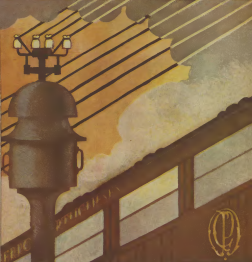


BOLETIM DA C.P.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO - N.º 21

MARÇO DE 1931

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA S. P.

PUBLICADO PELA DIREÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A União Internacional dos Caminhos de Ferro. — O Mestre de Estação. — Consultas. — Estatísticas referentes a Obitos, Ferimentos e Incêndios de 1950. — Férias dos agentes e funcionários das Estações de passageiros. — Operações internacionais de Inspeção. — O consumo de electricidade e gás em Lisboa no ano de 1950. — Notícias gerais. — Eventos. — Acto digno de elogio. — Concedido de prémios aos melhores para promoção. — Agentes aprovados para as subestações instaladas nos ramos de Famalicão e Braga. — Promoveções. — Falecimentos. — Retiradas. — Melhorias de segurança. — Falecimentos.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro

D. L. C.

Publicado pelo Serviço de Propaganda, C. P. S.

Na segunda quinzena do presente mês de Abril devem reunir-se em Lisboa os membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

É oportuna, pois, uma notícia desta União Internacional que, presentemente, é um dos mais importantes organismos internacionais de caminhos de ferro.

* * *

Vim de longe de lá as conexões internacionais entre caminhos de ferro. Assim como as empresas de lá de um mesmo país vizin e necessitam de estabelecimentos com objectivos diversos (cambio de material circulante, repartição de tráfego, tarifas comuns, ligação de linhas, etc.), de mesma forma os países, é muito especialmente aqueles cujos os quais havia perigos consideráveis de via, tiveram necessidade de firmar convenções, ou regulamentos, para desenvolver o tráfego internacional.

M em 1810 os países da Europa Central iniciaram negociações que conduziriam a três importantes convenções:

- Regulamento para a unidade técnica de caminhos de ferro;
- Regulamento para os serviços das viagens em tráfego internacional;
- Convenção para o serviço de navegação a vapor em serviço internacional.

Estas três convenções tratam principalmente de detalhes técnicos e administrativos, como: construção do material circulante, abastecimento de água e carvão, dimensões de eixos, de rodas, de vagões, artilhagem, freios, polias, pontos de entrega de material, regras de cambio de material, etc.

Essas, é que principalmente interessam ao tráfego internacional é fazer as condições em que devem actuar as as transportes de passageiros e mercadorias em, melhor dia, fazer o código de transportes internacionais.

As relações internacionais tornaram-se depois da guerra um tal desenvolvimento que obrigaram todos os países, (e até o nome, apesar da situação no extremo ocidental da Europa), ao estudo de tão importante problema, tanto com o fim de facilitar e melhorar aquelas relações.

E assim, tanto os Estados como as Companhias estabeleceram acordos:

— Os Estados, estudando convenções que, uma vez ratificadas e promulgadas por quem do direito, se convertem em leis do país;

— As Companhias, estudando convenções que, sem serem das primeiras (e que se tornaria lentas e tardas) detalham, dentro daquelas leis, os múltiplos e complexos casos e condições de aplicação.

Das convenções entre Estados citarei as duas mais importantes:

— As chamadas Convenções de Berne (a Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro e a Convenção Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro), a que Portugal aderiu e que, depois de ratificada pelo Estado português em 1 de Dezembro de 1908, entrou em aplicação na mesma data desde 1 de Janeiro d'elhe, como é do conhecimento das nossas leituras;

— A Comissão das Caminheiras e de Trânsito, organismo internacional que é um fruto do recente Tratado de Paz de Versalhes e que, com um campo mais vasto que o luso-rivário, com um carácter mais político do que técnico, funciona em Ginebra junto da Sociedade das Nações.

Das convenções entre Companhias citarei as que mais interessam a Portugal e aos leitores do Boletim:

— A Associação Internacional do Congresso dos Caminheiros de Ferro;

— A Conferência de Tráfego P. M. B. (Portugal-Espanha-França);

— A União Internacional dos Caminheiros de Ferro (U. I. C.).

Merece assim, e a longo traço, a posição que a União ocupa neste magno concerto internacional, darei ligeira notícia d'ellas da Associação de Congressos e da Conferência de Tráfego

P. M. B. para, em seguida, dar mais detalhes sobre d'ellas da União, que é o objecto d'este artigo.

* * *

De lha e o funcionamento da Associação Internacional do Congresso dos Caminheiros de ferro serão já suficientemente descritos no nosso Boletim de Julho de 1908.

Resumidamente lha, bastará recordar que a Associação do Congresso temo a seu cargo a tarefa seguinte: procurar os melhoramentos a introduzir no condreglio e exploração dos caminheiros de ferro. Realiza esta tarefa por meio de reuniões periódicas (Congressos) em que são apresentados trabalhos elaborados por comités de todos as partes do mundo, sujeitos a discussão, após a qual o Congresso formula votos ou conclusões.

