

BOLETIM

C.D.
J.R.

MARÇO DE 1964 - 100 ANOS

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 138

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (números)	Sorteo — 1.ª terminação
Honra	86	Brielga.....	4, 6, 23	947
		Dalotos.....	15, 21, 25	904
		Disraëlli.....	—	861
		Conde de Phénix.....	—	818
		Sécora.....	10, 23, 31, 32	603
Mérito	34	Gavião.....	—	732
		Pacato.....	—	689
		Profeta.....	—	646
		Barrabás.....	—	775
		Diabo Vermelho.....	—	560
	30	Maelik.....	—	517
		Preste João.....	—	474
		Radamés.....	—	091
		Visconde de Cambolh.....	16	044
		Visconde de la Morlière.....	—	087
	26	Cagliostro.....	—	—
		Cruz Canhoto.....	—	130
		Elmíntos.....	—	173
		Fred-Rico.....	—	216
		Novata.....	—	259
Distinção	11/8	Otrebla.....	—	302
		P. Rêgo.....	—	—
		Roldão.....	—	345
		Veste-38.....	—	388
	4	Filho de pouca sorte.....	7, 18, 26	431
		Votos	Votadas	
		Marcial.....	12/1	
	1	Alerta.....	11	
		Bandarra.....	8	
		Filho da pouca sorte.....	26	
	1	Alerta.....	3, 5, 11, 20	
		Bandarra.....	2, 8, 14	
		Marcel.....	1, 9, 12, 24	
		Marquês de Garinhas.....	18	

Soluções:

Aumentativas: Borra, Carapela, Pensa.

Biformes: Oiro, Fantasio, Lógico, Palpa, Passarinho, Pêndulo.

Duplas: Aloá, Hostis, Crime (ou) Erro (ou) Queda, Abesso (ou) Ofensa, Adubio.

Eléctricas: Axar, Aba, Lena, Atar, Asso.

Mefistofélica: Calcada.

Sincopadas: Ligueira, Magano, Loucura, Maranhas.

Transpostas: Taranta, Cálice.

Em triângulo: 1.º — Tolan-orar-lan-ar-n; 2.º — Tredo-ramo-ema-do-o.

Em quadrado: 1.º — Copé-oral-pada-clar; 2.º — Laia-apar-iaca-arás.

Em exágono: 1.º — Rapa-ábada-pateta-Adérito-atinar-ataca-orar; 2.º — Lima-ilote-moneta-alerino-etiles-anexa-osar.

Enigmas tipográficos: Sovela, Bitola, Memória, Liteira.

Resultados do ano 1940

Problemas recreativos publicados: 191.

Solucionistas: Dalotos, Disraëlli, e Sécora, (totalistas); Brielga (480), Profeta (177), Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Preste João, Radamés, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (172), Conde de Phénix (171), Elmíntos, Fred-Rico, Novata, Otrebla, P. Rêgo e Veste se (164); Cruz Canhoto (161), Filho de pouca sorte (147), Roldão (130), Gavião e Pacato (97), Cagliostro (90), Costasilva (64), Mefistófeles (49) e King (17).

Quadros de distinção: Brielga (2), Dalotos, Disraëlli, Filho de pouca sorte, Marcial e Visconde de la Morlière (1).

Classificaram-se campeões de decifradores «ex-aequo»: Dalotos, Disraëlli e Sécora; de produções: Brielga.

O prémio do trimestre Outubro-Dezembro de 1940 é o pequeno dicionário de C. de Figueiredo. É sorteado pela lotaria de 29/3/1941. A cada concorrente cabem 43 terminações sucessivas, a contar da terminação que se lhe atribue no quadro dos resultados do Boletim da C. P. n.º 138.

Aumentativa: 1 — Tua «mu'her» não chegou ao «apeadeiro» a tempo de embarcar — 2.

Biformes: 2 — Cabe à polícia defender a população civil dos e-peculadores — 4.

3 — Pela boei⁽¹⁾ morre o «peixe»⁽²⁾ — 2.

Duplas: 4 — O comandante de um regimento é um oficial da confiança do Governo — 5.

5 — A charada é outra coisa mais que uma maçada; é um passatempo linguístico útil, muito agradável e económico — 4.

(1) A — humana.

(2) das costas de Portugal.

BOLETIM DA CP



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: As inundações do Setil em 1941.—Nós.—Aspectos e problemas do Minho e Douro.—Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1940.—Consultas e Documentos.—Ateneu Ferroviário.—Pessoal.

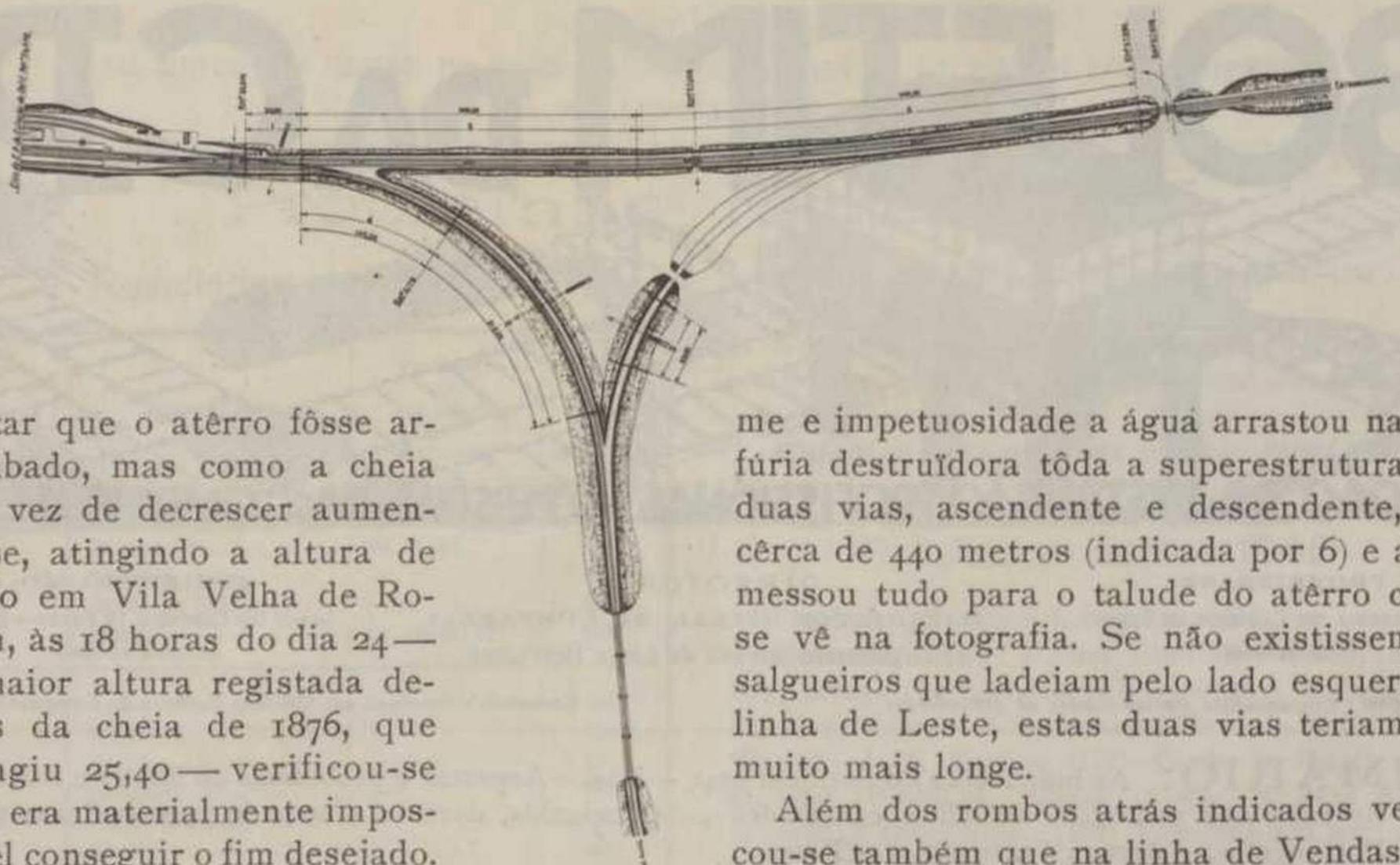
As inundações do Setil em 1941

Pelo Sr. Eng.^o Francisco de Macedo Gavicho, Sub-Chefe de Serviço de Conservação da Via e Obras

SE a cheia de Janeiro de 1940 foi já uma inundaçāo pouco vulgar e que ocasionou prejuízos importantes nas linhas do Leste e Vendas Novas, relatados no *Boletim da C. P.* n.º 130 de Abril do ano passado, a dēste ano foi incomparavelmente superior e consequentemente deu origem a maiores estragos nas citadas vias do que as cheias anteriores. Pelo mapa onde se indicam as máximas alturas registadas em Vila Velha de Rodam, Barquinha e Santarém durante as inundações que precederam a de 1940, pode-se avaliar bem a importância das duas últimas e principalmente da de 1941.

