

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da lotaria de 23 de Maio último coube ao n.º 2078 que pelo Boletim da C. P. n.º 83 tenha sido atribuído ao colaborador *Britabrautes*.
As nossas felicitações ao ilustre charadista.

No trimestre corrente, Julho-Setembro a obra a disputar será o *Dicionário prosódico de Siva Bastos*.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Sardanápolo, 23 votos — Produção n.º 7

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, Britabrantes, Cagliostro,
Labina e Atenitnes

QUADRO DE MÉRITO

Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh,
Marquês de Carinhais, Manetik, Diabo Vermelho
e Preste João (21), Roldão, Veste-se, Otrsbla, Fred-Rico,
Novata, e Cruz Kanhotó (20), Sancho Pança, Theseu,
D. Quichote, Fan-Fan, Sardanápolo, Augusto, Dalton,
Bistos, Pé, Athos, Tupin, Timpanas, Gabi, Lumur,
Semáforo, Pequenote, Don Juan, Teiró, Gili, Valete,
Sota, Nazi, Jece e Mago (17).

Soluções do n.º 83

1 — Balda-balda, 2 — Pulga-pulgão, 3 — Galra-galrão, 4 — Cólica de miserere, 5 — Fanal, amor, noa, ar, l, 6 — Santola, 7 — Corpo corpo que Deus dará pano, 8 — Zoster ou Zona, 9 — Falsa, 10 — Abatimento, 11 — Abastado, 12 — Pitança, 13 — Pipio-pio, 14 — Reguengo-rêgo, 15 — Tormento-tôrto, 16 — Guari-guri, 17 — Titela, 18 — Sal-las, 19 — Som-mós, 20 — Rôlo-olor, 21 — Mataco, 22 — Reparo, 23 — Cavaca.

Aumentativas

1 — Encontrei na margem do rio o cajado — 2.

Roldão

2 — Com este sachô de mondar matei o porco pequeno — 2.

Vasconcelos

3 — No tecido vulgar coloquei a espiga de milho atrofiada — 2.

Theseu

Biformes

4 — Não estou pelo ajuste! Dessa maneira o negócio não me concede vantagem! — 3.

Roldão

5 — Fiz um sinal na cadeira de braços — 2.

Mefistófeles

6 — Dizem que a doutrina secreta que faz parte da educação cafreal em terras de Quelimane é uma grande patranha — 3.

Sardanápolo

Combinadas

7 — 1.º + ba — Espécie de batuque
2.º + di — Juiz muçulmano
3.º + dós — Barril do lixo
— Alcavala —

Britabrantes

8 — 1.º + tada — Tolice
2.º + lento — Vontade
3.º + cho — Sêco
— Embarcação ligeira —

Roldão

9 — Enigma tipográfico

Nota Nota Nota

6 letras

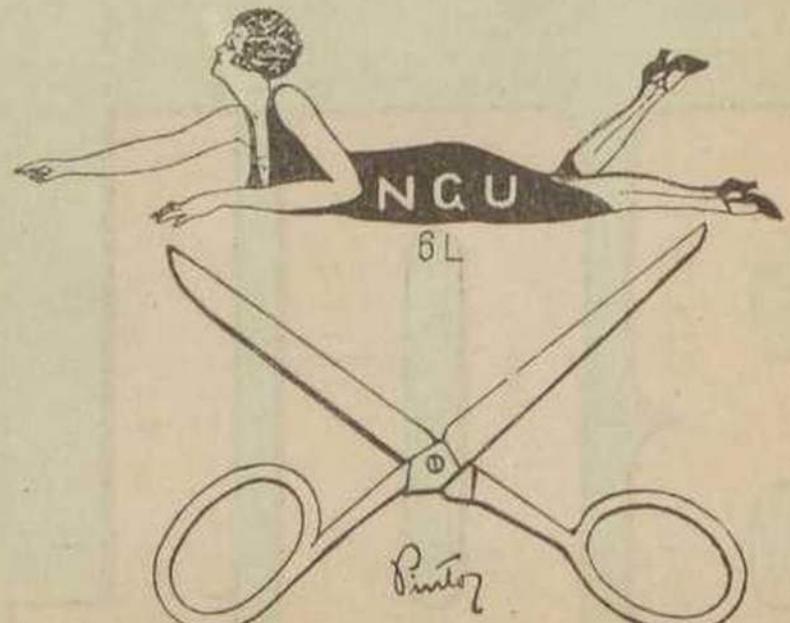
Visconde de Cambolh

10 — Em losango

Letra	•
Graça	•••
«Mulheres»	•••••
Armadilha	••••••
Abjeções	•••••
Consoantes	•••
Letra	•

Britabrantes

11 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPAGNIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Substituição da ponte de Santana de Baixo. — Carreira Évora-Montijo. — A Higiene e a Civilização. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — A construção de auto-estradas na Alemanha. — Ateneu Ferroviário. — Pior do que a guerra! — Almôço de homenagem. — Pessoal.

Substituição da ponte de Santana de Baixo na linha de Alcântara

Pelo Sr. Eng.^o Frederico Abragão, Sub-chefe de Serviço da Via e Obras

As pontes da linha de Alcântara a Sintra, no trôco de Alcântara a Campolide, datando de 1887 e em condições insuficientes de resistência, obrigavam a restrições pela impossibilidade de se utilizarem grandes locomotivas e comboios pesados, o que acarretava sérias dificuldades e prejuízos à exploração. Daí a necessidade de renovação dessas pontes, trabalho que se fez no ano de 1935 e princípio do corrente.

As pontes Nova e Santana de Cima, respetivamente aos Km. 1,385 e 2,370, tinham sido já substituídas em 5 de Setembro e 31 de Outubro. Em 28 de Janeiro fez-se finalmente a substituição da última, a ponte de Santana de Baixo, ao Km. 2,150.

Este trabalho, devido a certas circunstâncias locais, apresentava dificuldades a vencer que merecem ser postas em relêvo. Essas circunstâncias eram:

a) — O comprimento da ponte: 145 metros.

b) — O número de tramos a deslocar: 5 em cada ponte.

c) — O peso considerável: só da ponte nova, 350 Toneladas.

d) — A dificuldade de estabelecer cavaletes, quer de montagem quer de ripagem, pela existência de casas, um poço, etc. mesmo junto da ponte.

Apesar do grande comprimento da ponte e de grande quantidade de ferro, a montagem e cravação da nova ponte fôram feitas com notável rapidez, pois tendo sido descidos no dia 1 de Novembro os primeiros ferros sobre os cavaletes de montagem, no dia 15 de Janeiro, isto é, menos de 3 meses depois, estava a ponte pronta a ser ripada apesar do tempo excepcionalmente invernoso. Na construção dos cavaletes foi necessário estudar disposições especiais por motivo de haver casas mesmo encostadas à ponte (fig. 3) e um poço (fig. 1) e ainda porque

alguns cavaletes tinham de ficar assentes parte em terra firme e parte no leito de um ribeiro (fig. 2), agora excepcionalmente caudaloso.

A operação de *ripagem*, realizada no citado dia 28 de Janeiro, apresentava também sérias dificuldades derivadas das circunstâncias já referidas.

Com efeito, uma casa situada junto ao encontro do lado de Campolide (fig. 4) está a tão pequena distância do tabuleiro que, se a ponte velha fôsse deslocada paralelamente a si mesma nas condições habituais, obrigaria a demolição de parte dessa casa. Estudou-se pois outra solução que consistiu em tornar essa ponte mais estreita na parte correspondente ao último tramo (fig. 4).

O trabalho da substituição da ponte começou às 7 horas da manhã, pelo corte a oxi-acetilene de todos os contraventamentos, ligações das carlingas e longarinas daquêle tramo. Além disso, como a ponte era de viga contínua, cortou-se também a parte da viga do lado da casa

no mesmo tramo. Ficou assim, esta porção de viga de 27 metros, completamente sólta; provisoriamente tinha sido preparada com chapas de base que permitissem a sua ripagem para o lado da outra viga, à qual foi fixada.

Conseguiu-se dêste modo tornar êste tramo mais estreito de forma a não atingir a referida casa.

Enquanto se procedia a êste trabalho, que levou das 7 às 10 horas, tinha sido retirada a linha e todos os outros tramos das duas pontes, velha e nova, tinham sido preparados para a ripagem final, estabelecimento do caminho de rolamento, levante dos tabuleiros, colocação sobre os rôlos, ligação aos 10 macacos de ripagem, já fixados de véspera nos respectivos cavaletes, etc..

Às 10 horas e 25 minutos estava tudo pronto para a ripagem ou deslocação lateral das duas pontes, em um total de cerca de 500 toneladas e em um comprimento de 143 metros, de forma



Fig. 1 — Fotografia mostrando os cavaletes de suporte, um dos quais circunda um poço que existe junto a um dos pilares de alvenaria, o que obrigou a disposições especiais

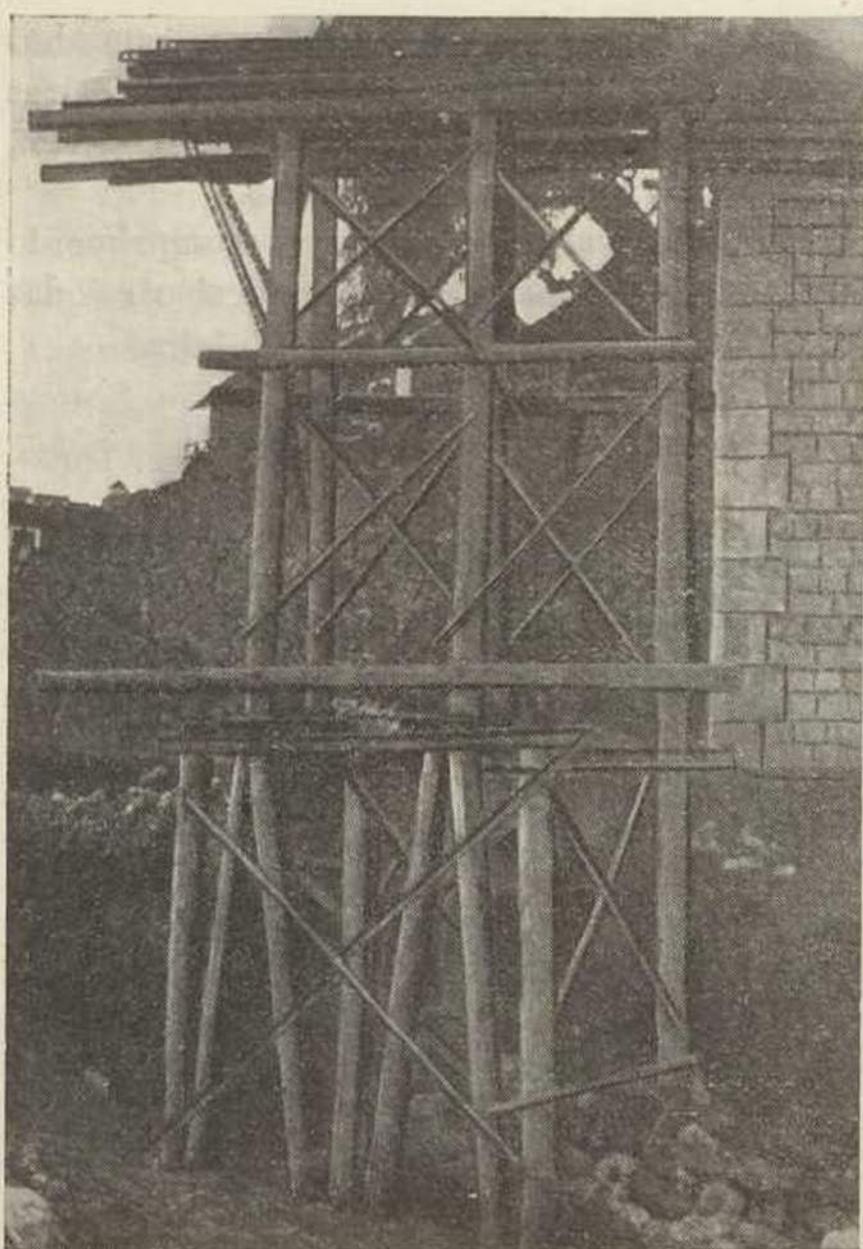


Fig. 2 — Cavalete montado sobre o leito da Ribeira de Alcântara



Fig. 3 — Tipo especial de um cavalete montado junto a um aglomerado de habitações