A Associação já realizou Congressos em Brucellas (1905), Milho (1907), Paris (1908), St. Petersburgo (1909), Londres (1910), Paris (1911), Washington (1912), Berna (1913), Roma (1914), Londres (1915), Madrid (1916), e deverá realizar o próximo congresso no Cairo em 1917.

Os votos do Congresso estudam, discutem, aconselham, mas não obrigam as Companhias Ellhas na Associação.

* * *

A Conferência de Tráfego Portugal-Espanha-França realizou-se por meio de reuniões semestrais das principais companhias francezas, españolas e portuguesas, em que se estudam e resolvem as questões do seu tráfego comum, procurando remover todas as dificuldades que obstam ao seu desenvolvimento, acordando em tarifas combinadas directas, em ligação de tráfego interna, em união de condições, horários, criação de carruagens directas, etc.

Nestas conferências toma parte sempre a Companhia dos Wagon-Lits; recentemente as companhias marroquinas (Tanger-Fes) e a Companhia dos Caminheiros de Ferro de Marrocos adheriram a esta conferência visto a sua linha lgação frequente com as grandes rdeas francezas, sendo também para attenção as possíveis relações com a rede portugueza.

As reuniões semestrais realizam-se em um

Francia, ora em Espanha ou em Portugal, tendo-se já realizado uma em Tanger, e anunciando-se a primeira para Palma de Maiorca, a convite da Companhia de Navegação Transatlântica.

* * *

Como sabemos no início deste artigo, a União Internacional dos Caminhos de Ferro é, provavelmente, um dos mais importantes organismos internacionais.

Realizada em Ginebra, em 1908, uma conferência internacional de transportes, e aproveitando a oportunidade da Conferência que, no ano anterior, tinha tido lugar solitariamente as grandes vias francesas, aquela conferência emitiu um voto cuja essência é o seguinte:

«Que as Administrações dos caminhos de ferro francesas, por meio do Comité de Dirección das suas grandes vias, convoquem uma conferência dos representantes técnicos de todas as Administrações dos caminhos de ferro da Europa e de outras partes interessantes, fundando uma conferência permanente que unifique e melhore as condições de estabelecimento e exploração dos caminhos de ferro a fim de desenvolver o tráfego internacional».

O Comité de Dirección das grandes vias francesas desenvolveu-se desta iniciativa, organizando uma conferência permanente que se ficou chamando a União Internacional dos Caminhos de Ferro e que, depois da aprovação das suas Estatutos, começou a funcionar em 1 de Dezembro desse mesmo ano (1909). É, pelo momento, a sede da U. I. C.

A sua sede é em Paris na Rue de France, 13, onde funciona permanentemente um Secretariado Geral, a cuja frente, e desempenhando o cargo de Secretário Geral da União, está M. Gaston Lemaire, engenheiro muito ilustre no mundo ferro-viário.

São membros da União:

- 1.º — As Administrações francesas, entre as quais se conta a nossa Companhia;
- 2.º — As Administrações que de futuro solicitam a sua adesão e que explorem pelo menos 1.000 quilómetros de via normal ou via larga, situadas na Europa ou em ligação com linhas já ligadas ao União.

São aderentes da União:

As Empresas que, não satisfazendo as condições anteriores, requerem a sua adesão com o fundamento de que participam no tráfego internacional. É o caso da Companhia da Índia Alta que, não podendo ser membro, é aderente à União.

São diferentes os estatutos de umas e outras.

A União Internacional agrupa nesta data 89 Administrações, distribuídas por 80 nações da Europa e Ásia, estendendo assim a sua acção sobre 208.807 quilómetros de vias férreas.

Além da Secretariado Geral permanente a que já me referi, os órgãos da U. I. C. são: as Comissões de estudo, o Comité de Gestão e a Assembleia Geral.

Comissão de estudo da U. I. C. É na actividade, no momento permanente das suas sessões de estudo, que reside a parte mais importante do valor da U. I. C.

A União distribui o estudo das diferentes questões ferro-viárias por 6 comissões técnicas:

- 1.º — Tráfego de passageiros;
- 2.º — " " " mercadorias;
- 3.º — Legislações nacionais e estaduais;
- 4.º — Trens e uso recíproco de material de conjunto;
- 5.º — Questões técnicas.

Nestas Comissões entram os representantes das Administrações membros, nomeadas pela Assembleia Geral por períodos de cinco anos.

A Companhia toma parte, nesta data, na 1.ª e na 5.ª Comissões.

Édo procedimento estas Comissões que, para continuarem em seus trabalhos, devem reunir-se em Lisboa na segunda quinzena de Abril.

Cada Comissão tem cerca de 18 delegados, tráfego regular, sendo cada Administração fazer os representantes por um ou dois delegados titulares.

As Comissões reúnem, em pleno, uma vez por ano em sessão solenidade; podem reunir em conjunto duas Comissões quando se trate de assuntos que interessam a ambas. No intervalo das suas sessões anuais, reúnem em muitas localidades sub-Comissões nomeadas pelas Comissões. A presidência das Comissões é entregue a uma Administração que indica a pessoa do presidente.