Teve a cheia dēste ano como principal característica a sua rapidez, porquanto se em 20 de Janeiro se pode dizer que não existia, já em 23 os campos marginais do Tejo estavam completamente inundados e de tal maneira que nēste mesmo dia foi interrompida a circulação de todos os comboios entre Setil e Muge, porque o atērro começou a fender e a abrir «locas» ou buracos, motivados pelo constante infiltramento das águas, o que tornava perigosa a sua utilização. Ainda assim, procurou-se durante o dia 23 e parte do seguinte tapar as «locas» com pedra de alvenaria e saibro, a-fim-de

Alturas máximas, registadas nas cheias anteriores			Alturas máximas nos mesmos locais durante as cheias de		Comparação com as cheias anteriores às de		Comparação da cheia de 1941 com a de 1940
Local	Cheia de	Altura	1940	1941	1940	1941	
Vila Velha de Rodam	1876	25,40	20,70	22,60	- 4,70	- 2,80	+ 1,90
Barquinha	1936	8,97	9,92	9,39	+ 0,95	+ 0,42	- 0,53
Santarém	1912	8,01	8,17	8,37	+ 0,16	+ 0,26	+ 0,20



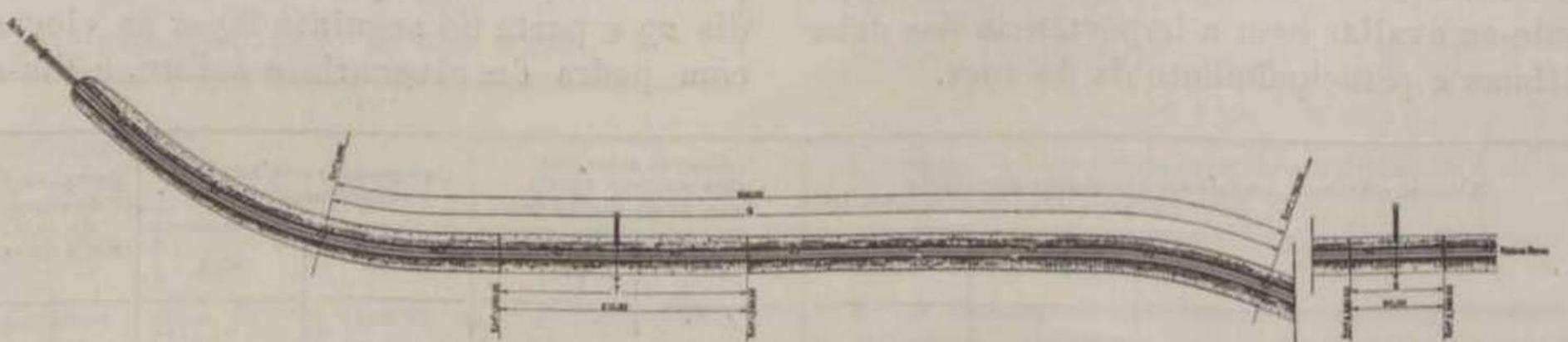
evitar que o atârro fôsse arrombado, mas como a cheia em vez de decrescer aumentasse, atingindo a altura de 22,60 em Vila Velha de Rodam, às 18 horas do dia 24 — a maior altura registada depois da cheia de 1876, que atingiu 25,40 — verificou-se que era materialmente impossível conseguir o fim desejado. Para que o material de via (carris e travessas) não fôsse arrastado pelas águas, tentou-se levantar a linha sobre o atârro, o que se fez ainda numa extensão aproximada de 160 metros.

Pelas 2 horas da madrugada do dia 25, a acção destruidora das águas começou a sortir os seus efeitos: a linha de Vendas Novas foi arrombada em dois pontos, indicados no esbôço topográfico por 2 e 7, numa extensão total de 422 metros; a linha de Leste, quase simultaneamente com a de Vendas Novas, foi cortada numa extensão de 60 metros, indicada no referido esbôço por 1. A água cobriu então toda a linha desde a estação do Setil (Km. 56,400) até ao pontão do Km. 57,409. Continuando a crescer de volu-

me e impetuosidade a água arrastou na sua fúria destruidora toda a superestrutura das duas vias, ascendente e descendente, em cerca de 440 metros (indicada por 6) e arremessou tudo para o talude do atârro como se vê na fotografia. Se não existissem os salgueiros que ladeiam pelo lado esquerdo a linha de Leste, estas duas vias teriam ido muito mais longe.

Além dos rombos atrás indicados verificou-se também que na linha de Vendas Novas todo o atârro entre o Km. 0,028 e o Km. 0,176 e desde o Km. 0,900 ao Km. 1,700, ou seja numa extensão total aproximada de 948 metros (indicados por 4 e 9), estava todo mais ou menos fendido e nalguns pontos a linha estava, do lado juzante, perfeitamente no ar.

Além disso, entre o Km. 2,480 e 2,560, ou seja numa extensão de 80 metros, o mesmo atârro estava parcialmente arrombado (indicado por 8). Entretanto na linha de Leste o atârro entre os Kms. 56,950 e 57,400 — onde as duas vias foram arrastadas pela corrente — estava também quase todo corroído pelas águas, havendo até um pequeno rombo com 1,50 de altura e cerca de 30,00 de comprimento, junto ao encontro do pon-



Em cima e em baixo : Eshôco topográfico das linhas de Leste e Vendas Novas, junto à estação do Setil, com localização dos rombos feitos pela ação das águas da cheia do Tejo em Janeiro de 1941. Legenda: 1, 2, 3, 7 e 8, rombos — 4, atârro lado sul todo destruído — 5, atârro parcialmente destruído, mas tendo ficado a linha no seu lugar — 6, linha ascendente e descendente totalmente deslocadas do seu leito — 9, atârro danificado e quase destruído em 800 metros.

tão ao Km. 57,409 (lado Setil), que apanhava as duas vias da referida linha. É quase certo, que se a cheia durasse mais uns momentos teríamos a linha do Leste arrombada nos 450 metros onde as duas vias foram arrastadas e o rombo da linha de Vendas Novas, além da ponte, aumentado até ao Km. 1,700.

Como de costume, e a-pesar-de os rombos existentes na linha de Vendas Novas, a água do vale do Tejo continuou durante os dias 25 e 26 a invadir o vale da ribeira do Cartaxo, correndo em sentido inverso do normal, de nascente para poente, sob o pontão



Reparação do rombo do atérro da linha de Leste, com basalto de Campolide.

da linha de Leste existente ao Km. 57,400 para sair pela abertura praticada nesta linha, ao Km. 56,600, despejando assim para jazante do atérro da linha de Vendas Novas.

Só na parte da tarde do dia 26 se pôde começar a restabelecer a via descendente de Leste no trôço em que tinha sido arrastada, trabalho que durou até à madrugada de 27. Na manhã deste dia começaram a ser recebidos comboios com pedra de alvenaria, vindos de Chão de Maçãs, que eram descarregados no rombo do Leste do lado de Santana e outros vindos de Campolide, que eram descarregados neste mesmo rombo, do lado do Setil. Trabalhando-se consecutivamente, de dia e de noite, com três turnos



O estado em que se apresentavam as linhas de Leste e Vendas Novas à saída do lado norte da estação de Setil, quatro dias após a cheia, quando as águas baixaram.

de pessoal de 200 homens cada um, em média, conseguiu-se dar via livre, com restrições, na linha descendente, no dia 2 de Fevereiro, a partir das 5 horas, ou seja, 6 dias depois de se iniciarem os trabalhos.

Entretanto, comboios de serviço transportando terras de Agolada eram descarregados entre o Km. 2,560 e o segundo rombo da linha de Vendas Novas, para assim se ir reparando o atérro entre estes pontos, tendo-se já no dia 27 começado a atacar este rombo pelo lado de Muge.

Após ter-se dado via livre na linha descendente de Leste, começou imediatamente o ataque ao rombo da linha ascendente e bem assim o início do seu restabelecimento nos 450 metros em que também tinha sido



Os salgueiros da base do atérro da linha de Leste, ao norte da estação de Setil, lado do poente, resistiram ao impeto das águas e sustiveram ambas as vias.



O balastro e as vias da linha do Leste, ao quilómetro 57 foram arrastadas para o lado do Cartaxo.



Um semáforo arrastado pela violência das águas repousa junto à saída norte de Setil, na linha de Leste.

arrastada, trabalho que se tornou mais fácil porque se utilizou a linha descendente para receber e descarregar os diferentes comboios de serviço com pedra e terra. A reparação da linha ascendente ficou concluída às 15 h. e 30 m. do dia 3 de Fevereiro, ou seja, 34 h. e 30 m. depois de se ter dado via livre na descendente.

Logo que a via ascendente foi restabelecida, a Divisão da Exploração passou a fazer o seu serviço por esta linha — em via única entre Setil e Santana — tendo a Divisão da Via e Obras reservado para si a descendente, por onde recebeu diferentes comboios com material para atacar a linha de Vendas Novas no rombo de Leste, que ficou concluída no dia 6 de Fevereiro.

Reparado o rombo da linha de Leste, sob esta via e a de Vendas Novas, iniciou-se a reparação do primeiro rombo desta linha. Para que este trabalho fosse mais rápido, por já não haver corrente a temer, procedeu-se como nos anos anteriores e consonte sistema em funcionamento no segundo rombo desta mesma linha, montando-se primeiro uma linha provisória sobre cavaletes de travessas, para sobre ela circularem os vagões carregados. Desta forma conseguiu-se restabelecer a circulação nos dois rombos da linha de Vendas Novas às 23 h. e 30 m. do dia 9 de Fevereiro, ou seja, 6 dias depois de restabelecida a circulação na linha ascendente de Leste.

Graças à boa vontade e exemplar dedica-



De cima do encontro lado sul do pontão ao km. 57,409 de Leste a linha descendente tinha já sido levada à sua posição mas a ascendente vê-se ainda como as águas a puzeram.



Se não fosse a firmeza do pontão ao km. 57,409, maior teria sido a extensão de linha arrastada.



Pelourinho de Salvaterra do Extremo

Fotog. do Eng.^º Ferrugento Gonçalves,
Sub-Chefe de Serviço.



Grupo de pessoal dirigente que actuou na reparação dos rombos no Setil



Grupo de pessoal que trabalhou na reparação dos rombos no Setil

ção do pessoal que trabalhou nestes rombos, desde os agentes mais categorizados aos simples trabalhadores, conseguiu-se no curto prazo de 14 dias de trabalho, restabelecer a circulação, embora com precaução, nas duas linhas afectadas, de Leste e Vendas Novas. Para isto foi necessário descarregar cerca de 2.000 vagões de pedra de alvenaria, 2.500 de terra e 88 de brita, a fim de refazer cerca de 22.500 metros cúbicos de aterros arrombados, ou seja uma média de 1.600 metros cúbicos de aterro por dia, o que corresponde à descarga e arrumação no local, de 13 vagões por hora.

No entanto, todo este trabalho esteve para ser de novo destruído no passado dia 17 de Fevereiro, em que nova cheia veio ao vale do Tejo com as sabidas consequências para o aterro que começou a fender e a abrir «locas», pelo que tornou a ser interrompida a circulação dos comboios entre Setil e Muge. Felizmente, desta vez a situação não piorou, pois o aterro não foi arrombado, e no dia 20 de Fevereiro foi restabelecida a circulação no troço atrás mencionado.