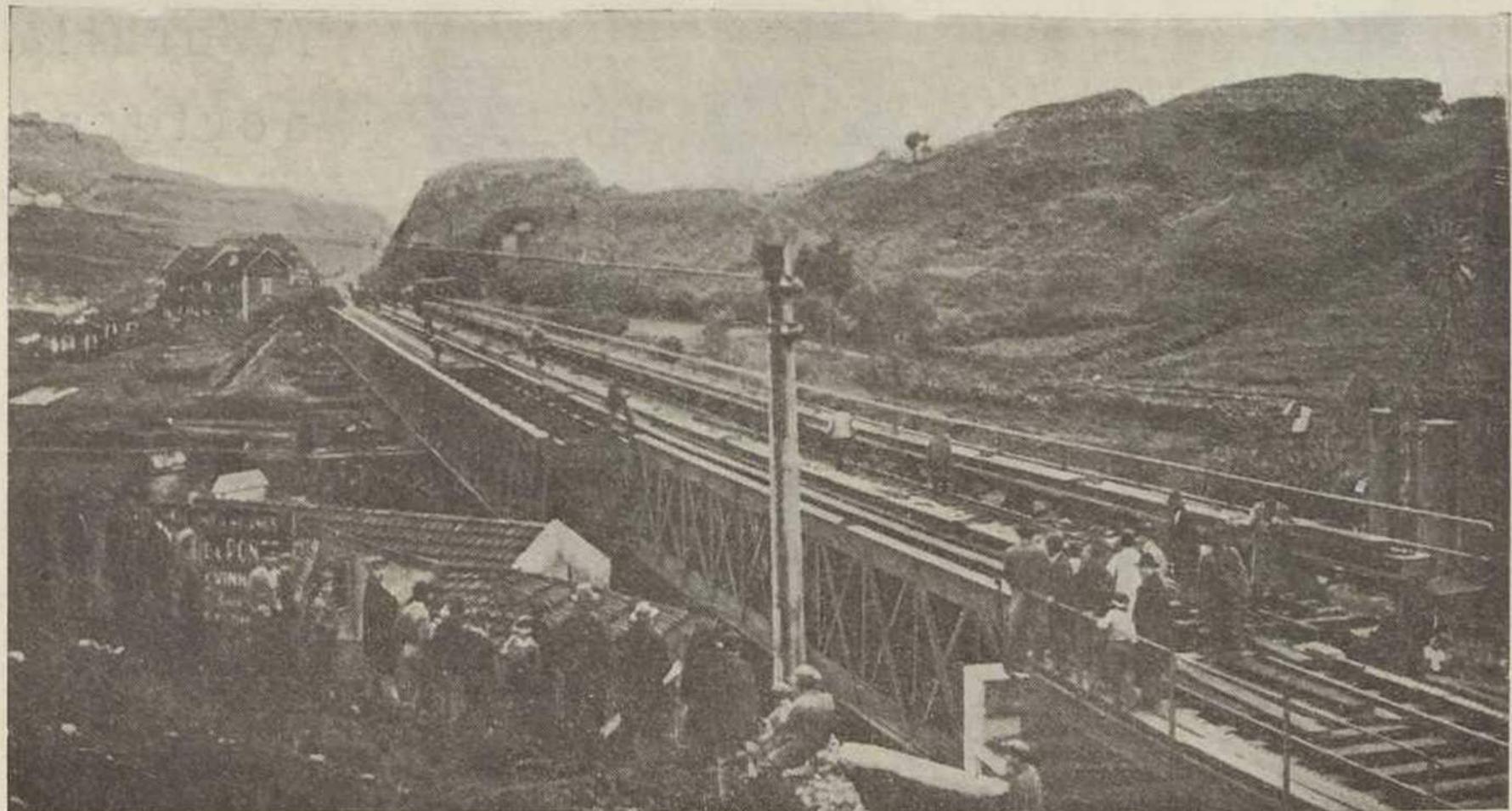


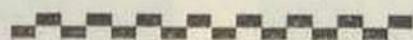
Fig. 4 — Fase final da substituição, vendo-se um dos tramos da velha ponte tirado, para evitar a demolição da casa cujo telhado se vê no primeiro plano

a trazer a nova ponte para o local previamente ocupado pela velha e esta para um cavalete de sustentação. Esta deslocação levou 7 minutos apenas.

Uma vez a ponte nova no seu lugar, procedeu-se aos trabalhos finais: retirar as pontes de sobre os rôlos, desligá-las uma da outra e

dos macacos de ripagem, desfazer os caminhos de rolamento, colocação dos novos tabuleiros nos seus apoios, restabelecimento da via, etc., dando-se a via livre às 12 horas.

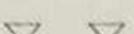
Todo este trabalho, apesar do comprimento considerável da ponte, do peso a deslocar e das dificuldades locais, levou apenas 5 horas.



CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1936



Mouraria
nocturna



Fotog. de Manuel Esteves Júnior,
empregado de 2.^a classe da
Divisão de Exploração.

Carreira Évora-Montijo

ATÉ há pouco, Évora não tinha, pela via ordinária, uma ligação directa e cómoda com a Capital. A estrada que a servia, ao chegar a Vendas Novas inflectia para o norte até Canha, para depois retroceder a Pègões, seguindo num incómodo e zigzagueante percurso por Águas

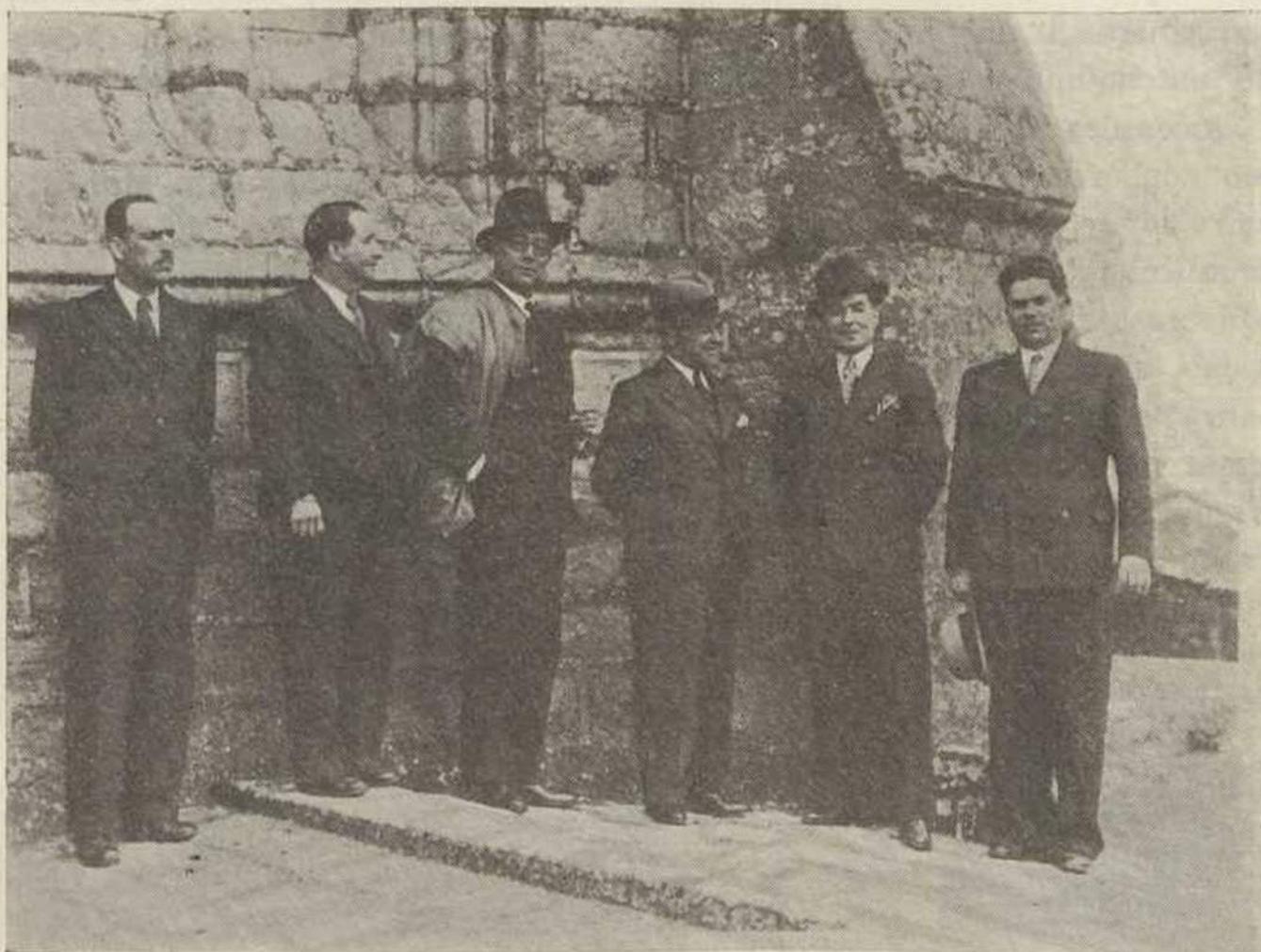
de Moura e Setúbal, até finalmente atingir o seu extremo em Cacilhas.

O exame do junto mapa-esquema dá uma ideia da enorme volta que havia a efectuar. Em face destes inconvenientes, deliberou a Junta Autónoma das Estradas estabelecer uma

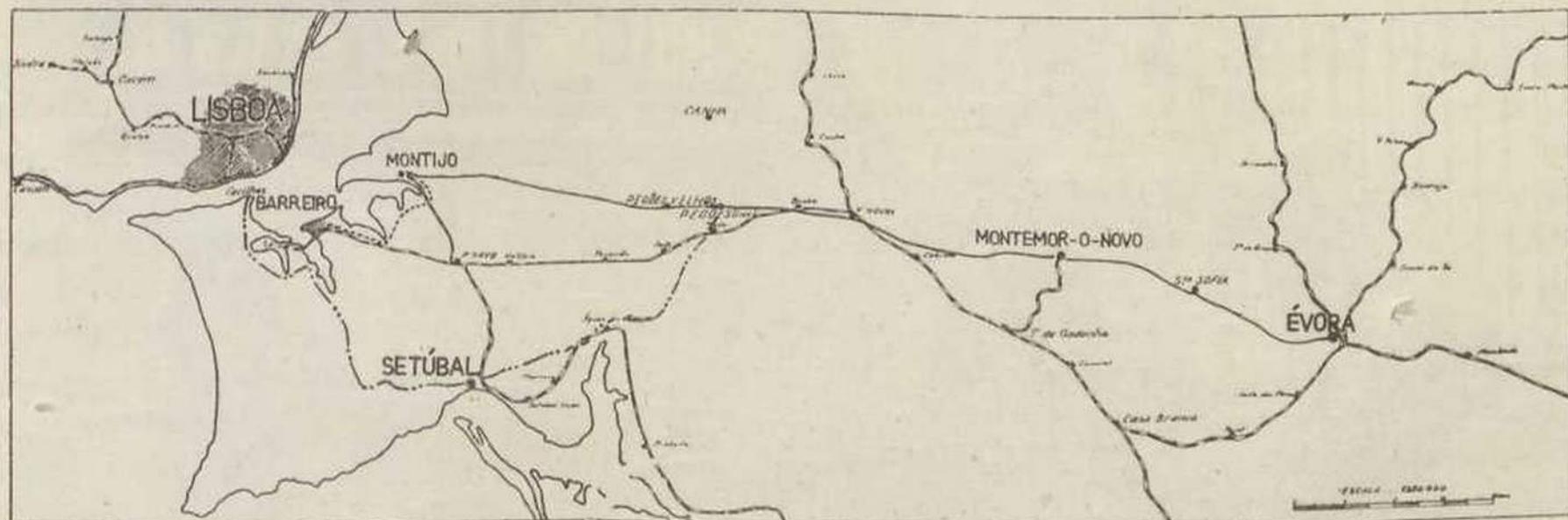
ligação directa de Vendas Novas a Montijo, continuada aqui pela estrada já existente que vai terminar no Barreiro. Deste modo, suprimido o inútil trajecto a Canha e a Setúbal, a distância entre as duas cidades foi encurtada cerca de 52 Km.

Oferece este novo percurso, cuja direcção geral é quase em recta, além de importante economia de tempo, a vantagem de quase não ter curvas, tornando a viagem muito mais cómoda e segura do que a efectuada por Setúbal.

Hoje, quem fôr de



O Sr. Administrador do Concelho de Montijo com os funcionários da Companhia e Gerentes da Empreza de Auto-Ómnibus Eborense, L.da, que assistiram à inauguração da carreira Évora-Montijo



Mapa esquemático mostrando o percurso da carreira Évora-Montijo

- Percurso da carreira explorada pela Companhia.
- > > > > Emprêsa Auto-Ómnibus Eborense L.da.
- - - Trajecto Pègões-Setúbal-Cacilhas.
- — — Caminho de Ferro.

Évora para Lisboa, por Setúbal, pode deixar de fazer o percurso de Canha, indo directamente de Vendas Novas a Pêgas.

Não podia ser indiferente à Companhia a construção desta nova estrada, porquanto, concluída ela, fatalmente haveria de ser percorrida por uma carreira de serviço público que iria, com alguma vantagem, concorrer com a via férrea. Ora, a actual legislação que regulamenta a camionagem, num justíceiro espírito de defeza do caminho de ferro — que constitui um indispensável e valiosíssimo património nacional — prevê que «para as concessões de novas carreiras classificadas como concorrentes será dada preferência, em primeiro lugar, às empresas ferroviárias que explorem linhas férreas na mesma zona» (art. 35.^º do decreto 23.499).

