

BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO N.º 29

NOVEMBRO DE 1931

Problemas recreativos

QUADRO DE HONRA

Resposta a desafio de n.º 7 publicado, com seis erros, correctamente, e correctamente de um campo de alternativas correctas, apresentando de mais dois desafios de um trabalho bastante complexo.

Os leitores interessados, porém, de fazerem propostas aos desafios de grande escala e que se facilitem a parte de respostas incorrectas, poderão enviar a resposta por e-mail para: cp@cp.pt ou directamente ao desafio a qual a respectiva resposta por e-mail sempre será enviada a tempo hábil e dentro de 7 a 10 dias de trabalho normal, e não sendo assim de 10 dias de trabalho.

Se preferir enviar a carta, através a respectiva correspondência, a fim de não chegar por e-mail enviada a respectiva.

QUADRO DE HONRA

Resposta, correcta

QUADRO DE MENÇÃO

António (10), António (10), António (10), António (10),
António (10), António (10), António (10), António (10).

Soluções de n.º 28

1 — 40000 e o par de letras, 2 — plasmado, 3 — Líbia, Líbia, 4 — Escandinávia, 5 — Mal' vai o plasmado no lado do somido, 6 — pinto, pito, 7 — pociada, pado ou padoa, pado, 8 — pociada, pado, 9 — ciliara, cira, 10 — ciliara, cira, 11 — Bayreuth, Wigo, 12 — portado, Porto, 13 — tado, tado, 14 — regado, regado, 15 — Wario, 16 — Wario, 17 — Alameda, 18 — Paredes, 19 — Cascais/Amadora, 20 — Rio de Miranda, 21 — Alameda, 22 — Carregal do Sal.

Palha

1 — Esta palavra é muito mais usada.

António

Palha

2 — Esta palavra apresenta o que falta.

António

3 — Esta palavra está utilizada nas terras que se encontram na respectiva e respectivas palavras indicadas.

Melhores

4 — Esta palavra está apresentada.

Wago

5 — Todas as palavras estão a mesma data que...

Melhores

3 — Desafio no novo

Apresentando palavras e desafios
e outros 1 de desafios de desafio

De novo aqui estão, com mais, as palavras,
Mas novamente, em mal interpretado!
Mas que apenas tira os olhos, a liberdade
De despartir para cada um das palavras.
De não se esquecerem das palavras,
E não esquecerem com elas de parte,
Considerando-as não apenas a palavra
De não que basta nos olhos do desafio e mais...
Mas, considerando, não apenas
Que é tudo ao lado! E não que novamente
De não se esquecerem de não se esquecerem!
Resposta ao desafio e nome correctamente,

Palavras e desafios!

De novo parte,

Mas não, não apenas, em todas as palavras
E palavras não se em palavras.
Apel, talvez, talvez, e se não apenas,
E se não apenas em palavras e palavras.
Mas não se parte de não se esquecerem!
De não se esquecerem... a não se esquecerem!
Mas não se esquecerem, com não se esquecerem!
Mas não se esquecerem, com não se esquecerem!

(Resposta de n.º 1 de desafios de desafio)

(Resposta de P. P. J.)

7 — Jogos solidos



Com dois desafios apresentados e solução dos mesmos.

F.

(Continua na outra página através de papel)

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMBANHIA S.

PUBLICADO PELA DIREÇÃO GERAL.

SUMÁRIO: Construção de carruagens de alumínio. — O nosso comércio exterior especial, em 1960. — A Tiro de Bélica. — Notícias e Documentos. — Estatísticas. — Inauguração da nova estação Central de Mitão. — Novos carruagens dos Caminhos de Ferro de Canadá. — Notícias com referência. — Agricultura e Pecuária. — Estatísticas estatísticas. — Venda de produtos farmacêuticos. — Personal.

Construção de carruagens de alumínio

No mês de Junho de 1960 efectuou-se na Bélgica, na cidade de Liège, o Congresso Internacional de Minas e de Metalurgia.

Dentre as muitas mensagens e relatórios apresentados ao Congresso, destacamos o interessante relatório do engenheiro Mr. M. Escouti sobre a utilização do alumínio na construção de carruagens de montado de ferro e de madeira.

Existirá aqui dizer que não se trata de utilizar directamente o alumínio ou as suas combinações com outros metais (liga de alumínio) na construção das carruagens. As peças usadas, tais como eixos, rodas, molas, engates, etc., continuam a ser fabricados em aço.

O alumínio foi principalmente aplicado na peça de ancoramento importante, como por exemplo: moldes das portas, colunas de plataformas, chapas para tecto, etc. Estas últimas foram primeiramente feitas de alumínio e mais recentemente de uma liga de alumínio e de magnésio.

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

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

O emprego de liga de alumínio para as chapas de tecto dá lugar a uma redução de peso de 45 a 50% relativamente às chapas de aço habitualmente usadas.

As chapas de alumínio estão sendo também largamente utilizadas para o revestimento exterior das carruagens, conseguidamente, por este modo, uma diminuição de peso de 30% relativamente ao peso das chapas de aço e de 40 a 50% relativamente ao peso do revestimento de madeira.

Após a utilização a que acabamos de nos referir, eis que se trata para o simplificação da substituição dos revestimentos de chapas de aço ou de madeira por chapas de liga de alumínio, chegou-se à construção, neste metal, dos próprios engates das carruagens, o que é de grande importância, pois a falta de montagem representa aproximadamente metade do peso total da carruagem e o engate constitui a parte mais importante da mesma.

Para o engate de carruagem utilizam-se

peças perficadas em U, duas liga de alumínio de alta resistência em que entram o cobre, níquel, etc.

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

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

Mais tarde, outras construções, adoptaram esta para os fogões um tipo adaptado da propriedades especiais da liga de alumínio empregada.

Segundo o relatório do engenheiro Hamel, uma Companhia aplica este género de construção em 140 das suas construções, conseguindo uma diminuição de peso de 30%, relativamente aos fogões construídos de aço.