A cheia de 1941 veio confirmar a justeza das considerações que permitiram elaborar os estudos feitos pelos Serviços e que levaram a estabelecer o plano de obras proposto pela Companhia, o qual obteve parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas e foi homologado em 27 de Novembro de 1939 por Sua Ex.^a o Senhor Ministro de Obras Públicas e Comunicações.

Segundo esse plano, a primeira obra a executar é a ampliação da ponte da Vala da Azambuja com um tramo metálico de 36 metros de vão para o lado do Setil. Em consequência da guerra europeia, a aquisição do aço necessário para tal obra foi muito difícil, pois só em Fevereiro passado se conseguiu que tal material embarcasse no vapor português Casseque, que o transportará da América.

O plano de trabalhos referido prevê a execução de outras obras de arte em fases seguintes e sucessivas, o que terá como vantagem não só o escalonamento das grandes verbas a dispender com tais trabalhos mas também a possibilidade de se ir verificando o seu efeito sobre o regime das águas, o que poderá levar à modificação do plano preconcebido se as circunstâncias assim aconselharem.

Além do plano estabelecido propõe ainda a Companhia outras obras que considera necessárias como complemento do citado plano e que poderão ter execução imediata se o Conselho Superior de Obras Públicas der parecer favorável e o Governo aprovar.

As fotografias que ilustram este artigo são de autoria do Sr. Eng.^o José da Costa, excepto as duas últimas que são de autoria do Sr. Armando Augusto Lopes, Sub-Chefe da 2.ª Secção de Via e Obras.

Nós

... os Revisores de bilhetes...

Nós, os Revisores de bilhetes, devemos ter a plena consciência dos nossos deveres. Sobretudo, cabe-nos ter a plena consciência de como nos havemos de desempenhar do cumprimento dos nossos deveres.

Bem sabemos que a nossa função nos obriga a contacto permanente com os Passageiros; que, se não fôr o nosso cuidado e diligênciia, os Passageiros nos olham com antipatia — só porque a nossa missão principal é revisar bilhetes... Sabemo-lo bem. Por isso, devemos ser educados: barbearmo-nos todos os dias; apresentarmo-nos correctos e irrepreensíveis no trajar, com a severidade que a farda impõe; considerarmos o Passageiro como pessoa a quem a Companhia, — nós, portanto — deve o favor de ter utilizado os seus serviços.

Por isso, devemos ser delicados: pelos nossos gestos, pelas nossas palavras, procurarmos convencer cada Passageiro de que, se os outros fôssem como él, seria inútil, por desnecessária, a revisão de bilhetes; se o Passageiro se revoltar contra o nosso procedimento, ditado afinal e sómente pelos regulamentos, suasóriamente e com a maior urbanidade, fazermo-lo chegar à conclusão de que a sua revolta seria justificada, se não laborasse em equívoco, que nos apressamos a esclarecer com tôda a deferênciia; a cada intervenção nossa, que pode incomodar, bem

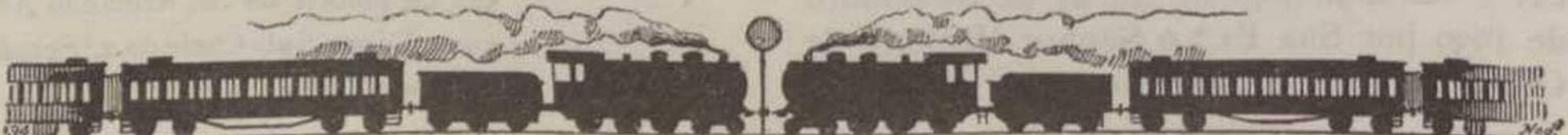
percebemos, mas que é necessária, deve corresponder sempre, da nossa parte, sóbrio mas cortês gesto de agradecimento.

Por isso, devemos ser solícitos: sempre que pudermos, auxiliarmos as pessoas de idade, as senhoras, as crianças, no embarque e desembarque; sermos o guia e o conselheiro dos Passageiros menos afeitos aos regulamentos, aos horários e, em geral, aos pormenores da exploração ferroviária; fazermos o impossível para satisfazer qualquer desejo ou prover a qualquer necessidade dos Passageiros, a que esteja na nossa alçada dar satisfação ou provimento.

É assim que tiraremos partido do contacto permanente com os Passageiros, a que a nossa função nos obriga; é assim que, representando nós, perante os Passageiros e na nossa esfera de acção, «a Companhia», esse contacto pode resultar para ela benficioso; é assim que os Passageiros podem deixar de nos olhar com antipatia, antes nos considerarão imprescindíveis e nos encararão de boa mente.

E é ainda assim que à tranqüilidade que concederá à nossa consciência o cumprimento do dever, se juntará a nossa exultação, por concorrermos para o bom nome e bom conceito da Companhia.

Ou não fôssemos nós, os Revisores de bilhetes, seus zelosos, honestos servidores...





Ermida — Barco rabélo

Aspectos e problemas do Minho e Douro

Pelo Sr. J. A. Oliveira da Silva, Sub-Agente Comercial

O rio Douro e os barcos rabelos

TODA a gente que freqüentou a escola primária sabe que o rio Douro nasce em Espanha, na Castela Velha, e, atravessando o nordeste peninsular, vai desaguar no Atlântico, a dois passos do Pôrto; mas muitos ignoram que o Douro atravessa uma região montanhosa que não lhe permite curso suave, obrigando-o, sobre leito irregular e pedregoso, entre vales e escarpas, a grande esforço para atingir a sua foz.

O Douro que os mapas geográficos nos apresentam tem um curso tortuoso e difícil; mas é aí, na reprodução sem relevo, um rio suave — comparado com o Douro *in loco*, por entre serras e montes, formando *cachões* e transpondo *galeiras*.

Conseqüentemente, a sua navegação é perigosa; exige pulso e saber o governo dos barcos que se aventurem a cortar ou a seguir

a corrente agitada do Douro, desenvolvida em leito caprichoso.

Só o conseguem os barcos rabelos, que, revelados pela experiência de muitos anos como os únicos com condições para a navegação duriense, de alto curso, descem e sobem o rio, orgulhosos da sua vitória sobre a inadaptação dos elementos ao tráfego fluvial até Melres, a poucos quilómetros do Pôrto.

O barco rabelo tem origem remota, ignorando-se quando surgiu pela primeira vez e que povo o criou. Já se lançou a suposição de, a-pesar-de tipicamente fluvial e empregado em exclusivo no rio Douro, ser semelhante, nas suas principais características, às antigas embarcações, à vela, do Mediterrâneo oriental; mas a admissão dessa hipótese — da qual resultaria atribuir-se-lhe origem mediterrânica — ao raciocínio en-

sistema parece vedada pelo facto de os barcos portugueses, da navegação fluvial do norte, serem, na sua maioria, originariamente nórdicos.

Pessoa entendida em assuntos etnográficos pensa que os barcos rabelos, de fundo chato e providos de espadela, remos e vela, hajam sucedido às embarcações do tempo dos povos pré-romanos peninsulares, que as forravam com peles de animais, devendo-se o seu aperfeiçoamento — ainda segundo o mesmo etnógrafo — aos povos orientais que aqui se fixaram e que, com a substituição do coiro pela madeira, lhes deram as características que ainda hoje possuem.

Essas características, únicas no quadro dos tipos das embarcações fluviais portuguesas, parecem atestar o resultado definitivo de uma velha experiência; pelo menos, o progresso, que motorizou a navegação e aperfeiçoou os tipos de barcos, ainda não as transformou, nem mesmo seduzido pelo facto de o rio Douro atravessar uma região riquíssima, produtora do famoso vinho do Porto,



Régua — A espera da partida

que corre o Mundo, dando lustre à nacionalidade portuguesa e honra às videiras que treparam pelas encostas durienses.

Em 1751, segundo o Dicionário Geográfico do Padre Luiz Cardoso, existiam mais de 50 barcos rabelos, dos quais se sabe, pelas «Leis da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto-Douro», instituição pombalina, que, em 1792, eram empregados no transporte do vinho do Douro para o Pôrto e conduziam, na viagem de regresso, fardamentos e munições para os regimentos transmontanos e beirenses.

Tinham então capacidade para 70 cascos, mas, depois, o espirito previdente da governação pública da época reduziu-a, para evitar acidentes no rio, não transportando hoje os rabelos mais de 45 cascos cada um. Além de vinho, conduzem, presentemente, passageiros, fruta, azeitona, animais, etc., estando registados na Direcção Hidráulica do Douro 330 barcos rabelos.

Os tripulantes do rabelo, em número de 13, desde o arrais até ao cabresteiro, limites da escala hierárquica a bordo, conhecem todos os perigos que os rodeiam. Muito religiosos, descobrem-se ao passar nos pontos marginais onde há imagens de santos e dão-se a outras significativas práticas de devoção.

Para que ao perigo corresponda a firmeza do porte de cada um a bordo, o arrais impõe aos seus subalternos a maior disciplina, tendo cada tripulante a sua função definida; esta desigualdade de atribuições é distinguida, nas refeições, pelo talher de que cada um se serve ou pela ração que a cada um cabe.

Alguns súbditos ingleses, proprietários de quintas do Douro, cujo espírito conservador pretende, em certos casos, o respeito do uso tradicionalista, ainda hoje possuem barcos rabelos, para o transporte dos seus vinhos.

O rabelo é muito mais antigo que o comboio, na disputa do tráfego duriense, pois a linha do Douro, aberta á exploração por



Régua — Carregação no cais



Régua — Cais de embarque

troços, data de 1875. A pesar da gigantesca concorrência que a via férrea, construída pelo homem, faz à via fluvial, criada pela natureza, esta oferece aos rabelos o aproveitamento de algum tráfego proveniente da região situada na margem oposta àquela que conhece a estreita vizinhança do caminho de ferro, desde o apeadeiro de Pala até à estação de Barca de Alva.