Ao abrigo desta disposição, não hesitou a Companhia em requerer para si a concessão de uma carreira de camionagem pelo novo percurso. E assim, no dia 24 de Maio passado, data da sua inauguração, viram-se, pela primeira vez, vistosas caminhetas com as conhecidas iniciais da Companhia, percorrer, em serviço público, a estrada Évora-Montijo.

Efectuam-se, presentemente, 4 circulações diárias, duas em cada sentido. O horário foi estudado de modo a facultar ao Público o maior número de ligações entre Évora e Lisboa, proporcionando-lhe, deste modo, dois meios de transporte à escolha, consoante as suas necessidades, e evitando ou atenuando a concorrência entre o caminho de ferro e a nova carreira.

O serviço é feito com duas caminhetas amarelas com faixas vermelhas, marca Citroën, dispondo de 28 espaçosos lugares e com *chassis* apropriado para transporte de passageiros. De reserva, existe uma outra caminheta com capacidade para 24 passageiros. Em Montijo, por enquanto, é necessário um transbordo para os veículos da Emprêsa Auto-Omnibus Eborense, L.^{da}, com a qual a Companhia mantém um serviço combinado entre aquela vila e Barreiro.

A viagem de Lisboa a Évora é feita em 4 horas.

Pelo caminho de ferro, utilizando os comboios ordinários, gasta-se actualmente o mesmo tempo. Se se utilizar, porém, o comboio n.^º 951 (rápido) gasta-se sómente 2^h42^m !



Uma das caminhetas da Companhia que fazem a carreira Évora-Montijo

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Snr. Dr. José Martins Dias Serpa, médico da 52.^a Secção

(Continuação)

Disse-lhes, há não sei já quanto tempo — muito com certeza — que os micróbios, os agentes de tantas doenças, existindo em toda a parte, existem também em nós próprios.

Quere dizer, nós podemos ser, e infelizmente somos, a fonte e veículo de muitas infecções, tormentos da humanidade.

É claro, quando doentes, porque no estado de sãos temos a faculdade de encontrar em nós próprios, sem necessitarmos que outrem nos forneça, os germens que nos fazem padecer.

São os tais micróbios que vivem habitualmente, digamos, no nosso organismo, como inofensivos, saprofitas, e que aguardam o momento em que as nossas defesas, sempre em ação, decaiam, para que êles possam tomar os destinos das nossas saúdes e das nossas vidas.

Muitas são as infecções que o homem doente pode transmitir ao homem sô.

Enumera-las seria cometimento de fôlego capaz de esgotar a paciência heróica daqueles a quem falo.

De entre elas dá logo um passo em frente, sem aguardar que a citem, porque vem logo a primeiro lugar na nossa evocação, tão espalhada ela está e tantos estragos ela, infelizmente, semeia na Humanidade, ceifando em Portugal uma vida em cada quarto de hora que passa: a tuberculose.

O indivíduo tuberculoso, ou atacado de tuberculose, sobretudo pulmonar, e sobretudo, ainda, o que sofre de lesões pulmonares abertas com expulsão, ou eliminação, de bacilos, pode ser, e é, a fonte de tal infecção.

O simples falar do doente em tais condições, e, muito especialmente, o tossir, pode transmitir a quem o rodeia, o germen da doença que o consome.

Ele vai nas gotículas expelidas ficando em suspensão no ar, prontas a serem respiradas, quando não depositas logo sobre quem atingem.

Deve evitarse a permanência junto de tal doente durante muito tempo, principalmente em quarto que não esteja permanentemente ao alcance de uma renovação de ar suficiente.

O tuberculoso que não é egoista, e que para tanto foi advertido, deve colocar a mão, ou um lenço, por diante da boca, de maneira a não deixar que as gotículas que dela se destacam, ao tossir, alcancem quem com êle se encontrar.

Realiza assim um acto que, sendo simples, muito vale como demonstrativo de cuidado pela defesa alheia e como significativo até de civilização.

Merecem especial atenção à Higiene os escarros do tuberculoso.

Este não deve lança-los para o chão, nem para qualquer ponto, onde fiquem expostos à dissecação e disseminação pela atmosfera.

E, assim, logo a Civilização impôs variadíssimos escarradores, uns fixos, outros móveis, e dêstes alguns que o próprio doente pode até trazer no bolso — os portáteis.

No que diz respeito à profilaxia da tuberculose e combate à expansão desta doença, muito tem a Civilização realizado, empenhada no cumprimento integral (ou, pelo menos, o mais completo possível) dos preceitos da Higiene.

Assim tem ela vindo impondo as estufas de esterilização, as desinfecções das habitações utilizadas por tuberculosos, os parques sanitários, máquinas de lavagens e desinfecção de objectos contaminados, Obras de Assistência Social — Dispensários, Preventórios, Sanatórios, Hoteis privativos em estâncias de trata-

mento e de cura, métodos de ginástica respiratória, declaração obrigatória da doença (em certos países), etc., etc..

Muitas doenças ha, como já disse, que o homem são pode contrair no homem doente.

Tôdas elas são visadas por ensinamentos da Higiene realizados, mais ou menos, completamente por fôrça da civilização.

Na contracção dessas doenças desempenham, em certos casos, papel de vulto certos hábitos que a Higiene condena em absoluto com plena sanção da Civilização.

Quero referir-me, porém, apenas a dois.

O beijo e o aperto de mão.

O beijo, êsse acto de carinho demonstrativo, tantas vezes, de amizade, representa uma prática condenada pela Higiene, por motivo dos perigos que pode acarretar a quem a realiza.

É, ela, mais freqüentemente realizada pelos namorados e amantes e pelas mulheres, umas para as outras, como fórmula de cumprimento.

Quanto aos primeiros, impossível será faze-los entrar no caminho de observância ás leis da Higiene e da Civilização, pois que o amor não conhece leis (quando muito princípios) e, de resto, «muito sofre quem ama» e «quem se arrisca a amar arrisca-se a padecer».

Já o mesmo não sucede ás mulheres quando se cumprimentam.

Fácil lhes é abandonar tal prática, desde que saibam que êsse simples acto é bastante e suficiente para propagar de uma mulher que sofre de doença infecciosa (que nem sempre se conhece e sabe), para outra, sã, os micróbios sempre prontos a estabelecerem-se.

Afinal, nada que a Civilização nos recomende justifica tal acto, só o podendo originar e fazer prevalecer um convencionalismo que, por falta de base rasoável, cairá no ridículo como primitivo e incivilizado.

As mulheres civilizadas, com um grau de cultura regular, não se beijam quando se cumprimentam, e se ainda algumas delas o fazem, fazem-no contrariadas, obrigadas pelo receio de despertar melindres lamechas e temerosas de censuras por parte das que mantêm uma opinião rotineira, anti-higiénica e de mal com a civilização.

É preciso, porém, que elas se insurjam e

reajam contra tal preceito condenável do «parece mal», ciosas das defesas da sua saúde, das das pessoas que lhes são caras e da da sociedade a que pertencem.

Outro tanto se lhes dirá quanto aos beijos que, prodigamente, elas dispensam aos filhos.

É reprovado pela Higiene que crianças, seres em formação, frágeis terrenos propícios para o fácil estabelecimento de tanta doença infecciosa, sejam osculadas por adultos, tantas vezes portadores de doenças altamente contagiosas e virulentas.

Se é certo que é grato aos Pais verem assim animados seus filhos a pontos de a velha filosofia popular dizer que «quem meu filho beija minha boca adoça», não menos é que, enquanto lhes cai nos lábios, no dizer do provérbio, o mel dos beijos dados aos filhos, bem lhes pode cair no coração, mais tarde, ou mais cedo, o fel de um mal que lhes definhe, ou mate, os entes queridos.

O aperto de mão, cerimónia antiquíssima, sem a qual se não considera consumado um cumprimento, é outra prática rotineira e convencional que à Higiene não merece simpatia.

O povo romano, povo de uma intransigência fanática no cumprimento dos preceitos da Higiene, não se apertava as mãos.

O simples movimento de um braço em movimento entre êles estabelecido, era o bastante para considerar realizados os deveres de boa educação.

E porque não considerar bastante uma simples saudação, um abaixar de cabeça, como suficientemente demonstrativo de sentimentos de cortezia e civilidade, antes sendo forçoso um aperto de mão que, nem sempre, traduz a lealdade dos sentimentos de solidariedade de quem se cumprimenta, mas sempre representa uma prática de contacto a qual, por falta da garantia de saúde e asseio, de parte a parte, não pode merecer aplausos da Higiene, e nem mesmo os da Civilização?

Ouvi já falar na «Liga contra o aperto mão».

Não sei se existiu, nem se existe.

Se não existe, é pena; devia existir porque muito de propaganda teria a fazer num País como o nosso, onde o aperto de mão é um vício, a pontos de não ser possível que dois portu-

gueses se encontrem (sejam de que camadas sociais fôrem — concordantes ou não) sem que haja a certíssima manobra do «toque nêstes ossos», «venha de lá êsse bacalhau».

Até aqui, temos feito passar perante a vossa benévolas atenção os vários ensinamentos com que a Higiene nos habilita a defender as nossas saúde e vida dos muitos perigos que elas correm, combatendo os causadores dêsses riscos nos seus pontos de partida e inutilizando a acção dos seus meios de veiculização até nós.

Ainda nos ensina a Higiene que se devem combater as doenças, impedindo que elas se estabeleçam no nosso organismo, conservando nêle todos os meios e elementos de defesa, exaltando-os, o que é, a todos os títulos, preferível.

Para os conservar indica-nos a sujeição a certas regras, e para os exaltar dá-nos valiosas indicações, de entre as quais avultam aquelas que animam à prática dos desportos e exercícios físicos.

Viza-se, acima de tudo, arredar do organismo humano a influência de qualquer meio nocivo que prejudique, ou deprima, o equilíbrio das suas defesas naturais, sempre constantemente postas em acção contra os germens em permanente ameaça.

Por isso é ainda preferível reforçar, levar ao grau máximo de vigor e eficiência essas mesmas defesas.

Vou tentar focar, o mais depressa e claramente possível, os mais importantes factores que podem fazer incidir tais riscos sobre a boa saúde humana, e os preceitos impeditivos aconselhados pela Higiene aliada à Civilização.

Comecemos pela habitação.

A habitação influi grandemente na saúde.

Merece ela especial atenção à Higiene. O próprio local, onde é construída a nossa habitação, tem grande importância quanto às características de Higiene, de que uma casa deve gozar. Esse local não deve ser nem húmido, nem sombrio.

As casas de habitação devem ser construídas em local não muito elevado, mas que tenha sempre em volta, ou muito próximo, terrenos em declive que permitam o fácil escoa-

mento das águas e o mais possível, protegidos, do vento Norte, pelas condições naturais do terreno da vizinhança ou por um abrigo de árvores.

A orientação da casa tem também importância. Deve a sua frente, ou fachada principal, ser voltada ao Sul, ou, ligeiramente, para Este, ou Oeste, e bem batida pelo sol.

Os compartimentos devem ser distribuídos por forma a que fiquem voltados para o Sul os que necessitem de ser mais aquecidos e para o Norte os que pela sua natureza recebem aquecimento artificial, a cozinha, por exemplo.

A construção da habitação, tantas vezes feita de qualquer maneira, sem orientação, sem sujeição a qualquer princípio de Higiene, tem, quanto a esta, de obedecer a muitas exigências.

Assim, os materiais usados devem ser muito pouco porosos, com o máximo de qualidades de impermeabilidade, desde aqueles que são empregados nos alicerces, até aos que vão formar as paredes principais e os tabiques divisórios.

Deve fugir-se, o mais possível, de deixar, na construção, espaços vazios, fechados, caixas de ar, espaços entre forros, etc.

Representam um perigo, dado que nêles se podem acumular poeiras, imundícies para ali levadas por animais seus habitantes intrusos, os ratos, por exemplo.

Para a construção de casa, dispõe-se hoje de grandes recursos, pela Higiene, descortinados e aconselhados, tais como o cimento, a cal hidráulica, etc. que permitem uma edificação resistente, duradoura, asseada e livre de penetrações.

Muito vulgar é construir-se casas de habitação com blocos de cimento, processo de construção que, além de rápido, moderno e higiênico, é também dos mais económicos.

Muito haveria a dizer sobre a edificação das casas destinadas a habitação, sob o ponto de vista de Higiene, mas... vamos para diante que o tempo não é elástico, bem como a tolerância dos que me escutam.

Tratemos, por isso, da Higiene da habitação, o mais resumida e esclarecidamente possível.

Um dos elementos, constitutivos da casa, que não devemos deixar para trás é o repre-

sentado pelos pavimentos das diferentes dependências.

O pavimento dos quartos tem grande influência sobre a salubridade, ou insalubridade, do ar que nêle tem de ser respirado, pelas poeiras que dêle se podem destacar.