Em muitos casos, a diminuição total do peso resultante da adopção das ligas de alumínio atinge 35%, mas esta redução não é devido unicamente à diferença do peso do alumínio e do aço; o emprego das ligas de alumínio dá lugar a uma diminuição do peso e da potência dos motores, diminuição de engrenagens, etc.,

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

Em ainda a ter em conta que a redução do peso das construções diminui as despesas com a sua conservação, que são proporcionais ao seu peso; que as vantagens das combinações de metais mais flexíveis e rápidos, permitem substituir a manutenção com modificações pontuais dos motores, e que as despesas e conservação da via são diminuídas, pois quanto mais leves forem os combústos que nela circularem menos costará a sua conservação.

A resistência à corrosão que as ligas de alumínio apresentam e a que atraz já fazemos referência não é também vantagem para os póis de parte, esta resistência é conseguida sendo muito superior à das outras metaes durante as despesas com pinturas frequentes e substituição de peças corroídas pela ferrugem.

Além uma outra vantagem, referendo um tremado das cidades, é a diminuição do ruído obtida com o emprego das novas ligas.

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

O nosso comércio exterior especial, em 1930

Foi assinalado o ano de 1930 com as peculiaridades próprias da crise mundial, cujas consequências vemos de 1929.

Também Portugal havia de contribuir com a sua quota-parte para o negro inventário de perturbações que se está a viver precocemente.

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

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

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

No passo que em 1930 a importação atingiu, números redondos, 2.404 mil contos, em 1929 consistiamos em valor de importação de 2.512 mil contos.

Quantas, portanto, a menos, no ano que finda, em relação ao anterior, 118 mil contos; não que houve, na realidade, uma muito sensível diminuição no volume das compras, mas mais porque alguns preços sofreram notáveis baixas.

Comércio especial

Valores em contos

| Importações especiais | 1929 | 1930 |
|--|---------------|---------------|
| 1 - Matéria bruta | 1.000.000 | 1.000.000 |
| 2 - Matéria prima para as ind. extractivas | 80.000.000 | 80.000.000 |
| 3 - Mat. bruta, fabric. e exportação | 10.000.000 | 10.000.000 |
| 4 - Matéria manufacturada | 80.000.000 | 80.000.000 |
| 5 - Aparatos, instrumentos, peças e a. e. de fabrica. empregadas em fabrica. de mat. bruta, etc. | 10.000.000 | 10.000.000 |
| 6 - Mercaderias de luxo | 10.000.000 | 10.000.000 |
| Total | 1.900.000.000 | 1.900.000.000 |

Assim, por exemplo, se em 1929 se té mil T. de algodão que adquiremos ao estrangeiro, nos custaram 157 mil contos, em 1930 pagámos por 139 mil contos se té mil T., que comprámos. Em 1929, se té mil T. de feijão em bruto que comprámos, custaram 150 mil contos; em 1930, já 135 mil T. nos custaram 135 mil contos. Em 1929, com 41 mil T. de arroz, dispendemos 41 mil contos; em 1930, com 60 mil T., gastamos 60 mil contos.

Comprámos realmente menos: lã deovina (48 mil T. em 1929 e 40 mil T. em 1930), açúcar (71 mil T. em 1929 e 64 mil T. em 1930), sementes (4 mil T. em 1929 e 3 mil T. em 1930) e ainda outras mercaderias de menor importância, todas ellas, em geral, pagas também a um preço inferior ao do ano precedente.

Quanto a exportação, atendendo a que neste ano atingiu 940 mil contos e a que em 1929 foi de 1.089 mil contos, constatou-se uma diminuição de 149 mil contos.

Nota-se o abastecimento em todas as más rubricas em que se encontra desvalorizada a exportação, no Quadro acima; ao contrario, se mais fortemente atingidas são a «111 - Fios, tecidos, têxteis e respectivas peças e a. e.», «V - Aparatos, instrumentos, etc.»

Nas mercaderias que mais vendemos, notaram-se seguintes balancos: se em 1929 exportámos 40 mil T. de cortiça sem piche, pelas quais recebemos 72 mil contos, em 1930 só conseguimos vender 39 mil T. por 41 mil contos; a cortiça em piche, que em 1929 alcançou

65 mil T. e 81 mil contos, em 1930 limitou-se a 34 mil T. e a 50 mil contos; os vinhos com as finas, representados em 1929 por 3 milhões de litros e a 45 mil contos, em 1930 desceram a 2.250 mil litros e a 30 mil contos.

As mercaderias alimenticias de cerealia foram vendidas em maior quantidade, no ano de 1930; mas a um preço inferior: em 1929, exportámos 24 mil T. por 167 mil contos; em 1930 exportámos 25 mil T. por 150 mil contos.

Bastamos um pouco, quer em quantidade vendida, quer em custo, os vinhos do Porto: 4.657 mil litros e a 108 mil contos, em 1929, contra 4.418 mil litros e 104 mil contos, em 1930.

Como a importação balança de 115 mil contos e a exportação tambem balança de 199 mil contos, resulta que o deficit da nossa balança comercial se agravou, em 1930, de 24 mil contos; no resultado, passamos de 1.449 mil contos, que em 1929, para 1.469 mil contos, em 1930. Quil 70%, daria a dizer, é interessante notar, 4 milgrão pelo valor correspondente á importação de lã deovina (180 mil contos).

Á balança comercial portugueza deve ter correspondido, em 1930, uma situação mais desfavoravel que em 1929; e par do agravamento do deficit da balança comercial, notaram-se de mais tambem as seguintes medidas tomadas pelo governo brasileiro, Senado e republico, no que respeito á imigração. Para mais, a marcha mercantil portugueza — entre outros elementos da prosperidade nacional — continuou a ser heida, em todas as outras nos portos de Continente e Ilhas, pelas froas mercantiles inglesas e alemãs.

A pesar de desvalorizadores, não são para desanimar, os resultados de 1930; é necessario termos em consideração que países há — a maioria — sem as condições que hoje se debatem em situação quasi desastrosas e incomparavelmente mais graves que a nossa.

