médico assistente, pela proficiência e cuidados como me tratou, bem como o Ex.^{mo} Sr. Dr. Mário de Castro e os Ex.^{mos} Srs. Enfermeiros Manuel Marques e Alfredo Soares, pelos cuidados e carinhos que me dispensaram.

Para todos, a minha maior gratidão.»

Promoções

VIA E OBRAS

Em Agosto

Empregado de 3.^a classe: Joaquim Tomás Candeias.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Para:

Empregado de 3.^a classe: o Factor de 3.^a classe, Francisco Rosa Andrade.

Nomeações

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

Engenheiro Ajudante: Eng.^o Armando dos Santos Cruz.

Empregados de 3.^a classe: José de Sousa Lopes e João Edmundo de Oliveira Morgado.

Escriturário: Olindio Ferreira.

Limpador: António Lopes.

VIA E OBRAS

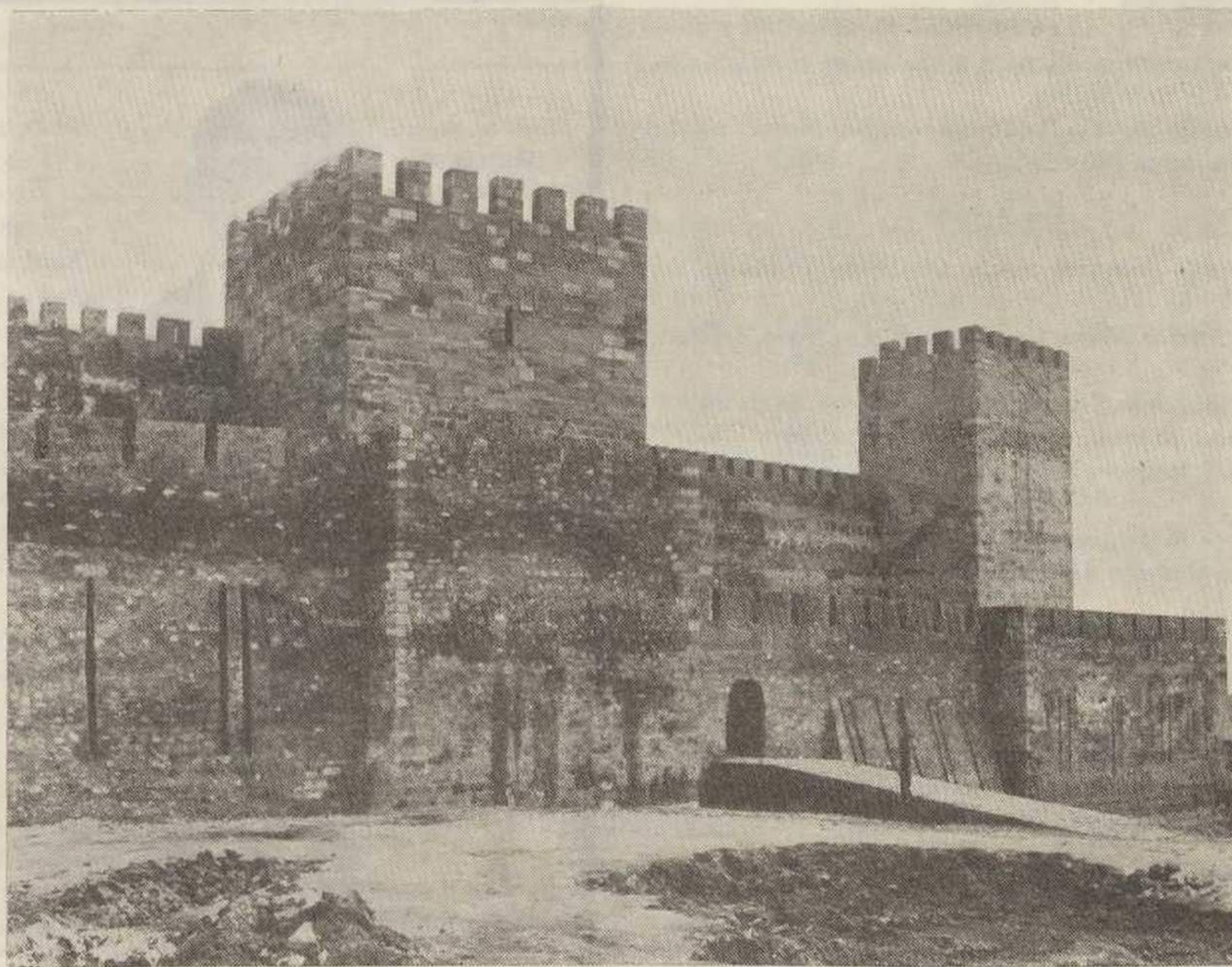
Em Setembro de 1944

Engenheiro Ajudante: Eng.^o Mário Augusto Temudo Barata.

Em Julho de 1945

Assentador: António José dos Santos.

Guarda de P. N.: Rosa do Céu.



Lisboa — Castelo de S. Jorge

*Fotog. do Eng.^o A. Ferrugento Gonçalves,
Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras.*

Demissões

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Julho

Médico da 20.^a Secção, com sede na Amadora:
Dr. Luís Pereira Dias Malheiro (a seu pedido).

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Julho

Reformou-se, no dia 1 de Julho findo, o Sr. Gregório Marcelino da Silva, Inspector Principal da 1.^a Secção da Contabilidade.