Resolvendo qualquer recusa alteraço, a presidência das Comissões é como segue:

1.ª — Almeida-M. Foga, director da Companhia dos Caminhos de Ferro Alentejo;

2.ª — Soares-M. Dias, chefe da Divisão Commercial dos Caminhos de Ferro Pôrto de Alentejo;

3.ª — António-M. Branco, engenheiro chefe do serviço de Contabilidade, Fiscalisação e Estatística da Exploração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas;

4.ª — João-M. Belmonte, engenheiro Inspector chefe superior dos serviços de Movimento e Tráfego dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano;

5.ª — Frango-M. Duarte, engenheiro chefe de Material e Traction da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte Francês.

As Comissões estudam as questões e formulam as suas conclusões.

Muitos são os serviços que figuram na Ordem do Dia de cada Comissão, abarcando-as de os seguintes para não alongar esta revista.

As Comissões já abarcaram sessões ordinárias em Viena (1898), Florença (1898), Bruxella (1898), Berlim (1899), Stockholm (1900), Roma (1899), Nipotes (1899) e Nice (1900).

Comitê de Gestião da U. I. C. — Este Comitê administrativo a U. I. C., a representa perante terceiros. Recolhe os pareceres das Comissões, coordena as sessões e prepara um relatório anual.

O Comitê de Gestião é formado por 20 Administradores-membros, sendo, além disso, 8 Administradores-vice-presidentes e um presidente.

As Administradores designam os seus representantes.

Preside ao Comitê de Gestião a Frango ao passo de M. Alago, Director Geral honorário e Administrador do Caminho de Ferro de Paris a Orléans. As vice-presidências são occupadas pelo Almeida, Ori-Drevalles e João.

Os 18 vogais do Comitê são escolhidos periodicamente de 18 grupos formados por todas as Administradores-membros. Portugal e Es-

paña formam presentemente um grupo, representando-se alternadamente em sempre em duplas de 18 lugares. Desde 1 de Dezembro de 1898 e até 30 de Novembro de 1899 é este lugar occupado por Portugal.

O Comitê reúne, na sede social, um sessão ordinária mensal, quasi sempre em Novembro.

Assembleia Geral da U. I. C. — É a reunião de todas as Administradores-membros. Tem uma sessão ordinária de 3 em 3 annos para exame do relatório do Comitê de Gestião e deliberar sobre todos os assuntos.

Elabora uma sessão ordinária em 20 de Novembro de 1898 em que Portugal foi representado pelo Presidente do nosso Conselho de Administração e pelo nosso Director Geral.

Nessa sessão resolveu que a próxima sessão ordinária, que deveria realisar-se em 1900, seja substituída para 1899 para fazer subsistir essa sessão com a terminação dos mandatos do Comitê de Gestião e das Comissões.

As decisões da Assembleia Geral mencionam o carácter de recommendação ou de obrigação para cada decisão. No primeiro caso, a applicação da decisão é facultativa por parte de cada Administrador Membro na União; no segundo caso, as Administradores são obrigadas a cumprir as decisões, salvo se elles forem taxativamente exceptuados ou se o cumprimento da decisão exige aprovação do respectivo Estado.

Nesta matter das decisões da Assembleia Geral reside outra parte importante do valor da União como organismo internacional.

A União publica ainda um Boletim mensal que é o repellido completo e successivo da sua acção.

No próximo Abril saem, pela, a praza de reunir em Lisboa muitas das personalidades mais ilustres no meio ferroviário europeu e asiático que, como de costume, se hão occupar de suas famílias. Tenho a fortuna enorme de que todo o nosso pessoal consensual de estudantes e estudantes interesse se estrangeiros que nos visitam, correspondendo assim à honra tripleta que é habido da nossa Companhia.

Notas de Arte.

O Mosteiro da Batalha

Por M. S. de Moraes Barros, Catedr. de História da Arte e do Monumento

II

Um carácter do monumento que desde logo se faz, é não só a falta de elevadas torres de fachada encimadas por agulhas piramidais, mas também a de outras agulhas corcadas tão elevadas e unidas em quasi todos os grandes edifícios religiosos do estilo gótico ou gótico e que até pertencem. A razão de facto reside que no próprio destino do mosteiro

para uma ordem de monges monacalmente cuja regra não permitia uma ostentação, que no tipo de gótico adoptado que até de hoje, na tranquillidade da história plantada, logo surge sendo pelo predomínio das horizontais, como ponderou o Prof. J. Barreira nas *Notas sobre Portugal*.

Observando a frontaria da igreja, (ver a fotografia de conjunto) notamos que não se demarca a um diviso interna em três naves. A parte central, mais alta e larga, limitada lateralmente por fortes pilares rematados por pináculos esbeltas com um abacno chamado ogival nas aristas e um arco no vértice, sobressai porque al se enuncia toda a riqueza de ornamentação desta fachada.