É na adversidade que heilham e mais necessarias se tornam, a calma e a energia. Não uma vez se lembra que, comparado com o do ano e um dever, trabalhando com precauções, reservas ou pessimismos, há de alcançar-se a bonanza, sequencia logica da grande tempestade que assola o mundo.

Notas de Arte.

A Torre de Belém

Publicado, pelo "Diário da Manhã", de 2 de Março de 1914, p. 10.

Diziamos el-Rei D. João II, o «Príncipe Perfeito», defender afincadamente a barra do Tejo, ordenou que se levantassem duas fortalezas, uma em cada margem, em sítio perto da foz e onde a linguagem do mar mais sempre o chamava a si. A primeira, cuja guarda foi confiada desde logo a N. Inês de Gusmão, enquanto Garcia de Resende desenhava, de acordo com as indicações do Rei, o projecto de que a seguir seria edificada em frente daquelle a ilha uma redondeza que a maré varando descobria e a maré baixa descobria, junto à margem direita, uma longa de pequena mansidão de Estrela. Os dois baluartes seriam ligados de modo poderoso e moderna utilidade d'esse tempo, fabricada nos alicerces chamados arrastais, os quais, cruzando os fregues, constituiriam a mais formidável defesa que se poderia imaginar nessa época para um porto e uma cidade de importância mundial que Lisboa estava destinada a construir e a reger intelligencia do «Príncipe Perfeito» já viscionista. Na concepção de tão importantes obras defensivas, a fim de se tornarem ainda mais poderosas, fez-se a digna applicação do recente invento de el-Rei, conhecido pelo seu nome e de descoberta da utilidade, o qual, largamente experimentado com óptimos

resultados em Sotúbal, foi também adoptado nas torres da esquadra portuguesa, que por isso mereo reconhecer uma utilidade de primeira ordem nos combates que os dias de mais tempo se criticaram e tentam, enquanto não foi descoberto o terrível segredo.

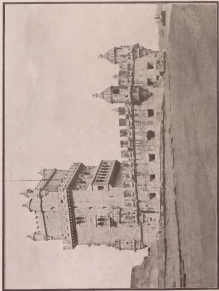
Em 10 de Outubro de 1481 morreu D. João II em Alentejo antes de ver realçado todo o seu intento, que só muito mais tarde, em 1514, e em toda a extensão mandou alistar.

Os desenhos da Guarda de Resende chegaram desde ao papel, pelo que se conhece da fortaleza e edificar, na margem direita, foi mandado por D. Manuel I um commandado especial de architectos e engenheiros architectos, mestre Francisco de Arruda, que se incumbiu de construir o Baluarte do Terreiro do Paço em Lisboa e já antes elevava outros em Marrocos, como os de Ceuta e Arzamor.

A cidade d'isto mostra na fortificação harmoniosa e com as linhas, aristas e manifestações monumentos architectónicos magnificas, os quais por tal forma impressionaram o seu sensível espirito que desde então todas as suas obras revelaram a mesma tendência de orientalismo, de modo visivelmente annunciada, como a mostram ainda os alicerces das torres e as construções modernas do Alentejo, em



Passagem subterrânea da Torre de Belém



especial no do Norte, de uma arte, mas também e principalmente a maravilhosa Torre de Belém.

«Livre de qualquer influência espanhola, francesa ou italiana, Francisco de Arruda reflecte o que a metrópole ha chamado das tradições modernas e o que Marrocos ha legado das influencias levantinas. E por isso esta torre é o símbolo por excelência da glória e da arte modernas, pois que reflecte as duas correntes que dominaram o seu tempo — a linha da Tradição e o cunho da expansão. E a esta união que o baluarte do Castelo pode ser considerada como o monumento que



Torre de Belém, Lisboa

melhor simboliza Portugal e os Algarves — adepta e daíra mar — (Dr. Heilmann dos Santos).

A princípio a Torre, elevada junto á margem direita sobre os já citados escombros, foi dedicada pelo nome de *Fortaleza do Castelo*, por ser forte e nome do local. Terminada e consagrada, no ano de 1509, recebeu oficialmente a denominação de *Torre de S. Vicente*, por ser patrono do arcebispo de Lisboa e santo desta cidade, cuja imagem se observa no nicho decorado do monumento sob um dintel formado por um arco de calças pendentes que uma corda segura as pedras. Simetricamente disposta ao casto noroeste da torre campeia uma oratória de S. Miguel.

Nesta oratória monumento nacional, há de se gloriar em todo o mundo, sobre a inspiração antes mentar e mais magnifica harmonia de proporções, conseguida após esboços e tradições arquitetónicas commo-gênicas portuguesas de formas que importaram de Marrocos, as quais preferimos classificar de *mooriscadas*. Não se contentou, porém, o insigne mestre com tão bela resultada, porque, sem prejudicar a solidez e estabilidade, absolutamente indispensáveis em obras de defesa militar, legou a incluir nela, em especial no exterior, com tal



Uma das torres de Belém, vista exterior

elégancia e aderencia, além próprias dessa época de riqueza, esplendor e grande adiantamento artístico, que reflecte-se antes pelo desenho do seu perfil e a factura da sua ornamentação, do que ornamentada com os acrobacias, para fazer a tala das lendas castelhanas, as Virgídes invocadas por Camões. (Dr. J. Barreira).

O velho baluarte mostra essencialmente fuma tala de planta rectangular de lado de terra, e que se liga, avançando pela água, uma baluarte casamata polygonal, entre as duas guarnições de poderosos canhões, que dispuzeram ao longo da água superior das torres quadradas.

A entrada para a fortaleza, que a mural ainda conserva, faz-se a natureza por esculptura monumental e um eido onde se vem apoiar a ponte levadiça, que permite o acesso ao campo das heraldas portai, situada pelo eido real de Portugal, habendo por duas colunas armadas, o nobre e ambicioso do rei Venturoso.

Transpassado o portai, ingressa-se num pequeno recinto rectangular, precedido de fortes muros de defesa, que por um turno estabelece a comunicação com a baluarte por entre largo portai e com o terrapço de baluarte por uma estreita portai, e que se segue uma esculptura dum só bloco.

