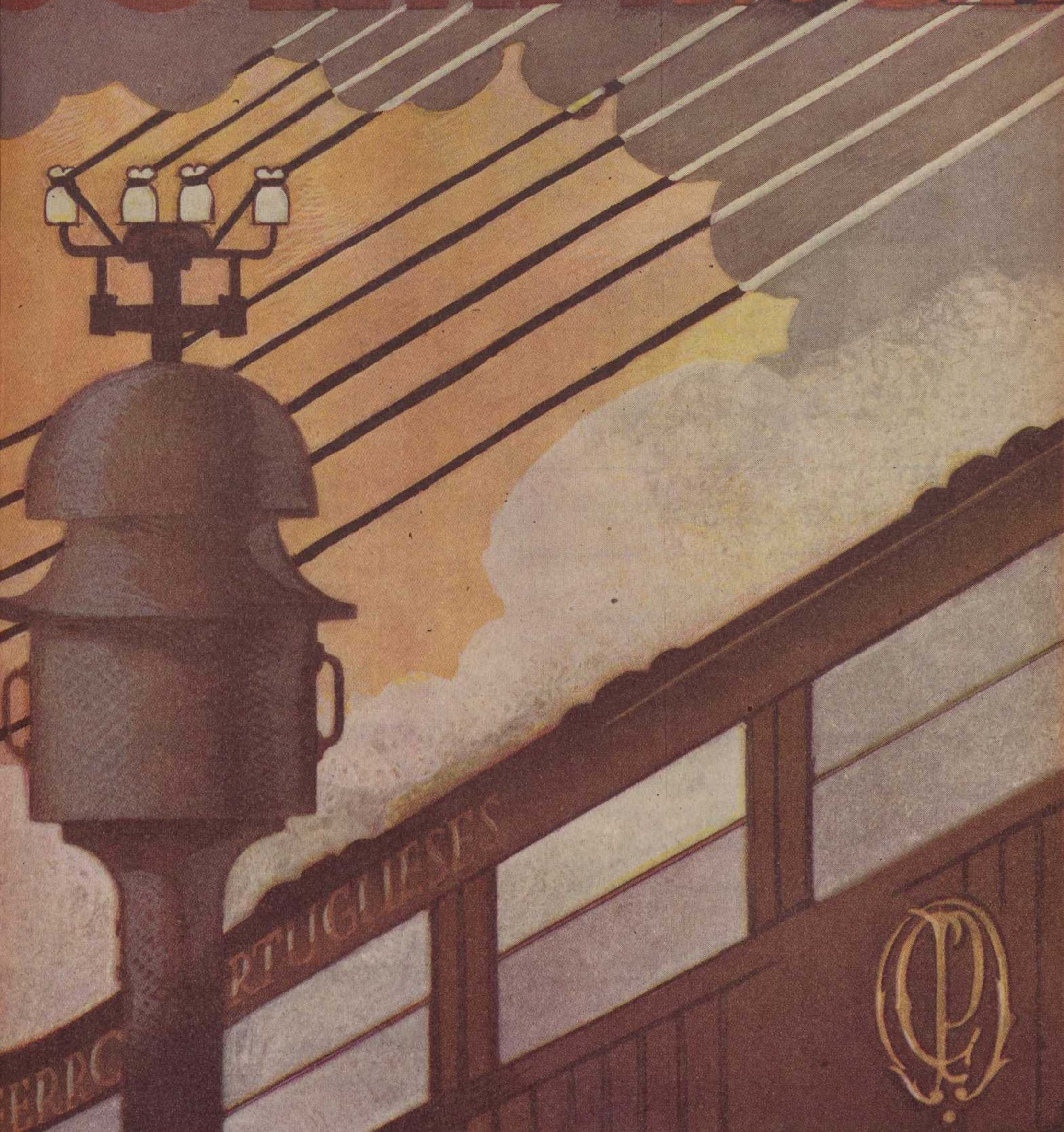


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 29

NOVEMBRO DE 1931

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Tenciona o *Boletim da C. P.* publicar, neste mês ainda, em separata, o regulamento da sua secção de «Problemas recreativos», acompanhado de exemplos elucidativos das variedades admitidas nessa secção.

Não havendo necessidade, porém, de fazer desse regulamento uma tiragem tão grande como a que se faz do *Boletim* e porque é necessário fixar com brevidade qual a tiragem que se deve fazer, pede-se a todos os contribuintes do *Boletim* a quem o regulamento interessar que o indiquem em carta dirigida à Direcção Geral (*Boletim da C. P.* — secção de problemas recreativos) o mais tardar até o dia 25 do corrente mês.

Do pedido devem constar o nome, número e categoria do contribuinte e o local para onde deseja que seja enviado o Regulamento.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO

*Labina (20), Ben-Hur (20), Novata (20), Costasilva (20),
Rádio (18), Csa (17), Belzebú (17), Jaa (17), Acosta (15).*

Soluções do n.º 28

1 — 420\$00 e o par de botas, 2 — plasmado, 3 — Lúcio, Lúcia, 4 — Ermelinda, 5 — Mal vai o pássaro na mão do menino, 6 — pirata, pita, 7 — pachola, pala ou patola, pala, 8 — petinça, peça, 9 — sáfara, sára, 10 — catana, cana, 11 — Reguengo, Rêgo, 12 — portento, Porto, 13 — meter, retem, 14 — regala, regalão, 15 — Marta, 16 — Monção, 17 — Almourol, 18 — Furadouro, 19 — Canal-Caveira, 20 — Mato de Miranda, 21 — Amoreiras, 22 — Carregal do Sal.

Duplas

1 — Nesta «medida» o vinho está azêdo-2.

Acosta

(a Barreira)

2 — Este «povo africano» é uma «flôr»-2.

Acosta

3 — Esta «estação» está situada nas terras que os soberanos conquistavam e reservavam para seu património-3.

Mefistófeles

4 — Está um charco êste «apeadeiro»-2.

Mago

5 — Todos deviam seguir a «norma» dêste «partido»-4.

Mefistófeles

6—Charada em verso

Agradecendo e retribuindo a «Roldão»
o número 2 do «Boletim» de Outubro

De novo aqui estou, sem medo, na verdade,
Mas receando sim, ser mal interpretado!
Notai que apenas tive em mira, a liberdade
De despertar quem anda em lutas desquitado.
Se sôis no charadismo édipo portentoso,
A musa cultivais com alma de poëta,
Considerai-vos sim altivo e orgulhoso
Se bem que desta vez não foi cortada a méta...
Mas, confrade Roldão, notai atentamente
Que é lindo ser leal! E vós que certamente
Ao núm'ro pertenceis de tão belo ornamento,—1
Errado me par'ceu o vosso acolhimento,
Plasmado (1) d'ironia!

Na vossa poesia,

Dizeis ser, meu trabalho, um tanto abstruso
E prodígio não ser a sua confecção.
Aqui, falais verdade. E, se ficais confuso,
P'ra desistir não vejo haver clara razão.
Não servem pois de base os vossos argumentos—1
Deixando no tinteiro... a triste abandonada!...
Mas desta vez senhor, com êstes elementos
Ela será por vós, sem *confusã*, tombada!

(1) Decifração do n.º 2 do *Boletim* de Outubro.

Girassol «P. P. L.»

7 — Quebra-cabêças



Com duas dobragens reconstituir a silhueta dum carril.

T.

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Construção de carruagens de alumínio. — O nosso comércio exterior especial, em 1930. — A Torre de Belém. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Inauguração da nova estação Central de Milão. — Novas carruagens dos Caminhos de Ferro do Canadá. — Combóios com rádio-fonia. — Agricultura e jardinagem. — Curiosidades estatísticas — Venda de produtos farmacêuticos. — Pessoal.

Construção de carruagens de alumínio

No mês de Junho de 1930 efectuou-se na Bélgica, na cidade de Liège, o Congresso Internacional de Minas e de Metalurgia.

Dentre as muitas memórias e relatórios apresentados no Congresso, destacamos o interessante relatório do engenheiro Mr. M. Haenni à cerca da utilização do alumínio na construção de carruagens de caminho de ferro e de trâ-mueis.

Inútil será dizer que não se trata de utilizar unicamente o alumínio ou as suas combinações com outros metais (ligas de alumínio) na construção das carruagens. As peças pesadas, tais como eixos, rodados, molas, engates, etc., continuam a ser fabricados em aço.

O alumínio foi primeiramente aplicado em peças de menor importância, como por exemplo: moletas das portas, colunas de plataforma, chapas para tecto, etc. Estas últimas foram primeiramente feitas só de alumínio e mais moderadamente duma liga de alumínio e de manganés.

Os resultados obtidos foram muito satisfatórios; o alumínio e as suas ligas resistem muito bem á corrosão e especialmente á devida ao

fumo, o que é importante quando se trata de tracção a vapor.

O emprego da liga de alumínio para as chapas do tecto dá lugar a uma redução de peso de 45 a 60 % relativamente ás chapas de aço habitualmente usadas.

As chapas de alumínio estão sendo também largamente utilizadas para o revestimento exterior das carruagens, conseguindo-se, por este meio, uma diminuição de peso de 30 % relativamente ao peso das chapas de aço e de 40 a 60 % relativamente ao peso do revestimento de madeira.

Após a utilização a que acabamos de nos referir, em que se trata pura e simplesmente da substituição dos revestimentos de chapas de aço ou de madeira por chapas de liga de alumínio, chegou-se á construção, neste metal, dos próprios esqueletos das carruagens, o que é de grande importância, pois a caixa da carruagem representa aproximadamente metade do peso total da carruagem e o esqueleto constitue a parte mais importante da caixa.

Para o esqueleto da carruagem utilizam-se

peças perfiladas em U, duma liga de alumínio de alta resistência em que entram o cobre, silício, etc.

Por sua vez o *chassis* foi também construído com estas ligas e a seguir começaram as tentativas para a construção de *bogies*.

Em lugar de se construir um novo modelo de *bogie*, tendo em conta as qualidades do novo metal, as casas constructoras preferiram, de princípio, limitar-se a substituir simplesmente o aço pela nova liga, peça por peça, sem alterar as suas dimensões, para melhor se aperceberem das peças que exigiam reforço. Por este processo conseguiram reduzir o peso de 890 quilos para 490, o que representa uma redução de 44%.

Mais tarde, noutras construções, adoptaram então para os *bogies* um tipo adaptado ás propriedades especiais da liga de alumínio empregada.