Lá se vê o portal principal profuso de sua arquivolta ogival, pontuada de aristas e oito arizantes, assentes em outros tantos colónias entre os quais superiormente tomam lugar as aristas representativas das duas apélicas como muito bem se distingue na respectiva fotografia.

O espaço da fachada portada, entre as duas colunas onde hábilis imaginários occupam a figura do Padre Eterni unido em colúna

paçal e abençoado, limitado pelas quatro Evangelistas com os respectivos símbolos.

E no espaço comprehendido entre a fachada ogival e as duas do arco concial, abrigam-se firmes grupos esculpticos representando Deus coroado e Virgem Maria com o

A janella que se vê a esta esqda da edificação



Fig. 1. — Batalha Mon.

abocajando o portal, entre os arcos decorativos todo quanto existe na planta (Wattson), pois é fechada por tão fino revestido de pedras no estilo gótico flamengante que se não possa alisar com mais esbeltas e colúna em transições de apélica, se em honra de cura, se no apélica desta vida (Fr. Luis de Souza).

No espaço lateral da fachada principal, limitando as duas das respectivas naves, surgem-se duas altas e simples janellas de ogiva.

Toda a frontispicio, como até todo o monumento, é superiormente coroado por delimitada



Fig. 1 - Interior da nave de Iorque

grilheagem de pedra terminadas em coqueias de filões de lis.

Deve notar-se ainda na fronteira a abóbada estritamente das esquilares do pórtico, da janela superior, e das paramentos colaterais das torres centrais que com os seus fleites verticais pendentes de aríetico pontilhado apresenta a vista as propriedades da fibrosa, dando-lhe assim maior expressão de altura (J. Barreira).

No segmento da fachada oriental da igreja, para o lado de sul, observa-se encostada à colateral, mas mais baixa do que esta, uma das três frezas iguais da «Capela do Fundador» onde se abrem três janelas ogivas com o vão subdividido em ogivas secundárias por meio de delgadas molduras, que agitam tendões ricamente lavradas.

Das torres centrais partem arbutantes, semelhantes aos da frente da igreja, destinadas a contralortar os pilos gigantes que sobeçam os combates de lanternas octogonais emergente de meio dos terraços que cobrem o corpo quadrangular. Em cada face do este-

rdo também erguem-se uma ogiva e simples freza ogival de parafusos centrais.

Na fachada sul da igreja abriam-se duas ordens de janelas subcapitais; as superiores abertas na nave central, que finalmente, constituiu o chamado «circuito», pertencendo as inferiores à nave lateral.

Marcando externamente a divisão interior dos tramos das nave sobressaem as torres, arbutantes e pilares que separam as janelas umas das outras.

No tipo sul do templo surge um portal de gótico antigo, quando em relação ao estilo empregado que abrem a entrada por um alvaral em cuja esculptura de arcos, aberturas, e arte

das colunas cantadas remota (J. Barreira).

Por cima desta pórtico vê-se um formidável conjunto de vão tripartido por dois muros que muito contribuem para a solidez estabelecida da pilares sempre das vitórias colossais.

Inicialmente as abóbadas, onde sobressa a ogiva-mãe mais elevada, terminaram o edifício pelo nascente mas com o esboço mantido controlado por D. Duarte para servir de sua sa-



Fig. 2 - Exterior do S. Agostão



L. 10804 - 1901

At. 10. Prof. Henrique Cortez

Lavatório do claustro Real
(Monastério de Batalha)

para terminar sobre o aspecto primitivo das fachadas sul e noroeste projectando.

O Frontão de St. Duarte, de trapezo octogonal, implantado precisamente no eixo da igreja, destaca pelo lado do firm no novo capela redonda ligada inferiormente entre si e ali tratado de uma altura por pequenas arcadas que se abrem nos espaços triangulares existentes entre aquelas. O gótico continua a dominar nas janelas, frestas, lanternas, pilastras e gárgulas de canaletas, mas notamos, com certa excepção, a fluidez e dade uma janela de lavatório e estádio diferente de todas as outras as bem que existentes. Sobretudo chamam a atenção grupos pilares que resultam salientando-se acima do conjunto e que reflectem versões e que representam.

No Claustro Real admira-se a fachada norte da igreja que sendo monumental é de um libre contido desta por passar no exterior do transepto a uma octogonal de religio, ou Coruchado de Capela, de cobertura piramidal que a grava claramente patética.

Descrevo o exterior do Mosteiro no remanescente como se fora, tentamos agora dar umas ligadas notas dentro de um interior que Dierckx disse ser tão vasto como o das catedrais de Paris e de Toledo, atingindo quasi as dimensões das de Milão e de York.

É na verdade surpreendente a maravilhosa perspectiva das três naves separadas por duas fileas de oito gigantescos pilares de secção cruciforme formadas por feixes de colunas e columnas encimadas por capiteis delicadamente esculpidos dando partes em diagonal as corru-

ras que sustentam a abóbada ogival sobre fustes criam-se variados ornatos no retivo, pilastras e domatós.

No fundo sobra-se a Capela-mór como proeminente triada que se vantajadas sobre das vitrejas delata com.