Demonstram o valor dessa concorrência, no seu principal aspecto (tráfego de vinhos), os seguintes números:

Durante todo o ano de 1939, entraram no Entreponto de Gaia, procedentes da região demarcada do Douro:

	Cascos
<i>Pela estação de Gaia:</i>	
Vinho generoso	61.771
» de pasto.....	5.778
<i>Pelo cais da beira-rio:</i>	
Vinho generoso	4.164
» de pasto.....	701

Pelos seguintes postos de fiscalização do Entreponto de Gaia transitaram, em 1939, transportados por via férrea:

Cascos de vinho
de pasto do Douro

Campanhã	12.083
Alfândega	793

E, durante o ano de 1940, saíram da região demarcada do Douro as seguintes quantidades de vinho, expressas em litros:

VINHO BENEFICIADO		VINHO NÃO BENEFICIADO	
Transportado por via férrea	Por via fluvial	Transportado por via férrea	Por via fluvial
25.611.082	1.622.966	12.367.088	66.225

A região demarcada do Douro vai de Barqueiros a Barca de Alva, abrangendo os terrenos marginais do rio e as encostas dos seus afluentes, que existem dentro daqueles limites. Nessa região estão compreendidos os concelhos da Régua, Alijó, Lamego, Pesqueira, Santa Marta, Sabrosa, Mesão Frio, Vila Real, Tabuaço, Freixo de Espada-à-Cinta, Armamar, Moncorvo, Vila Flor, Carrazeda, Meda, Mirandela, Figueira de Castelo Rodrigo, Rezende, Murça, Fozcôa e Alfândega da Fé. Em 1932, organizou-se corporativamente a produção e comércio do vinho do Pôrto, agrupando-se todos os viticultores da zona demarcada num organismo a que se deu o nome de «Casa do Douro» e agrupando-se no «Grémio dos Exportadores do Vinho do Pôrto» o comércio exportador. O primeiro organismo faz reflectir a sua acção nos interesses nacionais e dos viticultores, promovendo o seu justo equilíbrio com o aproveitamento da boa produção e a garan-

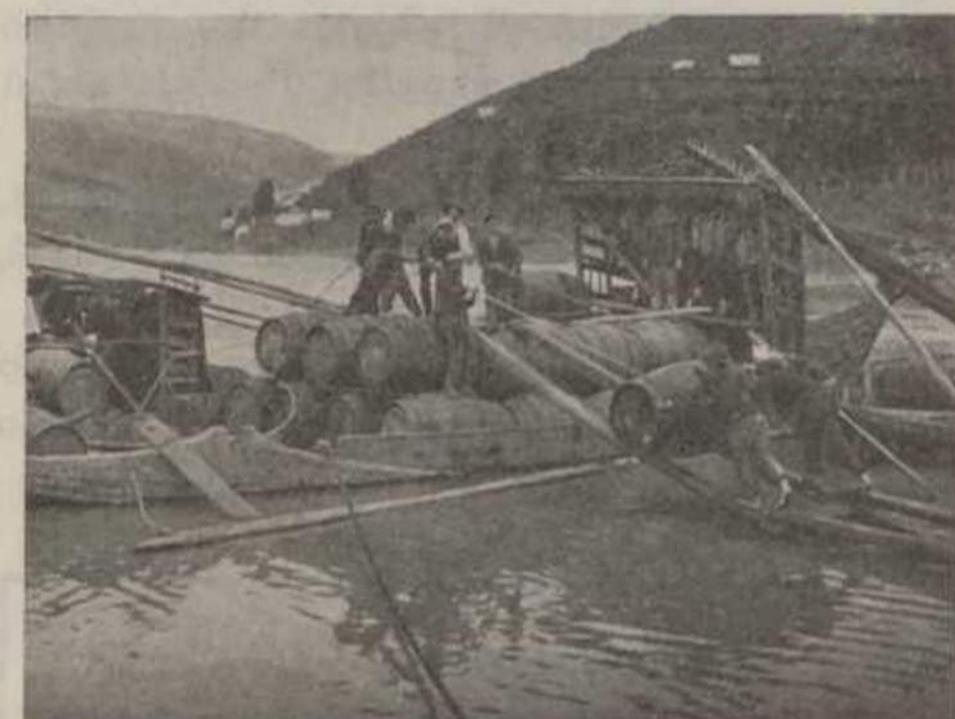
tia de um preço remunerador; o segundo tem por fim assegurar a qualidade e genuinidade do vinho exportado. Como representante do Estado junto destes organismos de coordenação económica, criou-se, também, em 1932, o Instituto do Vinho do Pôrto, cujo papel é estudar tecnicamente todos os assuntos de interesse para a produção e

rosos até à barra do Douro, era, antes da construção da via férrea, muito inferior ao actual — mas a quantidade destas embarcações está na razão directa do desenvolvimento provocado e estimulado pela linha do Douro: é uma consequência indirecta desta via.

Os rabelos, fruindo os benefícios desse desenvolvimento, obtêm, agora, cargas úteis de diferentes espécies, no regime de transportes colectivos.

A história da navegação duriense já registra inúmeros naufrágios, o que demonstra que a indústria de transportes no rio Douro não só exige audácia e destemor, como também prudente disciplina.

O regime de transporte colectivos, misturando passageiros com mercadorias em espaço relativamente apertado, tornou mais instantaneo o problema de segurança do trans-



Carregamento de barco rabelo com vinho do Porto

comércio dos vinhos generosos do Douro; intervir na discussão dos interesses económicos em que esteja justificada a mediação do Estado; encarregar-se dos serviços de fiscalização do Entreponto de Gaia, que, portanto, passou a ser uma dependência do Instituto; e tratar da propaganda e defesa da genuinidade do vinho do Pôrto com a repressão de fraudes no estrangeiro. Também está a seu cargo a prova dos vinhos que saem do Entreponto, o que constitui um modo de fiscalização — colaborador das análises laboratoriais — que funciona como «Câmara dos Provadores», com a sua respectiva Junta Consultiva.

Assim se evitam, paralelamente à sua mistura com vinhos de outras origens, como sucedia antes da lei franquista de 1907, perturbações e crises que possam desacreditar o vinho do Pôrto nos mercados estrangeiros.

O número de barcos rabelos, até 1875 o único meio de transporte dos vinhos gene-

porte, pelo aumento de perigo que, sob o fundo chato do rabelo, nasce do leito pedregoso e acidentado do rio.

Mas o caminho de ferro, que oferece toda a segurança a qualquer espécie de tráfego, é o grande transportador dos vinhos da região demarcada do Douro, como se verifica pelos significativos números acima reproduzidos e que foram extraídos, com a devida vénia, dos cadernos estatísticos mensais do Instituto do Vinho do Pôrto.



Carregando vinho no rio Douro, na Régua

Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1940

A seguir publicamos nota das principais obras feitas na Divisão da Via e Obras, além das de conservação:

Antiga Rêde

- Grande reparação do edifício de passageiros de Coruche.
- Reparação com estacaria e blocos de formigão no pavimento cimentado que defende as fundações dos pilares de encontro da ponte da Vala da Azambuja.
- Calcetamento da estrada de acesso ao cais da Covilhã.
- Calcetamento do caminho de acesso ao cais de Esmoriz.
- Pavimentação do cais coberto de Mealhada.
- Construção dum apeadeiro ao km. 314,993 da linha do Norte.
- Transformação do apeadeiro de Canelas em estação.
- Modificação e ampliação da estação de Castelo Branco.
- Construção do alpendre da estação de Alferrarede.
- Ripagem e nivelamento das curvas entre os kms. 310 e 330 da linha do Norte.
- Reforço de travessas entre os kms. 89 e 99 da linha de Leste.
- Balastragem da linha do Norte entre os kms. 138, 700 e 170,500 e 310 e 330.
- Construção da parte metálica do pontão para a passagem superior em Campolide (via A) sobre a variante da linha de Sintra.
- Pinturas gerais das pontes da linha de Leste entre Bemposta e Crato.
- Idem na linha do Norte entre Entroncamento e Alfarelos.
- Pintura geral de meio tabuleiro do lado do Pôrto da ponte Maria Pia.
- Pinturas gerais das pontes do Ramal de Tomar.
- Idem, da linha de Vendas Novas, entre Muge e Vendas Novas.
- Idem, da linha de Oeste, Dois Portos a Caldas.
- Pinturas gerais das pontes da linha da Beira Baixa entre Abrantes e Alferrarede.
- Sinalização especial para a exploração simplificada (montagem a concluir em 1941) das linhas:
 - Alto Leste (Tôrre das Vargens a Elvas).
 - Ramal de Tomar.
 - Linha da Louzã.

- Pintura do alpendre de Lisboa-P.
- Soldadura de 11.152 cochins de agulha.
- Enchimento de 208 crôcimas.
- Montagem de 180 quilómetros de linhas telefónicas.
- Substituição de instalações telegráficas por telefones em 103 estações.
- Montagem de telefones em 296 P. N.
- Rectificação do traçado aéreo com a deslocação de 160 postes.
- Substituição de 180 quilómetros de fio do traçado aéreo.
- Beneficiação de 10 quilómetros de traçado aéreo com a montagem de posteletes de madeira creosotada.
- Construção de 12 cancelas basculantes de diversos comprimentos (6 a 10 m.).

Sul e Sueste

- Grande reparação na ponte cais de Lisboa-Santo Amaro.
- Grande reparação do edifício de passageiros de Beja.
- Reparação dos caminhos de acesso ao cais de Portimão e à estação de Setúbal.
- Reparação nas casas de habitação do pessoal de Lagos.
- Pinturas gerais das pontes da linha do Sul entre Tavira a Vila Real de Santo António.
- Idem, da linha do Sado — Pinhal Novo a Grândola.
- Idem, no Ramal de Montijo.
- Substituição de instalações telegráficas por telefones em 16 estações.
- Rectificação do traçado aéreo com a deslocação de 2.260 postes.
- Substituição de 20 quilómetros de fio do traçado aéreo.
- Construção de muros de ala no aqueduto ao km 65,361 da linha do Sul (Tôrre da Gadanhã).
- Alteração nas habitações do pessoal do E. P. da estação de Poceirão.
- Renovação da via entre Panóias e Funcheira.
- Balastragem com pedra britada entre os kms. 222, 906 e 231 da linha do Sul.
- Trabalhos para esgôto das águas pluviais na estação de Montemôr.
- Pavimentação do caminho de acesso ao cais da estação de Boliqueime.
- Calcetamento dos pátios de acesso à estação de Pias.
- Modificação do E. P. da estação de Beja.

