



BOLETIM

N.º 77 NOVEMBRO DE 1925 7.º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 30 do corrente, vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do Boletim da C. P., o prémio correspondente ao trimestre Julho-Setembro.

Para esse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes:

Roldão	1 a 916	Fred-Rico	6.413 a 7.328
Otrebla	917 a 1.882	Labina	7.329 a 8.244
Vasconcelos	1.843 a 2.748	Visconde de la	Morlière
Veste-se	2.749 a 3.664	Morlière	8.245 a 9.160
Alenitnes	3.665 a 4.580	Mefistófeles	9.161 a 10.076
Britabrantes	4.581 a 5.496	Marquês de Carinhais	10.077 a 10.992
Visconde de Cambolh	5.497 a 6.412		

QUADRO DE DISTINÇÃO

Sancho Pança, 10 votos — Produção n.º 20

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles e Vasconcelos

QUADRO DE MÉRITO

Labina e Alenitnes (26), Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhais, Roldão, Veste-se, Fred-Rico, Otrebla, Cruz Kanhoto, e Costasilva (17)

Soluções do n.º 75

1 — Doca, **2** — Engaja, **3** — Abafas, **4** — Abalo, **5** — Tarasca, **6** — Achaada, **7** — Cala, **8** — Maracha-mara-chão, **9** — Matula-matulão, **10** — Rata-ratão, **11** — Plúmula, **12** — Sobreaviso, **13** — Roleta, **14** — A mula velha, cabeçada nova, **15** — Perilha, **16** — Gurgutuó, **17** — Marabuto, **18** — Veia, **19** — Bonito, **20** — Forragaitas, **21** — Moquenco-moquenca, **22** — Rabeco-rabeca, **23** — Véspera-véspero, **24** — Mórula-mola, **25** — Abuna-aná, **26** — Xágara-xara, **27** — Vegeto-veto, **28** — Alarde, Lacio, Acer, rir, do, e, **29** — Abuta-Tábua, **30** — Rota-taró.

Aumentativas

1 — Tem uma mancha a bola de jogar — 2.

Fred-Rico

2 — Daqui vejo a extremidade aguda da presiganga — 2.

Cruz Kanhoto

3 — Grão farinácia é: trigo... milho... etc. — 2.

Novata

Biformes

4 — Era escárneo ou caçouada que faziam — 3.

Visconde de Cambolh

5 — Só insulto quem me ofende! — 3.

Roldão

6 — Meti os dedos no sarro. — 2.

Visconde de la Morlière

7 — Logogrifo

(Ao ilustre Mefistófeles)

S'eu tivesse sinecura — 4-7-12-3-8-14-3.

Que bom seria viver

Gosar até à loucura

Aos centos a «mulher» ter — 1-10-3-5-9-2-11-6.

Mas depois já descontente

E farto de tanto amor

Deixava de ser valente — 9-2-7-5-13.

Mas sempre namorador.

Galeno

8 — Enigma figurado



4-ACTRIZ ITALIANA-L

(Continua na outra página interior da caja)

C.º dos Caminhos de Ferro Port. "EXPLORAÇÃO"
L.º da Sociedade de Execução "L.º BOA P. P."

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

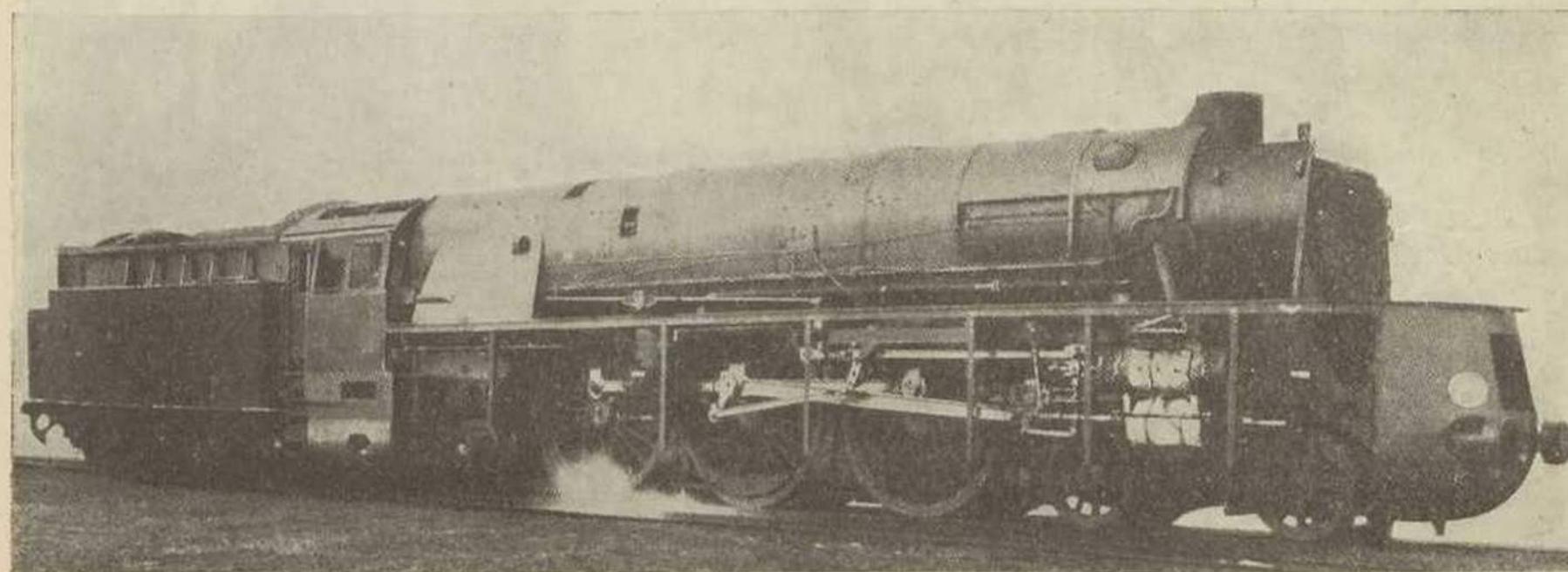
SUMÁRIO: A nova locomotiva alemã de formas aero-dinâmicas. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Conferências de higiene social. — Consultas e Documentos. — Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro — As mais rápidas relações ferro-viárias do mundo, em 1934. — Pessoal.

A nova locomotiva alemã de formas aero-dinâmicas

As experiências que, nos últimos anos, têm sido regularmente efectuadas no grande túnel da estação de ensaios de Gottingen, na Alemanha, demonstraram que o revestimento completo aero-dinâmico dos veículos cuja velocidade não há de exceder 100 Km/hora, não oferece vantagem alguma especial. É por isso que,

na Alemanha e já há alguns anos, as locomotivas de comboios rápidos cuja velocidade não excede 100 Km/hora só são equipadas com duas chapas, uma de cada lado da caldeira, que produzem uma suficiente diminuição da resistência do vento.

O comboio eléctrico-Diesel, construído pela



A poderosa locomotiva de 3 cilindros da casa Borsig, destinada aos caminhos de ferro alemãis, antes do revestimento aero-dinâmico

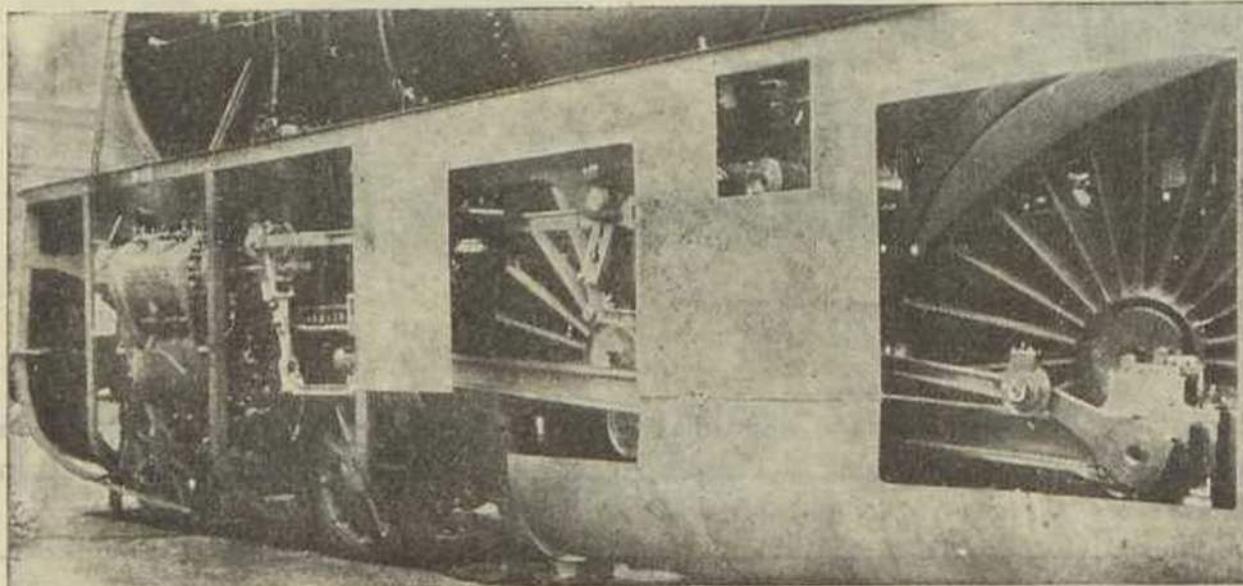
casa Kruckenberg, e que circula entre Berlim e Hamburgo a uma velocidade média de 125 Km/hora, foi o primeiro cuja forma acusa a verdadeira linha aero-dinâmica.