Quinhentas janelas providas de vitrejas coloridas iluminam o templo sendo dignas de estado especial as primitivas composições manuelinas das frestas da Capela-mór que representam a Anunciação, a Visitação, a Adoração dos Magos e a Fuga para o Egito.

É notável a pureza arquitectónica e ornamental que habilitam a igreja ainda hoje conservar. Poeta o sagrado da importância e para todos de seu interior sendo não tanto nas vantagens dimensionaes mas sobretudo nas suas harmonias proporcionas e agradáveis singelas.

Segundo medições realizadas á fora interior das paredes e nas alturas das abóbadas apresentadas por Augusto Passalun no *Aquitectura Religiosa no Most. de S. Maria*, o comprimento total com a Capela-mór é de 117^m,68, o comprimento e largura das três naves são respectivamente 38^m,33 e 17^m,57, a altura e largura da nave central e transepto 17^m,73 e 8^m,68, o comprimento do transepto 30^m,0 e a altura e largura das naves lateraes 10^m,45 e 6^m,34. Cada pilar tem de grossura 10^m,68.

Todas as capelas abobadas sobre o transepto communicam entre si por pequenas portas e com a sacristia por intermédio de aberturas de lado de Erasmão.

A capela-mór, de arco triaxial flanqueado por uma grade de pedras esculpidas de lobulos, aboga



Fig. 1.—Capela de Portugal

e sarrafeio de al rei D. Duarte e de sua esposa D. Leonor com as respectivas entranças jacobitas.

A direita da porta entra na igreja pelo portal principal depara-se a sala e abside portada que dá ingresso à capella de Fundador cujo aspecto architectónico interno e sobretudo exterior fronsa Nicolaiy desapparece, reunida mas profundamente, nos seguintes termos: as entranças abrem uma especie de abside octogonal mais alta do que a central. Uma vigula entrelada cobre-a, ao passo que ota abside do arco trapezoidal brocha-se ao alto e apóia-se ao lado maior que sobre um dos nervos, que sobre uma trampa de aquella. O trabalho apresenta-se de uma rara delicadeza. Atraz-culhal que as arcadas do monumento central são sustentadas por ogivas sobre elevadas, bordadas de uma rede de lobos e que sobre as portas lateraes manifestam de pintura.

Na parte central vê-se uma coluneta com insculpta de faces arredas de inscripções latinas com caracteres góticos mais se curvam as virtudes e glórias dos soberanos que ali foram ejaes belas entranças coroadas representam ao tempo com as cabeças apóietas em chifres e como que abrigadas por delicadissimos e rendilhados dousos mais se encaixam as armas de Portugal e de Leomanes. No livro de sarrafeio collocam-se as lettras gólicas do d'obra de D. João I — *per hoc* — e de sua esposa D. Filipa de Leomanes — *Fus plet*.

Na parede do sul abrem-se as fôrmas e rigaladas fôrmas de talhe perfeito, elle inferior como chamam Gualtes aos filhos do Mestre de Avis. O primeiro da direita guarda as armas de D. Pedro e de sua mulher D. Isabel de Aragão; segue-se elle o de D. Henrique com a sua entrança jacobita sobre o tempo onde se lê a leoa sempre direita — *le lion se dre* — ; vem depois o de D. João e sua esposa D. Isabel; e finalmente o de D. Fernando, o Infante Santo, que tem sempre o pédoas mais que exultam — *le lion se dre*.

Moderadamente foram ornamentadas as partes presas tres no entanto ao estilo de aquelles e que acabamos de nos referir onde representam os reaes mortais de D. Afonso V, D. João II e de filhas d'este ultimo monarca, e príncipe D. Afonso.

A porta da capella de Fundador jaz em um

pequeno arco e abside Martin Gonçaves de Magalhães que sobre a vida e D. João I na Batalha de Aljubarrota.

Uma parte da lateral de Evangelho entrelabou a ornamentação da igreja para o fim de mostrar o Chanceler Real não só piaz de planta rectangular com abside e cinco metros por abside. Ota gótica inicialmente de Afonso Domingues, sobre as abside do arcaria apresenta cada lado dividido em cinco grandes tramos centrais e dois menores nos extremos. No canto noroeste avança sobre o jardim um parilho onde se abriga a fonte-lavatório, de uma vigula fôrmas (Bretaña), com uma tape sobrepostas de onde a água se despeza e permite entrar a commodidade de um abside sobre do entrar para o refectório cuja porta jaz em frente.

Todos os vãos ogivas foram no reinado de D. Manuel I preenchidos por lambeiras de pedras rendilhadas e entranças com colunas ricamente lavradas, no estilo gótico e de sete monarcas, e onde se destacam os nobilissimos ogivas — a ogiva oval — e a Cruz de Cristo.