- Enrocamento dos atêrros entre os kms. 329,550 e 329,686, lado direito, e 329,550 e 329,590, lado esquerdo, do Ramal de Portimão.
- Pavimentação do caminho de acesso ao cais da estação de Santa Vitória-Ervidel.
- Construção de 16 cancelas basculantes de diversos comprimentos (6 a 10 m.).
- Montagem de 322 quilómetros de linhas telefónicas.
- Montagem de 12 telefones em P. N.
- Nova sinalização do Lavradio a Barreiro-A.

Minho e Douro

- Pinturas gerais das pontes da linha do Minho — Ponte de Viana (tramos 1 a 6).
- Idem, linha do Douro — Réguia a S. Mamede do Tua.
- Pavimentação a paralelepípedos do páteo da estação de Valença.
- Construção de uma plataforma entre as linhas 1 e 2 da estação de Barcelos.
- Assentamento de via na variante do viaduto de Quebradas ao km. 67,938 da linha do Ouro.
- Construção de uma plataforma junto à P. N. ao km. 3,734 da linha de Cintura do Porto.
- Construção dum desvio entre os kms. 15,934 e 16,200 da linha de Cintura do Porto.
- Prolongamento da plataforma anexa ao E. P. e construção duma outra junto à linha descendente da estação de Paredes.
- Construção duma retrete no apeadeiro de Mirão.
- Calçamento do terreno (lado Porto) para pátio de mercadorias na estação de Barrozelas.
- Calçamento do caminho de acesso ao cais da estação de Verdoejo.
- Estabelecimento de mais uma entrada e uma saída de passageiros na estação do Porto.
- Montagem de 93 quilómetros de linhas telefónicas.
- Substituição de instalações telegráficas por telefones em 34 estações.
- Rectificação do traçado aéreo com a deslocação de 1.080 postes.
- Beneficiação de 60 quilómetros de traçado aéreo com a montagem de posteletes de madeira creosotada.
- Construção de 8 cancelas basculantes de diversos comprimentos (6 a 10 m.).

A seguir publicamos, também, os principais trabalhos executados na Divisão do Material e Tracção:

- Instalação dum posto de transformação de 3×600 KWA, 30.000 volts, no Barreiro.
- Instalação dum posto de transformação aéreo 2×380 KWA, 30.000 volts, para alimentar a apa-

relhagem de soldadura Shotweld empregada nas carruagens de aço inoxidável, em montagem nas Oficinas do Barreiro.

- Montagem de 120 motores eléctricos para comando individual de máquinas ferramentas do Barreiro, primitivamente accionadas por correias..
- Construção de 8 quadros subsidiários de distribuição de energia na instalação das Oficinas Gerais do Barreiro com 3.000 metros de cabos armados subterrâneos.
- Modernização da iluminação eléctrica do cais de Lisboa-R.
- Instalação de iluminação e electrificação da toma de água na estação de Estarreja.
- Electrificação da toma de água na estação de Aveiro.
- Instalação de iluminação eléctrica na estação de Alferrarede.
- Instalação de iluminação eléctrica na estação de Recarei.
- Instalação de iluminação eléctrica na estação de Alhandra.
- Instalação de iluminação eléctrica na estação de Fundão.
- Instalação de iluminação eléctrica na estação de Pinhal Novo.
- Montagem de equipamentos eléctricos em 11 carruagens de travias.
- Aplicação de sobreaquecimento de vapor às locomotivas da série 400 (em 5 locomotivas) conforme estudo elaborado nos Serviços Técnicos da Companhia em 1939.
- Estudo e aplicação de grelhas de ferro fundido em várias séries de locomotivas.
- Estudo da ampliação da Oficina de Alfarelos.
- Estudo da supressão das guaritas das carruagens AB^{5f} 213 a 221, passando o comando do freio para o interior da carruagem.
- Estudo de vagões especiais cobertos com portas de intercomunicação.
- Estudo de vagões da série L de 9 metros para 20 toneladas de carga.
- Montagem de equipamentos, reservatórios, maçaricos, cinzeiros, etc., em duas locomotivas das séries 070 e 350 para utilizar o óleo como combustível.
- Estudo de chaminés especiais para as locomotivas, a-fim-de utilizarem a lenha como combustível.
- Estudo da redução de tipos de aço a empregar nas molas de suspensão das locomotivas e tenders.
- Estudo da unificação dos globos da iluminação das carruagens.
- Estudo de vagões reservatórios para transporte de óleos.
- Ampliação do «chariot» de carruagens das Oficinas do Barreiro.

Além das obras executadas, atrás referidas ha ainda a notar a aquisição de 28 carruagens de aço inoxidável á firma americana BUDD, sendo 11

mixtas de 1.^a e 2.^a classe e restaurante, 4 de 2.^a classe e furgão grande, 2 de 3.^a classe e furgão pequeno e 9 de 3.^a classe. Seis destas carruagens foram recebidas montadas e as restantes por montar, pelo que foi criada nas Oficinas do Barreiro uma secção especial para proceder à sua montagem (3 carruagens já montadas até fim de 1940).

— «Carénage» da locomotiva n.^o 503 para rebocar as composições dos comboios rápidos 52/55 formadas com carruagens americanas.

— Transformação de carruagens.

68 de 2 eixos, a saber :

17 de 1.^a classe em mixtas de 1./2.^a classe; 9 mixtas de 1./2.^a classe em 3.^a classe; 4 de 2.^a classe em 3.^a classe, (tôdas com corredor e W. C.).

16 de bogies, a saber :

1 de 1.^a classe; 3 mixtas de 1./2.^a classe; 2 de 2.^a classe; 5 em mixtas de 1./2.^a classe; 3 salões de 3.^a classe e 2 em salões de luxo.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.^o 755. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: — 3 sacos com sacos vazios, de Lisboa-Jardim a Setúbal — 114 quilos, em pequena velocidade (retorno).

R. — Tarifa Geral 3.^a classe 29 quilómetros:

Preço 1\$44 × 6 × 0,12	1\$04
Manutenção 1\$00 × 6 × 0,12	\$72
Registo e aviso de chegada	1\$10
	2\$86
Adicional de 10%	\$29
	3\$15
Uso de cais (mínimo) 10 × 11	1\$10
Carga em Lisboa \$30 × 6 × 0,12	\$22
Adicional de 10%	\$14
Via fluvial (mínimo) \$30 × 6	1\$80
Adicional de 10%	\$18
Arredondamento	6\$59
Total...	6\$60

Aplica-se a tarifa geral, por dar taxa mais económica do que a Tarifa Especial n.^o 1.

P. n.^o 756. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: — Um tractor mecânico sobre rodas, 9439 quilos, de Barreiro-Mar a Beja, carga e descarga pelo dono.

R. — 154 quilómetros, tabela 7:

Preço 7\$75 × 11 × 9\$44	804\$76
Evolução e manobras \$40 × 11 × 9\$44 ..	41\$54
Comp. ^o do Imp. ferroviário Selo 5,05% ...	40\$65
Assistência ...	\$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	888\$20
Adicional de 10%	88\$82
Adicional de 5%	48\$86
	1.025\$88
Uso de cais \$80 × 11 × 10	88\$00
Adicional de 10%	8\$80
Adicional de 5%	4\$84
Guindaste 1\$00 × 11 × 10	110\$00
A deduzir \$30 × 11 × 9\$44	31\$16
	78\$84
Adicional de 10%	7\$89
Adicional de 5%	4\$34
Arredondamento	\$01
	1.218\$60

DOCUMENTOS

I — Tráfego

28.^o Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.^o I de Pequena Velocidade — Antiga Rêde. 10.^o Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.^o I de Pequena Velocidade (Sul e Sueste e Minho e Douro). — Altera as concessões estabelecidas no aditamento 21.^o e 10.^o à mesma Tarifa.

8.^o Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias. — Altera os prazos para a carga e descarga de vagões bem como

as taxas de estacionamento estabelecidos no art. 10.^o da Tarifa de Despesas Acessórias e esclarece também o disposto no art. 12.^o da mesma Tarifa, sobre reper-
sagens de vagões.

Aviso ao Públíco A. n.^o 673 — Anuncia a reabertura à exploração do apeadeiro de Vale Formoso, para serviço de passageiros sem bagagem.

5.^o Aditamento à Tarifa Especial n.^o 1 — Passageiros. — Cria preços daquela Tarifa para o apeadeiro de Vale Formoso.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.^o 209 — Refere-se à anulação da Tarifa Especial n.^o 6 de g. v., da Companhia da Beira Alta, substituída por outra de igual número, em vigor desde 1 de Outubro do ano findo, que não prevê, como a anterior, a devolução de taras ao abrigo de condições especiais em regime de rótulos, e indica o procedimento a seguir no caso das taras a devolver dizerem respeito a remessas de g. v. procedentes daquelas linhas.

Comunicação-Circular n.^o 210 — Indica o número dos combóios que podem ser utilizados pelos portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.^o 9 — Passageiros, fóra das horas estabelecidas na mesma Tarifa.

Comunicação-Circular n.^o 211 — Presta esclarecimentos acerca das Guias da Alfândega que devem acompanhar as remessas de serviço internacional.

Carta-Impressa n.^o 289 — Comunica terem sido reválidas para 1941 as «Carteiras de Identidade de Jornalistas», às quais se referem as Instruções Complementares ao Livro E II, página 112, e Comunicação-Circular n.^o 90, de 22 de Abril de 1938.

Carta-Impressa n.^o 290 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Dezembro do ano findo e que devem ser apreendidos.

III — Serviços Técnicos

1.^o Aditamento à Circular n.^o 901 — Trata da circulação dos vagões distribuidores de petróleo, óleos e restantes materiais de consumo, tendo em vista o novo horário em vigor na rede do Sul e Sueste.

Instrução n.^o 2345 — Diz respeito à sinalização de um novo ramal particular «Gaia-Ribeiro» inserido ao km. 329,653 da linha do Norte, entre as estações de Valadares e Gaia.

Instrução n.^o 2346 — Refere-se à sinalização do ramal particular «Telhada-Fábrica», ao km. 197,312 da linha de Oeste.