Segundo o relatório do engenheiro Haenni, uma Companhia applicou este género de construção em 150 das suas carruagens, conseguindo uma diminuição de peso de 50%, relativamente aos *bogies* construídos de aço.

Em muitos casos, a diminuição total de peso resultante da adopção das ligas de alumínio atinge 25%, mas esta redução não é devida unicamente á diferença de peso do alumínio e do aço; o emprego das ligas de alumínio dá lugar a uma diminuição de peso e de potência dos motores, diminuição de engrenagens, etc.,

e como consequência final a uma redução importante da energia necessária para a tracção, facto que constitue a grande vantagem do emprego destas ligas.

Ha ainda a ter em conta que a redução de peso das carruagens diminue as despesas com a sua conservação, que são proporcionais ao seu peso; que os arranques dos combóios se tornam mais fáceis e rápidos, permitindo aumentar a aceleração sem modificar a potência dos motores, e que as despesas e conservação da via são diminuídas, pois quanto mais leves forem os combóios que nela circularem menos custará a sua conservação.

A resistência á corrosão que as ligas de alumínio apresentam e a que atraz já fizemos referência não é também vantagem para se pôr de parte, esta resistência á corrosão sendo muito superior á dos outros metais diminue as despesas com pinturas frequentes e substituição de peças carcomidas pela ferrugem.

Ainda uma outra vantagem, sobretudo em trâmueis das cidades, é a diminuição do ruído obtido com o emprego das novas ligas.

O autor do relatório justifica, apoiado em números, o novo sistema, sob o ponto de vista financeiro, com a consideração de que o custo consideravelmente mais elevado do novo material é largamente compensado com a economia realizada na energia motora, na conservação da via e do material.

O nosso comércio exterior especial, em 1930

FOI assinalado o ano de 1930 com os perniciosos efeitos da crise mundial, cujos pronúncios vêm de 1929.

Também Portugal havia de contribuir com a sua quota-parte para o negro inventário de perturbações que essa crise provocou.

O comércio exterior especial, em 1930, nos seus dois movimentos, de importação e de exportação, pode resumir-se no quadro inserto na página seguinte.

Se compararmos os números nêle indicados com os de idêntico quadro, referente a 1929, publicado no *Boletim da C. P.* de Abril de

1930, notamos que os dois totais, tanto o de importação como o de exportação, são, nêste ano, inferiores aos de 1929.

Ao passo que em 1930 a importação atingiu, números redondos, 2.404 mil contos, em 1929 constatámos um valôr de importação de 2.519 mil contos.

Gastámos, portanto, a menos, no ano que findou, em relação ao anterior, 115 mil contos; não que houvesse, na realidade, uma muito sensível diminuição no volume das compras, mas mais porque alguns preços sofreram notáveis baixas.

Comércio especial

Valôres em escudos

| Designação das mercadorias | Importação | Exportação |
|---|---------------|-------------|
| I — Animais vivos..... | 1.416.116 | 2.353.720 |
| II — Matérias primas para as artes e indústrias..... | 900.255.763 | 267.164.834 |
| II — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..... | 215.276.093 | 24.961.934 |
| IV — Substâncias alimentícias..... | 634.427.947 | 575.620.604 |
| V — Aparelhos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados na ciência, nas artes, etc..... | 370.363.431 | 6.501.391 |
| VI — Manufacturas diversas..... | 282.064.284 | 64.116.363 |
| Total..... | 2.403.803.634 | 940.718.846 |

Assim, por exemplo, se em 1929 as 16 mil T. de algodão que adquirimos no estrangeiro, nos custaram 157 mil contos, em 1930 pagámos por 139 mil contos as 18 mil T. que comprámos. Em 1929, as 125 T. de ferro em bruto que comprámos, custaram 131 mil contos; em 1930, já 118 mil T. nos custaram 115 mil contos. Em 1929, com 41 mil T. de arroz, dispendemos 61 mil contos; em 1930, com 42 mil T. gastámos 60 mil contos.

Comprámos realmente menos: bacalhau (43 mil T. em 1929 e 40 mil T. em 1930), açúcar (71 mil T. em 1929 e 64 mil T. em 1930), automóveis (4 mil T. em 1929 e 3 mil T. em 1930) e ainda outras mercadorias de menos importância, todas elas, em geral, pagas também a um preço inferior ao do ano transacto.

Quanto a exportação, atendendo a que neste ano atingiu 940 mil contos e a que em 1929 foi de 1.069 mil contos, constatou-se uma diminuição de 129 mil contos.

Nota-se o abaixamento em todas as seis rubricas em que se encontra discriminada a exportação, no Quadro acima; no entanto, as mais fortemente atingidas são a «III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras» e a «V — Aparelhos, instrumentos, etc.»

Nas mercadorias que mais vendemos, notaram-se sensíveis baixas: se em 1929 exportámos 46 mil T. de cortiça em prancha, pelas quais recebemos 73 mil contos, em 1930 só conseguimos vender 19 mil T. por 41 mil contos; a cortiça em aparas, que em 1929 alcançou

48 mil T. e 51 mil contos, em 1930 limitou-se a 34 mil T. e a 33 mil contos; os vinhos comuns tintos, representados em 1929 por 3 milhões de décalitros e 41 mil contos, em 1930 desceram a 2.280 mil décalitros e a 29 mil contos.

As conservas alimentícias de sardinha foram vendidas em maior quantidade, no ano de 1930; mas o seu custo foi inferior: em 1929, exportámos 34 mil T. por 187 mil contos; em 1930 exportámos 35 mil T. por 173 mil contos.

Baixaram um pouco, quer em quantidade vendida, quer em custo, os vinhos do Porto: 4.657 mil décalitros e 208 mil contos, em 1929, contra 4.418 mil décalitros e 194 mil contos, em 1930.

Como a importação baixou de 115 mil contos e a exportação também baixou de 129 mil contos, resulta que o *deficit* da nossa balança comercial se agravou, em 1930, de 14 mil contos; na realidade, passou de 1.449 mil contos, que era em 1929, para 1.463 mil contos, em 1930. Quasi 10% deste *deficit*, é interessante notar, é originado pela verba correspondente á importação de bacalhau (130 mil contos).

Á balança económica portuguesa deve ter correspondido, em 1930, uma situação mais desfavorável que em 1929; a par do agravamento do *deficit* da balança comercial, concorreram decerto também as severas medidas tomadas pelos governos brasileiro, francês e espanhol, no que respeita à imigração. Para mais, a marinha mercante portuguesa — outro valioso elemento da prosperidade nacional — continuou a ser batida, em tonelagem entrada nos portos do Continente e Ilhas, pelas frotas mercantes inglesa e alemã.

A-pesar-de desconsoladores, não são para desanimar, os resultados de 1930; é necessário termos em consideração que países há — a maioria — ontem tão prósperos, que hoje se debatem em situações quasi desesperadas e incomparavelmente mais graves que a nossa.

E na adversidade que brilham e mais necessárias se tornam, a calma e a energia. Mais uma vez se lembra que, cumprindo cada um de nós o seu dever, trabalhando sem precipitações, desvarios ou pusilanimidades, há de alcançar-se a bonança, seqüência lógica da grande tempestade que assola o mundo.

Notas de Arte.

A Tôrre de Belém

Pelo Snr. Eng.^o Sousa Nunes, Chefe do Serviço da Divisão de Via e Obras

D ESEJANDO el-Rei D. João II, o «Príncipe Perfeito», defender eficazmente a barra do Tejo, ordenou que se levantassem duas fortalezas, uma em cada margem, em sítio perto da foz e onde a largura do nosso mais famoso rio fôsse menor. Na margem esquerda foi construído desde logo o Baluarte de Caparica, enquanto Garcia de Resende desenhava, de acôrdo com as indicações do Rei, o projecto do que a seguir seria edificado em frente daquêlê sôbre uns rochedos que a maré vazante descobria e ainda hoje descobre, junto á margem direita, não longe do pequeno ancoradouro do Restelo. Os dois baluartes seriam munidos da mais poderosa e moderna artilharia dêsse tempo, fabricada nos nossos afamados arsenais, os quais, cruzando os fogos, constituíriam a mais formidável defêsa que se poderia imaginar nessa época para um pôrto e uma cidade da importância mundial que Lisboa estava destinada a usufruir e a sagaz inteligência do «Príncipe Perfeito» já visionava. Na execução de tão importantes obras defensivas, a fim de as tornar ainda mais poderosas, far-se-ia condigna aplicação do recente invento de el-Rei, constituído pelo tiro rasante e de ricochete da artilharia, o qual, largamente experimentado com óptimos

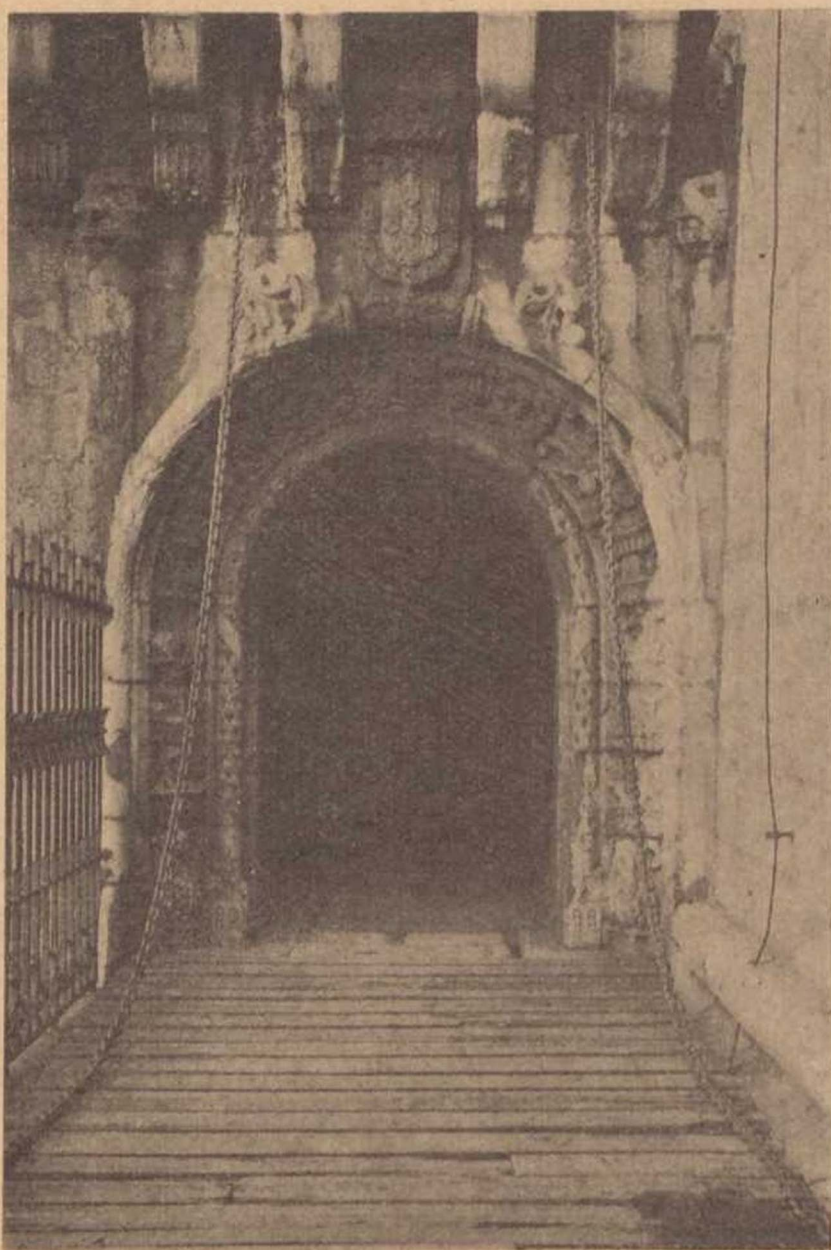
resultados em Setúbal, foi também adoptado nos navios da esquadra portuguesa, que por êste motivo conheceram uma eficiência tão extraordinária nos combates que os das demais nações os evitavam e temiam, enquanto não foi descoberto o terrível segredo.