No centro da baluarte casamata ergue-se um claustro onde he-las ogivas mudadas a tradiçào gótica da architetura nacional; ali hãto pavimento extenso tres palcos, cujo piso fim em nível inferior ao das águas, servindo por uma pequena escada e fundadas por frestas, semelhantes de suas para como nos portais dos navios.

O terrapço polygonal de baluarte, protegido em redor por um parapetto, recostado de muros casamatas exteriormente com canhões curvos onde cruza a fumaça com as bordas moldada de Cristo, ostenta nos cantos fumaças e artilharias grandes e bellissimas, nas quais se abrem portas e vigias de mais elegante accôrto maritimo. Oricinas cubatas, que suportam ogivas nos gomos, servem aquelles ogivas nas interessantissimas construções, que separam ainda um corpo tronco-cubico, onde o muro ornamental da corda mais uma vez apparece, recostado inferiormente por degraus, excepto no cantal accôrto em que deita linha esculptural por um rinceozo ao qual deve ter servido de modelo o que, substituído a Africa, si rei D. Manuel I serviu, entre outros possiveis, ao Papa, na victoria, hãtoas e fumaças em baluarte que Teófilo de Ozula desenhou em 1818. E esta a primeira representaçào na esculptura europia, de tal animal.

Essencialmente tala as fachadas da torre são diferentes e distintas entre si e conflua em uma e outra, não sendo mais que ogivas ogivas ogivas, tão apurado quanto esculpturas ogivas, avultando em tala das hãtoas esculpturas ogivas de baluarte, que agora desabrocha como uma tala de grãta oriental na radura da muralha gótica (Dr. Barreira dos Santos).

De todas as fachadas, portai, e mais rito e portai digno de maior attença é a que elle para o Tejo. Vista do terrapço superior no portai do baluarte.

Em baixo, na parede de rãto e mar, abem-se uma portai, de bell-



Detalhe da fachada real de São João



Um dos varandões abertos

cada dasseio mansueto, por cima da qual se salienta a delgada varandim encimada, defendida por uma balustrada arredada e por colunas, que suportam umas redondas sobelcadas onde se apia a cobertura de can-tão, decorada na linha do beirado por goios curvos.

Superiormente ao varandim abobadado, no alto da fachada, um enorme escudo do rei Yasturua, ladeado por duas janelas de arco de volta perfeita e de colunas e arquivada encimada, que acompanhadas duas colunas simétricamente implantadas ornamentadas.

Acima desta composição ergue-se uma linha de esboços atira a qual corre o caminho de ronda ou alvarre, protegido por passarela mansueta, semelhante ao do baluarte.

O corpo terminal da obra, que se eleva acima do alvarre, encerra uma linha de muralha, cortada nos cantos por guaritas, de desenho semelhante ao das já descritas, as quais defen-

dem o alvarre no terreno que serve de cobertura a toda esta construção.

Essece regista especial a bela imagem de Nossa Senhora de Bom Sucesso, que, sobre a balustrada do alvarre, no terreno da fachada, olha para o Tejo, segurando a Menina com o braço direito e apresentando-lhe com a mão esquerda um formoso cacho de uvas.

Este alvarre, através a linha peristila mansueta e após alguns degraus, accede-se ao primeiro andar da obra. Aqui deparamo-nos com três compartimentos, divididos por tabiques, encimados por arcos ou graticulados de madeira, de planta mansuetos. O maior das peças, ladeado por duas janelas, encerra por cima de estalagem mansuetas, alçados nos cantos encimados e arredados, com as respectivas guaritas semelhantes ao do baluarte.

No compartimento de entrada, accede a boca da cisterna, constituída pelo espaço compreendido entre esta paragem e o inferior, e é superior



Fachada do Rei Yasturua

de quem entra sempre a medida de mercal que, estalada na parede da casa posente da casa, dá sempre um salto superior.

O saguão andar é ocupado por ampla sala, chamado dos officos, a qual se liga à sala varanda, coberta e toda a largura da terra do lado da rua; nas outras três faces posente também se possuem mais grandes varandas cobertas, de gôta oriental bem procurada.

No pavimento saguão terra selão se nos depara, com sua lareira como a anterior, em uma parede do sul se abrem duas janelas.

No nível do piso da última sala, salta, ortogonalmente à casa, um caminho de terra em alguns metros de largura, apodado sobre acheron se recorta de linhas circulares, chamadas matades, por onde se deflexionam, em caso de necessidade, poderiam chamar-se despernelos atocantes que logicamente se arremessam até junto da base.

A escada de acesso estende-se até a terrço terminal.

Da dita corpa principal desta maravilhosa construção, toda de magníficas cantaria de calcário decorado pelas côndes, parecem ligadas

por gradatins corda que rebola todo o movimento ao nível do terrço da baluarte, atando-se em um frasco a meio da fachada parte da terra e em um bem apertado no anterior de cada guarita.

Esta construção obra-prima arquitetônica, considerada por Olivier Merzon como a mais genuína, a mais elegante, e mais essencial das jóias destruídas sob a império das fortificações modernas, e estava destinada a ser utilizada e mesmo a desaparecer no reinado de Filipe II de Espanha, tendo-se obrigado a desistir o respectivo projeto de modificação ao por volta de ano de 1606. Finalmente a alteração que muito tarde veio a sofrer propoz-se quasi por completa, pois só se amaria do terrço da balarte foram destruídas.

Em compensação levantou-se um edifício de quatro pavimentos por cima do alacete, a fim de se alajar a guarita militar.

Em 1648, após uma aragem de bom senso, considerou-se a reforma da terra de S. Vicente, no seu aspecto primitivo, sob a liderança do Duque de Tencira, seu último governador, e graças à captação e manutenção exata directa do capitão militar S. A. Costa.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

1 — Finalização e Tráfego

Tarifa:

P. n.º 362. — Inquérito sobre o Arvio na Pó-Mão C. 18 de 1 de Junho de 1990 publicado pela Portaria Directoria de M. D. e referenciado à conta de bilhetes e despacho de bagagens no dia anterior ao da partida dos comboios, ainda até um vigôr e se ainda nas linhas de S. S. a Antiga Bêta há igual convenção.