Entretanto, os construtores de locomotivas a vapor têm por seu turno apresentado, projectos

sores cujas rodas motoras têm 2,3 m de diâmetro;

— impulsão dada por 3 cilindros, trabalhando a uma pressão de caldeira de 20 atmosferas e desenvolvendo 2.800 cavalos de força, o que permite rebocar um comboio de 250 toneladas à velocidade média de 150 Km/hora, podendo atingir normalmente a de 175 Km/hora (nas experiências já feitas, conseguiu-se obter a enorme velocidade de 192 Km/hora entre Berlim e Hamburgo).

As experiências realizadas com modelos no túnel de ensaio atrás citado, demonstraram que o revestimento aerodinâmico empregado economiza, à velocidade de 175 Km/hora, 500



Pormenor do revestimento da locomotiva da casa Borsig.
As portas que facilitam o acesso às rodas motoras

de locomotivas que alcançam uma velocidade média ainda maior. Assim, uma das 3 locomotivas construídas pelas oficinas Borsig, de Berlim, apresenta as seguintes características:

- comprimento total, 26 m;
- peso em serviço, 127 Ton.;
- apoia-se, adeante e atrás, sobre um jôgo giratório de 2 eixos e, no meio, sobre 3 eixos propul-

cavalos de força, ou seja 20 % de carvão.

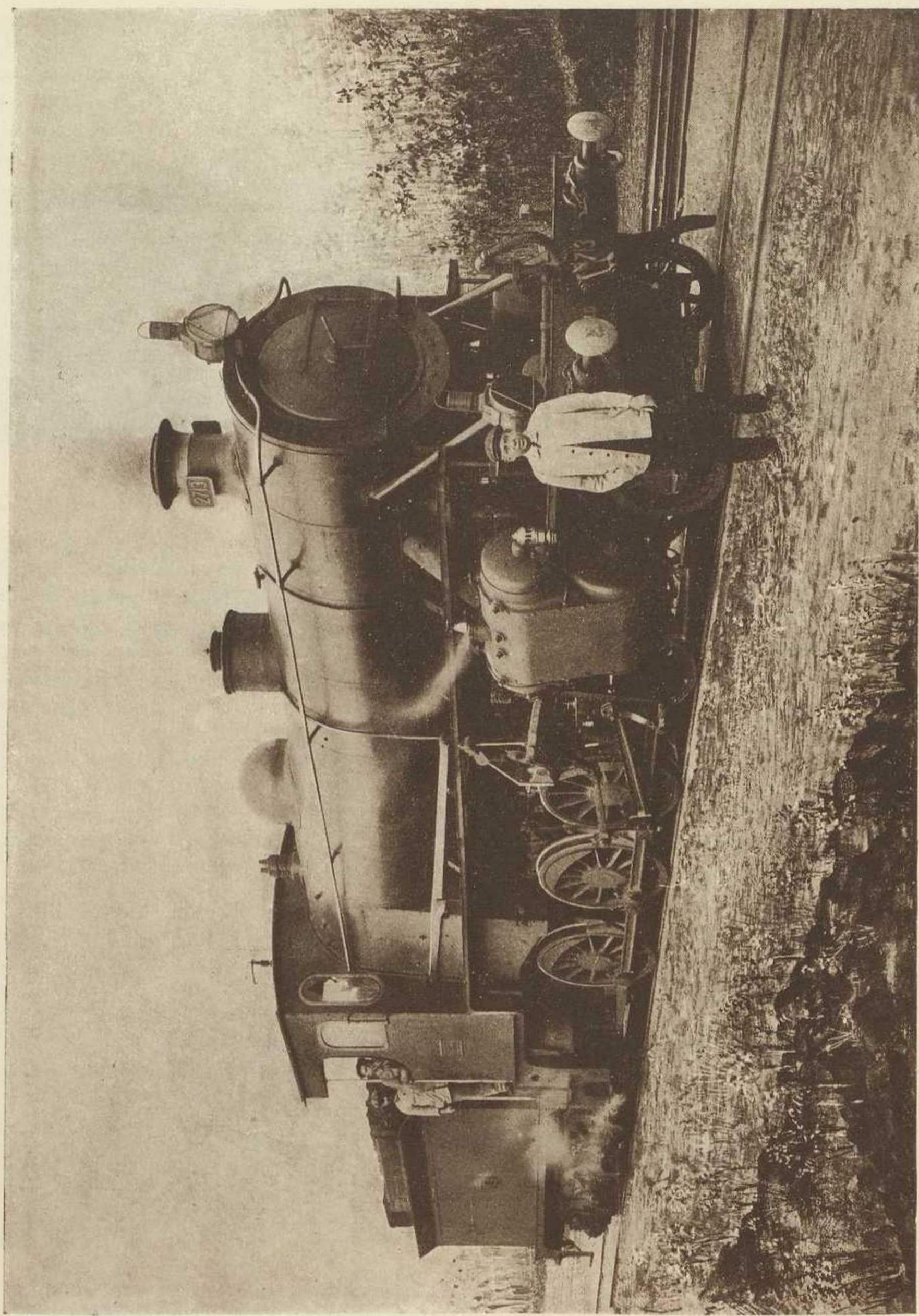
O revestimento tem um grande

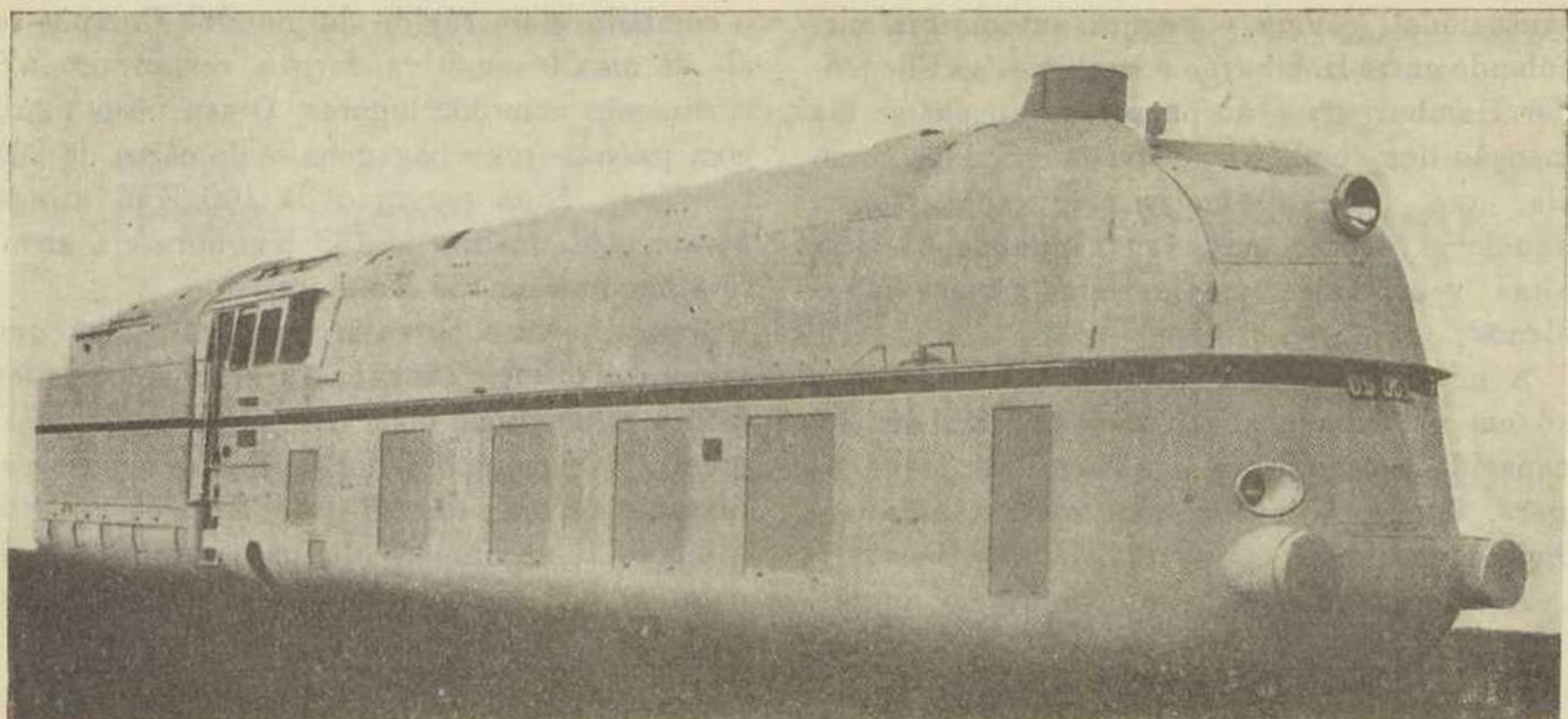


Os últimos retoques. A locomotiva encontra-se totalmente coberta das chapas que lhe dão uma forma aero-dinâmica

A locomotiva 2713 M. D.