Quantidade de vagões carregados
e descarregados em serviço comercial
no mês de Janeiro de 1941

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Período de 1 a 8 ...	5.389	5.244	1.671	1.455	2.073	1.749
> 9 a 15...	4.771	5.032	1.560	1.452	2.090	1.769
> 16 a 22...	4.799	4.798	1.479	1.401	1.739	1.490
> 23 a 31...	4.274	4.559	1.832	1.728	1.805	1.516
Total	19.233	19.633	6.563	6.036	7.697	6.524
Total do mês anterior	22.100	21.532	7.080	6.776	7.679	6.551
Diferenças	-2.867	-1.899	-518	-740	+18	-27



Estação de Valado



Fotog. de Júlio Roberto dos Santos,
Empregado de 2.^a classe.

Factos e Informações

Ateneu Ferroviário

O Grupo Cénico do Ateneu, sob a direcção de D. Enita Correia, levou à cena,



«A Flor do Bairro» — Cena do 2.º Acto

em 29 de Janeiro último, no Teatro da Trindade, a opereta popular em 3 actos

«A Flor do Bairro», da autoria dos escritores Félix Bermudes e João Bastos, musicada pelo maestro Wenceslau Pinto.

A direcção da orquestra esteve a cargo do Sr. Luiz Boulton, regente da Banda de Música do Ateneu.

Antes do espetáculo, o co-autor da peça Sr. Félix Bermudes proferiu, do proscénio, um pequeno discurso, em que enalteceu o carácter educativo do Ateneu.

A representação decorreu muito correcta por parte de todos os interpretes, que foram muito aplaudidos.

O teatro apresentava a lotação completa, assistindo ao espetáculo um representante do Sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

Os jornais *Diário de Notícias* e *O Século*, nas suas críticas teatrais, referiram-se nos mais elogiosos termos a este espetáculo, realizado pelo Grupo Cénico do Ateneu.



Luiz Boulton, regente da Banda de Música do Ateneu



Amadores que representaram «A Flor do Bairro», vendo-se ao centro a distinta ensaiadora D. Enita Correia

Pessoal

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados no 4.º trimestre de 1940

Praticantes para aspirantes: José Falcão Pereira Jacinto, Liocínio Soares e Abílio de Matos Heitor.

Aspirantes para factores de 3.ª classe: Joaquim Gomes, Elder Eurico Eusébio e Alberto Soares.

Factores de 3.ª para 2.ª classe: Distintos — Feliciano da Fonseca Panaca, António da Silva e Sousa e Roberto do Espírito Santo.

Aprovados: António Vaz da Silva, Luiz Furtado Ribeiro, Jaime da Costa, Acácio Pires Parente, Manuel Cadete Quinas, Carlos Matoso, Vergílio Marques Mendes, José da Silva, José Domingues de Freitas, Manuel Pinto Faria Soares de Almeida, Armando Gomes Tomaz, José Lopes Júnior, Luiz Matias, António Matias Pinto Magalhães, Estevão de Almeida, José Marques, José Tavares, Joaquim Domingues Pereira, José Marques dos Santos, Constantino Jesus Filipe Mata, Armando Matos André, João Monteiro Magalhães, Francisco Beliz Godinho, Amílcar Barreto Rajado, João Afonso Gomes, João Maria Gabriel da Costa, Alfredo de Jesus Pereira, Manuel Vicente Justo, Vitor Manuel de Matos, António Gonçalves Feijão, Inácio Marques dos Reis, Virgílio Damas Mineiro, João Manuel Ferreira, João Baptista, Luiz António Bispo, João Gomes Bento, Francisco Lacão Salvador, Mário Simões da Rocha, Américo da Costa, António Domingues Júnior, Alípio de Oliveira Santos, António Martins Ferreira, José da Fonseca Ferreira de Sousa, Cândido Rodrigues Nunes, José de Oliveira, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Madureira Machado, António Vicente Neves, José Augusto Saraiva, Bernardino do Nascimento Marcos, António Joaquim Álvares de Figueiredo, Artur Rodrigues, Joaquim Teixeira Osório, José Baptista Tavares, João António Pereira, José Gomes, Rodrigo Teixeira, António Dias de Sousa e José de Matos Fernandes.

Factores de 2.ª para 1.ª classe: Distintos: — Augusto Baptista Ferreira, Valério Evaristo Correia Neto, João Lourenço Quita e António Rodrigues Coutinho.

Aprovados — Francisco Dias Ribeiro, Nicolau de Sousa Vasconcelos, João Ferreira Simão, Vitor Luiz Ferreira, Joaquim Oliveira Estudante, João Taborda, Cipriano Alves Matias, Nuno Leitão Coelho, Herminio Lopes de Almeida, Martinho Armando Maçaroco, Manuel Nunes Branco, Nicácio Taboada Rodrigues, Fran-

cisco Assis Peixoto da Fonseca, Francisco da Costa Mendonça, Augusto Bernardino Marques, António Augusto Nunes, Alberto Pinto da Cruz Júnior, Bernardino António Valente, António Gomes Trindade, Juberto Carvalho Jales, José Ferreira, Álvaro Carvalho, Octávio Severino Pronto, José Gomes Aires, Domingos da Silva, Luiz Arrais, António Augusto Mendes Oliveira, Alberto Inácio, João Marques, Alberto Martins Diogo, Manuel Marques Chaparro, Cândido Filipe, Fausto Rosado Viegas, Alfredo Inácio Teigas, José Lourenço Nunes, Gaspar Rodrigues Torres, Joaquim António Gomes, Fernando Guimarães Costa, Alfredo Bento de Queiroz, Salomão Eurico Gouveia, Armando Inácio, Carlos Machado, António Augusto Santos Almeida, João Martins da Silva, Joaquim dos Santos Marques, Manuel Pinto Marante, José Maria Pereira Viana, Fernando Teixeira da Costa, Carlos Maria de Sousa, José Ferreira, João Augusto Azevedo Santos, Diamantino Gomes Gregório Durão, Angelo de Almeida, Júlio de Azevedo, Francisco da Fonseca, António Xavier, Manuel da Assunção Marques, Domingos Alves, Albino da Silva, Miguel Florêncio, Manuel Aldemiro de Sousa Fagundes, Manuel Augusto Matias, Júlio Maurício da Costa, António Maria e Francisco Assis Machado Júnior.

Factores de 1.ª para Chefes de 3.ª classe: Distinto — Napoleão Pinto dos Reis.

Aprovados: Samuel Bernardes, João Ramos Sampaio, Manuel de Almeida, Álvaro da Silva Martins, Joaquim Augusto Diniz da Silva, Miguel Diniz Coelho, Pedro da Silva Barrau, João Jesus Pereira, José Martins, Luiz Gomes Botão, Abílio Antunes dos Santos, Raúl Ferreira de Noronha, José Rodrigues Parreira, Lourenço Barbosa Leão, José Augusto Ferreira, Belmiro Augusto Monteiro, Manuel Florêncio, Lícílio José Ribeiro, Joaquim António Marinheiro, Joaquim dos Ramos, Manuel Miguel Romão, Manuel Segismundo Horta, José de Sousa Pereira, Manuel Romão Cláudio, Antero Carita Diniz, Calixto Domingos Martins, António Dias Ferro Júnior, Américo Sebastião Coelho, Agostinho Costa Ferreira, João Pompeu Mauá, Viriato José de Matos Lima e Álvaro Afonso Tição.

Chefes de 3.ª para 2.ª classe: Filipe António Domingos, Raúl Paulo de Vasconcelos, Augusto Cândido de Almeida e José António dos Santos Correia.

Chefes de 2.ª para 1.ª classe: Distintos: Eduardo Costa, Sinfrônio Simões Penalva, Francisco António da Paixão e Armando Pinheiro de Carvalho.

Aprovados: Albano da Costa Malagueta, António Juzarte Eusébio, Homero Silva, Joaquim de Almeida Sousa Júnior, Vitor Afonso, João Simplicio, Urbano

José de Passos, Ovidio Ferreira de Sousa, Sérgio Amabélio de Azevedo, Abílio Alves da Costa Braga, Filipe Vaz do Nascimento Bandeira e Francisco Alexandre Rodrigues.

Guarda-freios de 3.^a para 2.^a classe: Jaime Pinto Vilela, José Amaro, João Freire, Lucílio Gomes Trindade, José Serra Lourenço, Inácio Lopes Laranjeiro, Joaquim Serrenho, Fernando Salvado, José Antunes Bernardo, Júlio Mendes Tarrafa, José Maria Estudante, Manuel da Costa, José Bento, Domingos Taborda, Anselmo dos Santos Leitão e Bento de Oliveira Lopes.

Guarda-freios de 2.^a para 1.^a classe: Francisco Silva, António Ribeiro Sampaio, António Maria, Abílio Maria Domingos, Fernando dos Reis, Manuel Narciso Vieira, Bartolomeu Roque Redondo, Joaquim do Couto Esteves e António Rôla de Carvalho André.

Guarda-freios de 1.^a para Condutores de 2.^a classe: José Esteves Magro, Júlio Pedro Pinheiro, Manuel Barros Blanquet Júnior e Manuel Ferro.

Condutores de 2.^a para 1.^a classe: António Marques Figueiredo, Joaquim Augusto Vicente, António Soares Pais Júnior, Manuel Martins Alvada, Augusto Cardoso e Júlio da Silva Ricardo.

Para conferentes: Augusto César Machado, Manuel José de Sousa, Augusto Ribeiro da Silva e Caetano Ramos.

**Praticantes para Aspirantes
aprovados nos exames realizados
no mês de Janeiro findo**

Distinto: José Neves Varanda.