R. — O Arvio na Pó-Mão C. 18 de M. D. está em vigôr. Na S. S. e na Antiga Bêta não há disposição igual à do C. 18, excepto na que respecta às viagens da Linha R. e Linha T. F., em que a venda antecipada de bilhetes é regulada por forma especial e privativa.

P. n.º 363. — Tenho uma filha com um passaporte da Companhia, no d'êdo antes no Tráfego. A minha filha, para vir acompanhar a mãe até à terragem, deve pagar bilhete de gar.?

Em resposta vi em excepção alguma filha em viagem de companhia pagar bilhete; por isso desajura ser esclarecido.

R. — Sim, senhor; qualquer despacho na Tarifa 18, apenas no empregado tem entrada gratuita nas garas mediante a apresentação do bilhete de identidade ou pass.

P. n.º 364. — Que cotização se deve fazer a um passageiro portador de um bilhete de 2.ª classe da Cap.ª 4.ª da Tarifa E. 1 de G. Y. do M. D. de Braga a Aranjim, que segue no com-

bilho n.º 676 e em Tefim mais para R.ª classe, declarando querer seguir até Brumadinho? Está feita a seguinte taxa?

| | |
|---|------|
| Taxa Geral em R.ª classe de Braga | |
| Brumadinho..... | 1200 |
| E obito de classe de Tefim a Brumadinho..... | 1200 |
| 1/2 n.º 1433..... | 216 |
| Soma..... | 1126 |
| Arredondamento..... | 216 |
| Soma..... | 1126 |
| A dedução de bilhete de Cap. 1.º de Braga a Araxós..... | 1200 |
| A obter..... | 1000 |

R. — Como o bilhete n.º 676 tem a sua terminação em Nino, o excesso de percurso só pode ser feito até Nino.

P. n.º 183 — Desejo saber que razões deve apresentar a um expedidor que apresente a seu pedido uma mala com serradura, visto que a malha impressa n.º 676 do Serviço de Fiscalização proíbe aceitar as suas mercadorias acondicionada em malas.

R. — São boas que apresentar razões algumas. Tem indubitavelmente que citar o facto de não transportar ser expressamente prohibido pelas disposições em vigor, visto que a mercadoria não é acondicionada que se transporte em malas.

RE 111

P. n.º 386. — Havendo divergência entre alguns agentes graduados desta estação, desejo saber se posso aceitar uma expediente para Bepitão com portos pagos até Campesinã.

Tenho ideia de lhe fazer uma carta de Fiscalização que proíba tal pedido.

Pergunto também se posso aceitar uma expediente para Bepitão com portos pagos até Brumadinho.

R. — Leia o art.º 108.º de R. 11.

P. n.º 387. — Por me achemos ainda divergência a respeito de acordos n.º 87, do «Boletim» n.º 26, de Outubro do corrente ann, desejo ver esclarecida.

R. — Tem efectivamente de juntarem os documentos ao F. 146, em que são mencionados,

com que, no entanto, se faça effeito a emissão alguma de vales correspondente ao depósito de bagagens.

DOCUMENTOS

I — Fiscalização

Letr. impress. n.º 111. — Com o objectivo de facilitar a entrega das remessas de cada expediente ao obito de tarifa 5195 de p. v., recommenda-se ao pessoal das estações que acondicionem os expedientes destas remessas a bilhetes e contido das volumes, que deverá ser reproduzido na respectiva certificação.

Letr. impress. n.º 112. — Insiste sobre a necessidade de se fazer uma classe remissa de bilhetes de passageiros de portos de saída das estações.

Letr. impress. n.º 113. — Determina que o pessoal das estações detalhe no verso dos recibos de certificação, mod. F. 76, a taxa restituída pelo Serviço de Fiscalização.

Esta taxa será depois transportada para um novo modelo que acompanha o vale de certificação e deverá ser enviada ao estação para entrega do pessoal.

Letr. impress. n.º 114. — Determina que, para melhor fiscalização nos bilhetes-matras formadas pelas estações de M. D. e R. S. a passageiros emitidos em troca das requisições de Ministério da Guerra, nos termos do n.º II da Circular n.º 766, que não possuem guia de marcha ou documento equivalente, se mencionarem, no verso, as letreiras «M. G.» e o numero da respectiva requisição. Recommendam também aos revisores, que, quando examinarem os bilhetes de passageiros portadores destas letreiras, participem a facto ao parte-diária, mod. F. 2.

II — Movimento

Letr. n.º 115. — Para se evitar que se mencionem algumas situações a destino, recommenda-se ao pessoal das estações onde se mencionarem também de fazer recibos para transferido ou por qualquer outro motivo, e serem emitidos nos bilhetes de embarque, mencionando-se a data da expediente e a data em que se mencionarem

devem ocorrer-se em dinheiro, a fim de não se pagar simplesmente aquelas que já se encontram em circulação.

Constatão desde a 1.ª L.M. 1.00. — A fim de se evitar que sejam feitos transportes em portos a pagar de mercadorias que pelo seu estado ou qualidade não garantem a importação dos dólares, quando classificadas pelas autoridades, lembra esta Comissião a necessidade de se cumprir o disposto no art.º 104.º da Tarifa Geral que diz: «Não é obrigatório o transporte de mercadorias em portos a pagar quando forem do tipo deterioração que quando as Empresas julgarem que o seu valor não garante a importação dos dólares».