No tempo presente do chanceler monarca, habendo por duas abside e parilho jacobitas, e portal da abside Sala do Capitulo. Esta fôrma quadrada de 18^o 80 de lado e cubra por uma abside arcaada muito abside que Nicolaiy considera a estrutura mais arcaada de Alameda e Portugal e Bretaña classifera como uma maravilha de architectura ogiva. No lado de dentro das nervuras que sustentam a abside abrem-se um retiro e abside de D. João I. No logado abside uma coluneta sobre uma curiosa figura sempre que se diz representam o arcaada de tão arcaada obra.

A janela desta sala que dá para o abside possui uma das mais belas e antiezas obras de vitrea esculpta que se admira no Mosteiro e está datada de 1808.

Ha poucos anos esculharam nesta sala um tempo para o Refectório de Portugal na Grande Guerra.

Contrastando com a fôrma do Chanceler Real eleva-se ao norte d'este o abside de D. Afonso V, de João piaz e d'uma grande simplicidade gótica.

Separado, indistinctamente para sempre, da parte

essencial do Mosteiro levanta-se como já referimos, a esquerda, por detrás das dólidas, e incompleta («Fantasma de D. Duarte»). Inicialmente obra de Mestre Guguêdo, e portanto estritamente gótica, apresenta contudo a dimensão massiva uma característica da arquitectura manuelina, e salientam-se a fachada e a torre de S. João. Mais tarde, a obra foi continuada por D. João II e D. Manuel I.

Por cima das capelas góticas um novo corpo de edifício emerge e se eleva.

Entramos finalmente nos corredores e archedões laterais que provavelmente serão cobertos por abóbada alabardada pelo formidável e magnifico altar barroco e finalmente substituído com telhas de colunas ligadas por jarras e internamente ornadas de nichos dólidas e colunados de

uma extraordinária profusão de alvaros vegetais não só aboboadas as laterais do coroado D. D. (Manuel, Rei) em grandes caracteres góticos arredondados.

O resto de tão portentosa obra é ainda hoje um problema sem solução não obstante as valiosas estudos e interessantes auto-projectos dos famosos arquitectos estrangeiros Raphael e Haug. É este um edifício que constitui não pouco para avaliar de uma grandiosidade misteriosa e sobria massiva.

A obra mais estagnada de todo este monumental conjunto é, porém, o rico portal de entrada, alto de quinze metros e largo de noventa, que desfilando numa linha curva polietérea que

avulsa e se sobeja em grandes ritos, eleva-se de prona marchada pelas colunas e detras mais de um GI Fronte (J. Barroca).

A fachada e geral imaginativa de inusitado arquitecto expande-se em tão delicada e opulenta concepção que deturpa indolentemente

estas alvaros maravilhosas made de pedra.

Mestre Fernando tomou por tema a igreja de D. Duarte com colunas góticas altas alvaras de braços de ramos entrelaçados, sua tela e motivo em linha de qual grande, toda a exuberante ornamentação como derradeira homenagem ao príncipe fundador do Mosteiro. No alto de pórtico três ramos entrelaçados e arquitecto a primeira parte do templo de S. Ildefonso — levantado por —, substituído os arcos e colunas com a restante: — 12 pa arq —.

O aspecto monumental interno do monumental portão é totalmente diferente do

exterior se bem que não menos grandioso e rendido como pelo respectivo, gravura se podem avaliar.

Por cima do magnifico pórtico uma variedade de estilo mais moderno e gótico italiano, datado de 1880 e portão de primeira Renascença, desde fortemente do conjunto gótico-manuelino não obstante as suas admiráveis proporções e monumental portão.

Nota. — As gravuras que mostram este artigo são reproduções de fotografias tiradas pelo Sr. Eug. Paragosto Gonçalves.



Fig. 4. — Mosteiro S. João do Castelo (Cidade de Coimbra)

Consultas

1 — Fiancillamento e Trabalho

Partidões

P. n.º 284. — Tendo dividida em aplicação do art. 103.º do Tarifa Geral, as partes referidas ao triplô a cobrar por talha de transporte, deseja saber se este triplô é aplicado ao preço de transporte ou ao total da taxa, correspondente à mercadoria transportada.

R. — Trata-se do triplô do preço de transporte e não do triplô do total da taxa.

P. n.º 285. — Desejo que me seja esclarecida a Circular 1131 do Serviço de Tráfego, de 16 de Janeiro de 1930.

Os casos de carga que ainda não tenham sido usados entre abonaçãdas pela referida Circular?

R. — Aos casos de carga de corda (barca) sobre os navios, aplica-se sempre a classe de taxa que corresponder à natureza dessa ou designação da carga volume se talha quando vazios, consistentemente a disposto na Circular n.º 1171 do Serviço de Tráfego.

P. n.º 286. — Pago seja detalhada a seguinte taxa: 80 partes telegráficas, de pilão, com 10 metros de comprimento, de 2.000 Kgs. de peso; 20 caixas com isoladores para linhas elétricas, peso 2.000 Kgs.; 100 exportes de ferro para isoladores, peso 2.000 Kgs., de Companhia para Bragança, em P. V.