Em 25 de Outubro de 1495 morreu D. João II em Alvôr antes de ver realizado todo o seu intento, que só muito mais tarde, em 1514, o seu feliz sucessor mandou ultimar.

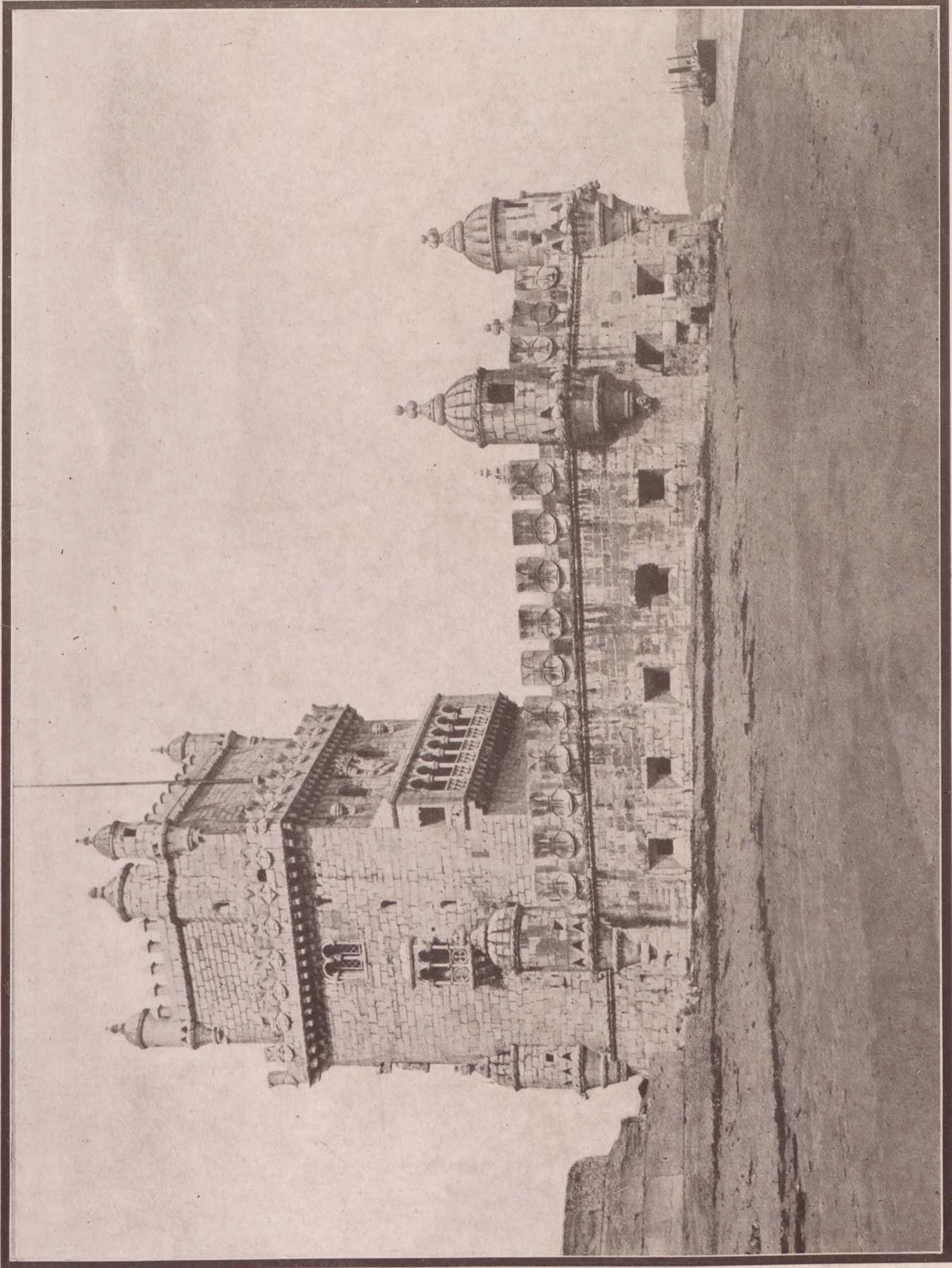
Os desenhos de Garcia de Resende devem ter ficado no papel, pois para architecto da fortaleza a edificar, na margem direita, foi escolhido por D. Manuel I um consumado especialista de fortificações e insigne architecto, mestre Francisco de Arruda, que acabava de construir o Baluarte do Terreiro do Paço em Lisboa e já antes elevara outros em Marrocos, como os de Çafim e Azamor.

A estadia dêste mestre na Mauritânia fami-

liarizou-o com os belos, artísticos e inconfundíveis monumentos architectónicos muçulmanos, os quais por tal forma impressionaram o seu sensível espírito que desde então todas as suas obras revelaram notável sentimento de orientalismo, de cunho vincadamente amouriscado, como o atestam ainda em nossos dias não só as construções manuelinas do Alentejo, em



Portal de entrada e ponte levadiça

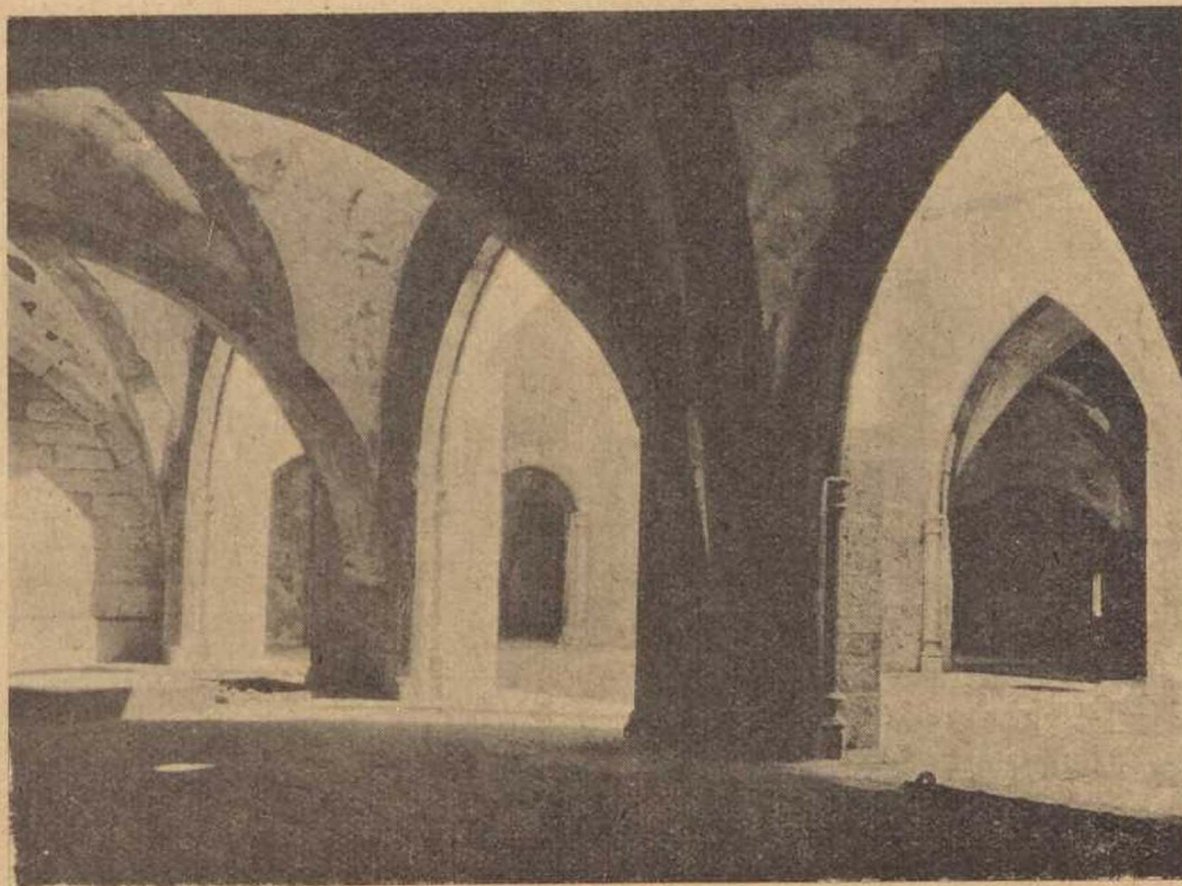


Torre de Belém

Outubro, 1931

especial as de Evora, de sua autoria, mas também e principalmente a maravilhosa Torre de Belém.

«Livre de qualquer influência espanhola, francesa ou italiana, Francisco de Arruda reflecte o que a metrópole lhe ensinara das tradições nacionais e o que Marrocos lhe sugeriu das influências levantinas. E por isso esta torre é o símbolo por excelência da glória e da arte manuelina, pois que reflecte as duas correntes que dominaram o seu tempo — a força da Tradição e o sonho da expansão. E é neste sentido que o baluarte do Restelo pode ser considerado como o monumento que



Pavimento inferior do baluarte

melhor simboliza Portugal e os Algarves — «daquém e dalém mar» — (Dr. Reinaldo dos Santos).