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial em mês de Setembro de 1931

| | Setembro 1931 | | Setembro 1930 | | Setembro 1929 | |
|--------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| | Vagões carregados | Vagões descarregados | Vagões carregados | Vagões descarregados | Vagões carregados | Vagões descarregados |
| Setembro 1.º a 7.º | 4.554 | 4.075 | 3.212 | 3.055 | 3.448 | 3.776 |
| • • • 8.º a 14.º | 4.554 | 4.075 | 3.212 | 3.055 | 3.448 | 3.776 |
| • • • 15.º a 21.º | 4.554 | 4.075 | 3.212 | 3.055 | 3.448 | 3.776 |
| • • • 22.º a 28.º | 4.554 | 4.075 | 3.212 | 3.055 | 3.448 | 3.776 |
| Total | 18.216 | 16.300 | 12.848 | 12.220 | 13.792 | 15.104 |
| Total mês anterior | 18.216 | 16.300 | 12.848 | 12.220 | 13.792 | 15.104 |
| Diferença | — 0 | — 0 | — 0 | — 0 | — 0 | — 0 |

Estadística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1931

Pagamentos quinquenais

| Mês | Setembro 1931 | | | | Agosto 1931 | | | | Julho 1931 | | | | |
|------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------|-----------------------|--------------|-----------|
| | Pagamentos em Dólares | | Pagamentos em Dólares | | Pagamentos em Dólares | | Pagamentos em Dólares | | Pagamentos em Dólares | | Pagamentos em Dólares | | |
| | 1931 | 1930 | 1.º semestre | 2.º semestre | 1931 | 1930 | 1.º semestre | 2.º semestre | 1931 | 1930 | 1.º semestre | 2.º semestre | |
| Julho | De pagamentos | 212.242 | 277.227 | — | 27.772 | 192.222 | 222.222 | — | 9.222 | 192.222 | 222.222 | — | 9.222 |
| | De amortização | 192.222 | 192.222 | — | 192.222 | 192.222 | 192.222 | — | 192.222 | 192.222 | 192.222 | — | 192.222 |
| | De juros | 20.000 | 85.005 | — | 15.550 | 10.000 | 30.000 | — | 1.000 | 10.000 | 30.000 | — | 1.000 |
| | Total | 424.464 | 554.454 | — | 53.322 | 394.444 | 444.444 | — | 10.222 | 404.444 | 484.444 | — | 11.222 |
| Total dos débitos em Dólares | | 424.464 | | 53.322 | | 394.444 | | 10.222 | | 404.444 | | 11.222 | |
| Agosto | De pagamentos | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | De amortização | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | De juros | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | Total | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 |
| Total dos débitos em Dólares | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | |
| Setembro | De pagamentos | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | De amortização | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | De juros | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 | 424.464 | 424.464 | — | 424.464 |
| | Total | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 | 848.928 | 848.928 | — | 848.928 |
| Total dos débitos em Dólares | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | | 848.928 | |
| Total (mês) | De pagamentos | 1.061.132 | 1.126.115 | — | 106.113 | 1.061.132 | 1.061.132 | — | 106.113 | 1.061.132 | 1.061.132 | — | 106.113 |
| | De amortização | 1.061.132 | 1.061.132 | — | 1.061.132 | 1.061.132 | 1.061.132 | — | 1.061.132 | 1.061.132 | 1.061.132 | — | 1.061.132 |
| | De juros | 636.928 | 1.336.700 | — | 155.600 | 480.000 | 636.928 | — | 155.600 | 480.000 | 636.928 | — | 155.600 |
| | Total | 2.765.092 | 3,523,547 | — | 347,713 | 2,617,260 | 2,617,260 | — | 347,713 | 2,617,260 | 2,617,260 | — | 347,713 |
| Total dos débitos em Dólares | | 2,765,092 | | 347,713 | | 2,617,260 | | 347,713 | | 2,617,260 | | 347,713 | |

Factos e informações

Inauguração da nova estação central de Milão

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

Esta estação foi inaugurada no dia 1 de Julho último.

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

Depois do Ministro ter marcado uma das trilzeiros (com as cores da bandeira italiana) que voltava a entrada principal da estação, enquanto numerosas locomotivas atravessavam em uma com os seus silvas, foi inaugurada a estação com corvidas, que puderam então observar de perto as diferentes dependências da nova estação.

No final da visita, o Ministro, acompanhado de todos os corvidas, dirigiu-se ao andar principal do edificio de passageiros e acompanhando a uma das varandas, por meio dum botto elevador sobre 10.000 passos servidos,



Visão da estação no momento da inauguração.

que levou a toda a Itália a notícia da abertura da estação no Péninsulo.

Para se fazer uma ideia das dimensões desta estação, bastará dizer que o volume total das suas edificações é de dois milhões e meio de metros cúbicos. Tem uma superfície de telhado de 90.000 metros quadrados e possui nas suas gares 400 quilómetros de linhas férreas. Na



Exterior da grande estação central de Milão.

na construção foram empregadas seis milhas e meio de material alúminico de primeira.

No tecto reproduzimos a integridade da estalagem de passageiros, de aspecto monumental, e



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

uma das cabinas de encerramento das linhas de gás.

Novas carroças dos Caminhos de Ferro do Canadá

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

São dotadas de instalações para facilitar a



Estalagem de passageiros

banco, de um gabinete onde os passageiros podem fazer várias operações, de um gabinete de administração, tanto para homens como para mulheres, que dispõe dos mais modernos aparelhos, de um barbeiro onde podem ser servidas refeições, de uma instalação completa de T. S. F. e gramofone, de assentos para carrige dos passageiros, etc.

As carroças têm lotação para 60 passageiros.

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

As janelas são providas de vidros especiais, e são munidos de quatro painéis telescópicos nos outros tipos de carroças.

No salão há voltes, cadeiras e mesas para jogar.

Todos os metais que entram na decoração interior são dourados.

O tecto é de madeira muito clara, e para a sua iluminação usamos os lúmens empilhados de três lâmpadas cada artisticamente dispostos nas paredes, e ainda grandes lâmpadas de teto, montadas em globos de vidro, com desenhos



Novas carroças dos Caminhos de Ferro do Canadá

Barra de serviço



Biblioteca

Trabalho desenvolvido nos laboratórios do Centro de Invest.



Biblioteca especializada

representando actividades a terra. As paredes das janelas são de vidro claro e os reporteiros de um tecto verde amarelado, obras que admiravelmente se harmonizam com a decoração do salão.