Aprovados: Manuel Fernandes, Carlos de Magalhães Beranco, Fernando Ferreira Ramos, Virgílio Valente, António Rodrigues Loureiro, José Mendes Louro, José Capão Farinha, José da Conceição Belo, Duarte de Oliveira Pita, Hilário Baptista Marrucho, Luiz da Silva Rodrigues Fernandes, Álvaro Ribeiro Cardoso, José Pinto, Albertino Rodrigues da Fonseca, João Nunes Júnior, José Francisco Rama, Carlos Trindade de Assunção, João Mendonça dos Santos, Amândio Pereira de Matos, Arménio Nunes Ferreira, Fernando Lopes Chora, João Vicente Duque da Silva, José das Neves, Manuel de Jesus Matias, António Maria Valente, Custódio Lopes, António Alves Loureiro, Manuel Martins de Oliveira e Silva, Virgílio Nunes da Costa, Manuel da Cruz Antunes Pôrto, Mário de Matos Pires, Libânio Ferreira, Arnaldo dos Santos Calheiros, António Martins Ramalho, Renato Braz da Cunha, João Martins Ribeiro, Joaquim Pires Cipriano, Manuel Nunes, Jorge Godinho Mendes, António da Conceição Jorge, Augusto Cordeiro Valente, Raúl Comprido Eusébio, João Loio, Joaquim Rodrigues, José Marques Espartero, José Venâncio, Josué Gonçalves, João Inácio Calapez da Costa, João Augusto Alves, Carlos Alberto da Silva Vergamota, Lúcio José Marcelino, Belarmino António da Luz, Manuel Maria Fer-

reira Calixto, Américo Silvestre dos Santos, Cândido dos Reis Lima Pereira Pinto, Jaime Francisco da Conceição Figueiredo, Luiz Marques dos Santos, Manuel Francisco Marques, Emílio de Matos Tavares, João Pinto de Lemos e Armando Gueifão Belo.

Promoções

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Chefes de 1.^a classe: José de Pinho Valente Júnior, Filipe Vaz do Nascimento Bandeira, Francisco Alexandre Rodrigues, Manuel de Araújo Leitão, Luiz Gonzaga de Oliveira Marques, Diamantino da Graça, Albano da Costa Malagueta, Eduardo Costa, Sinfrônio Simões Penalva, António Juzarte Euzébio, Joaquim de Almeida Sousa Júnior e António Machado.

Chefes de 2.^a classe: António José Nunes de Carvalho, Augusto Alves Zenha, Álvaro Inácio, José Nunes, Francisco do Rosário Leitão, Carlos Alves do Couto, Augusto Pinheiro de Oliveira, Mário da Silva Varela, Pompílio Duarte Lizardo, Manuel Duarte da Silva, Eloy Trindade da Silva, António de Almeida Pinto, José de Oliveira, Severino Tavares Correia, João do Vale e Alfredo de Oliveira.

Chefes de 3.^a classe: Manuel da Silva, Domingos Rodrigues Lopes, Manuel Florêncio, Lícñio José Ribeiro, Francisco da Silva, Manuel Fernandes Garcia, Afonso de Albuquerque Castilho, Manuel Baptista da Silva, João Carvalho da Cruz, Adelino Correia, Manuel Simões, Vitor da Ressurreição Baptista, Manuel Pereira, António dos Santos, João José Bernardino Marques, Acácio de Sousa Pires, Elísio Faustino Duarte, Fausto dos Santos Pereira, Joaquim Inácio Salvado, António Correia, Samuel Bernardes e João Ramos Sansão.

Factores de 1.^a classe: Ilídio Pinto, Berardo Martins, Ernesto Cunha, Aníbal Mendes Garcia, António Alves de Carvalho, Francisco Soares Ferreira, Rafael Matos Fortuna, Francisco Dias Ribeiro, Nicolau de Sousa Vasconcelos, Augusto Baptista Ferreira, João Ferreira Simão, Vitor Luiz Ferreira, Joaquim Oliveira Estudante, João Taborda, Cipriano Alves Matias, Nuno Leitão Coelho, Valério Evaristo Correia Neto, Herminio Lopes de Almeida, Martinho Armando Maçaroco, Francisco Assis Peixoto da Fonseca, António Augusto Nunes, Domingos da Silva e João Lourenço Quita.

Factores de 2.^a classe: João Baptista, Joaquim Soares, Augusto Inácio Vieira, José Baptista Silva Alves Carneiro, Carmindo Pinto Botelho, Joaquim Ferreira da Silva, José Azevedo Bôto, José Rosa Paquete, Armando Pereira da Silva, José dos Santos Palmeira Barroso, José Alves de Carvalho, Lourenço Trindade Piedade, Manuel Martins, Júlio Mendes Salgueiro, Fernando António Moraes dos Santos, António Aníbal Dias, Abílio da Costa Polónio, João António

dos Santos, Francisco José Ruivo, António Cândido Nunes Ferreira, Artur Joaquim da Fonseca, Filipe da Costa Albino, Raúl Vítor Neto Duarte, José Bento Ribeiro, António Vaz da Silva, Luiz Furtado Ribeiro, Jaime da Costa, Acácio Pires Parente, Manuel Cadete Quinas, Carlos Matoso, Virgilio Marques Mendes, José da Silva, Feliciano da Fonseca Panaca, José Domingues de Freitas, Manuel Pinto Faria Soares de Almeida, Armando Gomes Tomás, José Lopes Júnior, Luiz Matias, António Matias Pinto Magalhãis, Estevão de Almeida, José Marques, José Tavares, Joaquim Domingues Pereira, José Marques dos Santos, Constantino Jesus Filipe Mata, Armando Matos André, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Madureira Machado, António Vicente Neves, José Augusto Saraiva, João Monteiro Magalhãis, Vítor Manuel de Matos, António Gonçalves Feijão, António da Silva e Sousa, Virgilio Damas Mineiro, João Baptista e Francisco Beliz Godinho.

Fieis de 2.ª classe: Joaquim Ulisses Pereira e Albano Ferreira da Silva.

Conferentes: Augusto Cesar Machado, Manuel José de Sousa, Augusto Ribeiro da Silva, Caetano Ramos, Manuel Joaquim Cabrita e Manuel António Jaca Júnior.

Bilheteira de 2.ª classe: Hortense Marques da Silva.

Empregada de 1.ª classe: Lídia Claro Alves.

Empregada de 2.ª classe: Celeste da Conceição Pinto.

MATERIAL E TRACÇÃO

Maquinistas de 1.ª classe: Cândido Gomes Pires e Angelo Augusto das Neves.

Maquinistas de 2.ª classe: Artur de Aguir, José Lopes Simões, José Nunes, António Martins, António Vilela, Diamantino Grilo, Jacinto Marques Ferreira, João António Viana e Júlio Gomes Jobling.

Maquinistas de 3.ª classe: José Bernardo Júnior, Manuel Coelho, João Rodrigues Lopes Loureiro e Manuel Monteiro.

Fogueiros de 1.ª classe: Agostinho de Almeida Matos, Voltaire Gomes Dias, Joaquim Coelho, João António Pereira, José da Silva Alfaro, António Rebola Veloso, Pedro Alves Elias, Serafim Teixeira, Albano Augusto e Manuel António Gonçalves.

Revisores de 1.ª classe: Adelino Rios, Guilherme Rodrigues e Júlio da Rosa Basílio.

Revisores de 2.ª classe: António de Almeida Trindade, José de Lemos, Joaquim José Pedro e Vítor Povoas.

Revisores de 3.ª classe: Joaquim Luiz Rebordão e José Martins Dias.

Ensebadores de 1.ª classe: Manuel Vicente Bernardino, Manuel Duarte Júnior, António Ferreira Manano, Luiz Augusto Marques, Manuel Henriques e Mário dos Santos.

VIA E OBRAS

Chefes de lanço de 2.ª classe: Domingos António e José Agostinho.

Chefes de distrito: António Santos, Manuel Silva Caixeiro, Joaquim Pinto de Magalhãis, Vicente Runa, António João Martins, Laurindo Teixeira, Manuel Marques Fontinha, José de Oliveira, José Alípio Júnior, Marcelino Durte e Manuel Jerónimo Ravasqueira.

Sub-chefe de distrito: Joaquim Romão.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

Empregado de 3.ª classe: Feliciano Pereira Valentim.

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.ª classe: Elder Eurico Eusébio, Alberto Soares e Joaquim Gomes.

Aspirantes: 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, Luiz Lourenço, Heitor Campos Dias, Felismino Álvaro de Oliveira, José Braz Costa, Joaquim Amaro Pinheiro, António Duarte Santos, Atil Serras, José Maria Fernandes, Bernardino Manuel de Oliveira, Vitorino António Januário, Manuel Martins, António Ferreira Neto, Américo Vieira Jorge, José da Cunha, Aurelino Leite de Oliveira, António Matos Machado Júnior, Francisco da Luz Maia, Francisco Joaquim, José Francisco César, Joaquim dos Santos Cardoso, António Ferreira Girão, Júlio Fernandes de Araújo, José Marques, Luiz da Silva, José do Carmo Coelho, Ricardo de Sousa Pencarinha, Nuno Rodrigues Esteves, José Baptista, Jaime Fernandes Carreira, José Lopes, Joaquim António Cândido, Saúl das Neves Oliveira Paquim, Acácio Vale da Silva, José Augusto Penteado, Joaquim Alberto Abrantes Benido, Álvaro Pacheco da Cunha, António Pimentel, José Martins, João Rafael Reis Opa, José Romeu, Mário Santana Rodrigues, José Ramos Monteiro, José Maria Policarpo, Alfredo Fernandes Gomes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Engenheiro ajudante: Engº José Gonçalves Gomes.

Fogueiros de 2.ª classe: Manuel Augusto Teixeira Soares Leite, António Lemos, Manuel Antunes Maia, Carlos dos Santos Maurício, Frutuoso Moreira,

Henrique Ferreira, Joaquim Tavares Correia, Crispim Ferreira Frutuoso, José Henriques, Armando Ferreira, Ferrer Ferreira, Francisco Duarte, Aníbal Barreto, Martinho do Espírito Santo Albuquerque, Francisco Rebelo, Francisco Nunes dos Santos, João dos Santos, Joaquim Tavares Sémião, Agostinho Ferreira da Silva, Basílio Caldeira da Silva, Salvador Fernandes Barbosa.

Revisores de 3.^a classe: Firmino António Pedro, José António Leal Bouças, Álvaro Gonçalves Cachaço, João Amaral.