Por isso o chão de tôdas as casas deve ser impermeável e de difícil impregnação.

Não satisfaz a êstes requisitos a madeira tão largamente empregada. Pelas frestas que as tábuas deixam entre si, onde vão acumular-se elementos de conspurcação da atmosfera do compartimento.

Depois, a madeira apodrece facilmente e a sua deterioração, além do prejuízo que representa em dinheiro, vai juntar, ainda, uma maior acumulação de detritos àqueles que se produzem, infalivelmente, como consequência do uso.

A Higiene aconselha outros pavimentos, tais como os de cimento, os de mosaico, de cortiça, etc., igualmente impostos pela Civilização.

E não aconselha o uso de tapetes, carpetes, passadeiras, que são outros tantos agentes de poluição da atmosfera pelas poeiras que absorvem e neles se acumulam.

*

*

A ventilação das habitações representa uma característica das mesmas que a Higiene aprecia para aprovar, ou condenar.

O ar de uma habitação deve ser constantemente renovado, pois está constantemente a ser conspurcado por vários elementos, como os produtos da nossa respiração e demais funções fisiológicas, os das combustões realizadas nos aparelhos de aquecimento e iluminação, etc.

Salvo casos especiais (a existência de fogões, por exemplo) os principais elementos de viciação do ar que se respira são provenientes da própria respiração.

Basta que se saiba que o homem excreta, por hora, 20 litros de anidrido carbônico.

Por pessoa e por hora é necessário haver 30 metros cúbicos de ar puro.

Condena-se, por isso, uma grande acumulação de pessoas, durante muito tempo, num compartimento de cubagem insuficiente e que não

atinja aquela cifra, e é de má prática dormirem no mesmo quarto duas ou mais pessoas quando a cubagem dêle não permita a utilização, por cada uma delas, de 30 metros cúbicos de ar puro por hora, ou quando o ar desse quarto não possa ser renovado em condições de satisfazer às exigências das funções respiratórias dos ocupantes.

A renovação do ar das habitações impõe-se como medida de higiene.

A ventilação é absolutamente necessária para que a atmosfera da habitação não atinja, nunca, o limite de entrada nas características de insalubre e imprópria para a vida, como perigosa para a saúde.

Nunca se deve evitar a ventilação de uma casa pelo receio de que o estabelecimento de correntes de ar possa fazer mal.

Há pessoas que, na verdade, têm uma grande susceptibilidade para as correntes de ar.

Mas é tudo uma questão de adaptação.

Esta pode ser adquirida progressivamente.

E' de notar que se sente maior incômodo em casa, com as correntes de ar, — ainda que pequenas — do que com as fortes correntes da rua.

Deve tal facto ser devido a que, mesmo inconscientemente, temos a sensação de que a casa nos protege e, dentro delas, não pômos em jogo as defesas do nosso organismo contra a acção prejudicial das correntes de ar.

A acção destas, até aos próprios tuberculosos é menos prejudicial, do que o ar viciado — não obstante o ar frio irritar as vias respiratórias.

As pobres vítimas do bacilo de Koch têm um grande elemento de auxílio na constante renovação do ar e na permanente utilização de ar puro.

A janela sempre aberta é um amparo para o tuberculoso. Foi Miss Migthingale — uma enfermeira inglesa — quem primeiramente notou tal facto.

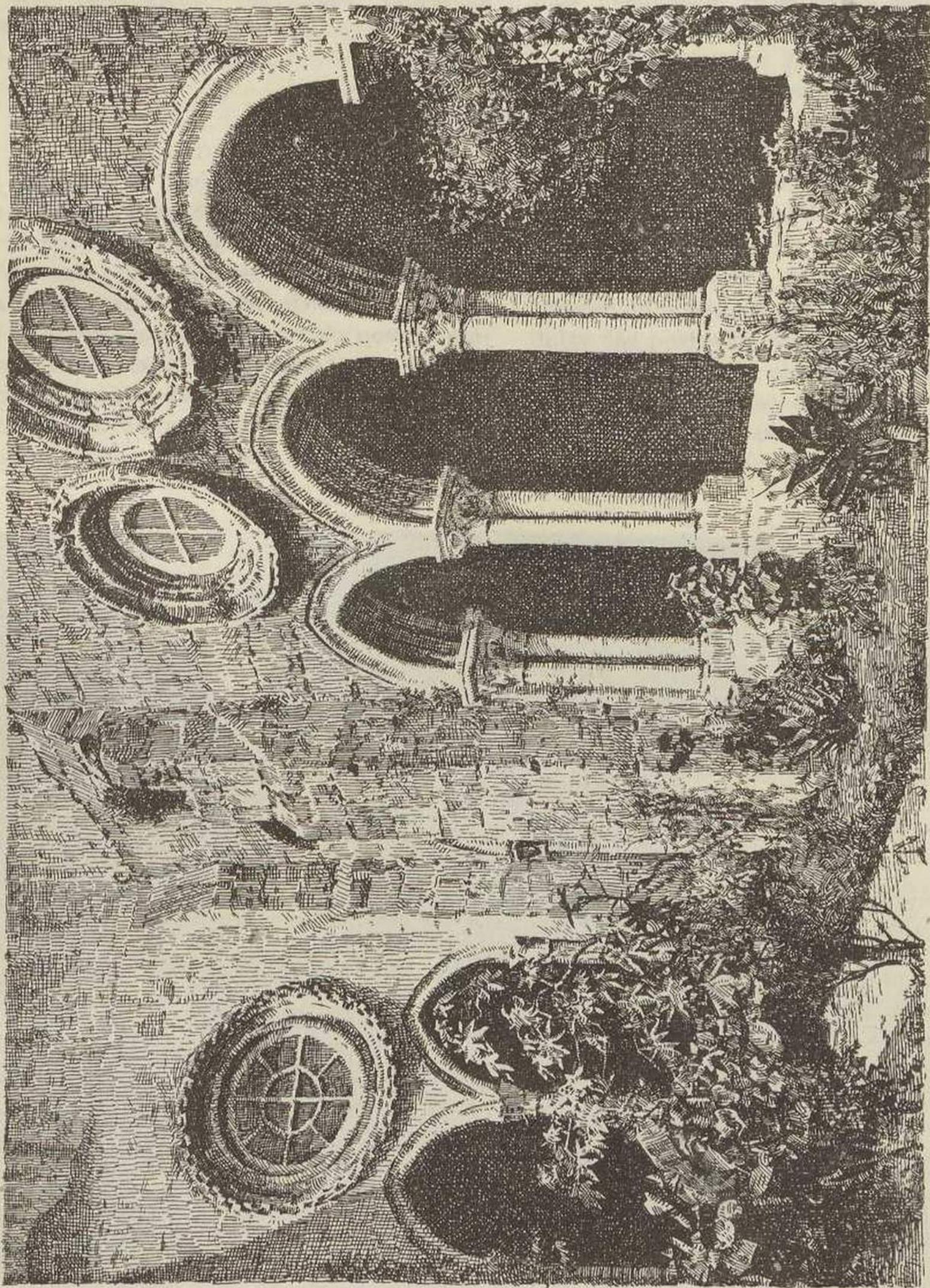
Nada, pois, mais elementar e fácil do que ventilar uma casa abrindo as janelas.

A ventilação estabelecer-se-á naturalmente, mercê da diferença de densidades que há entre o ar exterior e o ar interior.

E, quando seja mister, estabelecer-se-á a ventilação artificial aconselhada pela Higiene e imposta pela Civilização por meio de ventila-

SÉ DE ISBORA
CLAUSTRO

Hauer XI/1935



dores que, permanentemente, renovarão o ar das habitações.

Muitos são eles, indo desde as simples frestas até aos propulsôres, ventoínhas, tubos de Tobin, fogões ventiladores, etc..

*
* *

O ambiente da habitação deve oferecer também um certo grau de aquecimento, para que não se nos torne hostil.

Uma casa, onde impere o frio, é uma casa inhabitável, sob o ponto de vista higiênico.

O frio entorpece as defezas do nosso organismo, tornando-as impotentes para a luta contra os agentes das doenças.

Entre êles há um, por exemplo, que está sempre presente aguardando um arrefecimento

para nos atacar — o agente da pneumonia aguda, o *pneumococcus*.

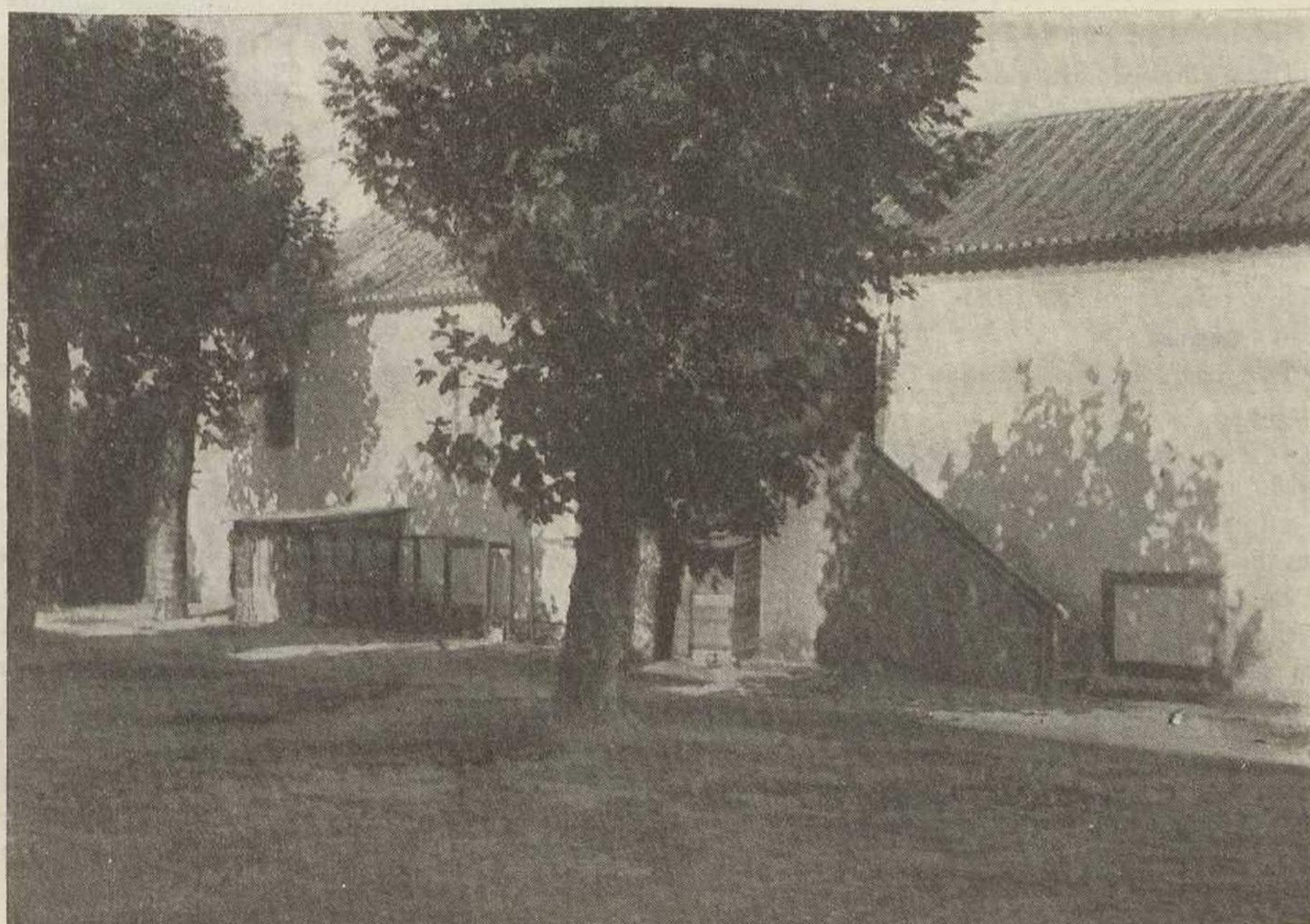
E' vulgarmente sabido que quem adoece com uma pneumonia, raras vezes não sofreu um anterior resfriamento.

O reumatismo e a gripe representam outros exemplos de doenças, em que o frio tem grande influência.

E', pois, necessário manter na atmosfera da nossa habitação, um certo grau de calor, graças ao qual possível é defender a saúde.

Daí a necessidade de se aquecerem as habitações, necessidade a que se não pode deixar de atender no inverno e deve ser satisfeita nas medidas das posses de cada um.

Desde o simples e elementar «fogo no chão», tão peculiar no nosso Alentejo, do rudimentar fogareiro e da já mais cerimoniosa braseira até às mais perfeitas instalações de aquecimento



Efeitos de luz

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1986

*Fotog. de Abel Leite Pinto, empregado de 2.º classe
na Divisão de Via e Obras.*

central, quantos engenhosos meios são impostos pela Civilização, no sentido de fazer observar as determinações da Higiene!