Fotog. de L. Schepens





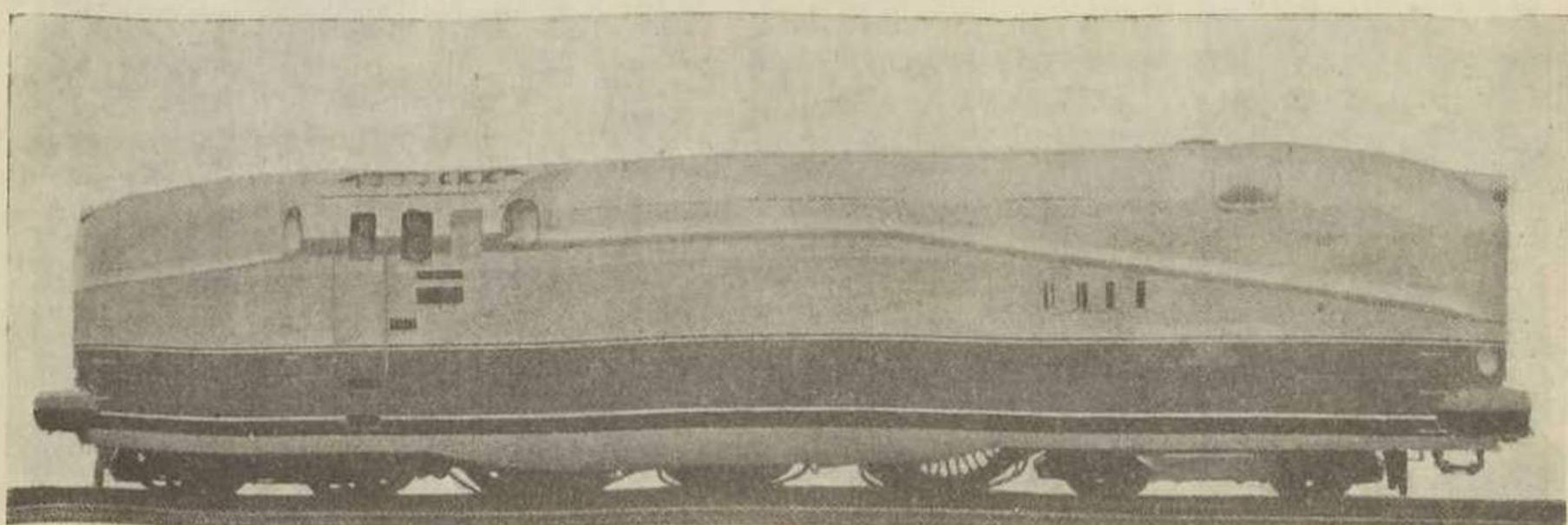
A poderosa locomotiva de 3 cilindros da casa Borsig com o revestimento aero-dinâmico e em ordem de marcha

número de registos e de portas para facilitar o acesso a todas as partes essenciais da máquina. O tender, também revestido em forma aerodinâmica, é ligado ao primeiro vagão do comboio por meio de um fole para diminuir a resistência do ar. A sua capacidade é de 37^{m3} de água.

Após muitas experiências, conseguiu-se obter um mecanismo de freio que, à velocidade de 175 Km/hora, pára a locomotiva numa extensão de 1.000 metros, ou seja entre os sinais de uma estação.

Em presença das altas velocidades obtidas

com as automotoras dos comboios eléctricos, a locomotiva a vapor tem sido injustamente posta de lado nos últimos tempos. E dizemos injustamente porque a sua capacidade de tracção é muito maior do que a das automotoras, as quais funcionam só como unidade, ao passo que a locomotiva reboca um comboio constituído por vezes por considerável número de veículos. Com a nova locomotiva a vapor, os caminhos de ferro alemães demonstraram não estarem contagiados da mania da automotora, reinante em muitos outros países — sobretudo nos Estados Unidos — em que só se fala da



Uma outra locomotiva dos caminhos de ferro alemães com forma aero-dinâmica. Foi construída pela casa Henschel & Sohn, de Kassel, e pode atingir, também, a enorme velocidade de 175 Km/hora.

Esta locomotiva é semelhante à construída pela casa Borsig, possuindo, no entanto, sómente 2 cilindros. Pesa em ordem de marcha, 126 Ton.

sensacional, rápida e segura automotora circulando entre Hamburgo e Berlim — a «Fliegender Hamburger» — ao passo que apenas se faz menção dos comboios, quase tão rápidos como ela, que, com locomotivas a vapor, fazem aquêle e outros percursos igualmente com altas velocidades médias em várias linhas alemãs.

A nova locomotiva ultrapassará ainda, não só em velocidade absoluta como também em capacidade propulsora, a «Fliegender Hamburger», isto é, a automotora mais rápida até hoje conhecida.

Até agora era o «Cheltenham Flyer», inglês,

o comboio mais rápido do mundo. Compõe-se ele de uma locomotiva, furgão, restaurante e 6 carruagens com 332 lugares. O seu peso total, com passageiros e bagagens, é de cerca de 265 toneladas. Num percurso de 100 Km. atinge a velocidade média de 133 Km/hora e a absoluta máxima de 139 Km/hora.

Agora, será a nova locomotiva alemã que tomará o primeiro lugar. As suas velocidades média e máxima, com um peso total quase igual ao do comboio inglês, serão superiores, respectivamente, de 20 e 45 Km. ás do dito comboio, e o numero de passageiros será o mesmo.



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1905

Infante D. Henrique

Fotog. do Sr. José Maria Hermano Baptista, empregado de 1.º classe
da Divisão de Material e Tracção,

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Conclusão)

ARTIGO 28.^º

(continuação)

É muito perigoso :

19.^º — Subir aos tejadilhos dos veículos e neles permanecer, durante a execução de manobras. Caso, porém, seja surpreendido pelas manobras depois de já ter subido, deve o agente olhar sempre no sentido da marcha, a fim de poder defender-se das pontes, passagens superiores, passadiços ou outros obstáculos (Fig. 50);

Se, porém, por motivo de serviço, o agente tiver de subir ao tejadilho de qualquer veículo, deverá prevenir o chefe da estação e o condutor do comboio para evitar que seja dada a partida antes de ele ter descido;

20.^º — Manter apoiado sobre os joelhos os contrapêlos das agulhas. Estas devem ser manobradas fazendo girar livremente o contrapêlo de maneira a assegurar o funcionamento das respectivas lanças;

21.^º — Fazer uso — para deter veículos em andamento — de alavancas de ferro ou de trancas de madeira, metendo-as entre as tesouras e os raios das rodas (Fig. 52), porque tal prática pode dar lugar a avarias ou a que seja arremessado para debaixo do veículo o agente que assim proceda.

Os calços automáticos ou as trancas de madeira devem ser apoiadas sobre o carril junto à roda do veículo (Fig. 53);

22.^º — Fechar a porta de um furgão ou vagão coberto puxando-a para si. Deve-se fechar empurrando-a adiante de si.

CAPÍTULO VIII

Serviço nos combóios em marcha

ARTIGO 29.^º

Os agentes em serviço nos combóios devem estar sempre prevenidos contra os choques que podem produzir-se quer no arranque, quer nos afrouxamentos de velocidade, quer nas paragens.

Não devem assentar-se às portas dos furgões nem debruçar-se delas sem estarem sólidamente seguros; devem evitar apoiar-se ou pôr as mãos nos batentes das portas dos furgões (fig. 51).

Nestes e durante a marcha dos combóios, deve ser descido o varão de ferro que serve de resguardo às portas, para que o condutor possa exercer com segurança a vigilância que lhe incumbe.

ARTIGO 30.^º

A vigilância da linha nunca deve ser feita sobre os estribos dos furgões ou das carruagens de um comboio em marcha.

Os agentes que tenham de circular nos estribos das carruagens, só devem fazê-lo depois de se assegurarem de que não podem ser atingidos por nenhum obstáculo fixo ou móvel. É perigoso fazê-lo nos percursos de linhas em que aquela circulação seja proibida em regulamento especial.

ARTIGO 31.^º

Os agentes que fazem serviço de freios não devem dormir nas respectivas guaritas, quer por comprometerem gravemente a segurança da circulação dos combóios, quer por poderem ser vítimas da sua incúria.

FIM



Fig. 50

É perigoso

subir aos tejadilhos dos veículos em movimento.

Arrisca-se a ser atingido por uma ponte, túnel ou qualquer outro obstáculo.