R. — Se for utilizada em só vagão para toda a remessa, teremos:

Partes.....	8000 Kgs.	Tarifa Geral 2.º cl.
Isoladores.....	2000 Kgs.	" " " "
Exportes.....	2000 Kgs.	" " " "

em soja

Transporte.....	1200 x 11 x 11 = 148200	148200
	1200 x 11 x 11 = 148200	
Manuseio.....	1200 x 11 x 11 = 148200	296400
	1200 x 11 x 11 = 148200	
Exporte e arizos.....	.....	148200
Arredondamento.....	.....	200
Total.....	.....	494800

Se tiver dois vagões, teremos:

Partes.....	4000 Kgs.	Tarifa 1.ª, tabela 2.ª, por 22 2.º
-------------	-----------	------------------------------------

Isoladores.....	1000 Kgs.	Tarifa Geral 2.º cl.
Exportes.....	1000 Kgs.	

em soja

Transporte.....	1200 x 11 x 11 = 148200	148200
Mãe.....	1200 x 11 x 11 = 148200	
Manuseio.....	1200 x 11 x 11 = 148200	296400
Exporte, arizos e arredondamento.....	.....
Soma.....	.....	594600
1/2 x 594600.....	.....	297300
Transporte.....	1200 x 11 x 11 = 148200	296400
Manuseio.....	1200 x 11 x 11 = 148200	
Total.....	.....	592800

P. n.º 287. — Quanto paga, em P. V., uma remessa, consistente de 2 pilões de madeira, peso 24 Kgs., de Companhia para Vianna, e quanto paga de Barcelos para Vianna?

O aumento de 50% é dado à base para se ver antecipadamente que o preço é superior ou inferior ao mínimo a cobrar por expediente, ou pode ser dado depois de multiplicar a base pelas frações de pilão?

R. — 1.º caso: Transporte de Companhia para Vianna. Distância 90 Km.

1.ª classe + 50%

Transporte.....	1200 + 600 = 1800 x 11 x 11 = 217800
Manuseio.....	1200 x 11 x 11 = 148200
Exporte e arizos.....	.....
Arredondamento.....	.....
Total.....	.....

2.º caso: Transporte de Barcelos para Vianna. Distância 90 Km.

Transporte.....	(1200 + 600) x 11 x 11 x 2 = 335640
Mãe.....	1200 x 11 = 13200
Manuseio.....	.....
Exporte e arizos.....	.....
Arredondamento.....	.....
Total.....	.....

O aumento de 50% não directamente sobre a base. (Ver art. 64.º e seu § único, do Tarifa Geral e o art. 17.º do Livro K 18, e seguintes).

P. n.º 328. — Quanto custa o transporte de 1 canastra com maçãs verdes, com 50 l.º e 1 caixa de castanhas piladas, com 120 l.º, de Vale de Frazens a Vila, em G. V.?

Também se poderá aplicar o § 2.º da Tarifa Especial n.º 1 à castanha pilada muito embora o § 2.º seja só para gêneros frescos?

R. — A primeira taxa corresponde ao § 2.º da Tarifa 1 de G. V.

A castanha pilada, corresponde ao § 1.º, visto que só no caso de se tratar de castanhas verdes se pagava de mais a correspondente ao § 2.º

P. n.º 329. — Devo saber qual a taxa a aplicar à seguinte remessa de Braga a Quintas:

1 sacaria de milho com 2500 quilos e 20 sacas de massa de salinar, com o peso de 500 quilos, para cujo transporte foi feita requisição de vagão em M. F. 2.

Pelo facto de se poder ter requisição de vagão, é obrigado a pagar vagão completo?

E as entregas a mercadoria fazenda e despachada sem requisição de vagão, podia ser feita, cobrando taxa diferente?

R. — As entregas devem evitar, tanto quanto possível, que se façam requisições de vagão por M. F. 2, quando se trata de transporte de mercadorias, tractores, charreatas, etc., cujo peso em vagão não excede o máximo de 10 toneladas estipulado na Classificação Geral de Mercadorias.

Devo, portanto, ser presentedo o expedidor sobre o agravamento da taxa resultante da sujeição ao máximo de peso e ao, a parte da prevenção, de incluir um requisição de material, com a Companhia feita de responsabilidade visto que considerará conveniente a referida requisição.

No exemplo apontado, se a entrega preceder como acima se indica, e a seguir a requisição por M. F. 2, deverá, ao abeiro da Tarifa 1 de G. V., sujeitar a taxa de embarcação ao máximo de 8 toneladas e a mais para salinar como cargo complementar, e, ao abeiro da Tarifa Geral, aplicar a taxa como anterior o art. 52.º da mesma Tarifa; caso contrário, aplicar-se a taxa em regime de detalhe.

— Como esclarecimento, informo-se que não deve designar-se sempre para embarcar mas

sim sempre de aqui ou de lá fora, segundo a sua qualidade, a qual é, em geral, previamente conhecido, para evitar a emissão de faturas como sucede com o sistema que se utiliza no embarcamento de pasta.

P. n.º 330. — Devo saber como devo fazer a seguinte remessa de G. V.:

1 bicicleta com 12 quilos, 1 par de acessórios com 2 quilos e 1 rifle de caça com 8 quilos, para uma distância de 30 quilómetros.