Fornece ela variados meios de aquecimento, desde as clássicas chaminés, fogões a carvão, petróleo e gás, escalfetas, irradiadores de calor a petróleo e electricidade; desde os tapetes electro-térmicos, até ás grandes e custosas instalações de aquecimento central a água quente, vapor de água, ar aquecido ou a electricidade.

Em contra-partida é necessário, quando a temperatura da nossa casa seja demasiadamente elevada (o que é tanto, ou mais, perigoso e incômodo do que o frio) fazê-la descer até limites propícios ao bem-estar e à saúde.

Para tanto oferece-nos a Civilização vários meios, entre êles, por exemplo, as ventoinhas eléctricas, as geleiras, etc..

*
* *

Uma condição de valôr a atender, na salubridade da habitação, é a iluminação.

A luz tonifica os organismos, em geral, pelos seus raízes violetas e ultra-violetas e, além disso, tem propriedades bactericidas, isto é, propriedades que a tornam capaz de dificultar a vida dos germens, diminuir-lhes a virulência e matá-los mesmo.

Por isso se deve desejar quanta mais luz melhor.

E' ela preciosa para o exercício especial da visão, o qual é muito susceptível de ressentir-se e sofrer, mesmo, grandes prejuízos pela carência de luz.

Sob o ponto de vista de Higiene geral, empiricamente, diz-se que uma casa é higiénica no respeitante a iluminação, quando a superfície aproveitável das janelas — descontando os caixilhos — fôr de 1/6 da superfície do pavimento.

Esta relação é sujeita, ainda, a certas medidas, quanto a determinadas construções, como escolas, oficinas, repartições públicas, etc..

Isto quanto à luz natural, ou solar, assim chamada por ser fornecida pelo sol, a que temos com maior abundância e mais ao alcance de tôdas as bôlsas.

Quanto à luz artificial, aquela que é forçoso utilizar, quando o sol se esconde e dada a inutilidade da da lua (esta chega bem, e às vezes de mais, para os namoricos aos quais dá tanta poesia) é, de regra geral, desejar-se em quantidade a maior possível e em harmonia com os orçamentos do chefe da casa.

Faz-me falta, nêste momento, um vendedor de candieiros para me auxiliar, se fôsse meu intento enumerar, na extensa exposição dos inúmeros modélos que a Civilização tem criado, aperfeiçoado e imposto.

Mas nem êle está aqui, nem eu me abalanço a tal emprêsa, de que só resultaria aborrecimento.

Por isso ponho em foco, apenas, a criação máxima da Civilização no capítulo de iluminação, filha do génio inventor e benemérito dêsse grande sábio americano Thomas Alva Edison: a lâmpada eléctrica.

E' a que mais luminosidade tem e a que mais vantagens apresenta sob todos os pontos de vista e, muito particularmente, sob o ponto de vista higiênico.

A luz da lampada eléctrica é bastante clara, alegre mesmo, e, sobretudo, não vicia a atmosfera das habitações, como a de tantos outros focos luminosos alimentados a azeite, a petróleo, gasolina, gás, ou acetilene, focos em que se dão combustões de que resultam produtos nocivos para a nossa respiração.

Levaria muito tempo ainda a falar acerca de iluminação das habitações, iluminação higiénica, se me ocupasse das regras que a Higiene aconselha quanto aos requisitos a que a luz deve obedecer em referência à quantidade, constância, qualidades que a não tornem ofuscante para os olhos das pessoas, sua distribuição, orientação, etc..

Como disse «levaria» e não «vou levar», podem, pois, descançar e respirar fundo.

(Continua)

Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

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



IRCUNSTÂNCIAS absolutamente imprevistas levaram-me inesperada e repentinamente, em Julho do ano transacto, a prestar serviço

oficial da minha profissão em Itália, país justamente considerado em todo o mundo não só como a Pátria da Arte, pelas maravilhas do seu património artístico, mas também como o paraíso dos arqueólogos por ser lá que se admiram as mais apuradas e famosas ruínas de monumentos da civilização romana.

Entre estas, sobresaem cidades completas como Pompeios⁽¹⁾ e Herculano, junto a Nápoles, as quais, no primeiro século da nossa era, por

inopinada traição do Vesúvio, ficaram impiedosamente sepultas sob imenso manto de cinzas, escórias e lavas de muitos metros de espessura, quem sabe se com a oculta e perspicaz intenção de preservar eloquente amostra do estado de civilização dessa época da vida do género humano para estudo e meditação das gerações vindouras que conseguissem «desencanta-la».

Dou a esta última palavra a significação tradicional e mística em que é tida no Algarve onde ainda hoje o povo acredita piamente que os agarenos, ao deixarem precipitadamente a deleitosa província, sob a férrea pressão dos exércitos cristãos, «encantaram» as mais lindas muçulmanas por meio do seu misterioso poder de feitiçaria a-fim-de evitar que tão animadas beldades caíssem em mãos de bárbaros!

Para as «desencantar», rezam as lendas, terão os míseros mortais, que a tanto se abalancem,

(1) Acérea da errada denominação, Pompeia, muito em uso, quis o Snr. Dr. Leite de Vasconcelos ter a bondade de me ensinar o seguinte:

«Em latim é *Pompei* — *Pompeiorum*. Acusativo: *Pompeios*. A palavra portuguesa é *Pompeios*, que já se lê, por exemplo, no *Dicionário Geográfico* de Poiares e na *Prosódia* de Bento Pereira».

Assim condensada a lição do venerando Mestre é, talvez, para muitos leitores, de difícil apreensão pelo que vou tentar explicá-la.

O latim era a língua falada na região da Itália central chamada Lácio de que tirou o nome e onde se edificou a cidade de Roma.

Os romanos impuseram a sua linguagem a todos os povos que dominaram; por tal motivo grande parte dos idiomas europeus derivam do latim como o espanhol, francês, italiano, português, româco e valão.

Os substantivos e adjetivos latinos tomavam aspectos diversos para exprimirem a ligação e as relações das ideias que representavam; a esta flexão gramatical dá-se o nome

de declinação que na língua romana tinha seis casos: nominativo que servia para nomear as coisas, acusativo que indicava o objecto dumha ação, vocativo que se utilizava para chamar, genitivo que designava posse, dativo que indigitava o que tem interesse numa ação e ablativo que significava meio, lugar, etc.

Havia cinco declinações em latim.

Os substantivos são indicados gramaticalmente pelo nominativo e genitivo; assim *Pompei* — *Pompeiorum* são os casos referidos do plural da segunda declinação.

Em regra as palavras portuguesas provêm da forma do acusativo das latinas.

O *Dicionário Geográfico* é uma obra escrita por Frei Pedro de Poiares em 1667 onde se encontram os termos latinos e sua tradução em português dos nomes próprios de regiões, reinos, províncias, cidades, etc.

A *Prosódia* de Bento Pereira é um dicionário latim-português publicado em 1634 e a páginas 520 tem: «*Pompei-orum* — Pompeios, antiga cidade da Campania.»



Nápoles : — O maravilhoso panorama napolitano tão celebrado. «Ver o gôlfo de Nápoles e depois morrer, dizem êstes andaluzes de Itália, revirando os olhos com expressão de arroubamento, para exaltar a beleza da sua pátria» — *Blasco Ibañez*

de sujeitar-se a fadigas e provas sôbre-humanas que, segundo é crença, até hoje só raros predestinados puderam levar a cabo, motivo por que inúmeras mouras encantadas esperam ainda um libertador!...

As referidas cidades itálicas, quais formosas ismaelitas, lograram já encontrar os seus bemedertos desencantadores.

Não posso deixar de confessar que de ha muito alimentava a íntima esperança de poder algum dia efectuar um dos sonhos mais caros ao meu espírito, visitando os restos da que foi uma das mais opulentas, artísticas, elegantes e celebradas cidades de prazer da antigüidade latina.

Não esperava contudo que tal oportunidade se me apresentasse tão depressa, motivo por que, infelizmente, me encontrei em Itália sem aquela

preparação especial com que sonhara apetrechar-me para mais condigna e proveitosamente contemplar de perto tantas maravilhas admiradas sem rebuço pelo mundo inteiro.

E' caso para repetir o velho rifão: o homem põi e Deus dispõi!

Embora os trabalhos de que fui encarregado não me deixassem livre o tempo suficiente para admirar com vagar inúmeras manifestações de beleza e engenho que se me depararam em todos os ramos da actividade na nação italiana, ávida de progresso, e plenária de potencialidade, a verdade é que procurei aproveitar os poucos e reduzidos ócios, de forma que concretizasse e confirmasse no meu espírito a ideia que de ha muito fazia da deslumbrante cultura e renascente vitalidade do povo que se considera lógica



Vénus de Cnido

Roma — Museu do Vaticano. O autor desta obra maravilhosa foi o grego Praxiteles, o mais prestigioso dos escultores que viveu no século IV antes da nossa era; diz-se que lhe serviu de modelo a formosíssima Friné; a qual, tendo sido acusada de impiadez, deveu a sua absolvição a um gesto audaz do seu defensor que patenteando aos juízes a sua extraordinária beleza, os moveu à absolvição



Vénus de Cirene

Mármore grego (fim do século III antes de Jesus Cristo). Museu das Termas, em Roma. «Estas formas juvenis tão saborosas, seriam as duma rapariga da Líbia. O escultor conservava-se na melhor tradição praxiteliana». — *Leon Deshairs*

e orgulhosamente como o representante directo dos dominadores do mundo antigo que a História conhece pelo nome de romanos.

«Ha um século, o que impressionava o viajante em Itália, era o contraste entre o passado e o presente», escreveu algures o literato francês Henry Bidou. Cidades que tinham sido ricas e poderosas, eram então as capitais de pequenos principados, onde velava o espírito latino, mas em que a vida exterior se manifesta com certa

languidez. Como disse Musset, a erva crescia sobre os túmulos. Hoje o estrangeiro espanta-se perante a extraordinária actividade dos poderes públicos, a soma de trabalho que se faz nas cidades, nos campos, nos portos, nas estradas, nos monumentos, nos museus. Nenhum país faz, em nossos dias, semelhante esforço em prol da sua valorização. Esta gigantesca empresa ficará na História como um dos traços da Itália mussolinica».

«A triunfante transformação de Roma que se executa neste momento, afirma Pierre de Nolhac,⁽¹⁾ ilustre membro da Academia Francesa, assinala a todos os respeitos o renas-

⁽¹⁾ *Italie voyages* — Décembre 1934.



Vénus de Praxiteles

Roma — Museu do Capitólio

cimento dum ideal de que uma longa pléiade de espíritos manteve o pensamento através dos tempos».

Não me deterei a salientar quer o património artístico, quer o espantoso incremento dado no último decénio às mais arrojadas obras de engenharia moderna de Itália pois o meu único intuito consiste, por agora, em descrever com singelas palavras o que, em fugitiva visita, observei no que já se desvendou na cidade romana de Pompeios.

Antes, porém, de tratar de tal assunto e a-fim-de esclarecer alguns leitores menos familiarizados com as ciências geográficas e históricas, procura-rei definir no tempo e no espaço o que é o actual Reino de Itália.

Parece-me que a vulgarização d'estes conhecimentos, embora feita em termos rudimentares, não é de todo inoportuna nem despicienda.

Ocupa esta nação uma vasta península da Europa que, à maneira dum molhe, avança pelo mar Mediterrâneo em direcção à África. O seu mapa apresenta a curiosa configuração duma bota alta cuja ponta está voltada para a ilha de Sicília da qual a desliga o estreito de Messina.

E' limitada ao norte pela cordilheira dos Alpes que a separa da França, da Suíça e da Áustria e em cuja vertente meridional se acoitam os lagos

mais poeticamente belos da Europa, senão de todo o mundo, universalmente conhecidos pelos nomes de Como, Garda e Maior; ao poente, sul e nascente é a Itália banhada pelo Mediterrâneo que em cada uma dessas zonas recebe respectivamente as denominações de Tirreno, Jônico e Adriático; a fronteira terrestre do lado do Oriente contacta com a Jugo-Eslávia e com a Austria. Além deste território continental possui as ilhas da Sardenha, de Elba, da Sicília e alguns arquipélagos de pequena importância como o das ilhas Lipari que só tem de notável o facto de constituir uma das zonas de vulcanismo



em actividade pois é numa destas que existe o vulcão chamado Estrômboli. Mais duas regiões vulcânicas possui a Itália que de vez em quando dão que falar: uma na Sicília onde não raro troa o terrível Etna e outra, de que Nápoles é por assim dizer o centro, com o celeberrimo e aparentemente pacífico Vesúvio que, cenograficamente, se eleva ao fundo do maravilhoso golfo napolitano com o seu tradicional penacho de fumo.

A superfície do reino italiano é de 310.240 quilómetros quadrados e a sua população, sempre em constante aumento, de mais de quarenta e dois milhões de habitantes (¹).