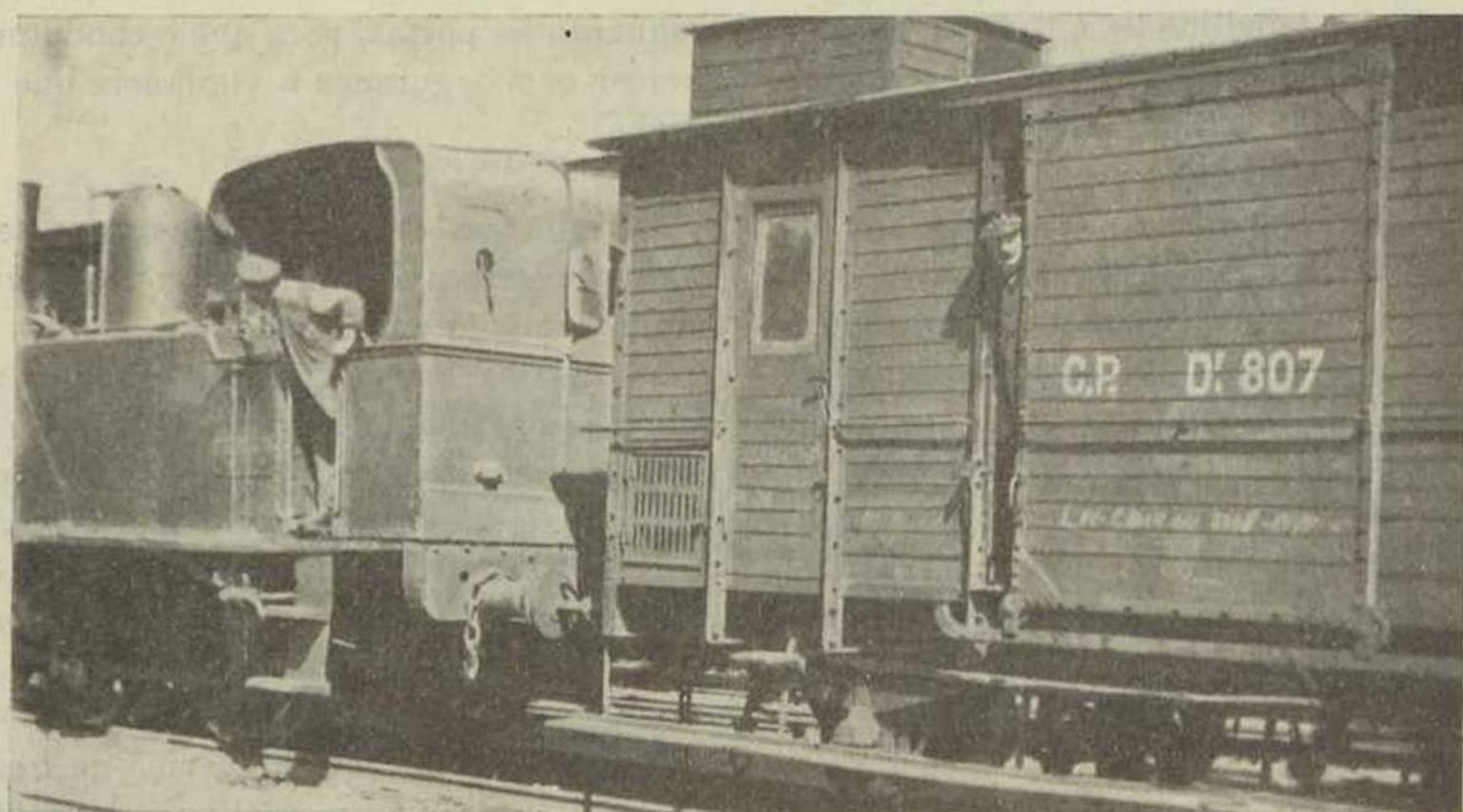


Fig. 51

É perigoso

meter a cabeça na porta entreaberta de um furgão.

Arrisca-se a um acidente grave quer no arranque, quer numa paragem ou diminuição de velocidade.



Fig. 52

É perigoso

colocar, para fazer parar os veículos, alavancas ou trancas entre as tesouras e os raios das rodas.
Arrisca-se a ser projectado ao chão e ferir-se.

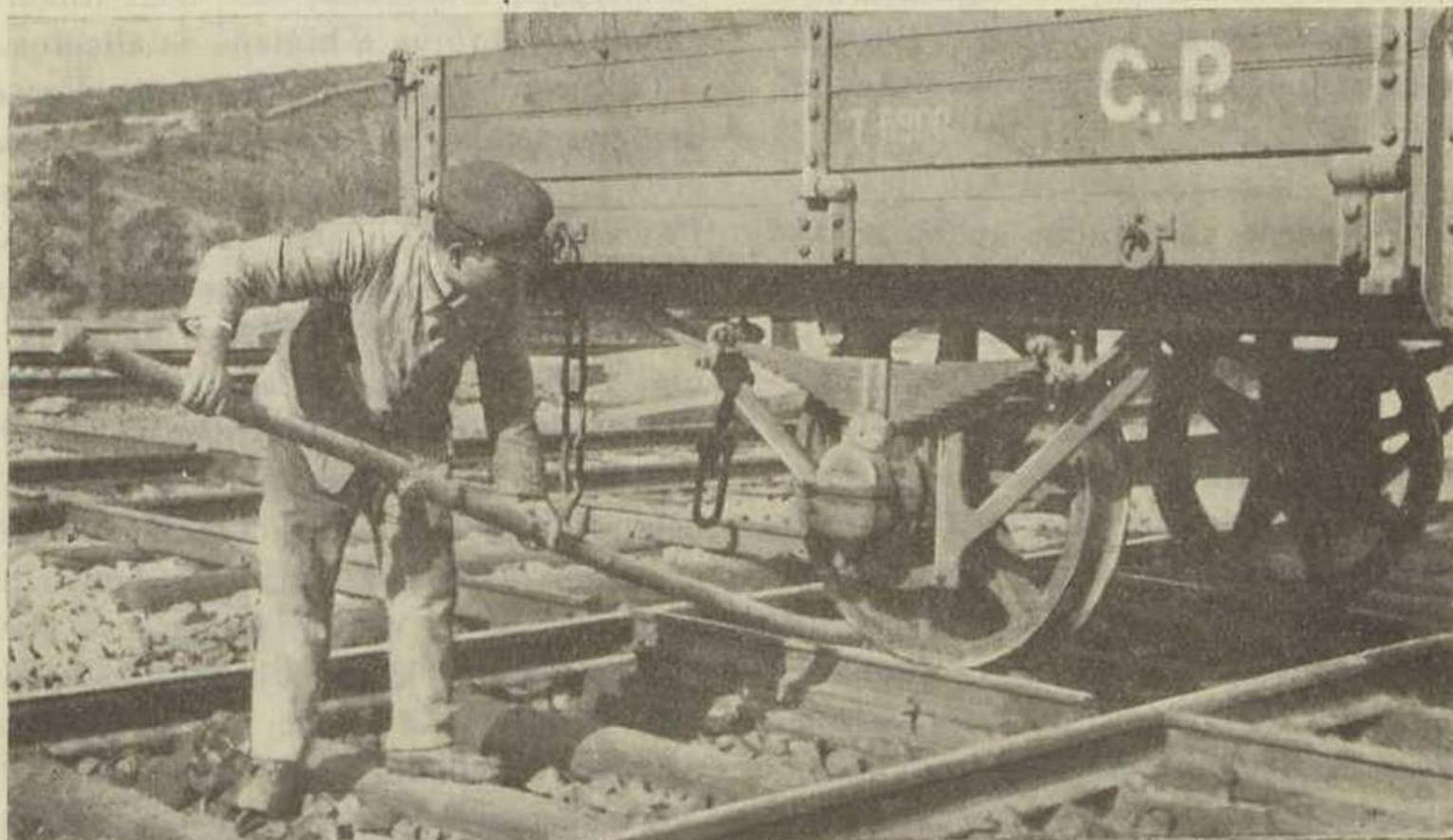


Fig. 53

Devem

as trancas ser apoiadas no carril, junto à roda do veículo a deter.

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.mo Sr. Dr. Fernando Duarte de Azevedo Antas, médico substituto da assistência domiciliária de Gaia

MEUS SENHORES:

Vastíssimo é o assunto que me foi distribuído, como têma desta palestra.

Daria êle para uma série de conferências eruditas, feitas por quem possuisse profundos e vastos conhecimentos sôbre a evolução das diversas civilizações, e, ao mesmo tempo, fôsse suficientemente versado na História da Medicina. Mas, se em mim escasseia competência para tão vasta digressão, também é certo que muitos outros, e mais modestos, são os intuitos que aqui me trouxeram.

Por contente me darei, se poder levar aquêles que me ouvem ao convencimento de que, praticando a higiene, tão largamente e ininterruptamente, quanto possível, além dos benefícios que daí lhes resultem, se dignificarão e elevarão no conceito, em que uma corporação, como aquela a que pertencemos, deve ser tida.

O homem desde o nascimento até à adolescência, desta até completo desenvolvimento, e daqui à velhice, precisa, para que essas fases decorram em plena saúde, e a vida se prolongue pelo maior número de anos possível, que as múltiplas e complexas funcções do seu organismo se exerçam em perfeito equilíbrio, em harmonia com essas diversas épocas da vida, em condições apropriadas ao clima da região, em que se encontra, e ao meio, em que tenha de exercer a sua actividade. Mas é necessário mais: que o seu organismo seja defendido de todos os acidentes e de todas as causas estranhas, tendentes a perturbarem êsse mesmo equilíbrio fisiológico, desviando-o do estado hígido e atirando-o para a doença, que, quando não encurta a vida, restringe sempre a activi-

dade individual e a capacidade para o trabalho.

Com a doença vêm os sofrimentos mais ou menos intensos, mais ou menos duradouros, e com êstes a falta de alegria e de bem-estar, para o paciente e para a família, e, em última análise, a perda do seu valor social.

O conjunto de conhecimentos, de princípios ou de preceitos, de cuja observância e prática resulta o desenvolvimento, o robustecimento do nosso organismo e a conseqüente conservação da saúde, é a *Higiene* — hoje um dos ramos mais importantes e complexos das Ciencias Médicas.

Todas as demais secções dos Estudos Médicos e ainda muitas outras ciencias auxiliares, tais como a Física, a Química, a Biologia, a Geologia, a Geografia, etc., constituem os fundamentos em que a higiene se alicerça.

Os progressos da higiene dependem e acompanham sempre o aperfeiçoamento destas ciencias. E, como é pelo grau de cultura, a que os Povos chegam em determinadas épocas da sua História, que se aferem e se marcam os diversos estadios da Civilização, podemos afirmar que Higiene e Civilização caminham sempre a par e, assim, serão naturalmente os Povos mais civilizados aqueles em que a Higiene é melhor conhecida e compreendida e onde ela se pratica em maior extensão. Conclusão legítima: serão êsses Povos os melhor preparados para o trabalho, aqueles em que os indivíduos, seus componentes, menos sintam as agruras da vida e as preocupações familiares e portanto gosem, por mais tempo, a alegria de viver — o que tudo se virá a traduzir em maior percentagem de longevidades.