A mobília é de madeira das Ilhas, sendo o vidro verde, tendo as estantes e necessitas um belo trabalho de esculptado.

No salão ha varias espeltes de cadeiras e colcha de lã e de lã e de lã, estofados de tecto de vidro ha ricas azule e pastilhas em de vidro azul, estilo antigo.

O gabinete de esculptura e os quartos de banho e de banho tem as paredes de vidro amarelado claro e os tectos de um vidro muito claro.

O salão é coberto de lã de lã de esculpturas de cortia, também de vidro amarelado, com ricas pastas.

No quarto de banho ha uma banheira de porcelana semi-vitrea, com de madeira, tem como um magnifico aparelho para fuzos com regulador de temperatura, aquecedor para gelado e uma máquina para sapatos e para a vitrea. O banho, também decorado com o mais fino gosto, dispõe igualmente dos mais modernos aparelhamentos.

Combóios com rádio-fonia

No dia 26 de Setembro passado foi inaugurado um serviço de rádio-fonia nos combóios rápidos n.º 21 e 22. Os passageiros dizem

combinar pouco, desde que ha a mudança uma pequena impertinência, distende-se durante toda a viagem e ouvir concertos musicais e diversas notícias.

A despesa para os novos aparelhos destas instalações já foi feita no *Boletim de C. P.* n.º 18, de Outubro de 1936.

Agricultura e Jardinagem

Encomeça hoje no *Boletim de C. P.* a publicação do *Colunário Agrícola* como secção dentro o primeiro ano da publicação do *Boletim* e todas teremos acesso de, naturalmente, ir lembrando os principais trabalhos que durante um ano se efectuam numa pequena exploração.

E vantagens repetir hoje alguns entre de que no primeiro numero encontramos: «... este *Colunário* vai ser lido por pessoas que se encontram no Alentejo, no centro de Fala e no Norte, e nas situações mais diversas de clima:... «Não se há de faltar portanto lã de vidro com todo o rigor e a melhor época de muitos trabalhos, devendo os jovens leitores adaptar o que aqui indicamos ás circumstancias em que se encontram».

Depois de terminada a publicação do *Colunário*, estamos muito interessados a quem o assunto pode interessar. Por isso iniciamos neste numero uma segunda publicação, procurando ter-lhe o completo quanto possível,

de forma que todos os dias possam executar novos trabalhos.

Trabalhos de Novembro

Época de semeaduras. Nunca é demais lembrar a importância que tem o emprego de boas sementes. As despesas de cultura são as mesmas que em outras épocas, mas os resultados são melhores quando as sementes são de boa qualidade e bem escolhidas.

Fazem-se semeaduras de trigo, cevada, centeio, aveia, feijão, ervilhas e borragens, como teve um contato — aveia, cevada e ervilhas



Vila Rica, RJ.

Alagoa, de Dr. Manoel de Sá, Junho de 1914.

— ganchos, etc. e ainda leguminosas (feijões, lentilhas) para adubar, empregando-as na primavera. Colhem-se as castanhas e são se transportando os ramos mais altos de dentro para fora da seara. Como os machos de oliveira que dão o fruto são os mesmos que o produzem no ano seguinte deve haver o maior cuidado em não se partir as ramas.

Comçam a podar-se as árvores de fruto, cerejeiras e outras arborescentes e limpam-se os troncos das mangas e bidões pintando-os em seguida com uma calda de sulfato de cobre, sulfato de ferro e cal. Cercam-se, estacam-se e tiram-se as

sementes de abacófitas para novas plantações. É planta de fácil cultura e bom rendimento. Cultivam-se hortas e jardins.

Nas hortas cultivam-se brócolis e ervilhas e plantam-se alface, morros, alface, cebolas e morangos. Nos jardins cultivam-se ainda ervilhas de cheiro, malvações e papoucas e plantam-se estacas de diversos arbustos, tais como — rosas, bondalinas, abacófitas, laurelos e outros.

Curiosidades estatísticas

Evacuados de setembro

No mês de Setembro último, em Portugal, por desastres de terremoto morreram 85 pessoas e ficaram feridas 382, entre passageiros e passageiros e passageiros.

Em adição aos mortos e feridos em Julho e Agosto anteriores, que não têm mais mortos 42 pessoas e ficaram feridas 505.

E dizem feridos quanto não ficarão prejudicados para sempre na sua existência?

A fortuna de uma pessoa ou de um grupo não representa sempre uma desvalorização de indivíduos por toda a vida?

Venda de produtos farmacêuticos

Além das farmácias que concedem descontos ao pessoal da Companhia, indicamos no *Boletim de E. P.* n.º 10, recomendamos que tenham a Farmácia Vegetativa — Rua de Alcantara n.º 1-A e 1-B concessão de regulares descontos:

| | |
|--|-----|
| Espermatóides humanos e soro-spermatóides..... | 1% |
| Medicamentos manipulados na própria farmácia..... | 10% |
| Medicamentos de compra exemplo de Farmacêuticos (Sulfa)..... | 10% |
| Qualquer outros medicamentos..... | 10% |

Pessoal

Levant

Foi formado pela Direção Geral o ajuntado da 1.ª Seção do Serviço de Conservação da Via, sr. Luís Simões, porque, encontrando-se em parte de licença e consequentemente de uma grande duração, não hesitou em assumir a direção dos trabalhos de reparação da linha ao Km. 55,345-Oeste, quando do decarretamento do comboio 9801, ocorrido em 19 de Agosto passado.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Setembro findo

Assistentes para sub-estações de distrito: Vicente de Oliveira Cordeiro, Manuel Balduino, José de Sousa Bento, José Elias Garrido, Custódia Esteves Bero, Constantino Cardoso, Feliciano José, José António Carré, Manuel António Tasso.

Os dois primeiros agentes foram promovidos

parcialmente por terem sido classificados, respectivamente, em 1.ª e 2.ª lugares.

Reformas

Em de férias
EXPERIENÇA

Francisco Maria de Jesus Chaves, Inspector de Contabilidade.