A princípio a fortaleza, elevada junto á margem direita sôbre os já citados rochedos, foi conhecida pelo nome de *Baluarte do Restelo*, por ser este o nome do local. Terminada a construção, no ano de 1520, recebeu oficialmente a denominação de *Torre de S. Vicente*, por ser padroeiro da cidade de Lisbôa o santo deste nome, cuja imagem se observa no cunhal noroeste do monumento sob um docel formado por um cêpo de raizes pendentes que uma corda segura às paredes. Simetricamente disposta no canto nordeste da torre campeia uma estátua de S. Miguel.

Neste célebre monumento nacional, único no género em todo o mundo, soube o inspirado autor manter a mais magestosa harmonia de proporções, conseguindo aliar soberbamente a tradição architectónica romano-gótica portuguesa às formas que importara de Marrocos, as quais poderemos classificar de *amouriscadas*. Não se contentou, porém, o insigne mestre com tão feliz resultado, porque, sem prejudicar a solidez e sobriedade, absolutamente indispensáveis em obras de defesa militar, logrou enfeitar esta, em especial no exterior, com tal



Uma das guaritas do baluarte, vista do terraço

elegância e adornos, aliás próprios dessa época de riqueza, esplendor e grande adiantamento artístico, que «dir-se-ia antes pelo donaire do seu perfil e a fantasia da sua ornamentação, a gruta encantada onde se acolhiam, para tecer a teia das lendas oceânicas, as Tágides invocadas por Camões». (Dr. J. Barreira).

O velho baluarte consta essencialmente duma torre de planta rectangular do lado de terra, a que se liga, avançando pela água, uma bateria casamatada poligonal, outrora bem guarnecida de poderosos canhões, que disparavam ao lume de água através das frestas quadradas.

A entrada para a fortaleza, que a maré cheia rodeava, faz-se a nascente por escadaria conducente a um cais onde se vem apoiar a ponte levadiça, que permite o acesso ao singelo mas lavrado portal, coroado pelo escudo real de Portugal, ladeado por duas esferas armilares, o conhecido emblema do rei Venturoso.

Ultrapassado o portal, ingressa-se num pequeno recinto rectangular, provido de fortes meios de defesa, que por seu turno estabelece a comunicação com a bateria por outro largo portão e com o terraço do baluarte por uma estreita porta, a que se segue uma escadaria dum só lanço.

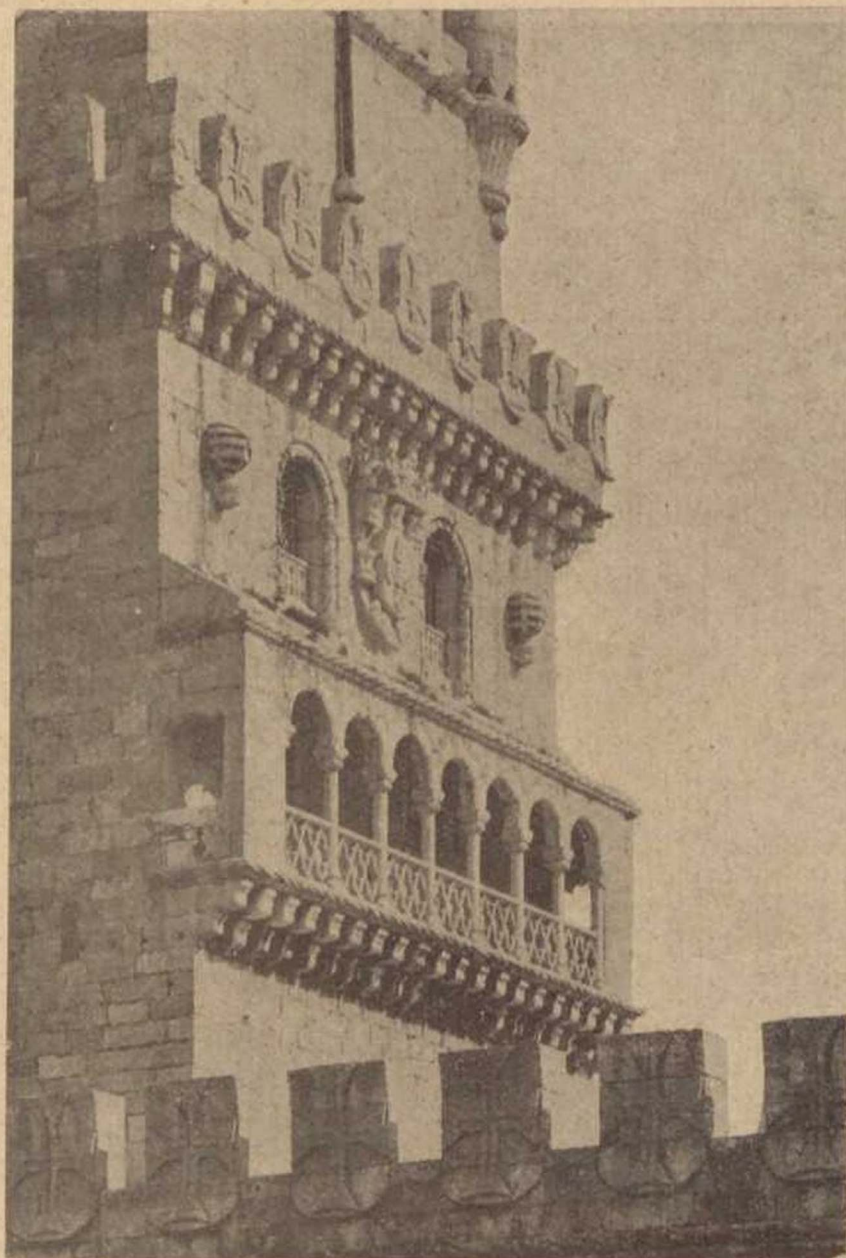
Ao centro da bateria casamatada existe um claustro onde belas ogivas mantêm a tradição gótica da arquitectura nacional; sob este pavimento existem três paiois, cujo piso fica em nível inferior ao das águas, servidos por uma pequena escada e iluminados por frestas, semelhantes ás usadas para acesso aos porões dos navios.

O terraço poligonal do baluarte, protegido em redor por um parapeito, recortado de ameias couraçadas externamente com escudos curvos onde avulta a famosa cruz da heróica milícia de Cristo, ostenta nos cunhais formosas e artísticas guaritas cilíndricas, nas quais se abrem portas e vigias do mais elegante recorte manuelino. Grossos calabres, que suportam cúpulas aos gomos, coroam aquelas singelas mas interessantíssimas construções, que repousam sobre um corpo tronco-cónico, onde o motivo ornamental da corda mais uma vez aparece, rematado inferiormente por dragões, excepto no cunhal noroeste em que êstes foram substituídos por um rinoceronte ao qual deve ter servido de modelo o que, simbolizando a África, el-rei D. Manuel I enviou, entre outros presentes, ao Papa, na vistosa, luxuosa e famosíssima embaixada que Tristão da Cunha chefiou em 1515. E esta a primeira representação na escultura europeia, de tal animal.

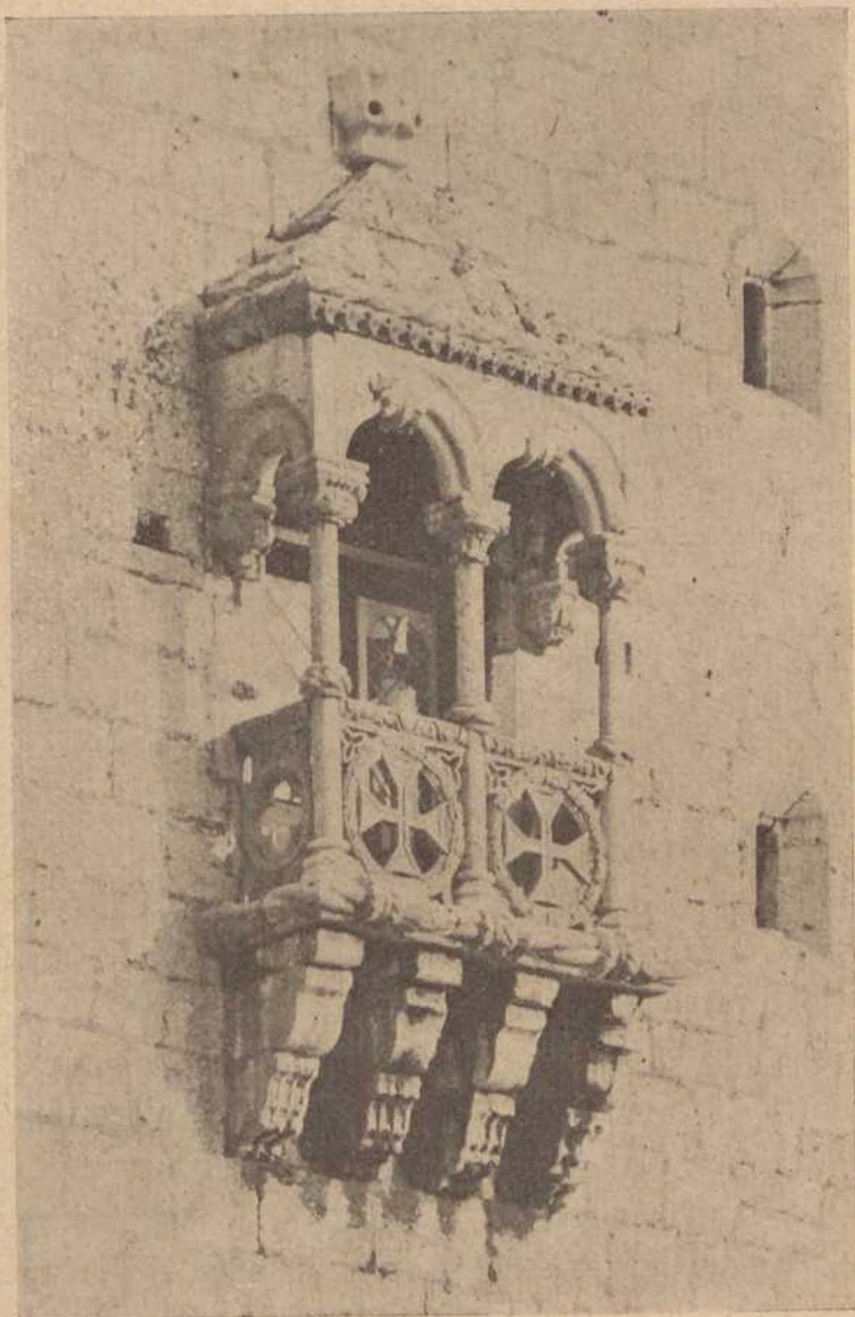
Externamente todas as fachadas da torre são diferentes e denotam rude e confiante robustez, que contudo não exclue gosto artístico, tão apurado quanto sóbriamente elegante, avultando em três das faces «a saliência esbelta do balcão, que agora desabrocha como uma flôr de graça oriental na rudeza da muralha gótica» (Dr. Reinaldo dos Santos).