Se assim é, e, visto que nós nos consideramos como disfrutando um grau de Civilização

maior do que o dos nossos antepassados, deve a duração da vida, em média, ser hoje superior à dos tempos idos.

De facto, se recorrermos ás estatísticas, estas mostram-nos, inofismavelmente, que as vidas em vez de serem cada vez mais curtas, como muita gente supõe, são, ao contrário, sucessivamente mais longas. Assim, em França, a duração média da vida que, ao findar do século XVIII, era de 28 anos, já, nos meados do século XIX, se elevava a 36 anos, para atingir nos fins d'este mesmo centenário, a cifra de 41 anos. Não pude encontrar, nos livros compulsados, referências a estas médias na actualidade. Num jornal noticioso de Dezembro próximo passado, vejo que essa média é hoje considerada de 50 anos.

Não sabemos de onde foi extraída esta média, mas, é muito natural que ela se aproxime da verdade — sensivelmente mais elevada do que as anteriores — se atendermos a que as estatísticas da mortalidade, por idades, se vem reduzindo notavelmente.

A Em França

Óbitos anuais em 10.000 sobreviventes

	1 a 4 anos	5 a 14 anos	15 a 24 anos	25 a 34 anos	35 a 44 anos	45 a 54 anos	55 a 54 anos
1880	581	109	141	196	219	303	549
1910	250	61	107	140	182	280	521

Este quadro não diz respeito às crianças com menos de 1 ano de idade, em que a mortalidade é sempre muito elevada, mas, adiante apresentaremos um gráfico, mostrando quanto a taxa da mortalidade, mesmo nos primeiros anos da vida vem decrescendo. Também os números acima, do quadro A, se referem apenas à França; em outros países, especialmente do Norte da Europa, como no decorrer desta exposição se concluirá, as diferenças são ainda mais acentuadas mas as estatísticas da mortalidade, por idades, que encontramos, a êles referentes, eram muito incompletas.

Vê-se que a letalidade é muito elevada nos primeiros e nos últimos anos da vida, mas

ainda nestes se nota, embora menos acentuado, o decréscimo da taxa obituária, durante os 30 anos considerados. Se a mortalidade pois, decresce em todas as idades, a duração média da vida tem necessariamente de ir aumentando.

A descoberta das causas de grande número de doenças, altamente contagiosas, e o conhecimento da sua propagação, expansão e disseminação, conjugado com as noções modernas para o seu combate — quer fazendo refractário o meio em que se poderiam propagar, quer prevenindo e evitando o seu contágio — tornaram cada vez mais raras e menos perigosas as pandemias, que, de tempos a tempos, assolavam a humanidade. A varíola, a cólera, a peste, a febre amarela, os tifos, etc., deixaram de produzir, desde há muito, as terríveis hecatombes, que, ceifando vidas sem conto, nos davam elevadas médias de mortalidade. E foi, no último quartel do século passado, devido sobretudo às memoráveis descobertas do imortal Pasteur e dos seus discípulos, isto é, por virtude dos rápidos progressos da Microbiologia, que se desfez essa trilogia de flagelos, — PESTE, FOME E GUERRA — sob a qual as gerações, nossas antecessoras, viviam em permanente pavôr.

— A peste, (assim designando os antigos qualquer das grandes epidemias) deixou de ser o espectro inseparável das guerras. Na Grande Guerra — a última de 1914 — ainda se chegou a desenvolver uma epidemia de tifos exantemáticos, nos Balcãs, mas as enérgicas medidas sanitárias adoptadas, tais como a vacinação e o despiolhamento em massa desde logo a sustaram, porque, — assim, se extinguiu o agente transmissor da doença.

Para evitar a febre tifoide que, em guerras anteriores, fazia às vezes mais vítimas do que as produzidas pelo embate dos exércitos, praticou-se largamente a vacinação preventiva, ao mesmo tempo que as suas águas do consumo eram cuidadosamente esterilizadas, quando se tornava necessário.

A Civilização não conseguiu ainda fazer desaparecer as guerras, embora seja de esperar que elas se tornem de cada vez mais raras, mas a peste já não é fácil que venha ensombrar e complicar o tenebroso quadro das contendas entre os povos, resolvidas por meio das armas.

— Foi também a Civilização que fez, por assim dizer, desaparecer da Patologia o *escorbuto*, doença inseparável dos marinheiros, nas grandes travessias, em que chegava a atacar equipagens inteiras. Hoje, mercê da rapidez e comodidade com que se realizam os transportes marítimos, em que é possível consumir-se sempre frutos e alimentos frescos, extinguiu-se, por assim dizer, totalmente aquela doença.

Na viagem de Vasco da Gama à India, a equipagem que era de 180 ficou reduzida a 100. A primeira descrição do escorbuto de que ha referencia em viagens marítimas é a do relatório de Vasco da Gama.

— O *ergotismo*, ou doença produzida pela *cravagem do centeio* (*Cornilhão*), endémica em certas regiões que se alimentavam exclusivamente daquêle cereal, tem sido igualmente banido do cenário das grandes endemias, em consequência da alimentação mais variada, mais salutar, que os fáceis transportes e os aperfeiçoados processos de limpeza dos cereais facultam a toda a parte do mundo. E o *cornilhão do centeio*, longe de produzir as maléficas tetanias e gangrénas sobre populações inteiras, é antes aproveitado, quando convenientemente doseado, como medicamento precioso, em determinados casos.

— A *raiva*, só transmissível através de cães raivosos, já não existe naquêles paizes em que por medidas rigorosas, se obsta à entrada ou circulação de animais suspeitos. Nas nossas ilhas dos Açores e da Madeira, não ha, nem pode haver, raiva, porque os cães que lá tenham de dar entrada, são previamente sujeitos a rigorosa quarentena. No Continente, deve dizer-se os casos são cada vez mais raros e êsses, ainda mais raramente fatais, graças à vacina que, quando aplicada a tempo nos Institutos próprios, evita a horrorosa morte por esta infecção.

— O *sezonismo*, que, nas regiões pantanosas de clima quente ou temperado, dizimava, ou pelo menos definhava as populações, tem desaparecido já de muitas localidades, tornadas por isso próprias para serem habitadas e cultivadas. As grandes obras hidráulicas, a drenagem ou as-

soriamento dos pantanos, têm tornado absolutamente salubres regiões inóspitas, isto independentemente de outras medidas, geralmente adoptadas para combater o sezónismo. Entre nós, no Sul, alguns trabalhos se têm realizado com proveito, e, ao que parece, no Alto Douro, vai ser montado, pelos Serviços de Saúde do paiz, um pôsto de ataque que muito deve beneficiar os nossos agentes que ali têm de fazer serviço.

— As epidemias de origem hídrica, tais como a *febre tifoide*, são cada vez mais raras, devido a que os grandes povoados, por toda a parte, têm tido o cuidado de se abastecer de água pura, tanto sob o ponto de vista químico, como bacteriológico, ao mesmo tempo que têm prestado a maior atenção nos esgotos públicos e das habitações.

Quando uma cidade não pode ser, tão rapidamente, como seria para desejar, dotada de água com todas as garantias de inocuidade, procede-se à sua esterilização, hoje muito simplificada. E, assim, Lisboa está a fazer, desde ha tempos, o tratamento das suas águas pela verdunização, processo adoptado, na Grande Guerra, em Verdun, onde, como se sabe, o embate dos exercitos contendores atingiu trágicas proporções. Da Guerra alguma coisa havia de ficar de bom...

O princípio assente de que o bacilo tífico, nas epidemias de grande expansão, é principalmente propagável pela água que bebemos, teve entre nós plena confirmação quer na epidemia de Manteigas, quer na de Coimbra, ha anos. Nesta localidade, bastou fechar a água de um chafariz da cidade alta para que a febre tifoide mais se não expandisse. Os poços são facilmente inquináveis por fossas, moutureiras ou canos de esgôto, mal vedados, que passam próximo. Aqui, em Gaia e no Porto, alguns casos que, de vez em quando, aparecem, são assim explicados. Dantes, a mortalidade pela febre tifoide era um indicador da salubridade de determinado povo. Hoje, tanto tem progredido a higiene, por toda a parte, sob êste particular, que ele já não serve; temos de procurar outro.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 626.—Tendo dúvidas sobre as condições da Tarifa 7, peço me seja esclarecido o seguinte: Um passageiro munido de um bilhete daquela Tarifa, de Lisboa-R. a Viana do Castelo, tem ou não direito a parar em Campanhã e seguir em qualquer combóio do dia seguinte?

Pode, também, na volta parar em Campanhã, desde que esteja dentro do prazo de validade?

R.—O caso de que se trata está regulado pela condição 6.ª do 11.º aditamento à Tarifa 7, 12.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de Minho e

Douro e 19.º Aditamento à Tarifa n.º 1 do Sul e Sueste.

Além do caso muito especial e restrito que ali se prevê, estes bilhetes não dão direito a paragens em trânsito.

P. n.º 627.—No caso da Beira Alta entregar aos passageiros do «Sud-Express» a bagagem despachada para Pampilhosa e estes desejarem o seguimento no mesmo combóio para Estoril, peço seja indicada a forma como deve proceder o revisor.

Trata-se dos passageiros a que se refere a Carta impressa n.º 1177 de 30-1-934 do Serviço de Fiscalização.