O clima em região tão extensa é muito variado: invernos rigorosíssimos com neves abundantes no norte que está à latitude do centro da França e da Suíça; amenidade de temperatura no sul que chega mesmo a ser quente, quase tropical, na Sicília que se encontra já à latitude das costas argelinas. Além da cordilheira dos Alpes que ao norte a divide da Suíça percorre o interior da península itálica, em todo o seu comprimento, a áspera serrania dos Apeninos.

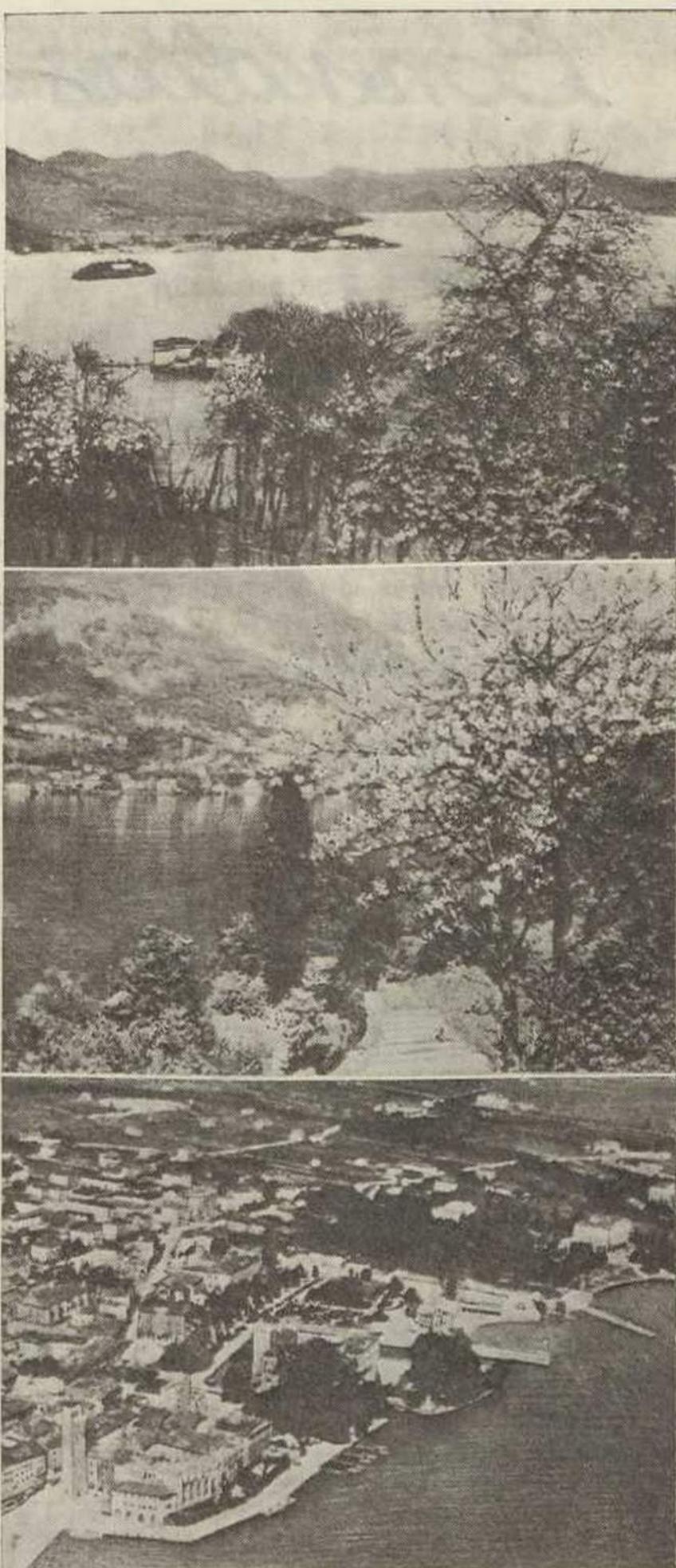
O mais importante rio de Itália é o Pó que, nascendo no Monte Viso nos Alpes e depois de fertilizar a Lombardia, rica região onde a cultura agrícola atingiu o mais alto grau de

(¹) A superfície de Portugal Continental é de 89.106 quilómetros quadrados e a sua população de 5.722.000 habitantes. A Itália tem pois 138 habitantes por quilómetro quadrado ao passo que Portugal só possui 64.



«O encanto da terra siciliana recobriu tudo... Mas o sítio onde este encanto se expande e atinge o sublime é Taormina. O gosto mais desdenhoso, mais difícil, cede ao encantamento de Taormina»

Jacques de Lacretelle



De cima para baixo — 1.º, Lago Maior; 2.º, Lago de Como; 3.º, Margem sul do lago de Garda: a praia nova dos «Ulivi». «A região dos lagos italianos é como um oasis ao sair dos rudes desertos dos Alpes. Sorri, encanta, cativa. As sereias deliberaram reunir-se afim de fascinar os viajantes...»

Henry Bordeaux

desenvolvimento da Europa, vai lançar-se no Adriático através da famosa laguna de Veneza confundindo aí as suas águas com as do Adige.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 644 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está bem feito: Participe do M. D., respeitante ao transporte em g. v. de 2 automóveis carregados num só vagão, carga e descarga pelos donos, de Sarnada (V. V.) para Lagoaça. — Distância 172 Km. Tarifa 13 por esta ser mais barata do que a Tarifa Geral.

Preço — 403\$20 × 2 =	806\$40
Transmissão \$70 × 2 × 11 =	15\$40
Adicional 10% de 15\$40 =	1\$54
Arredondamento	\$01
Total	823\$35

R. — A taxa apresentada não é aceitável, visto o preço da Tarifa Especial n.º 13 de G. V., ser aplicado à soma dos quilómetros percorridos nas rôdes exploradas pela Companhia.

Segue detalhe da taxa que corresponde no percurso de Espinho T. a Pocinho T.:

26 Km. + 172 Km. = 198 Km.	
Preço 453\$70 × 2 =	907\$40
Transbordo (Espinho) \$70 × 11 × 2 = 15\$40	
Adicional de 10%	1\$54
	{ = 16\$94
Transbordo (Pocinho) \$70 × 11 × 2 = 15\$40	
Adicional de 10%	1\$54
	{ = 16\$94
Adicional de 5%	\$.85
	{ = 17\$79
Arredondamento	\$02
Total	942\$15

P. 645 — No caso de um passageiro portador de bilhete da Tarifa 15, de Lisboa-R a Ovar, utilizar um comboio que faça serviço de trânsito entre Aveiro e Pôrto, e mudar de classe neste percurso ou pedir bilhete para qualquer estação até Pôrto, deve a cobrança ser efectuada pela Tarifa Geral ou pela Tarifa n.º 3?

R. — Como os passageiros portadores de bilhetes da Tarifa n.º 15 são considerados sem bilhete quando peçam mudança de classe ou excesso de percurso, poderá, no caso de que se trata, fazer-se a cobrança ao abrigo da Tarifa n.º 3.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

7.º Aditamento às Tabelas do serviço de banhos, Interno. — Estabelece bilhetes de Santarém para Aveiro e modifica a redacção do n.º 5.º da condição 16.º e o quadro de preços dos bilhetes que figura a páginas 35 das Tabelas.

5.º Aditamento às Tabelas do serviço de banhos, combinado com empresas ferroviárias. — Estabelece bilhetes de várias procedências das nossas estações para as estações de Cantanhede e Cerdeira e bem assim de todas as procedências da Beira Alta de que já existia serviço combinado para todas as estações que, como destino, já figuravam nas Tabelas.

3.º Aditamento às Tabelas do serviço de banhos, combinado com empresas de camionagem. — Estabelece bilhetes de Elvas-Central para Canas-Felgueira e várias estações da Sociedade Estoril e bem assim de várias das nossas estações para os Despachos-Centrais de Melgaço e Portalegre.

Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de Pequena Velocidade. — Estabelece o recuo da tabela de preços n.º 6 a 10 quilómetros.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 101 de G. V. — Faculta a utilização de comboios de luxo, nas condições estabelecidas para os bilhetes da Tarifa Geral.

Comunicação-Circular n.º 35. — Manda aplicar, às remessas constituídas por cestos com «comestíveis», o tratamento tarifário correspondente à rubrica «Mercearia (gêneros de) não designada».

Comunicação-Circular n.º 36.—Indica os preços de transporte aplicáveis a madeiras ao abrigo da Zona M que, segundo o estabelecido no § único da Condição 2.ª da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., não devem beneficiar do abatimento de 10%.

Aviso ao Público A. n.º 486.—Anuncia a abertura à exploração do Apeadeiro de Palmilheira, ao quilómetro 6,888 da linha do Minho, entre o apeadeiro de Águas Santas e a estação de Ermezinde.

Aviso ao Público A. n.º 487.—Anuncia a abertura à exploração da carreira de caminhetas entre a cidade de Évora e a vila de Montijo.

Aviso ao Público A. n.º 488.—Anuncia o serviço de camionagem de mercadorias entre a estação

de Tôrres Novas e Alcanena combinado com o snr. José dos Santos Marrada.

Tarifa de Camionagem «Évora-Montijo».—Entrou em vigor em 24 de Maio de 1936.

II—Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 11.—Refere-se aos talões que a Agência de Viagens «Kuoni», de Zurich, foi autorizada a vender, para percursos na rede geral desta Companhia, indicando quais as suas côres e utilização.

Comunicação-Circular n.º 12.—Em esclarecimento ao Art.º 2.º da Tarifa n.º 5 de g. v., diz quais são as condições de utilização de lugares-camas por crianças de idade inferior a 4 anos.



CONCURSO DE DESENHOS DE 1936

Penhascos de Cascais

Fotog. de Octávio Homem, empregado de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras.

Comunicação-Circular n.º 13.— Comunica ter sido estabelecido acôrdo de publicidade com o jornal «O Crime».

Comunicação-Circular n.º 14.— Em esclarecimento ao § 2º do art.º 5º e art.º 21º da Tarifa Geral, indica as condições em que se pode fazer uso da faculdade de paragem nas estações de transmissão, bem como os objectos que, além dos mencionados na Tarifa Geral (art.º 21º), podem ser transportados como bagagem.

Carta-Impressa n.º 25.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraídos na 2.ª quinzena do mês de Abril de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 26.— Anula a carta-Impressa n.º 15, de 10 de Março de 1936.

Carta-Impressa n.º 27.— Diz que, ao abrigo da Ordem do Dia n.º 3627, as estações vendem os bilhetes de papel a que se refere a Carta-Impressa n.º 1180.

Carta-Impressa n.º 28.— Comunica ter sido estabelecido acôrdo de publicidade com o jornal «Mickey».

Carta-Impressa n.º 29.— Informa que, ao abrigo da Ordem do Dia n.º 3630, as estações vendem os bilhetes brancos de papel a que se refere a Carta-Impressa n.º 1180.

Carta-Impressa n.º 30.— Trata da redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no IV Congresso das Misericórdias, realizado em Braga nos dias 24 a 27 de Maio de 1936.

Carta-Impressa n.º 31.— Em virtude de ter sido concedida a redução de 50% no preço de transporte dos cais que figuraram na 8.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, realizada nesta cidade nos dias 30 e 31 de Maio de 1936, instrui sobre a maneira de proceder relativamente a êsses transportes.

Carta-Impressa n.º 32.— Relaciona os bilhetes de

identidade, anexos e bilhete de circulação temporária extraídos na 1.ª quinzena do mês de Maio de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 33.— Trata da redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte na Comemoração do Ano X da Revolução Nacional, realizada em Lisboa no dia 28 de Maio de 1936.

Carta-Impressa n.º 34.— Refere-se à redução de 50% que, sobre os preços da Tarifa Geral, foi concedida ao transporte dos congressistas e pessoas de suas famílias (esposas e filhas solteiras) que fôram assistir à 9.ª Conferência de Altos Estudos Internacionais, realizada em Madrid nos dias 27 a 30 de Maio de 1936.

Carta-Impressa n.º 35.— Comunica ter sido concedida a redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte dos congressistas que foram assistir ao XVI Congresso Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha, realizado em Paris nos dias 12 a 20 de Junho de 1936.

Carta-Impressa n.º 36.— Diz que foi concedida a redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no VII Congresso Internacional do Frio, realizado em Haia nos dias 16 a 27 de Junho de 1936.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Maio de 1936

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 7	4.355	4.454	1.916	1.849	2.119	1.724
> 8 > 14	4.352	4.442	1.967	1.932	2.190	1.764
> 15 > 22	5.016	5.038	2.097	2.159	2.550	2.157
> 23 > 31	5.159	5.001	2.102	2.223	2.376	2.100
Total.....	18.883	18.935	8.082	8.163	9.235	7.745
Total do mês anterior	19.736	19.106	7.945	7.522	9.045	10.394
Diferença...	- 854	- 171	+ 137	+ 641	+ 190	- 2.649

Factos e Informações

A construção de auto-estradas na Alemanha

Por uma lei de 27 de Junho de 1933, constituiu-se na Alemanha uma emprêsa — denominada «Reichsautobahnen» (Auto-estradas do Reich) — tendo por objectivo a construção e a exploração de estradas especialmente adaptadas à circulação de veículos automóveis e reservadas ao seu uso exclusivo.