De todas as fachadas, porém, a mais rica e portanto digna de maior atenção é a que olha para o Tejo. Vista do terraço constitue um perfeito deslumbramento.

Em baixo, na parede rude e nua, abre se uma portinha, de deli-



Por menor da fachada sul da torre



Um dos varandins cobertos

cado desenho manuelino, por cima da qual se salienta o delicioso varandim corrido, defendido por uma balaüstrada arrendada e por colunas, que suportam arcos redondos sobre-elevados onde se apoia a cobertura de cantaria, debruada na linha do beirado por grossa corda.

Superiormente ao varandim sobressae, no eixo da fachada, um enorme escudo do rei Venturoso, ladeado por duas janelas de arco de volta perfeita e de colunelo e arquivolta torcida, que acompanham duas esferas armilares, simètricamente implantadas externamente.

Acima desta composição segue-se uma linha de cachorros sôbre a qual corre o caminho de ronda ou adarve, protegido por parapeito ameiado, semelhante ao do baluarte.

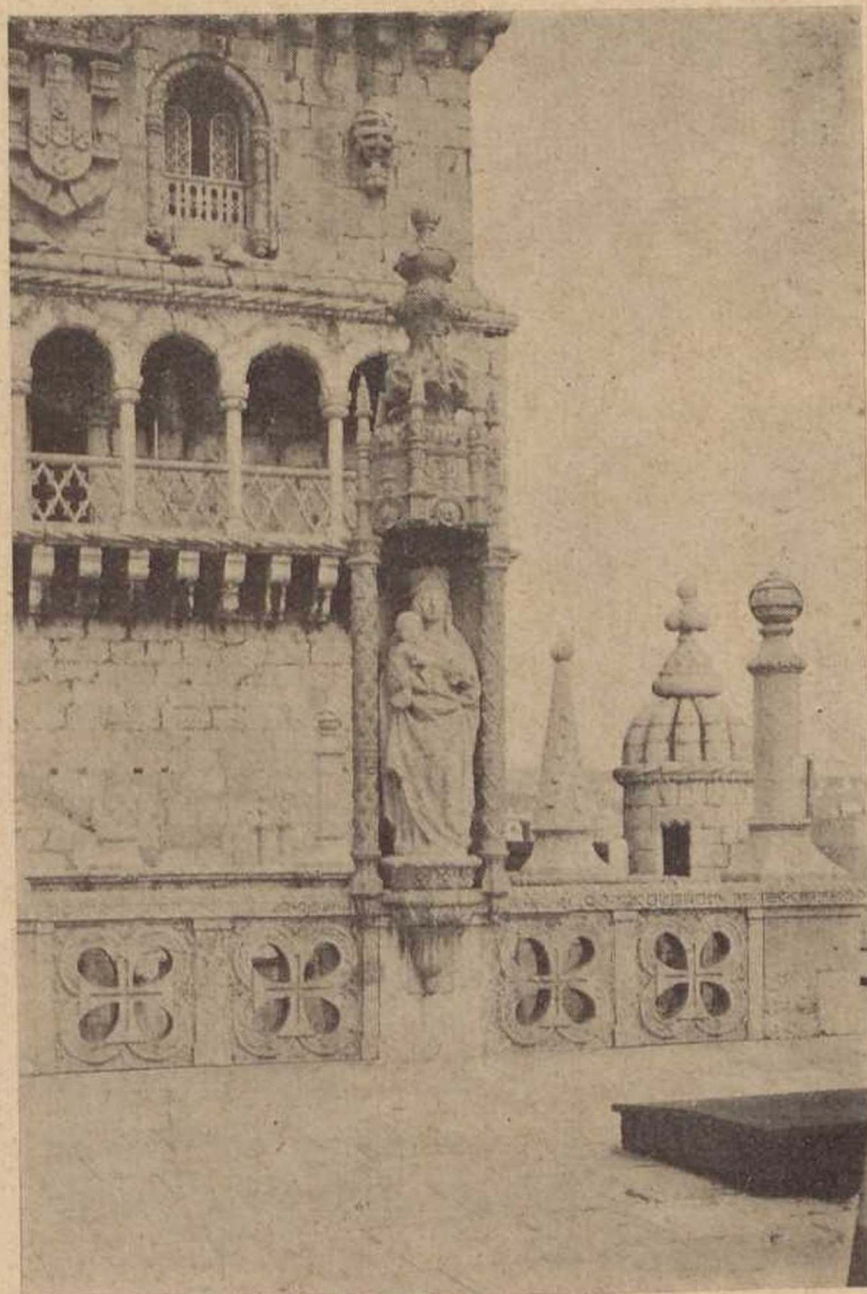
O corpo terminal da tôrre, que se eleva acima do adarve, coroa-se duma linha de ameias, cortada nos cunhais por guaritas, de desenho semelhante ao das já descritas, as quais defen-

dem o eirado ou terraço que serve de cobertura a toda esta construção.

Merece registo especial a bela imagem de Nossa Senhora do Bom Sucesso, que, sôbre a balaüstrada do claustro, no terraço da bateria, olha para o Tejo, segurando o Menino com o braço direito e apresentando-lhe com a mão esquerda um formoso cacho de uvas.

Dêste terraço, através a linda portinha manuelina e após alguns degraus, ascende-se ao primeiro andar da tôrre. Aqui deparam-se-nos três compartimentos, divididos por tabiques, encimados por adufas ou gradeamentos de cantaria, de recorte manuelino. O maior daqueles, iluminado por duas janelas, comunica por meio de estreitíssimos corredores, alojados nos cunhais nordeste e noroeste, com as respectivas guaritas semelhantes às do baluarte.

No compartimento de entrada está a boca da cisterna, constituída pelo espaço compreendido entre êste pavimento e o inferior, e á esquerda



Nossa Senhora do Bom Sucesso

de quem entra começa a escada de caracol que, embebida na parede da face poente da torre, dá acesso aos andares superiores.

O segundo andar é ocupado por ampla sala, chamada dos «*Reis*», a qual se liga à bela varanda, coberta a toda a largura da torre do lado do rio; nas outras três faces possui também os pequenos mas graciosos varandins cobertos, de gosto oriental bem pronunciado.

No pavimento seguinte novo salão se nos depara, com sua lareira como o anterior, em cuja parede do sul se abrem duas janelas.

Ao nível do piso da última sala, existe, externamente à torre, um caminho de ronda ou adarve cujo pavimento, apoiado sobre cachorros se recorta de buracos circulares, chamados matacões, por onde os defensores, em caso de necessidade, poderiam chacinar os desprevenidos atacantes que ingenuamente se aventurassem até junto da base.

A escada de caracol estende-se até o terraço terminal.

Os dois corpos principais desta maravilhosa construção, toda de magnífica cantaria de calcário dourado pelos séculos, parecem ligados

por grossíssima corda que rodeia todo o monumento ao nível do terraço do baluarte, atando-se em nó frouxo a meio da fachada norte da torre e em nó bem apertado no exterior de cada guarita.

Esta autêntica obra-prima architectónica, considerada por Olivier Merson como «a mais graciosa, a mais elegante, a mais encantadora das joias cinzeladas sob a inspiração das fantasias mouriscas», esteve condenada a ser mutilada e mesmo a desaparecer no reinado de Filipe II de Espanha, tendo-se chegado a desenhar o respectivo projecto de modificação aí por volta do ano de 1585. Felizmente a alteração que mais tarde veio a sofrer poupou-a quasi por completo, pois só as ameias do terraço da bateria foram destruídas.

Em compensação levantou-se um edificio de quatro pavimentos por cima do claustro, a fim de aí alojar a guarnição militar.

Em 1846, após uma aragem de bom senso, concluiu-se a reposição da torre de S. Vicente, no seu aspecto primitivo, sob a influência do Duque da Terceira, seu último governador, e graças à sapiente e conscienciosa acção directa do engenheiro militar A. A. Cunha.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 382. — Desejo saber se o Aviso ao Público C. 15 de 1 de Julho de 1920 publicado pela extinta Direcção do M. D. e referente à venda de bilhetes e despacho de bagagens no dia anterior ao da partida dos comboios, ainda está em vigor e se ainda nas linhas do S. S. e Antiga Rêde há igual concessão.

R. — O Aviso ao Público C. 15 do M. D. está em vigor. No S. S. e na Antiga Rêde não há disposição igual á do C. 15, excepto no que respeita ás estações de Lisboa R. e Lisboa T. P., em que a venda antecipada de bilhetes é regulada por forma especial e privativa.

P. n.º 383. — Tenho uma filha casada com um maquinista da Companhia, residindo ambos no Tramagal. A minha filha, para vir acompanhar a mãe até á carruagem, deve pagar bilhete de gare?

Eu nunca vi em estação alguma filha ou esposa de empregado pagar bilhete; por isso desejava ser esclarecido.

R. — Sim, senhor; conforme disposto na Tarifa 12, apenas os empregados têm entrada gratuita nas gares mediante a apresentação do bilhete de identidade ou passe.

P. n.º 384. — Que cobrança se deve fazer a um passageiro portador de um bilhete de 3.ª classe do Cap.º 4.º da Tarifa E. 1 de G. V. do M. D. de Braga a Arentim, que segue no com-

bóio n.º 676 e em Tadim muda para 2.ª classe, declarando querer seguir até Ermezinde? Está certa a seguinte taxa?

| | |
|--|--------|
| Tarifa Geral em 3.ª classe de Braga-Ermezinde..... | 8\$05 |
| Mudança de classe de Tadim a Ermezinde | 3\$20 |
| 5 % s/3\$20..... | \$16 |
| Soma..... | 11\$41 |
| Arredondamento | \$04 |
| Soma. | 11\$45 |
| A deduzir o bilhete do Cap. 4.º de Braga a Arentim | 1\$25 |
| A cobrar | 10\$20 |

R. — Como o combóio n.º 676 tem o seu término em Nine, o excesso de percurso só pode ser feito até Nine.

P. n.º 385 — Desejo saber que razões devo apresentar a um expedidor que apresente a despacho uma mala com serradura, visto que a carta impressa N.º 876 do Serviço de Fiscalização proíbe aceitar-se esta mercadoria acondicionada em malas.