R.—Desde que a bagagem foi expedida para



Paísagem da Beira

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Fotog. do Snr. Octávio Homem, Empregado de 1.ª classe
na Divisão de Via e Obras

Pampilhosa, estando, portanto, sob a responsabilidade da Beira Alta, só pode seguir para qualquer estação desta Companhia, ou para o Estoril, desde que seja feita, em Pampilhosa, a sua reexpedição.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta-Impressa n.º 12. — Esclarece que a concessão prevista no 9.º aditamento à Tarifa Geral tem também aplicação quando o transporte dos veículos seja feito ao abrigo da Tarifa 13 de G. V.

Aviso ao Públco A. n.º 462. — Estabelece a venda de bilhetes de ida e volta, em 3.^a classe, de Braga para Póvoa de Varzim.

Aviso ao Públco A. n.º 463. — Substitui o quadro de preços de bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a estação de Marco, publicado no Aviso ao Públco A. n.º 281.

Aviso ao Públco A. n.º 464. — Anuncia a abertura ao serviço público dos postos de despacho «Coimbra-Baixa» e «Coimbra-Santa Cruz».

Aditamento n.º 31 à Classificação Geral. — Regulariza, em face da Classificação Geral, o tratamento tarifário a aplicar aos produtos betuminosos, de harmonia com o disposto na Comunicação-Circular n.º 27.

Para atingir esse fim, desdobraram-se as diversas rubricas concernentes a produtos betuminosos e modificaram-se outras já existentes.

Comunicação-Circular n.º 30 — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Abrunhosa, situado ao quilómetro 139,89 da linha da Beira Alta, e o encerramento da paragem do mesmo nome, situada ao quilómetro 140,26 da mesma linha.



O Templo de Diana (Évora)

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Fotog. do Sr. J. J. de Brito Abrantes, empregado de 3.^a classe
da Divisão de Exploração

Comunicação-Circular n.º 31.— Esclarece que ao «milho partido» ou «milho triturado», rubricas que não existem na Classificação Geral de Mercadorias, se deve aplicar o mesmo tratamento tarifário que vigora actualmente para o «milho (grão)», tanto no que respeita às tabelas de preços como a multiplicadores.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1345.— Informa ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no XII Congresso Internacional de Zoologia, realizado em Lisboa nos dias 15 a 21 de Setembro passado.

Carta impressa n.º 1346.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Agosto de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1347.— Informa ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no XIII Congresso International de Arquitectos, realizado em Roma nos dias 22 a 28 de Setembro passado.

Carta impressa n.º 1348.— Idem, idem, para o transporte das pessoas que tomaram parte no II Congresso International de Engenharia Rural, realizado em Madrid nos dias 26 de Setembro a 3 de Outubro de 1935.

Carta impressa n.º 1349.— Comunica ter sido superiormente resolvido que os auxiliares e operários da Divisão de Via e Obras possam viajar nos vagões-oficina, vagões-dormitório e vagões que transportem ferramentas, sem serem portadores de passes, quando aquela Divisão os mencione nos documentos utilizados para o despacho dos referidos vagões.

Carta impressa n.º 1350.— Informa ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no X Congresso International da História de Medicina, realizado em Madrid nos dias 23 a 29 de Setembro passado.

Carta impressa n.º 1351.— Idem, idem, para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso «Jornadas Médicas Galaico-Portuguesas» realizado em Orense nos dias 26 a 30 de Setembro último.

Carta impressa n.º 1352.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Setembro de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1353.— Comunica que aos portadores da «carteira de identidade de jornalista», criada nos termos do decreto n.º 24:006, é concedida na Rêde Geral a redução de 50% sobre os preços dos bilhetes inteiros de 1.ª e 2.ª classes da Tarifa Geral e reproduz o espécime do anexo à citada carteira de identidade, sendo a redução feita à vista de um e outra.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2272.— Estabelece as regras a que fica obedecendo a circulação de combóios nos troços de via dupla onde houver um desvio em plena via no qual seja possível o resguardo de um combóio.

Instrução n.º 2273.— Indica a sinalização no novo desvio para serviço da Divisão de Via e Obras ao Km. 318.328 da linha do Norte.

Instrução n.º 2274.— Estabelece a sinalização do ramal particular Cete-Serraçao inserido dentro das agulhas da estação de Cete.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Setembro de 1935

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.978	4.358	1.953	2.020	2.130	1.881
* > 8 a 14...	4.966	4.866	2.079	2.077	2.529	1.952
* > 15 a 32...	5.446	4.901	2.181	2.385	3.131	2.490
* > 23 a 30...	5.983	5.568	2.512	2.566	3.664	2.970
Total	21.373	19.553	8.725	9.048	11.454	9.293
Total do mês anterior	21.133	18.714	8.186	8.325	8.581	7.550
Diferença	+ 240	- 839	+ 589	+ 728	+ 2.873	+ 1.743

Factos e informações

Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro

Este Grupo, no intuito de desenvolver, cada vez mais, a prática do desporto entre os ferroviários, tem ampliado a sua esfera de acção primitiva, criando novas secções e dando maior incremento a outras.

Assim, iniciou no princípio da época a secção de remo, tendo préviamente adquirido um «yole de mer», um «out-rigger» e um barco-escola, que constituem actualmente o núcleo

de barcos onde os seus sócios, num bom aproveitamento das suas horas de folga, se recreiam e desenvolvem nêste salutar desporto.

Já estão formadas três equipas, treinadas superiormente pelo Snr. Engenheiro Rocha e Melo, director técnico das fábricas da C. U. F., que gentilmente lhes tem facultado os seus sábios ensinamentos. E tem sido tal a vontade dos componentes da primeira equipa, que conseguiram vencer três das quatro provas em que entraram. Na primeira, seria humanamente impossível alcançar a vitória, porque



Um dos grupos de alunos de ginástica do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro

apenas tinham recebido ensinamento em seis treinos iniciados quinze dias antes da prova. Venceram, pela primeira vez, no dia 14 de Julho, em «yoles principiantes», em concorrência com Lisboa-P. Foram, também, primeiros nas grandes regatas do Estoril e no Campeonato Nacional na sua categoria.

Estão actualmente os directores do Grupo empenhados na aquisição de um «shell» de quatro remadores, que deverá aparecer na próxima época, para que os actuais vencedores possam concorrer na categoria de «juniors».

* * *

Foi inaugurada a secção de «basket-ball», que fez a sua apresentação no dia da festa desportiva organizada por este Grupo e a que mais abaixo faremos referência pormenorizada. Também esta secção se estreou auspiciosamente, conseguindo o primeiro lugar no torneio disputado nesse dia. Tem-se trabalhado na organização de novas equipas, saídas exclusivamente dos sócios que há muito vêm freqüentando as aulas de ginástica do Grupo.

* * :

Outras secções têm merecido a melhor atenção dos directores.

Assim, o atletismo, que foi, como as anteriores secções, iniciado este ano e com resultados satisfatórios, está sendo desenvolvido pelo professor de ginástica que dedica a maior atenção na escolha e preparação dos atletas.

O «ping-pong», interessante desporto, que pode ser praticado por pessoas medianamente constituídas, sem qualquer prejuízo para a sua saúde, vai tendo regular incremento, realizando-se dia a dia provas inter-sócios e estando em organização um campeonato entre todos os Grupos da C. P.

Estão em projecto construções de campos



A equipa de *yoles de mer* vencedora do Campeonato Nacional de principiantes

de «tennis» e de patinagem e irá construir-se em breve um jôgo do popular chinquillo, para recreio dos sócios mais idosos, que não queiram nem possam praticar os desportos de maior esforço físico.

Para darmos uma ideia precisa do desenvolvimento desta novel Instituição, inserimos a seguir o relato da festa desportiva, realizada no Barreiro, no dia 14 de Julho p.º p.º e que não pôde ser publicado oportunamente.

* * *

Naquele dia, o Grupo Desportivo dos Ferro-Viários do Barreiro realizou nesta vila interessantes festas, para inauguração oficial das suas secções de «basket-ball», natação e atletismo.

Cooperaram todos os Grupos Desportivos da C. P. e muitos do distrito de Setúbal,

compondo-se o programa de um torneio de «basket», natação, remo, parada naval, parada atlética, ginástica, atletismo e «foot-ball». Logo de manhã o campo do Foot-ball Clube Barreirense (filial) registou grande concorrência para apreciar o torneio de «basket», realizado ali entre as equipas de Campanhã, Lisboa P., Victória de Setúbal e Desportivo do Barreiro, saindo este último vencedor por largo número de pontos.

Ao meio dia, já a nova avenida dos Caminhos de Ferro, que dahi a pouco se iria inaugurar solenemente pelas entidades oficiais, se encontrava cheia de assistentes às provas de natação, que se efectuaram às 12-30 com a cooperação da C. U. F., Seixal, Clube Naval Barreirense, Desportivo de Lisboa P., Barreiro, etc.

Foi um dos números do programa mais emotivo, pela luta se ter desenrolado ao longo da muralha da avenida, e, portanto, seguida de perto pela numerosa assistência. Venceram os representantes do Seixal e Lisboa P., respectivamente em 50 e 200 metros.

Às 14 horas fez-se a largada de canoas monótipos para o triângulo Ponte dos C. F.-Mexilhoeiro-Seixal-Ponte C. F., também muito apreciada como espectáculo cheio de beleza e de cér, realizado num cenário de luz, que o sol fazia resplandecer nas quietas águas d'este encantador braço do Tejo.

Seguidamente, e dentro do mesmo ambiente, largaram os «yolets de mer» com as suas equipas de principiantes das Oficinas de Lisboa P. e do Barreiro, ganhando esta última, a sua primeira corrida, que lhe iria servir de incitamento à esplêndida figura feita durante a época.