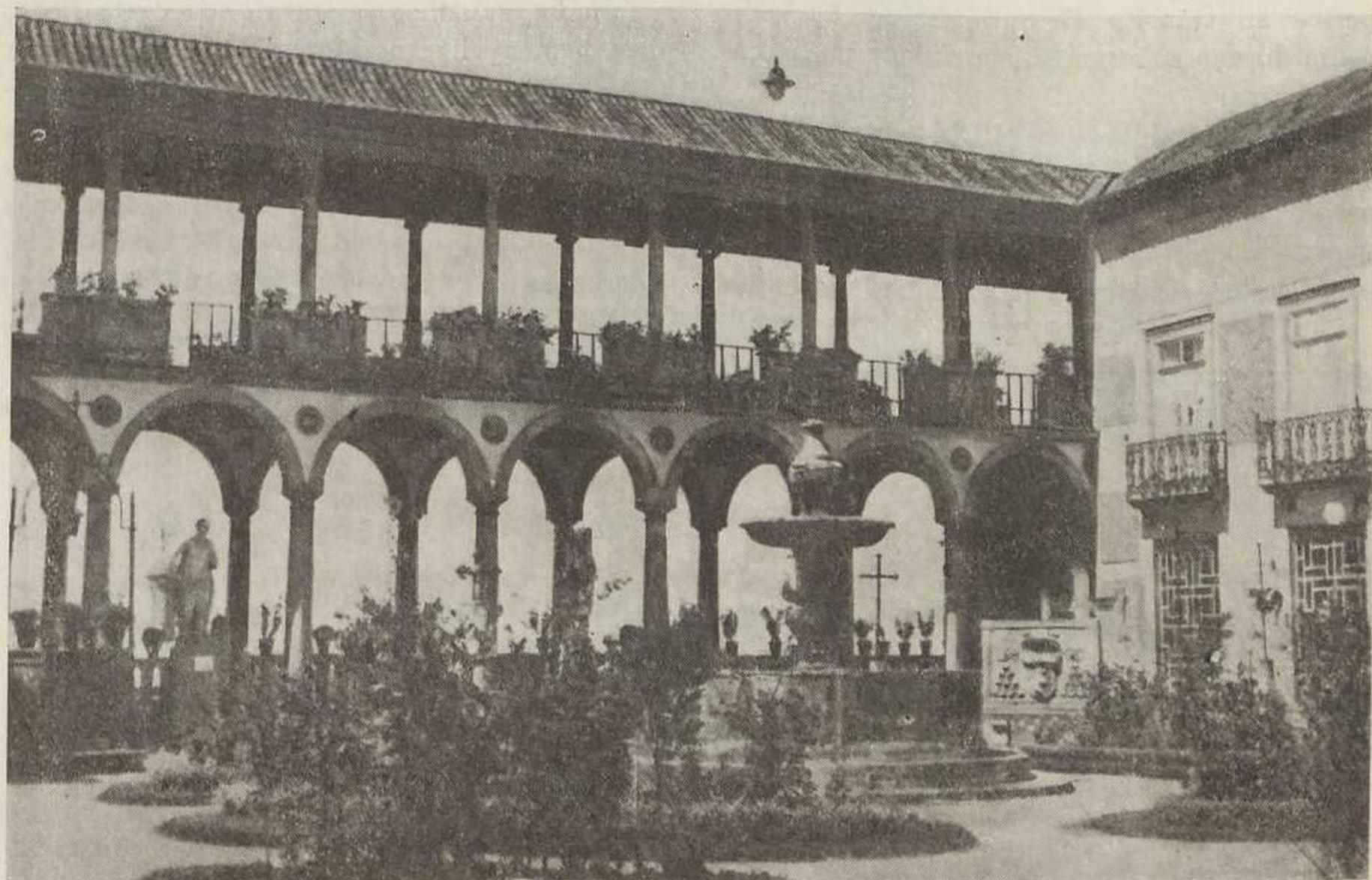
A representação e a administração desta emprêsa fôram confiadas, sob a fiscalização do Estado, à Companhia dos Caminhos de Ferro Alemãis que, para êste efeito, criou uma sociedade em que entrou com o capital de 50 milhões de R. M. e que dela depende estreitamente.

Estas estradas são projectadas com a largura

normal de 24^m, e compreendem: duas faixas de rolagem com 7^m,5 cada; uma faixa central com 5^m; e dois passeios ou bermas com 12^m cada.

A sua camada de fundação, ou infra-estructura, é feita com minuciosos cuidados, e, sobre ela, emprega-se em larga escala um revestimento de betão armado com 20 a 25 centímetros de espessura. Também, em certos troços, é empregado o revestimento betuminoso.

Em 31 de Dezembro de 1934, existiam 15 Direcções Gerais — compreendendo 59 secções locais — encarregadas da execução dos trabalhos, nos quais se empregavam 83.863 operários. O número de dias de trabalho fornecidos pelos empreiteiros, desde o início, em 1 de Janeiro de 1934, atingiu 12.060.000.



Interior do pátio do Museu Machado de Castro

A despesa total, ainda na referida data de 31 de Dezembro de 1934, era de 208.700.000 R. M., importânci a esta em que: os movimentos de terra entram por 97.700.000 R. M.; as vias de acesso e de desvio, por 24.200.000 R. M.; as passagens inferiores e as pontes por 18.500.000 R. M.; os terrenos por 30.200.000 R. M.; etc.

O traçado geral da rede compreende: 6 artérias principais, uma outra circular contornando o aglomerado berlínês e um certo número de linhas complementares, perfazendo o desenvolvimento total de 6.900 quilómetros quando executado todo o plano.

As seis grandes artérias acima referidas são: uma, no sentido norte-sul, entre Lubeck e Bâle; quatro, apróximadamente paralelas, atravessando a Alemanha de oeste a este — ligando Hamburgo com Breslau, Aix-la-Chapelle com a Prússia Oriental, Sarrebrück com Beuthen, Sarrebrück com a fronteira da Alta Baviera; — uma, transversal, ligando Stettin com Berlim.

No fim de Julho de 1935, havia concluídos e abertos ao trânsito 47 quilómetros, devendo no fim do ano acharem-se concluídos mais 400 quilómetros.

Em 31 de Julho de 1935, estavam em construção 1.581 quilómetros, tendo-se: executado já 70.367.618^{m³} de movimentos de terras; empregado 3.491.343^{m³} de betão e de betão armado — dos quais 2.204.292^{m³} em betão

armado em revestimentos — ; e utilizado 34.264 toneladas de aço e 65.721 ton. de ferro.

Contava-se dar aos trabalhos um desenvolvimento tal que, nos cinco anos de 1935 a 1939, a extensão construída por ano fosse de 1.000 a 1.500 quilómetros.

Pelo que fica exposto se pode fazer uma ideia da largueza com que a construção das auto-estradas está sendo encarada na Alemanha e da importância dos trabalhos realizados e a realizar para rapidamente a levar a cabo.

Como as auto-estradas, pela natureza do seu tráfego especial e pelas facilidades que a êste proporcionam, grandemente influem na vida dos caminhos de ferro, justo é que se lhes faça esta ligeira referência no nosso *Boletim*.

Ateneu Ferroviário

No dia 30 de Maio último e nos salões do Grémio de Trás-os-Montes, realizou-se a festa de apresentação do Grupo Dramático do Ateneu Ferroviário.

Só quem, desde o inicio e a par e passo, seguiu os trabalhos preparatórios desta festa, pode bem avaliar o esforço de todos que nela participaram, esforço esse estimulado pela competência e pela enorme perseverança do director e ensaiador do Grupo, Sr. Heitor de Vilhena, e que teve a sua justa recompensa nas muito agradáveis impressões que, do espectáculo, trouxeram os que a él assistiram.



Grupo Dramático e alguns Directores do Ateneu Ferroviário



A direita: — O animado baile no Grémio de Trás-os-Montes com o qual terminou a interessante festa promovida pelo Ateneu Ferroviário.

Em baixo: — Assistindo ao espetáculo. No primeiro plano e na 2.ª fila, o Presidente do Ateneu Ferroviário, Sr. Feliciano Barral.





A Banda-Orquestra do Ateneu Ferroviário, no concerto que deu em 26 de Abril passado, no Casino do Estoril.
Regendo a Orquestra, o maestro Snr. Serra e Moura

Começou a festa com alguns números de música ligeira executados por elementos da Banda-Orquestra do Ateneu sob a proficiente direcção do maestro Serra e Moura.

Seguiu-se a representação do drama em 1 acto, de Cardoso dos Santos, *Cruz de Guerra*, peça em verso e, por isso, de mais difícil dição, mas cujo desempenho, especialmente por parte de D. Elvira Guedes, D. Lucinda Santos e Heitor de Vilhena, plenamente justificou os calorosos aplausos recebidos.

Depois de um pequeno intervalo, durante o qual a orquestra executou primorosamente mais alguns números do seu repertório, seguiu-se a comédia em 1 acto, *Duas Gatas*, original de Celestiano Rosa, em que os mesmos amadores de novo manifestaram os seus belos dotes artísticos, que fôram premiados com fartos aplausos.

Esta peça seria, só por si, suficiente, pela forma por que foi desempenhada, para revelar o Grupo Dramático do Ateneu Ferroviário com capacidade para, sob a inteligente direcção de Heitor de Vilhena, arcar com a representação de peças de maior responsabilidade, e para, num futuro breve, percorrendo o país, como embaixada de arte, levar o recreio espiritual a todos os ferroviários portugueses.

A terceira parte do espectáculo foi preenchida por um quadro de revista: *Pôrto-Lisboa e Volta*, charge inofensiva ao bairrismo das duas cidades, cheia de espírito, da autoria do Snr. José Rocha Pires, e com música adaptada pelo autor.

Além de Heitor de Vilhena e de D. Elvira Guedes, que se houveram muito bem, e de Loubet

Moreira Bravo, que cantou com a sua costumada mestria sendo obrigado a trizar o seu número, todos os restantes intérpretes eram estreiantes, e todos deram provas do seu enorme esforço e da impecável direcção de Heitor de Vilhena, que, em duas canções em que se fez ouvir, revelou os vastos recursos da sua bela e bem timbrada voz. Côro e corpo de baile igualmente muito bem.

Como número inédito em revista, há a mencionar um solo de violoncelo, muito aplaudido, executado pelo autor do quadro, terminando êste com uma apoteose em que, ao som da Grande Marcha de Lisboa, tomaram parte todos os elementos.

A orquestra, sob a direcção da pianista D. Rosa Martins Moura, acompanhou toda a revista com a sua reconhecida competência.

A festa continuou até de madrugada com um animadíssimo baile, abrillantado por uma orquestra-jazz.

A Banda Orquestra do Ateneu tem ultimamente desenvolvido grande actividade. Entre os vários concertos que no passado mês de Junho deu, destaca-se o executado no dia 1, no Coliseu dos Recreios, no Sarau do Ginásio Club Português, com a assistência de S. Ex.^a o Snr. Presidente da República.

No final da execução, um dos Directores do Ginásio Club dirigiu-se ao palco onde se encontrava a Banda, e depois de proferir algumas palavras de elogio ao Maestro Snr. Serra e

Moura e aos componentes da Banda, ofereceu ao Ateneu como recordação da Festa um estojo contendo o escudo do Ginásio Club Português e uma placa de prata com uma dedicatória.

A assistência, que enchia por completo a vasta sala do Coliseu, coroou com uma prolongada e espontânea salva de palmas êste acto de homenagem.

Também no dia 14 de Junho passado a Banda-Orquestra deu, na esplanada do Jardim Zoológico, um concerto que foi muito aplaudido pela assistência.

Pior do que a guerra!

O automóvel continua, por êsse mundo fora, ceifando vidas. Em todos os países civilizados são cada vez mais rigorosas as disposições legais tendentes a salvaguardar a vida dos transeuntes e a dos passageiros dos automóveis contra os acidentes. Constroem-se estradas largas e bem sinalizadas; obrigam-se os motoristas a provas psicotécnicas rigorosas, e exige-se-lhes um equilibrado sistema nervoso; estabelecem-se códigos para a circulação dos automóveis e até dos peões e, a-pesar-de tudo isto, o número de vítimas de acidentes de automóveis é fantástico.

Ainda há pouco, em fins do passado ano, a polícia de Nova-York, no louvável intento de intensificar a campanha contra os acidentes de circulação, espalhou largamente um cartaz redigido nêstes termos:

O QUE É PIOR DO QUE A GUERRA!

Em 18 meses de guerra as forças expedicionárias tiveram 50.310 mortos e 182.674 feridos.