R. — Não tem que apresentar razões algumas. Tem unicamente que citar o facto de esse transporte ser expressamente proibido pelas disposições em vigor, visto que «serradura» não é mercadoria que se transporte em malas.

E 11:

P. n.º 386. — Havendo dúvidas entre alguns agentes graduados desta estação, desejo saber se posso aceitar uma expedição para Espinho com portes pagos até Campanhã.

Tenho ideia de ler uma carta da Fiscalização que proíbe tal prática.

Pergunto também se posso aceitar uma expedição para Pôrto com portes pagos até Ermezinde.

R. — Leia o art.º 165.º do E. 11.

P. n.º 387. — Por me oferecer ainda dúvidas a resposta á consulta n.º 377, do «Boletim» n.º 28, de Outubro do corrente ano, desejo ser esclarecido.

R. — Tem efectivamente de juntar-se os documentos ao F. 246, em que são relacionados,

sem que, no entanto, se faça débito e crédito algum de verba correspondente ao depósito de bagagens.

DOCUMENTOS

I — Fiscalização

Carta impressa n.º 971. — Com o objectivo de facilitar a entrega das remessas de caça expedidas ao abrigo da tarifa 8/108 de g. v., recomenda-se ao pessoal das estações que aconselhem os expedidores destas remessas a indicarem o conteúdo dos volumes, que deverá ser reproduzido na respectiva escrituração.

Carta impressa n.º 974. — Insiste sobre a necessidade de se fazer uma eficaz recolha de bilhetes de passageiros às portas de saída das estações.

Carta impressa n.º 975. — Determina que o pessoal das estações detalhe no verso dos avisos de rectificação, mod. F. 79, a taxa rectificada pelo Serviço de Fiscalização.

Esta taxa será depois transcrita para um novo modelo que acompanha o aviso de rectificação e ficará arquivada na estação para instrução do pessoal.

Carta impressa n.º 976. — Determina que, para melhor fiscalização nos bilhetes-meios fornecidos pelas estações do M. D. e S. S. a passageiros civis em troca das requisições do Ministério da Guerra, nos termos do n.º II da Circular n.º 756, que não possuam guia de marcha ou documento equivalente, se mencionem, no verso, as iniciais «M. G.» e o número da respectiva requisição. Recomenda também aos revisores, que, quando encontrarem em trânsito passageiros portadores destes bilhetes, participem o facto em parte diária, mod. F. 9.

II — Movimento

Circular n.º 773. — Para se evitar que as mercadorias cheguem atrasadas a destino, recomenda ao pessoal das estações onde as mercadorias tenham de ficar retidas para transbordo ou por qualquer outro motivo, o exame cuidadoso das folhas de carregamento, verificando-se a data da expedição e a data em que as mercadorias

devem encontrar-se em destino, a-fim-de fazer seguir rapidamente aquelas que já se encontram atrasadas.

Comunicação circular n.º 2/58 G 931. — A-fim-de se evitar que sejam feitos transportes em portes a pagar de mercadorias que pelo seu estado ou qualidade não garantam a importância dos débitos, quando abandonadas pelos consignatários, lembra esta Comunicação a necessidade de se cumprir o disposto no art.º 104.º da Tarifa Geral que diz: «Não é obrigatório o transporte de mercadorias em portes a pagar quando forem de fácil deterioração ou quando as Empresas julgarem que o seu valor não garante a importância dos débitos».

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Setembro de 1931

| | Antiga rede | | Minho e Douro | | Sul e Sueste | |
|-----------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados |
| Semana de 1 a 7... | 4.655 | 4.275 | 2.212 | 2.305 | 2.466 | 1.755 |
| » » 8 » 14. | 4.553 | 4.407 | 2.278 | 2.438 | 2.516 | 1.886 |
| » » 15 » 22... | 5.389 | 5.043 | 2.600 | 2.970 | 3.334 | 2.440 |
| » » 23 » 30... | 5.156 | 5.073 | 2.581 | 2.926 | 3.319 | 2.511 |
| Total | 19.753 | 18.798 | 9.671 | 10.639 | 11.635 | 8.592 |
| Total do mês anterior | 19.844 | 17.992 | 8.744 | 9.728 | 9.983 | 7.416 |
| Diferença..... | - 91 | + 606 | + 927 | + 911 | + 1.652 | + 1.176 |

Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1931

Percorso quilométrico

| Combóios | | ANTIGA REDE | | | | MINHO E DOURO | | | | SUL E SUESTE | | | |
|------------------------------|------------------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|
| | | Percorso efectivo em | | Diferenças em 1931 | | Percorso efectivo em | | Diferenças em 1931 | | Percorso efectivo em | | Diferenças em 1931 | |
| | | 1930 | 1931 | A mais | A menos | 1930 | 1931 | A mais | A menos | 1930 | 1931 | A mais | A menos |
| Julho | De passageiros.. | 415.642 | 377.877 | - | 37.765 | 130.520 | 122.932 | - | 7.588 | 125.525 | 119.041 | - | 6.484 |
| | De mercadorias | 196.000 | 182.741 | - | 13.259 | 41.376 | 45.361 | 3.985 | - | 103.651 | 111.349 | 7.698 | - |
| | Em manobras.. | 80.619 | 73.787 | - | 6.832 | 32.029 | 28.703 | - | 3.326 | 34.267 | 33.146 | - | 1.121 |
| | Totais.. | 692.261 | 634.405 | - | 57.856 | 203.925 | 196.996 | 3.985 | 10.914 | 263.443 | 263.536 | 7.698 | 7.605 |
| Total das diferenças em 1931 | | A menos: | | 57.856 | | A menos: | | 6.929 | | A mais: | | 98 | |
| Agosto | De passageiros.. | 435.717 | 399.830 | - | 35.887 | 137.524 | 129.190 | - | 8.334 | 131.540 | 123.766 | - | 7.774 |
| | De mercadorias | 224.202 | 216.460 | - | 7.742 | 44.939 | 47.218 | 2.279 | - | 114.041 | 98.822 | - | 15.219 |
| | Em manobras.. | 86.867 | 81.862 | - | 5.005 | 33.295 | 30.000 | - | 3.295 | 38.997 | 35.934 | - | 3.063 |
| | Totais.. | 746.786 | 698.152 | - | 48.634 | 215.758 | 206.408 | 2.279 | 11.629 | 284.578 | 258.522 | - | 26.056 |
| Total das diferenças em 1931 | | A menos: | | 48.634 | | A menos: | | 9.350 | | A menos: | | 26.056 | |
| Setembro.... | De passageiros.. | 441.623 | 405.472 | - | 36.151 | 136.660 | 130.431 | - | 6.229 | 131.683 | 125.653 | - | 6.030 |
| | De mercadorias | 250.877 | 237.834 | - | 13.043 | 53.249 | 54.321 | 1.072 | - | 128.710 | 120.931 | - | 7.779 |
| | Em manobras.. | 88.102 | 82.712 | - | 5.390 | 33.804 | 31.773 | - | 2.031 | 38.366 | 37.506 | - | 860 |
| | Totais.. | 780.602 | 726.018 | - | 54.584 | 223.713 | 216.525 | 1.072 | 8.260 | 298.759 | 284.090 | - | 14.669 |
| Total das diferenças em 1931 | | A menos: | | 54.584 | | A menos: | | 7.188 | | A menos: | | 14.669 | |
| Desde Janeiro | De passageiros | 3.792.254 | 3.640.361 | - | 151.893 | 1.165.140 | 1.134.673 | - | 30.467 | 1.168.542 | 1.101.937 | - | 66.605 |
| | De mercadorias | 1.899.558 | 1.704.238 | - | 195.320 | 409.155 | 399.139 | - | 10.016 | 1.019.101 | 959.776 | - | 59.325 |
| | Em manobras.. | 748.773 | 707.143 | - | 41.630 | 296.841 | 262.102 | - | 34.739 | 316.412 | 309.999 | - | 6.413 |
| | Totais.. | 6.440.585 | 6.051.742 | - | 388.843 | 1.871.136 | 1.795.914 | - | 75.222 | 2.504.055 | 2.371.712 | - | 132.343 |
| Total das diferenças em 1931 | | A menos: | | 388.843 | | A menos: | | 75.222 | | A menos: | | 132.343 | |

Factos e informações

Inauguração da nova estação central de Milão

No *Boletim da C. P.* n.º 14, foram dadas as principais características duma nova estação de caminho de ferro que se estava construindo em Itália, na cidade de Milão.

Esta estação foi inaugurada no dia 1 de Julho último.

À cerimónia presidiu, como delegado do Rei, o Ministro das Comunicações. Entre a numerosa assistência figuravam Sub-Secretários de Estado, representantes do Senado e da Câmara dos Deputados, autoridades civis e militares, etc.

Depois do Ministro ter cortado uma fita tricolor (com as cores da bandeira italiana) que vedava a entrada principal da estação, enquanto numerosas locomotivas atroavam os ares com os seus silvos, foi franqueada a entrada aos convidados, que puderam então observar de perto as diferentes dependências da nova estação.

No final da visita, o Ministro, acompanhado de todos os convidados, dirigiu-se ao andar principal do edifício de passageiros e assumindo a uma das varandas, por meio dum botão eléctrico soltou 10.000 pombos correios,



Cabine de manobras na estação de Milão

que foram levar a toda a Itália a notícia da abertura da estação ao Público.