Ensebadores de 2.^a classe: António de Pádua, Caetano Rodrigues Júnior, Vitor Freire Neno, Leonino da Silva, Fernando Lourido Lopes, José Carrilho, João das Neves Faustino, João Luiz de Carvalho, António Pereira Noivo, Carlos Pedro Contreiras, António Xisto Rodrigues, Mário Sobral, Joaquim de Aquino Júnior, José Viegas, Manuel da Silva Veiga, Manuel Augusto Monteiro.

Marinheiro de 2.^a classe: Vitor dos Santos Brito.

Guarda: Olindo Ferreira.

Limpadores: António Ricardo, António Augusto da Silva, Hipólito da Silva, Adelino de Oliveira, Benjamim da Costa Sénica, José Nunes Pinto Júnior, Henrique Casimiro Pais, Carlos Herculano da S. Peres Monteiro, António Francisco Jorge.

Serventes: Manuel Coelho Júnior, Joaquim Vitor Bouças.

Mudanças de categoria

Em Dezembro

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Para:

Continuo de 2.^a classe, o Ajudante de arquivista da Divisão de Exploração, José Albano Borges Dias.

Reformas

Em Janeiro

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

José Albino Armando, Empregado principal.

EXPLORAÇÃO

Carlos Maria da Gama, Chefe de 3.^a classe, de Barcarena.

Artur dos Santos Ribeiro, Chefe de 3.^a classe, do Entroncamento.

Marcelino Tristany Júnior, Chefe de 3.^a classe, de Fuzeta.

João da Lança Palma, Factor de 2.^a classe, de Beja.

Vitor de Oliveira Ribeiro, Telegrafista principal, de Lisboa-R.

José Maria Rodrigues Serrano, Conferente, de Alfarelos.

António Constâncio, Condutor de 1.^a classe, da 2.^a Circuncrição.

Abilio da Costa Tavares, Guarda-freios de 3.^a classe, da 1.^a Circuncrição.

José Querido Valente, Guarda-freios de 3.^a classe, da 2.^a Circuncrição.

José Marques Fernandes, Revisor de 2.^a classe, da 1.^a Circuncrição.

José Marreiros, Agulheiro de 1.^a classe, de Évora.

João da Costa Araújo, Agulheiro de 3.^a classe, de Nine.

Joaquim dos Santos Lapa, Agulheiro de 3.^a classe, de Coimbra.

José Esteves, Agulheiro de 3.^a classe, de Pampilhosa.

João Mateus, Porteiro, de Lisboa-P.

António de Deus Augusto, Guarda, de Covilhã.

José Mendes, Guarda, de Espinho.

João Vas Neto, Guarda, de Lisboa-P.

Rafael Nobre, Guarda, de Caldas da Rainha.

António Alves, Carregador, de Santana.

Alfredo Borges, Carregador, de Alfarelos.

João Gonçalves, Carregador, do Entroncamento.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Rebocho, Maquinista de 1.^a classe.

Joaquim Maria da Silva, Maquinista de 2.^a classe.

Joaquim Maia, Maquinista de 3.^a classe.

José Nobre Júnior, Fogueiro de 2.^a classe.

Miguel Maia, Fogueiro de 2.^a classe.

Manuel dos Reis, Lampista.

António Ramos Adão, Limpador.

Manuel da Silva Ramos, Limpador.

Manuel Vilela, Limpador.

VIA E OBRAS

Manuel Ferreira Santa, Fiel de 1.^a classe, da 3.^a Secção, do Entroncamento.

Manuel Nunes, Operário de 1.^a classe, das Obras Metálicas, de Ovar.

Eduardo José Condeço, Guarda-fios de 1.^a classe, do 38.^º cantão, de Évora.

Manuel Francisco, Chefe do distrito 203, Sarihos.

António Augusto, Assentador do distrito 28, Mata.

José Cardoso, Assentador do distrito 3, da 5.^a Secção, S. Martinho.

José Mateus, Assentador do distrito 140, Vendas Novas.

António Costa Babá, Assentador do distrito 74, Estarreja.

Agostinho Marques, Assentador do distrito 401, Contumil.

Dionisio António, Assentador do distrito 84, Campolide.

Manuel Teixeira, Assentador do distrito 429, Gouvinhas.

Sebastião Pinto, Assentador do distrito 423, Lívração.

Maria das Neves, Guarda de p. n., do distrito 50, Caxarias.

Joaquina de Jesus, Guarda de p. n., do distrito 141, Coimbra.

Madalena de Jesus, Guarda de p. n., do distrito 407, Tadim.

Maria Eugénia, Guarda de p. n., do distrito 63, Coimbra-B.

Ana Cordeiro, Guarda de p. n., do distrito 68, Oliveira do Bairro.

Falecimentos

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

† *António Mauricio da Costa Júnior*, Inspector principal, Adjunto da 4.^a Circunscrição.

Admitido como Praticante em 23 de Junho de 1898, foi promovido a Factor de 2.^a classe em 29 de Janeiro de 1900 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Sub-inspector em 1 de Abril de 1928 e finalmente a Inspector principal em 1 de Janeiro de 1939.

Em Maio de 1936 foi louvado por bons serviços prestados por ocasião da interrupção da linha de Vendas Novas.

† *António Ferreira*, Guarda, de Campolide.

Admitido como Carregador suplementar em 25 de Maio de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Maio de 1928 e Guarda de estação em 21 de Outubro de 1937.

† *Malco Garcia*, Carregador, em Lisboa-P.

Admitido como Carregador suplementar em 12 de Janeiro de 1925, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Fevereiro de 1927.

† *Manuel Martins*, Carregador, de Souzelas.

Admitido como Carregador suplementar em 2 de Março de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Setembro de 1920.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Carlos Alberto Viana*, Empregado de 1.^a classe, das Oficinas de Campanhã.

Admitido em 29 de Maio de 1919 como Apontador ajudante, nomeado Empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *José Inácio*, Empregado de 3.^a classe do Serviço Central.

Admitido em 3 de Fevereiro de 1937 como Praticante de escritório e nomeado Empregado de 3.^a classe em 1 de Março de 1938.

† *Manuel Brás*, Fogueiro de locomóvel, do Depósito de Faro.

Admitido em 25 de Abril de 1910 como Assentador de 2.^a classe, nomeado Limpador em 14 de Setembro de 1920 e promovido a Fogueiro de locomóvel em 23 de Junho de 1923.

VIA E OBRAS

† *José Sacramento Ferreira*, Empregado principal da Repartição de Contabilidade.

Admitido como Empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, promovido a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1934 e a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1939.



† *António M. da Costa Júnior*
Inspector Principal



† *José Sacramento Ferreira*
Empregado principal



† *José Inácio*
Empregado de 3.^a classe



† *Manuel Brás*
Fogueiro de locomóvel

6 — De que te serve esse mealheiro se não consegues ter dinheiro junto? — 4.

* * *

Mefistofélicas: 7 — Que diacho de «estação» é esta que nem uma sala de *espera* tem?

* * *

8 — Decifrar é trabalho árido e nisso está a «desculpa» dum «charadista» não ser sempre campeão.

* * *

Novíssimas: 9 — Em lar onde não há pão e fome sente, não há crença, certamente — 1-1-1.

* * *

10 — A mulher, se acha *pretexto* para a sua vaidade, alegra-se, e confia o resto ao maroto do espelho — 1-1-1-1.

* * *

11 — A quem «Deus» (1) tenha mão não vê de pranto alagado o coração — 1-1-1-1-1.

* * *

12 — Desde que, pelo proveito abusivo de coisa insignificante, se suspenda um direito importante, só dá tristeza o acto desatinado que isso determinou — 1-1-1-1-1-1.

(1) dos pastores.

13 — Um bem que *não* traz raizes, como tu dizes e eu já li, não paga o mal que nos bata com *inopportunidade* — 1-1-1-1-1-1.

* * *

14 — * Não saia da linha quem uma vez graceja; pode para outra vez, como eu já vi, dar «casca», e talvez então a critica ache nula a imutabilidade do seu prestígio — 1-1-1-1-1-1.

* * *

Sincopadas: 15 — A «planta do Brasil» tem o nome dum *espécie de coqueiro* — 3-2.

* * *

16 — Até o vento ajunta a «lenha» a quem Deus ajuda às mãos — cheias — 3-2.

* * *

17 — Na escola ouviam-se vozes de alegria e aplauso pela aquisição da *esfera geográfica* — 3-2.

* * *

Transpostas: 18 — No meu regimento era um tenente que ministrava a instrução aos recrutas — 3.

* * *

19 — Falar com dificuldade faz tremer o queixo — 2.

* * *

20 — Bom *perito* é aquele que, numa *ligeira* vista de olhos, dá com os erros de uma escrita — 3.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Março de 1941

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$25	Carvão sôbro-Em Lisboa kg.	560	Milho	lit. 595
» " branco "	2\$60	Carvão de sôbro-Rest. Armazens "	555	Ovos	duz. variável
» " mate.. "	2\$70	Cebolas	variável	Presunto	kg. 11\$00
» " glacé . "	3\$10	Chouriço de carne	" 14\$50	Petróleo-Em Lisboa	lit. 1\$80
» " gigante . "	2\$90	Far. de milho branco	" 1\$40	Petróleo-Rest. Armazens	" 1\$90
Arroz Nacional correto 1.º Colonial "	3\$40	Far. de milho amarelo	" 1\$50	Queijo da Serra	kg. 18\$50
Açúcar de 1.º Hornung "	4\$50	" " trigo	2\$30	Sabão amêndoas	" 1\$65
" 2.º "	4\$35	Farinheiras	8\$50	" Offenbach	" 2\$60
" pilé	4\$65	Feijão branco	2\$30	Sal	lit. 520
Azeite extra	7\$10	" frade	1\$40 e	Sêmea	kg. 580
" fino	7\$00	" manteiga	2\$10	Toucinho	" 7\$80
" de consumo	6\$50	" avinhado	1\$90	Vinagre	lit. 590
Bacalhau inglês	7\$60 e	Lenha	520	Vinho branco	" 1\$30
" Nacional	6\$80, 7\$20 e	" de carvalho	525	" tinto-Campanha	" 1\$40
Banha	kg. 8\$50	Manteiga	19\$00	" " -Gris	" 1\$40
Batatas	" variável	Massas	3\$75	" " -Rest. Armazens	" 1\$40

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

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

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

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 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 prêmios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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