Em quanto decorriam estas provas, chegavam à estação do Barreiro, Suas Excelências os Senhores Ministros da Instrução e das Obras Públicas, Sub-Secretário das Corporações, brigadeiro Raúl Esteves, Director Geral da C. P., Chefe da Divisão do Material e Tracção e grande número de funcionários superiores da C. P., vindos de Lisboa expressamente para assistir a estas festas.

Fez-se então, à sua chegada, a inauguração da avenida e do novo posto da Guarda Fiscal.

Dirigiram-se os visitantes, acompanhados da grande assistência à parte náutica que nessa altura já havia terminado, para o campo do Luso Foot-Ball Clube, como o do Barreirense gentilmente cedido neste dia ao Desportivo do Barreiro, a fim de assistir ali à última parte do programa.

A sua chegada, a Banda Filarmónica da C. U. F. tocou o hino nacional e a guarda de honra foi feita pelas corporações de Bombeiros da C. U. F., Corpo de Salvação Pública e Voluntários do S. S.

A seguir, desfilaram pelo campo, em interessante parada, as equipas representativas de 20 Clubes — da C. P., de Setúbal, Moita, Alhos Vedros, Lavradio, Barreiro, Palhais, Santo António, Coina, Seixal, Arrentela, etc. — vindo em último lugar a da aula de ginástica do Desportivo do Barreiro, que formou em frente do camarote das entidades oficiais, exibindo-se em vistosos exercícios de ginástica, proficientemente dirigidos pelo seu professor, Sr. Crisóstomo Teixeira.

Às 17 horas deu-se início à parte atlética do programa, composta de saltos, lançamentos e corridas, que a assistência numerosa do vasto rectângulo acompanhou com o maior interesse, distinguindo os vencedores com calorosas salvas de palmas.

Como fim de festa e número sensacional para os desportistas locais, o árbitro apitou às 19 horas para início do jogo de «foot-ball» entre os representantes da C. U. F. e os das Oficinas do Barreiro. Este, nem sempre decorreu com a técnica e interesse que seria razoável esperar dos contendores — quasi todos jogadores experientes — saíndo vencedora a equipa da C. U. F. pelo resultado de 3-2.

Terminadas as provas — nas quais se disputaram 3 taças, 20 medalhas e diversos objectos de arte — todos os seus participantes, em número superior a quinhentos, se dirigiram ao refeitório do pessoal da C. P., onde lhes foi servido um «lunch».

Quer as entidades oficiais, quer a assistência em geral, ficaram muito bem impressionadas com a organização cuidada do programa e interesse despertado por todos os números.

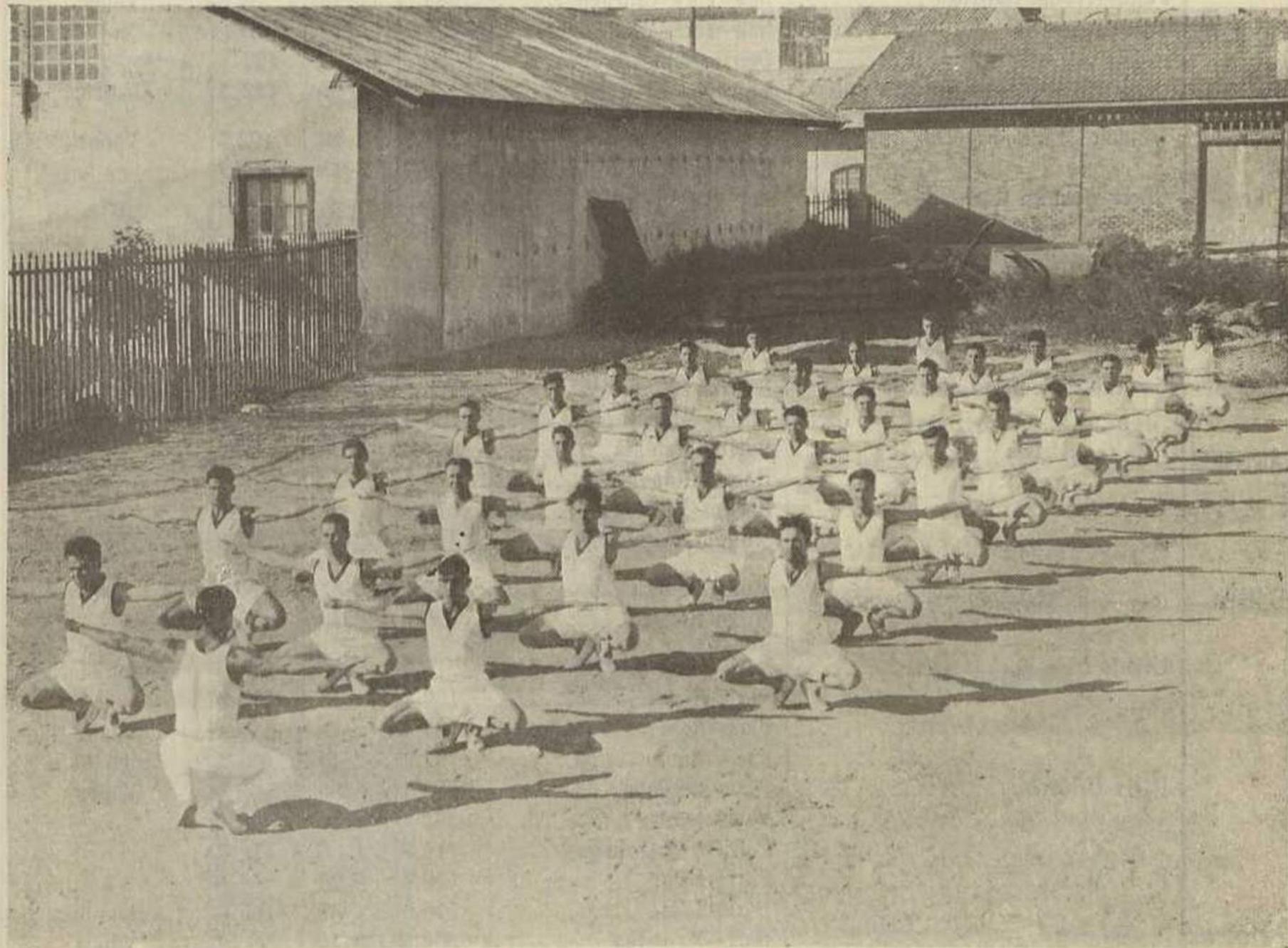
* * * * *

A Direcção do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro encontra-se extremamente reconhecida pelas atenções recebidas das entidades superiores às quais se dirigiu e a todos os clubes colaboradores desta festa.

Também está muito grata à Câmara Municipal do Barreiro, pelo auxílio monetário e facilidades prestadas e à Ex.^{ma} Gerência da C. U. F., que tão atenciosamente lhe deu a sua

cooperação, tanto no campo desportivo e musical, como ainda pelo valioso auxílio material que se dignou facultar-lhe.

E por último manifesta a sua maior gratidão à Ex.^{ma} Administração e Direcção da C. P. e a todos os seus altos funcionários, não só pelos favores recebidos, como também pela sua presença, da qual resultou, em grande parte, o ambiente de brilhantismo em que a festa decorreu, pelo que se classificou entre as primeiras demonstrações desportivas realizadas no distrito de Setúbal.



Uma aula de ginástica do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro

As mais rápidas ligações ferroviárias do mundo, em 1934

A-pesar-da crise geral, as grandes empresas dos principais países têm feito um enorme esforço no sentido de acelerar os seus comboios.

Ao aumento de velocidade das locomotivas a vapor mais importantes sobrepõe-se o das auto-

motoras muito rápidas em que são atingidas médias horárias elevadíssimas.

A título de curiosidade indicamos a seguir os resultados mais interessantes colhidos nalguns países, em 1934:

Paises	Empresas de caminhos de ferro	Trajecto	Distância em Km.	Tempo de percurso	Média horária Km. H.	Natureza da tracção
E. U. A.	Pennsylvania Railroad	New-York-Chicago	1452	17-45	81,8	Vapor
	»	New-York-Washington ...	365	4-15	85,9	»
	—	Denver-Chicago	1633	13-05	124,8	Automot. Diesel
	Chicago, North Shore and Milwaukee Rail. ...	Chicago Milwaukee	136,8	1-07	122,2	Eléctrica
Gran-Bretanha	London, Midland and Scottish Rail.	Londres-Liverpool	311,7	3-20	93,5	Vapor
	»	Londres-Manchester	303,3	3-15	93,2	»
	Great Western Railway.....	Londres-Plymouth.....	363,2	3-57	91,9	»
	»	Londres-Bristol	190,3	1-55	98	»
	London & North Eastern Railway ..	Londres-Edimburgo.....	631,9	7-30	84,2	»
	London, Midland and Scottish Rail..	Londres-Glasgow	645,9	7-40	84,2	»
Bélgica	Sociedade Nac. dos C. Ferro Belgas	Bruxelas-Ostende	116	1-14	94	»
Alemanha	Caminhos de ferro alemãis.....	Berlim-Hamburgo	286,8	2-18	124,7	Automot. Diesel
	»	Berlim-Hamburgo	286,8	2-34	111,7	Vapor
	»	Berlim-Colónia.....	583,3	6-25	90,9	»
	»	Hamm-Hanover	176,2	1-42	103,6	»
	»	Berlim-Munich.....	673,8	7-32	89,4	»
	»	Munich-Nuremberg	198,3	2-01	98,3	»
Itália	Cam. ^{os} de Ferro do Estado Italiano.	Milão-Venesa	267	2-58	90	»
		Milão-Roma	629	8-20	75,5	—
França	Estado francês	Paris-Trouville-Deauville .	219,3	2-00	109,6	Automotora
	»	Paris-Rouen	139,4	1-19	105,8	»
	»	Paris-Rouen	139,4	-	100	Vapor
	»	Paris-Havre	227,9	2-10	105,2	Automotora
	Paris-Orléans.....	Paris-Bordeus	582,3	5-55	98,4	Vapor
	»	Paris-Nantes.....	431	4-40	92,3	»
	»	Poitiers-Angoulême.....	112,7	1-00	112,7	»
	P. L. M.	Paris-Lião.....	510,9	5-20	95,8	»
	»	Paris-Lião.....	510,9	4-50	105,6	Automotora
	»	Paris-Marselha.....	862,1	9-15	93,2	Vapor
	»	Paris-Nice	1086,2	12-20	88	»
	Este	Laroche-Dijon	159,4	1-24	113,8	Automotora
	Alsácia-Lorena.....	Nancy-Paris	352,4	3-36	97,9	Vapor
	»	Estrasburgo Paris	502	5-17	95	»
Norte	Mulhouse-Metz	Mulhouse-Metz	263,7	2-38	100,1	»
	Paris-Bolonha	Paris-Bolonha	254,4	2-34	98,8	»
	Paris-Lille	Paris-Lille	250,9	2-41	93,5	»
	Paris-Liège	Paris-Liège	366,3	3-50	95,5	»
	Paris-Bruxelas	Paris-Bruxelas	309,4	3-03	101,4	»