Admitido em 15 de Fevereiro de 1899, como Praticante de estação, foi promovido a Aspirante em 6 de Fevereiro de 1899 e, depois de transitar por várias categorias, foi finalmente promovido a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1937.

Funcionário zeloso e trabalhador, demonstrou durante a sua longa carreira, dedicação pela Companhia.

O *Boletim da C. P.* deseja ao Sr. Marcelino da Silva uma longa reforma.

Em Agosto

Celestiano Joaquim Pinto, Chefe de 3.^a classe, de Recarei.

José Cabrita Neves, Condutor de 2.^a classe, de Barreiro.

José Sebastião, Guarda de estação, de Barreiro.

Joaquim Ribeiro, Carregador, de Pinhão

Manuel Joaquim Salgadinho, Carregador, de Boli-queime.

Manuel Rodrigues dos Santos, Fabricante de bilhetes, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

António Joaquim Correia, Inspector Principal.

António Bernardes Bandeira, Empregado de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

Em Agosto

Simão António, Chefe do distrito n.º 137, Coruche.

António Santos, Assentador do distrito n.º 15.^a, Dois Portos.

Teresa Ferreira, Guarda de P. N. do distrito n.º 74, Estarreja.

Francisca de Jesus, Guarda de P. N. do distrito n.º 13.^a, Évora.

João Rodrigues, Operário de 1.^a classe da 10.^a Secção, Régua.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

† *Gil Vicente de Figueiredo Salazar*, Empregado principal do Serviço do Tráfego.

Admitido como Praticante de escritório em 15 de Julho de 1928, foi nomeado Empregado de 3.^a classe em 1 de Agosto de 1929 e promovido a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1944.

† *Pedro Pinheiro*, Chefe de 3.^a classe, de Chança. Nomeado Guarda de estação em 27 de Fevereiro de 1904, foi promovido a Factor agulheiro em 1 de Fevereiro de 1910.

Depois de transitar por várias categorias, passou a a Factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1922, tendo sido finalmente promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1935.



† *Gil Vicente de Figueiredo Salazar*
Empregado Principal.



† *Pedro Pinheiro*
Chefe de 3.^a classe.

- a) Excluído do 4.º trimestre de 1943.
 b) » » 1.º » » 1944
 c) » » 3.º » » 1944.
 d) » » 4.º » » 1944.
 e) Com direito ao sorteio dos campeões de 1943 e 1944.

Concorrem, portanto, ao prémio do 4.º trimestre de 1943, 29 solucionistas; ao do 1.º trimestre de 1944, 30; ao do 3.º, 28, e ao do 4.º, 29.

No 1.º sorteio — o do 4.º trimestre de 1943 — cabem a cada solucionista 34 terminações; no 2.º, 33, e nos dois restantes, 35.

A distribuição dos grupos de terminações é feita pelos concorrentes segundo a ordem por que estão relacionados neste Boletim.

Para qualquer dos sorteios a primeira terminação começa em 001.

Assim, para o primeiro sorteio, competem ao solucionista António L. G. Fernandes as terminações de 001 a 034; ao

que se lhe segue na relação, (A. M. S.), as terminações de 035 a 068, e, assim, sucessivamente.

Para o segundo sorteio cabem a A. L. G. Fernandes as de 034 a 066, etc.

A forma dos sorteios é a indicada no Boletim n.º 173, de Novembro de 1943.

A terminação a que corresponder o prémio do 4.º trimestre de 1943 estabelecerá automaticamente, as correspondentes aos demais prémios pela ordem que devem ser conferidos, observando-se em tudo as condições no mesmo Boletim estipuladas.

No sorteio dos prémios dos campeões proceder-se-á análogamente

Como são 4 os concorrentes em tais condições, cabem a cada um 250 terminações, atribuídas segundo a sua ordem de menção na relação.

Oportunamente se indicarão as obras que serão destinadas para prémios e a data da extracção pela qual se regulará o sorteio.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Outubro de 1945

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Massas cortadas: Macarrão e		Queijo tipo flamengo kg.	24\$00
Açúcar de 1.ª »	4\$80	Macarronete — Côradas kg.	5\$30	» da serra »	24\$00
Azeite extra lit.	10\$80	Massinhas: Cotovelos, cotove-		Sabão amêndoa »	1\$60
» fino »	10\$30	linhos, miosotis, pevides, etc.		» Offenbach »	4\$40
Bacalhau Inglês kg.	variável	— Côradas kg.	5\$70	Sal lit.	\$40
» Nacional »	»	Meadas: Aletria, macarrão e		Toucinho kg.	14\$90
Batata »	»	macarronete — Côrado. kg.	5\$90	Vinagre lit.	2\$50
Carvão de sôbro »	1\$05	Meadas brancas a granel. »	7\$80	Vinho branco »	1\$80
Cebolas »	variável	Massas cortadas, massinhas e		Vinho tinto »	1\$80
Chouriço de carne »	31\$00	meadas: branca a granel kg.	7\$60	Vinho branco (em Cam-	
Feijão Colonial lit.	4\$35	Em pacotes celofane »	8\$60	panhã) »	2\$30
Continental:		Bambus: Esparguete, macar-		Vinho tinto (em Gaia e	
Feijão branco miúdo »	6\$40	rão e macarronete — Côra-		Campanhã »	2\$20
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80	das, pacote celofane . . . kg.	9\$60		
Lenha kg.	\$40	Ovos dúz.	variável		
Manteiga »	33\$00	Presunto kg.	24\$00		

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 fôr 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.).