Segundo o balanço dos acidentes de circulação

em tempo de paz nos Estados Unidos da América, por um igual periodo de 18 meses, que terminou em Junho de 1935, houve 51.200 mortos e 1.304.000 feridos!

*

O número de vítimas de acidentes de automóveis em Portugal (continental) tem diminuído nos últimos anos, graças às disposições legislativas em vigor e às diligências da polícia de trânsito. No entanto, ainda é aterrador êsse número, que peca por defeito, visto termos colhido os elementos na imprensa diária, que não regista todos os desastres.

Segundo as nossas notas, durante o passado ano de 1935 houve 257 mortos e 2.310 feridos, o que perfaz um total de 2.567 vítimas.

Quanto desespôro, quantas lágrimas, quanta desgraça não tem causado já no nosso pequeno país o confortável automóvel, que não deixa por isso de ser um indiscutível índice de progresso e de riqueza!

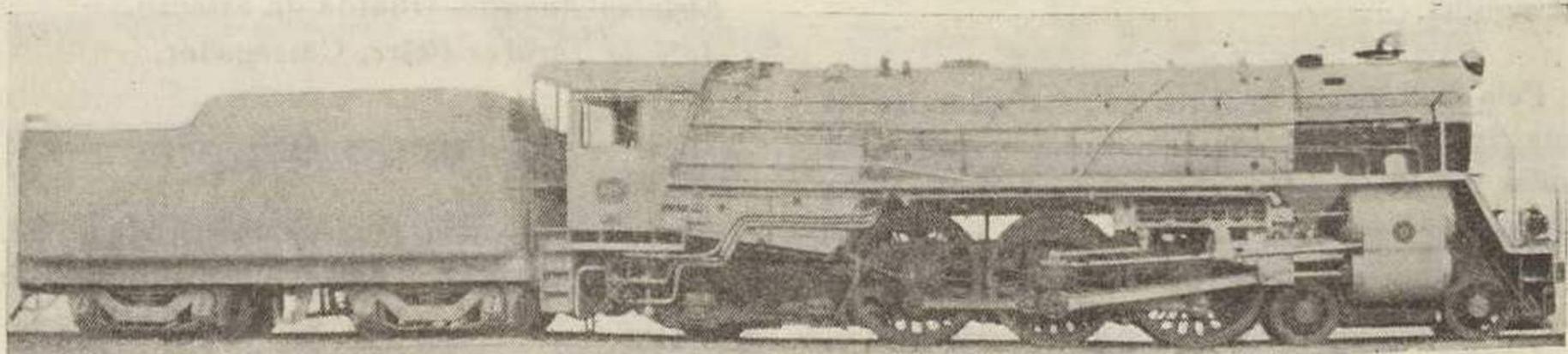
Em compensação, o caminho de ferro continua sendo, sem discussão, o meio de transporte que oferece mais segurança.

Almôço de homenagem

No dia 30 de Maio p.º p.º, realizou-se, num restaurante de Lisboa, um almôço oferecido ao Sub-chefe da Repartição de Horários, Sr. Celestino Tavares da Gama Lobo de Eça, pelos empregados daquela Repartição.

Quizeram êstes funcionários testemunhar a sua grande estima e admiração pelas excelentes qualidades de trabalho e de carácter sempre demonstradas pelo Sr. Gama Lobo, que, após 45 anos de serviço, desempenhado sempre com dedicação, passou à situação de reformado.

O almôço decorreu com a maior alegria.



Locomotiva em serviço nos Caminhos de Ferro da África do Sul

Pessoal.

**AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS
DE QUADRO**



Francisco Augusto Alves Madeira

Chefe de 2.ª classe

Admitido como praticante de factor em 19 de Fev.º de 1896

nuel Dias; Chefes de distrito: Francisco Claro, José Vicente Gambeta e José Prudêncio Faria; Sub-chefes de distrito: José Alípio Júnior e Manuel Ferreira; Assentadores de distrito: Manuel Dionísio, Joaquim Ferreira, Raúl Augusto, Manuel Pereira Neto, Alvaro Mota, António Pires dos Santos, Francisco F. de Oliveira, Sebastião Gomes Forte, Francisco José Ameixa, António Ramos, Alfredo Gonçalves, António Pires, Armindo Pacheco, Manuel Vilela, Joaquim Vidente, Amadeu Martins, Luís Seguro de Carvalho, Oscar Quita Barragon, João de Oliveira, Joaquim Lourenço Amaral, Vasco Baptista, Delfim Correia, António J. Gonçalves Ascenção, José Baptista, António Ferreira, Manuel Marcos Martinho e Carlos Vila; Auxiliares: José Marecos Duarte, Luís Germano dos Santos, Manuel Bandeirinha, Manuel Domingos Júnior, Isidro dos Santos e Alexandre dos Santos; Servente de escritório, António Dias Ferro.

Actos dignos de louvor

E' digno de registo o procedimento do maquinista principal do Depósito do Barreiro, Sr. Anselmo Lopes que, tripulando no dia 11 de Abril passado o combóio n.º 903, conseguiu evitar, com as rápidas medidas tomadas, que êste fôsse chocar com o combóio n.º 3710, o que esteve iminente, em virtude de um êrro de agulha.

Pela dedicação e energia de que deram provas nos trabalhos de reparação dos rombos na linha de Vendas Novas, ocorridos durante as cheias de Fevereiro passado, foram premiados pecuniariamente os seguintes agentes:

Chefes de lanço: João Rosário Escapa e Manuel Norte; Capatazes: João Pereira e Ma-

Agentes reformados

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

José Soares Soveral Tavares, Factor de 1.ª cl.
Etelvino Augusto, Guarda de estação.
António Tavares Peixe, Carregador.

VIA E OBRAS

Margarida da Silva, Guarda do distrito n.º 98.
Joaquim Guerra, Assentador do distrito n.º 117.

Anibal Baptista, Assentador do distrito n.º 400.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de prémios

Tendo-se realizado o concurso para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito na Divisão de Exploração, transcrevem-se a seguir os nomes dos agentes que obtiveram tão alta distinção:

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Factor de 1.^a classe:

Joaquim Inácio Salvado.... 1.^º Prémio

Factores de 2.^a classe:

João Lourenço Quita 1.^º Prémio

Fausto Rosado Viegas Diploma de mérito

Factores de 3.^a classe:

Carlos Carrilho Baptista.... 1.^º Prémio

Virgílio Damas Mineiro.... Diploma de mérito

António de Oliveira..... Idem

José de Sousa..... Idem

Pessoal de trens

Guarda-freios:

Manuel Pedro 1.^º Prémio

Manuel Cipriano Fragoso .. 2.^º ..

Manuel Sebastião 3.^º ..

João António Carvalho.... Diploma de mérito

Pessoal de revisão de bilhetes

Revisor:

Angelo Pinto dos Santos .. 1.^º Prémio

Pessoal que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não foi concedido, em harmonia com as disposições da Instrução n.^o 2.126, por ter recebido igual diploma em concursos anteriores:

Factor de 3.^a classe: *Fernando Pereira Garcia.*

Revisor: *Augusto Martins Diogo.*

Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste

Pessoal de estação

Factor de 1.^a classe:

Belmiro Ferreira Mendes .. 1.^º Prémio

Pessoal de trens

Guarda-freios:

António José Lameira..... 1.^º Prémio

João Veríssimo Gravata ... 2.^º ..

A todos os novos diplomados endereça o *Boletim da C. P.* as suas felicitações.

Quem ler, leia para saber;

Quem souber, saiba para fazer.

Falecimentos

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Primo António*, Chefe de 3.^a classe em Algôs.

Admitido como Praticante em 31 de Maio de 1909, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 11 de Maio de 1910 e promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Junho de 1928.

† *Manuel Augusto Alves de Araújo*, Factor de 1.^a classe em Braga-Central.

Admitido como Praticante em 23 de Abril de 1917, e promovido a Factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *José Marques*, Condutor principal de Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Julho de 1903, e a Condutor principal em 1 de Julho de 1935.

† *João José Mangualde*, Guarda-freio de 1.^a cl. em Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 21 de Dezembro de 1911, foi promovido a Guarda-freio de 1.^a classe em 6 de Julho de 1926.

† *Benjamim do Carmo Torres*, Guarda-freio de 3.^a classe em Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 16 de Dezembro de 1916, foi nomeado Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *José António da Costa*, Guarda de estação em Barreiro.

Admitido como Carregador do partido braçal em 1 de Julho de 1918, e passado a Guarda de estação em 21 de Maio de 1929.

VIA E OBRAS

† *Augusto Baptista*, Guarda do distrito n.º 251. Admitido como Assentador em 18 de Abril de 1904.

† *Manuel Vicente*, Assentador do distrito n.º 137.

Admitido como Assentador em 21 de Julho de 1908.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco Dias*, Maquinista de 3.^a classe no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 25 de Janeiro de 1916, como Limpador de máquinas auxiliar, e promovido a Maquinista de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *Domingos Pereira de Almeida*, Arrais da Via Fluvial.

Admitido em 30 de Junho de 1917 como Marinheiro auxiliar, e promovido a Arrais em 26 de Fevereiro de 1926.

† *Daniel Dias*, Limpador no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 2 de Março de 1926 como Limpador de máquinas suplementar e ingressou no quadro, na mesma categoria, em 1 de Janeiro de 1928.

† *Mariano Ferreira de Sá*, Ordenança no Depósito de Gaia.

Admitido em 11 de Dezembro de 1924 como Limpador suplementar e nomeado Ordenança do quadro em 1 de Novembro de 1926.



† *Manuel Primo António*
Chefe de 3.^a classe



† *Domingos P. de Almeida*
Arrais da Via Fluvial



† *Daniel Dias*
Limpador



† *Mariano Ferreira de Sá*
Ordenança

Duplas

12 — Sempre ouvi dizer que o «Manoel» era um grande tolo! — 2.

Labina

13 — A geada é a congelação da humidade infiltrada no solo — 2.

Sancho Pança

14 — O condutor é sempre a guia — 3.

Roldão

15 — Vamos lá caros confrades,
Decifrem-me esta esparrela:
Pode um criado de frades
Dizer que anda bem à vela? — 3.

Theseu

Em frase

16 — Deves ir além, sem demora castigar o garoto que me ofende — 2-1.

Roldão

17 — Na «cordilheira» vi uma «ave» parecida com um «cuco africano» — 1-2.

Fred-Rico

18 — Aquela porta existe desde que fizeram o cerrado — 2-2.

Vasconcelos

19 — Escarneces a forma como aqui se faz o sulco — 1-1.

Vasconcelos

Sincopadas

20 — É muito saboroso o peixe dêste «rio de Portugal» — 2.

Mefistófeles

21 — Foi fingido o roubo da erva ceifada e seca — 2.

Visconde de Cambolh

22 — O resultado da balbúrdia foi ficares sem a carteira — 2.

Marquês de Carinhas

23 — Esta senhora tem o cabelo encarapinhado, em regra — 2.

Cagliostro

Transpostas

24 — Nome de quatro peças do jôgo de xadrez, suponho ser o bastante para se decifrar esta charada — 2.

Fred-Rico

25 — Assim que lhe vendar os olhos, saia, senão... — 2.

Cruz Kanhoto

26 — Um açôr novo guizado, dá para o almôço de qualquer «homem» — 2.

Novata

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Julho de 1936

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Farinha de trigo	kg. 2\$15	Sabão amêndoа.. kg.	1\$00
» Valenciano kg.	2\$80	Farinheiras	» 6\$50	» Offenbach..... »	2\$20
Assucar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Feijão amarelo	lit. 1\$60	Sal..... lit.	\$16
» " 1. ^a manual . »	4\$15	» branco	1\$60 e	Sêmea..... kg.	\$55
» " 2. ^a Hornung »	4\$10	» frade	1\$50 e	Toucinho	5\$30
» " 2. ^a manual . »	3\$90	» manteiga..... lit.	1\$80	Vinagre	\$80
» pilé	4\$25	Grão	» 1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$00
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	Lenha	kg. \$20	» » -Em Tunes ... »	\$85
» " 2. ^a	6\$40	Manteiga	» 16\$00	» » -Rest. Armazens »	\$80
Bacalhau inglês	4\$00	Massas	» 3\$40	» tinto-Em Gaia	1\$10
» sueco 4\$20, 4\$40 e	4\$60	Milho	lit. \$80	» » -Em Campanhã ..	1\$00
Banha	6\$40	Ovos	duz. variável	» » -Em Tunes	\$85
Batatas. » variável		Presunto	kg. 10\$00	» » -Restant. Armazens »	\$80
Carvão sóbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Petróleo-Em Lisboa ...	lit. 1\$15		
Cebolas	kg. variável	» rest. Armazens »	1\$20		
Chouriço de carne	" 13\$00	Queijo do Alentejo.....	kg. 14\$00		
Far.º de milho	" 1\$15	» flamengo ...	22\$50 e		
			24\$20		

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 C. Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos gêneros acima citados, os Armazéns de Víveres 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 esmalorado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste 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.).