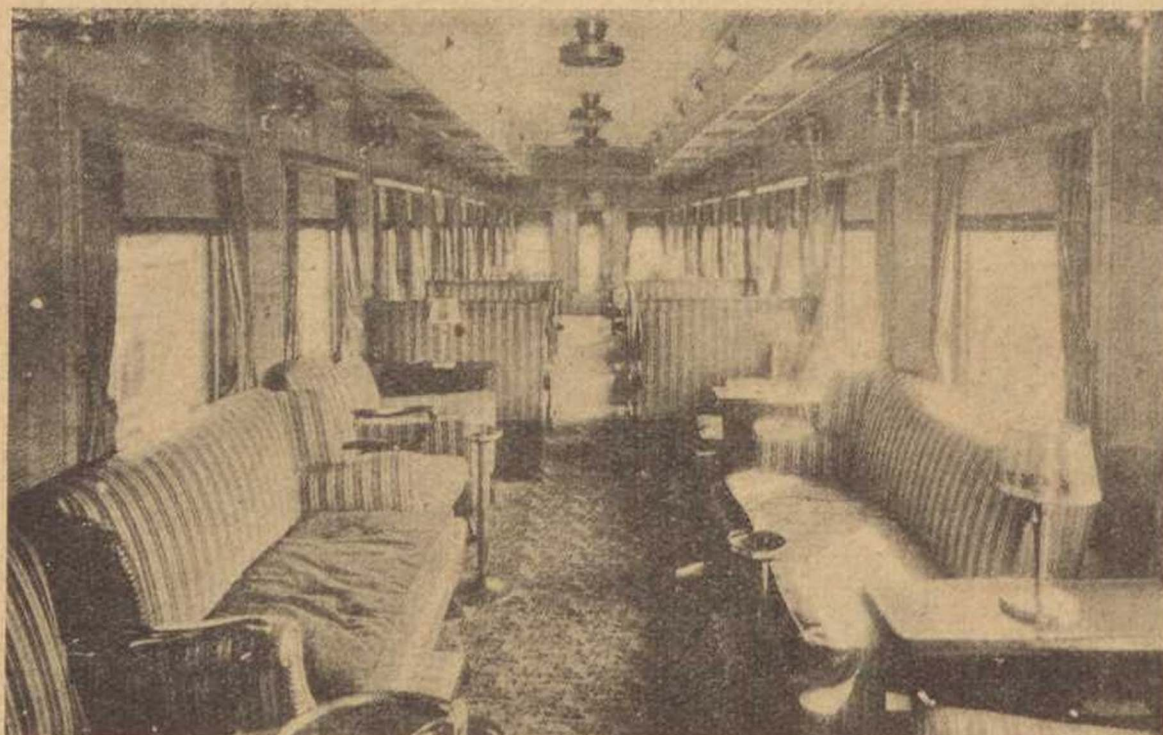
Para se fazer uma idéia das dimensões desta estação, bastará dizer que o volume total dos seus edifícios é de dois milhões e meio de metros cúbicos. Tem uma superfície de telhados de 88.000 metros quadrados e possui nas suas gares 400 quilómetros de linhas férreas. Na



Fachada da grandiosa estação central de Milão

sua construção foram empregados seis milhões e meio de metros cúbicos de materiais.

No texto reproduzimos a fotografia do edifício de passageiros, de aspecto monumental, e



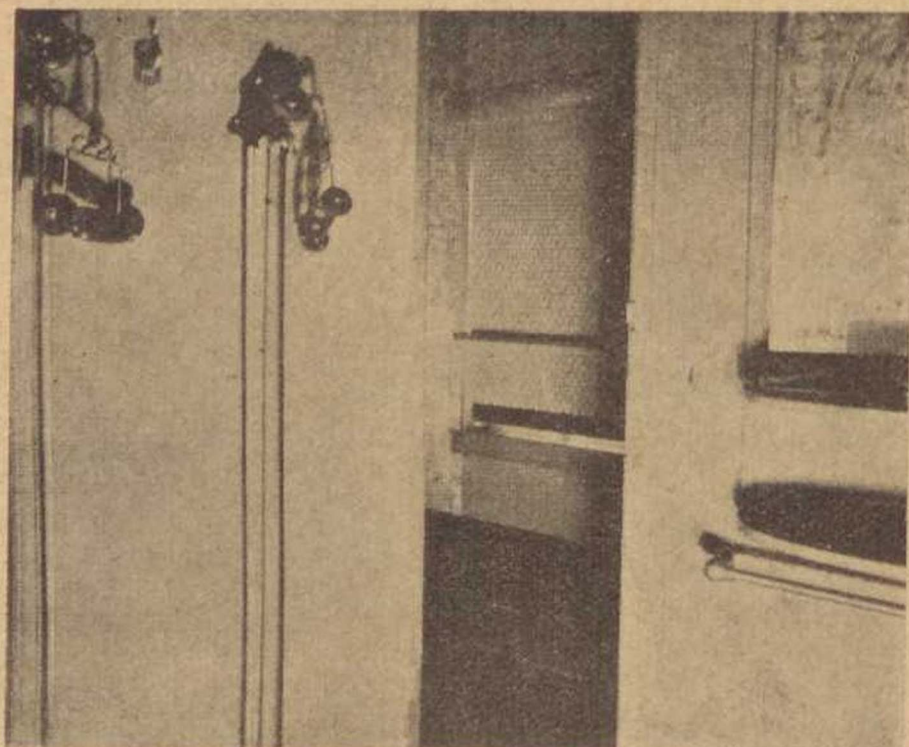
Interior de uma das novas carruagens dos Caminhos de Ferro do Canadá

uma das cabines de encravamentos das linhas da gare.

Novas carruagens dos Caminhos de Ferro do Canadá

Estas carruagens, que representam a última palavra em matéria de conforto, fazem parte da composição normal do «Confederation Express», que circula entre Toronto e Vancouver.

São dotadas de instalações para duches e



Cabine de ginástica

banhos, de um ginásio onde os passageiros podem fazer vários exercícios, de um gabinete de cabeleireiro, tanto para homens como para senhoras, que dispõe dos mais modernos aparelhos, de um bufete onde podem ser servidos refrescos, de uma instalação completa de T. S. F. e gramofone, de creados para serviço dos passageiros, etc.

As carruagens têm lotação para 38 passageiros.

O interior do salão e do corredor é de madeira inglesa, muito bonita.

As janelas são providas de vidros especiais, e são maiores do que as geralmente usadas nos outros tipos de carruagens.

No salão ha sofás, cadeiras e mesas para jogo.

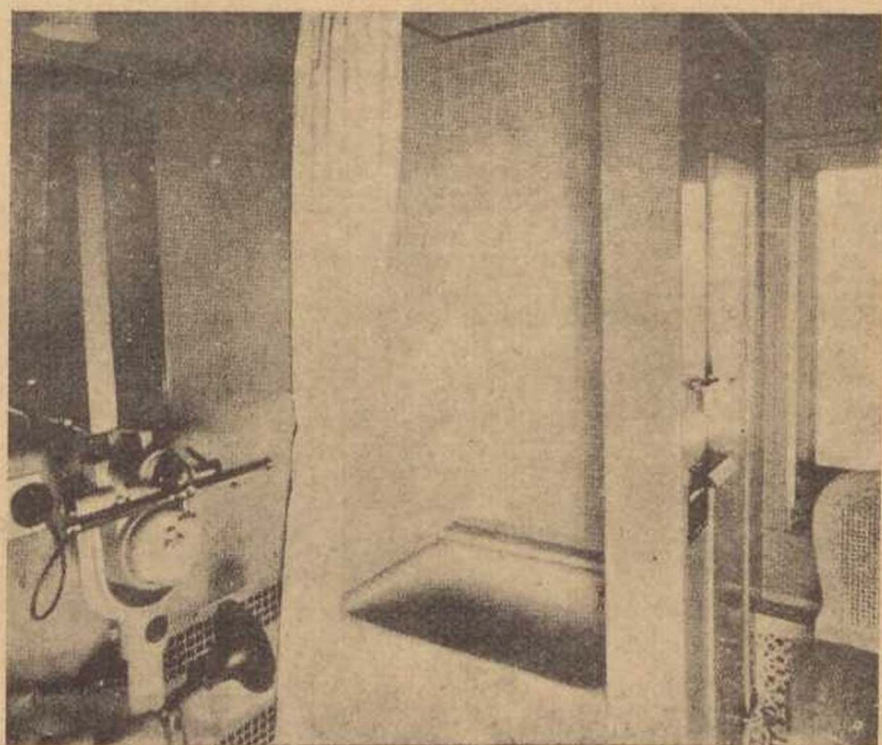
Todos os metais que entram na decoração interior são dourados.

O tecto é de côr verde muito claro, e para a sua iluminação numerosos e lindos candieiros de três lâmpadas estão artisticamente dispostos nas paredes, e ainda grandes lâmpadas de tecto, metidas em globos de vidro, com desenhos



Salão de cabeleireiro

Novas carruagens dos Caminhos de Ferro do Canadá



Balneário



Salão de cabeleireiro

Novas carruagens dos Caminhos de Ferro do Canadá

representando andorinhas a voar. As cortinas das janelas são de sêda clara e os reposteiros de um tecido vêrde azulado, côres que admiravelmente se harmonizam com a decoração do salão.

A mobília é de acajú das Honduras, estilo século XVIII, tendo as estantes e secretárias um belo trabalho de embutidos.

No salão ha várias espécies de cadeiras e sofás de dois e três lugares, estofados de tecido de crina às riscas azuis e prateadas ou de veludo azul, estilo antigo.

O gabinete de cabeleireiro e os quartos de banho e duches têm as paredes de côr amarelo claro e os tectos de um vêrde muito claro.

O chão é coberto de ladrilhos de aglomerados de cortiça, também de côr amarela, com riscas pretas.

No quarto de banho ha uma banheira de porcelana semi-vítrea, côr de marfim, bem como um magnífico aparelho para duches com regulador de temperatura, utensílios para ginástica e uma máquina para maçagens suecas e vibratórias. O bufete, também decorado com o mais fino gôsto, dispõe igualmente dos mais modernos aperfeiçoamentos.

Combóios com ràdiofonia

No dia 24 de Setembro passado foi inaugurado um serviço de ràdiofonia nos combóios rápidos n.º 51 e 56. Os passageiros dêstes

combóios podem, desde êsse dia e mediante uma pequena importância, distrair-se durante toda a viagem a ouvir concertos musicais e diversas notícias.

A descrição mais ou menos minuciosa destas instalações já foi feita no *Boletim da C. P.* n.º 16, de Outubro de 1930.

Agricultura e jardinagem

Recomeça hoje no *Boletim da C. P.* a publicação do *Calendário Agrícola* como fizemos durante o primeiro ano da publicação do Boletim e assim teremos ensejo de, mensalmente, ir lembrando os principais trabalhos que durante um ano se efectuam numa pequena exploração.

É vantajoso repetir hoje alguma coisa do que no primeiro número escrevemos: «... êste Boletim vai ser lido por pessoas que se encontram no Algarve, no centro do País e no Norte, «nas situações mais diversas de clima»... «Não é fácil portanto indicar com todo o rigôr a «melhor época de muitos trabalhos, devendo os «nossos leitores adaptar o que aqui indicarmos «às circunstâncias em que se encontram».

Depois de terminada a publicação do Calendário, entraram muitos assinantes novos a quem o assunto pode interessar. Por isso iniciamos neste número uma segunda publicação, procurando torná-la tão completa quanto possível,

de forma que todos nela possam encontrar novos ensinamentos.