Pessoal

Actos dignos de louvor

Quando no dia 13 de Setembro, viajava fora de serviço, no combóio n.º 942 o Snr. João António Madeira, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Casa Branca, verificou que a ambulância do correio que fazia parte do referido combóio, ia descarrilada e notando que o pessoal da locomotiva não dava pelo acidente, saiu da carruagem e seguindo pelo estribo conseguiu desligar a mangueira do freio de vácuo e fazer sinal ao maquinista para efectuar a paragem.

Pelo sangue frio e interesse demonstrados, foi êste agente louvado.

Também são dignos de louvor os actos de honestidade que a seguir indicamos:

O guarda da ponte D. Maria, Snr. José Nunes, ajudante auxiliar das Obras Metálicas, encontrou no dia 7 de Setembro passado uma

bôlsa de couro contendo dinheiro e alguns objectos, tendo participado imediatamente o facto.

Igualmente o carregador Snr. Manuel da Silva Araújo entregou prontamente na estação de Nine a importância de Esc. 140\$00 que achou perdida.

O chefe do distrito n.º 20, Snr. Filipe Duarte, restituiu imediatamente ao pagador a importância de Esc. 500\$00 que êste por engano lhe deu a mais quando lhe entregava os vencimentos dos guardas daquele distrito.

Nomeações

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.ª classe: Maria Luísa dos Santos Rita, Isaura do Nascimento Carvalho, Maria Luísa Martins da Fonseca e Ilda da Costa Simões.

VIA E OBRAS

Escriturário de 3.ª classe: José da Silva Correia.

Reformas

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

José António da Silva, Guarda-freio de 1.ª cl.
José António Mesquita, Capataz principal.
João Peixoto, Agulheiro de 1.ª classe.
António Martins Borga, Agulheiro de 3.ª cl.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Gomes 1.º, Maquinista de 2.ª classe.

Manuel Rodrigues 2.º, Fogueiro de Locomóvel.

VIA E OBRAS

Gaspar de Oliveira, Guarda de distrito.
Maria Bernardina, Guarda de distrito.

AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS DE QUADRO



Celestino Tavares da Gama Lobo de Eça
Sub-chefe de Repartição no Serviço do Movimento
Admitido como praticante em 9 de Outubro de 1894

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Mês de Agosto

† José Pinto Serra, Guarda de estação em Marco.

Admitido como Carregador eventual em 12 de Agosto de 1905, foi nomeado Carregador efectivo em 27 de Maio de 1907 e Guarda de estação em 18 de Junho de 1923.

† Josefa Luiza, Guarda de passagem de nível em Caxarias.

Admitida como Guarda de passagem de nível em 21 de Abril de 1915.

Mês de Setembro

† José Antunes, Capataz de 1.^a classe em Casa Branca.

Admitido como Carregador em 5 de Novembro de 1905, foi promovido a Capataz de 1.^a classe em 21 de Junho de 1923.

† António Ribeiro da Costa, Carregador em Chão de Maçãs.

EXPLORAÇÃO

Mês de Agosto

† José Pinto Serra, Guarda de estação em Marco.

Admitido como Carregador eventual em 12 de Agosto de 1905, foi nomeado Carregador efectivo em 27 de Maio de 1907 e Guarda de estação em 18 de Junho de 1923.

† Josefa Luiza, Guarda de passagem de nível em Caxarias.

Admitida como Guarda de passagem de nível em 21 de Abril de 1915.

Mês de Setembro

† José Antunes, Capataz de 1.^a classe em Casa Branca.

Admitido como Carregador em 5 de Novembro de 1905, foi promovido a Capataz de 1.^a classe em 21 de Junho de 1923.

† António Ribeiro da Costa, Carregador em Chão de Maçãs.

Admitido como Carregador suplementar em 15 de Outubro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1921.

† Emílio da Costa Vaz, Carregador em Pôrto.

Admitido como Carregador suplementar em 28 de Setembro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Setembro

† Mário Canto, Empregado de 2.^a classe do Serviço de Abastecimentos.

Admitido como Escrevente auxiliar em 18 de Maio de 1925, nomeado Empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido a Empregado de 2.^a em 1 de Janeiro de 1933.

VIA E OBRAS

Mês de Setembro

† Ana Amaro, Guarda do distrito n.º 112.

Foi admitida como Guarda em 26 de Janeiro de 1894.



9 — Combinada

- + campar — Deixar de chover
+ samata — Prisão subterrânea
- la — Aposto ao jôgo
+ va — Casulo
— Do ombro —

Roldão

Charadas duplas

10 — Na província do Algarve, chamam *guerreia* ao conjunto de individuos agarrados uns aos outros — 2.

Labina

11 — Errei o *cálculo* quando fiz este *projecto* — 2.

Labina

(Retribuíndo ao confrade *Terco*)

12 — No *medalhão* que estava exposto na vitrina, via-se o busto duma *sumidade política* nossa conhecida — 3.

M. D. Coelho

13 — O boieiro admirava a constelação próxima à *Ursa Maior* — 3.

Terco

14 — Na Rua da *Betesga* mesmo em frente da Praça da Figueira está tudo numa *bodega* — 3.

Britabrantos

15 — Encho uma empôla de licor forte da Ásia para injectar no doente — 2.

Dalton

Em frase

16 — «Nota» que se êle permitir o que desejo, muito te vem favorecer — 1-1.

Vasconcelos

17 — A fome obrigou-o a comer o «arbusto» e... a maxila inferior do cavalo infectou — 2-1.

Visconde de la Morlière

18 — Deves passar por este lado, se aos outros queres ser igual — 1-1.

Roldão

19 — Enigma tipográfico

L
O

6 Letras

Mefistófeles

Mefistofélicas

20 — Quem gosta da dança lasciva ao som da flauta rústica, não se livra da cavilação — 3.

Cruz Kanhoto

21 — Ordena que o «homem» cumpra a ordem — 3.

Otredala

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Novembro de 1935

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional kg.	2\$80	Cebolas kg.	\$.40	Petróleo lit.	1\$00
» Valenciano.....	2\$90	Chouriço de carne.... *	14\$00	Presunto kg.	11\$00
» Siao	3\$30	Far.º de milho amarelo. *	1\$25	Queijo do Alentejo.... »	14\$00
» Carolino	3\$30	» » » branco .. *	1\$00	» flamengo .. 24\$80 e	25\$90
Assucar de 1.º Hornung kg.	4\$40	» » trigo .. *	2\$15	Sabão amêndoа kg.	1\$30
» 1.º manual . *	4\$20	Farinheiras	8\$40	» Offenbach	2\$50
» 2.º Hornung »	4\$15	Feijão amarelo..... lit.	1\$75	Sal lit.	\$.16
» 2.º manual . »	3\$95	» branco..... 1\$70 e	1\$75	Sêmea kg	\$.70
» pilé »	4\$25	» frade	1\$90 e	Toucinho	6\$60
Azeite de 1.º lit.	7\$80	» manteiga	1\$80	Vinagre	\$.75
» 2.º »	7\$00	Grão de 1.º	2\$75	Vinho branco-Em Campanhá ..	\$.80
Bacalhau Inglez kg. 5\$10 e	4\$00	» » 2.º	1\$90	Vinho branco-Em Tunes ..	\$.70
» Islandia kg.	4\$10	Lenha	\$.20	Vinho branco-Rest.º Arma.º ..	\$.65
» Saeco kg. 4\$55 e	4\$75	Manteiga	16\$00	Vinho tinto-Em Gata ..	1\$10
Banha	7\$50	Massas	3\$40	Vinho tinto-Em Campanhá ..	\$.80
Batatas..... *	variável	Milho	\$.75	Vinho tinto-Em Tunes ..	\$.70
Carvão de sôbro kg. \$.50 e	\$.55	Ovos	duzi. variável	Vinho tinto-Rest.º Arma.º ..	\$.65

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 Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 paginas, 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.).