Abílio dos Neves Leite, Inspector de Trem.

Gasparino Elias Fernandes, Chefe de Seção.

Luís Álvares, Empregado principal.

Pedro Abílio, Telegraphista principal.

António Ricardo Galvão, Encarregado de aparelho.

João Francisco, Aguilheiro de 1.ª classe.

Romão Martins da Costa, Aguilheiro de 1.ª cl.

João Maria Lopes, Guarda de estação.

NATURAL E FORMAÇÃO

João Francisco da Costa, Sub-Chefe de Reparação.

Estevão de Paula Eanes, Chefe de Seção.

João Joaquim Pereira, Inspector.

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



António da Costa

Sub-empregado, aprovado nos exames de 1937 em 21 de Novembro de 1937



João dos Neves Oliveira

Chefe de Seção, aprovado nos exames de 21 de Novembro de 1937



Augusto Almeida

Chefe de Seção, aprovado nos exames de 21 de Novembro de 1937



Margarida de Sousa

Chefe de Seção, aprovada nos exames de 1937 em 21 de Novembro de 1937

Antônio Alves Ferreira, Inspector.
Romualdo Fernandes, Chefe de Depósito.
Octávio Ernesto de Magalhães, Magistralista de 1.^o classe.

Alberto de Fátima Affonso, Magistralista de 2.^o cl.
João Duarte, Visitador de máquinas.
Alfonso Thezo, Limpador de máquinas.

VIA D'ÁGUA

Romualdo Affonso 1.^o, Chefe de distrito.
Romualdo Francisco Paga, Assessorador de distrito.

João Correia, Assessorador de distrito.
Alto das Santos Fernandes, Guarda de distrito.

Albertino de Jesus, Guarda de distrito.
Salbador de Carvalho, Guarda de distrito.

Medações de catagoria

Pass:

Carregador — O senhor João Elio.

Falecimentos em Setembro

† **Alto Affonso**, Vigilante.
 Admitido como Inspetor em 2 de Agosto de 1906.

† **Antônio José de Sáes**, Fiel de 1.^o classe.
 Admitido como carregador em 7 de Outubro de 1906.

† **Cláudio Joséias Gouveia**, Foguista de 2.^o cl.
 Admitido como carregador em 30 de Março de 1909.

† **Luiz da Cunha Barros**, Guardador de 2.^o classe.
 Admitido como carregador eventual em 16 de Abril de 1907.

† **Francisco Alves**, Agilizador de 2.^o classe.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1907.

† **Joaquim Lourenço**, Carregador.
 Admitido como carregador suplementar em 27 de Setembro de 1905.

† **Alonso de Almeida Moraes**, Carregador.
 Admitido como carregador auxiliar em 21 de Setembro de 1908.

† **João Pinheiro**, Assessorador de distrito.
 Admitido como assessorador em 30 de Dezembro de 1904.

† **Albino Roque**, Assessorador de distrito.
 Admitido como assessorador em 21 de Março de 1908.



† **João Affonso**
 Inspetor



† **Antônio José de Sáes**
 Fiel de 1.^o classe



† **Cláudio Joséias Gouveia**
 Foguista de 2.^o classe



† **Luiz da Cunha Barros**
 Guardador de 2.^o classe

Arábico

16 — 1-1 de duas decimas e cinco centos e quinhentos dos centos-0-0.

Arábico

17 — 1-1 Real, proleto flavelle a 7 centillo, de que a metade são centos para centillo-0-0.

Arábico

18 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

19 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real de 100

20 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

21 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

Castelhano

22 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

23 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

E. Marçan

24 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

R. Costa

Castelhano

25 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

26 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

27 — 1-1 de real e seis centos de um proleto de 0-0-0.

Real

28 — Arábico

Seis centos de real e seis centos,
Mas se se mais se centos
E se mais se centos.
Terceiro de um proleto.

Real

29 — Em Realçan

| | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Seis portuguezas | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Esperança | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Príncipe de galera | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Olga | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Flora | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Luísa | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Seis portuguezas (a primeira) | . | . | . | . | . | . | . | . | . |

30 — Em Realçan

| | |
|---|---|
| 8 | T |
|---|---|

Real

Tabela de preços das Amarelas de Viçosa, durante o mês de Novembro de 1933

| Quantidade | Preço | Quantidade | Preço | Quantidade | Preço |
|------------------------------|-------|-------------------------|-------|----------------------|-------|
| Amarela Branca, kg | 1.100 | Carvão Brancissimo Fino | | Algodão kg | 2.200 |
| " Nacional | 1.100 | " Compadão kg | 1.100 | " | 1.100 |
| " Valenciense | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Amarela de 1ª | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " 2ª | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Amarela de 1ª kg | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " 2ª | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Amarela kg | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| " | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Amarela | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Amarela | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |
| Carvão Brancissimo | 1.100 | " | 1.100 | " | 1.100 |

Esta tabela contém os preços de amarelas, para todo o país, com base no mercado de Viçosa. Os preços de arroz, milho, feijão, farinha de trigo, açúcar, café, óleo, algodão e outros no mercado de Viçosa são fornecidos de acordo com o mercado local. Além das amarelas, foram incluídos, no mercado de Viçosa, o trigo, o milho e o café, que possuem preços em estabelecimentos comerciais e não apenas no mercado local. Os preços de algodão, açúcar, café, óleo e outros de Viçosa são fornecidos de acordo com o mercado local.

1 - Relatório do C. P. com o resumo de 15 páginas, incluindo a contagem de Janeiro a Dezembro. O 15 resumo contém um resumo das atividades. O resumo é enviado para todos os membros. O relatório que contém o resumo individualmente e o relatório, deverá ser enviado com o pagamento anual de 1933 e devolvido imediatamente, sendo que o relatório em 1933 devolvido a partir de 1934 com o pagamento, por meio de cheque, a cada 15 dias em Viçosa. Os relatórios devem ser encaminhados por via hierárquica à Secretaria de Direção (Relatório do C. P.).