Trabalhos de Novembro

Época de sementeiras. Nunca é demais lembrar a importância que tem o emprego de boas sementes. As despesas da cultura são as mesmas quer elas sejam boas ou más mas o rendimento é sempre maior quando as sementes são de boa qualidade e bem escolhidas.

Fazem-se sementeiras de trigo, cevada, centeio, aveia, favas, ervilhas e forragens, como trêvo com centeio — aveia, cevada e ervilhaca



Açude no Rio Nabão

Fotog. do Sr. Horácio Melo, factor de 2.ª classe.

— garroba, etc. e ainda leguminosas (tremoços, cezirões) para adubar, enterrando-as na primavera. Colhem-se as azeitonas á mão ou varejando os ramos mais altos de dentro para fóra da arvore. Como os raminhos da oliveira que dão o fruto são os mesmos que o produzem no ano seguinte deve haver o maior cuidado em não os partir na apanha.

Começam a podar-se as árvores de fruto, roseiras e outros arbustos e limpam-se os troncos dos musgos e bichos pintando-os em seguida com uma calda de sulfato de cobre, sulfato de ferro e cal. Cavam-se, estrumam-se e tiram-se os

rebentos ás alcachofras para novas plantações. É planta de fácil cultura e bom rendimento. Cavam-se hortas e jardins.

Nas hortas semeiam-se favas e ervilhas e plantam-se alhos, couves, alfaces, cebolas e morangueiros. Nos jardins semeiam-se ainda ervilhas de cheiro, malvaíscos e paciências e plantam-se estacas de diversos arbustos, tais como — roseiras, boudelleias, aboutilhões, loureiros e outros.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

No mês de Setembro último, em Portugal, por desastres de automóvel **morreram 15** pessoas e ficaram **feridas 282**, entre passageiros e transeúntes.

Se adicionarmos os mortos e feridos em Julho e Agosto teremos, que nos três meses **morreram 43** pessoas e ficaram **feridas 694**.

E destes feridos quantos não ficarão prejudicados para sempre na sua robustez?

A fractura duma perna ou de um braço não representa sempre uma desvalorização do indivíduo por toda a vida?

Venda de produtos farmacêuticos

Além das farmácias que concedem descontos ao pessoal da Companhia, indicadas no *Boletim da C. P.* n.º 22, comunicam-nos que também a Farmácia Nogueira — Rua de Alcântara n.ºs 5-A e 5-B concede os seguintes descontos:

| | |
|---|------|
| Especialidades nacionais e estrangeiras..... | 5 % |
| Medicamentos manipulados na própria farmácia..... | 20 % |
| Análises de soro — reacção de Wassermann (sífilis)..... | 10 % |
| Quaisquer outras análises..... | 20 % |

Pessoal

Louvor

Foi louvado pela Direcção Geral o ajudante da 1.^a Secção do Serviço da Conservação da Via, sr. Luís Simões, porque, encontrando se com parte de doente e convalescente de uma grave doença, não hesitou em assumir a direcção dos trabalhos de reparação da linha ao Km. 32,545-Oeste, quando do descarrilamento do comboio 2201, ocorrido em 19 de Agosto passado.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Setembro findo

Assentadores para sub-chefes de distrito: Vicente de Oliveira Coruche, Manuel Balseiro, José de Sousa Bento, José Mira Geraldo, Custódio Esteves Breu, Constantino Cardoso, Feliciano José, José António Cuco, Manuel António Tereso.

Os dois primeiros agentes foram premiados

pecuniariamente por terem sido classificados, respectivamente, em 1.^o e 2.^o lugares.

Reformas

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

Francisco Maria de Brito Chagas, Inspector de Contabilidade.

Adélio das Neves Lobo, Inspector de Trens.

Godofredo Elder Fernandes, Chefe de Secção.

Luís Albino, Empregado principal.

Pedro Melão, Telegrafista principal.

António Martins Godinho, Encarregado de apeadeiro.

José Francisco, Agulheiro de 1.^a classe.

Manuel Martins da Costa, Agulheiro de 1.^a cl.

José Maria Lopes, Guarda de estação.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Francisco da Costa, Sub-Chefe de Reparação.

Estevão de Faria Rama, Chefe de Secção.

José Joaquim Pedrosa, Inspector.

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



António da Costa
Chefe de maquinista
Admitido como aprendiz
de montador
em 26 de Novembro de 1891



José dos Santos Oliveira
Chefe de distrito
Admitido como assentador
em 26 de Novembro de 1891



Joaquim Alcobia
Chefe de distrito
Admitido como assentador
em 13 de Novembro de 1891



Margarida do Carmo
Guarda de distrito
Admitida como guarda
de distrito
em 13 de Novembro de 1891

António Alves Ferreira, Inspector.
Manuel Fernandes, Chefe de Depósito.
Gelásio Ernesto de Mesquita, Maquinista de 1.^a classe.
Alberto da Silva Alfaro, Maquinista de 2.^a cl.
João Duarte, Visitador de máquinas.
Afonso Tôrres, Limpador de máquinas.

VIA E OBRAS

Manuel Afonso 1.^o, Chefe de distrito.
Manuel Francisco Pego, Assentador de distrito.

João Correia, Assentador de distrito.
Rita dos Santos Fernandes, Guarda de distrito.
Albertina de Jesus, Guarda de distrito.
Balbina da Conceição, Guarda de distrito.

Mudanças de categoria

Para:

Carregador — O *servente* João Rito.

Falecimentos em Setembro

† *Júlio Albino*, Vigilante.
 Admitido como limpador em 3 de Agosto de 1898.
 † *António José da Silva*, Fiel de 1.^a classe.
 Admitido como carregador em 7 de Outubro de 1902.
 † *Cláudio Jacinto Gouveia*, Fogueiro de 2.^a cl.
 Admitido como carregador em 30 de Março de 1922.
 † *Luís da Cunha Barros*, Guarda-freio de 2.^a classe
 Admitido como carregador eventual em 18 de Abril de 1917.
 † *Francisco Alves*, Agulheiro de 3.^a classe.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1917.
 † *Joaquim Lourenço*, Carregador.
 Admitido como carregador suplementar em 27 de Setembro de 1923.
 † *Manuel de Almeida Mateus*, Carregador.
 Admitido como carregador auxiliar em 27 de Setembro de 1916.
 † *José Pinheiro*, Assentador de distrito.
 Admitido como assentador em 21 de Dezembro de 1924.
 † *Moisés Roque*, Assentador de distrito.
 Admitido como assentador em 21 de Março de 1928.



† Júlio Albino
Vigilante



† António José da Silva
Fiel de 1.^a classe



† Cláudio Jacinto Gouveia
Fogueiro de 2.^a classe



† Luís da Cunha Barros
Guarda-freio de 3.^a classe

Novíssimas

8 — É de longa duração e ainda existe o grito furtivo das bacantes-2-1.

Britabrantes

9 — Será preciso fazer-te a * repetição * de que a cabeça não serve para modelo?-1-2.

Britabrantes

10 — Ao escolher a teia tive pena de ser perseguido-2-2-1.

Novata

11 — Ali existe uma bola pertencente à «estação»-1-2.

Barão do Tacho.

12 — Juntei ao lado a «mulher» para encontrar a «estação»-2-2.

Jotarva

13 — O único que tinha rol era o concertista-1-2.

Costasilva

Sincopadas

14 — 3-Dois homens muito ricos encontraram desarmonia nas côres de um quadro-2.

Labina

15 — 3-E «estação» e «apeadeiro»-2.

L. Marques

16 — 3-Nesta «estação» há um «metal precioso»-2.

M. Coelho

(Ao confrade Britabrantes)

17 — 3-Há uma «estação da C. P.» pintada com manchas amarelas-2.

Zé Sepol

18 — 3-Está escuro no vão-2.

Joluso

19 — 3-Este vil meteu-se na charneca-2.

Jaiobas

20 — Adivinha

Sou estação das maiorsinhas,
Mas se ao meio me cortarem
E as sílabas duplicarem,
Teremos duas criancinhas.

Tinhanso

21 — Em Hexágono

Serra portuguesa
Exportação
Fracção de palavra
Golpe
Párocos
Despedida
Serra portuguesa (às avessas)

```

      . . . .
    . . . . .
  . . . . . .
. . . . . . .
. . . . . . .
. . . . . .
. . . . .
. . . .
. . .
. .
.

```

Roldão

22 — Enigma tipográfico

S

T

Mago

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Novembro de 1931

| Géneros | Preços | Géneros | Preços | Géneros | Preços |
|--------------------------------------|----------|----------------------------------|--------|------------------------|----------|
| Arroz Bremen. kg. | 2\$70 | Carvão de sôbro em Gaia | | Massas kg. | 3\$30 |
| » Nacional » | 2\$50 | » e Campanhã..... kg. | \$51 | Milho..... lit. | \$70 |
| » Valenciano..... » | 2\$60 | Cebolas » | \$45 | Ovos..... duzia | variável |
| » Sião.. » | 2\$80 | Chouriço de carne..... » | 14\$00 | Petróleo lit. | 1\$10 |
| Assucar de 1. ^a » | 4\$25 | Farinha de milho ... » | \$94 | Presunto kg. | 12\$50 |
| » » 2. ^a » | 3\$95 | » » trigo » | 2\$35 | Queijo da Serra..... » | 13\$50 |
| » pilé... » | 4\$40 | Farinheiras » | 7\$00 | » flamengo..... » | 23\$00 |
| Azeite de 1. ^a lit. | 6\$00 | Feijão branco lit. | \$90 | Sabão amêndoa » | 1\$25 |
| » » 2. ^a » | 5\$30 | » amarelo..... » | 1\$00 | » Offenbach » | 2\$20 |
| Bacalhau sueco..... kg. | 4\$10 | » encarnado » | 1\$00 | Sal..... lit. | \$16 |
| » inglês..... » | 6\$60 | » frade de 2. ^a ... » | 1\$00 | Sêmea. kg. | \$45 |
| » » » | 6\$40 | » » 1. ^a » | 1\$50 | Toucinho » | 5\$10 |
| Banha » | 6\$00 | » manteiga » | 1\$20 | Vinagre lit. | \$90 |
| Batatas..... » | variável | Grão » | 1\$10 | Vinho branco..... » | \$80 |
| Carvão de sôbro..... » | \$45 | Lenha kg. | \$20 | » tinto..... » | \$80 |
| | | Manteiga..... » | 16\$50 | | |

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

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

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