Devo aplicar a Tarifa Geral com 50% à bicicleta e aos acessórios a Tarifa Geral, ou devo aplicar a Tarifa Geral com 50% a toda a remessa com o peso englobado, visto ser a taxa mais baixa por ser menos uma frakção?

R. — Devo fazer a bicicleta como remessa com 50% (Base 5.º + 50%) e os acessórios como remessa, (Base 5.º).

P. n.º 331. — Sendo condutor de um comboio e apresentando-se em qualquer dos apeadeiros, Paiz, Dapagos, Escobedo, Pailas, H. Freitas, Carrejo, Agulha, Paralino ou Oya, um passageiro com uma bicicleta para qualquer estação além destas apeadeiras, devo considerá-lo mandante ambulador a F. 20?

R. — Sim, senhor.

P. n.º 332. — 1.º Por que motivo ao anexo 22 do G. V. de Livro sobre os R. 14, é feita a cobrança de:

Embarque à chegada a Braga	120
Embarque à partida de Braga	120

e não se faz a mesma cobrança para a G. N., para a qual apenas se cobra 220 de embarque à chegada a Chaves?

R.º Por que motivo ao paragrafo M. D.-G. N. do mesmo anexo não é aplicado o art. n.º 22 da Tarifa Geral?

R. — 1.º O condutor não é obrigado pelo o art. 1.º do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, podendo pelo entanto Direcção de Braga e Dapagos.

2.º Não se aplica o art. 22.º da Tarifa Geral porque quando se dá simplesmente «bilhetes emblemas» que se trata de bilhetes não e não são está incluído no artigo dos gêneros frescos e que é aplicável a Base 5.º

Factos e transformações

Jardins das estações e decoração das habitações de pessoal

Dia a dia se vai aumentando em todas as empresas ferroviárias o desejo de dar às estações da sua rede um aspecto que impressione agradavelmente o público que as frequenta.

No estrangeiro, algumas empresas se distinguem muito especialmente no cuidado que têm tomado nos jardins.

Em primeiro lugar o pessoal das estações presta um apreço aos belos jardins, na que, em alguns países, é auxiliado pelo espírito cívico que lhe facilita a cultura de belas plantas.

Os concursos de jardins são frequentes e dão lugar à distribuição dum importante número de prémios; os vencedores são sempre numerosos e muitos os jardins são bem regados.

A Companhia Francesa Paris-Orléans (P. O.) em dois últimos concursos, o de 1898, constituiu um grande successo, tendo sido premiadas 98 estações. O primeiro da honra, de 500 francos, coube à estação de Clermont que obtinha também uma medalha de bronze; os dois primeiros prémios, de 500 francos cada, as estações de Bourg-la-Reine e de Nemours.

As disposições das estações, tanto de



Uma de nossas estações (Paris, Estação de Paris-Saint-Lazare)

guarda, etc., também são bem decoradas. Por meio de plantas trepadeiras e outras plantas



Jardim da estação de Fay (Paris, de Paris S. L. N.)



Estação de Montesson (Paris, de Paris S. Saint-Lazare)



Estação de Suresnes (França) (Foto de P. G. B.).

apropriadas, se tem procurado substituí-las e não raras vezes com resultados successos, como por exemplo no edificio da estação de Etain-



Uma das casas de guarda das linhas (Foto de P. G. B.).

ville-Euil, no aparelho de Alendry e no caso de guarda de Decouray, pertencentes aos magníficos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Para garantir aqui invariavelmente se pôde fazer uma lista de seu todo aparte.

Muito deixa de ser interessante o jardim da estação de Fay e a casa de guarda de Gramont-de-Lanmes, nas Estações da Companhia Paris-Leão-Mediterrâneo (P. L. M.), e outras pequenas ferroviárias de França.

Mas tem ido mais longe o amor pelo melhoramento das estações. Como é do conhecimento de todos pelas telegrames dos jornais

de credito, em Março de ano passado a região de Mais Dô de França foi vítima duma catástrofe que cobriu toda a França. Foi devastada por uma tempestade impetuosa que arruinou as casas e destruiu um grande número de povoações, matando centenas de pessoas.

As ruínas dos municípios de Bazas de Ponto-Cléon e de Mili, que servem a região, soffem consideravelmente com o tempo; muitas ferro-vias foram com as suas habitações destruídas e tiveram de ser provisoriamente alojadas em vagões.

Instantaneamente des e as suas famílias se preoccuparam em dar o melhor aspecto possível ás suas habitações provisórias, por meio de flores e arbustos, e com tanto carinho e flamma que em 18 de Agosto se realizou um concurso das vagões floridas, tendo sido premiadas, entre outras, as dois representadas nas gravuras.

Na mesma Companhia e melhoramento das estações não tem sido esquecido; algumas deixas se têm destacado pelo bom gosto e cuidado.

Estas são conveniências de que também estão prontos a descurarem de acompanhar o progresso e que não faltarão pelo bem das viagens em Portugal, recordando que não estamos em condições de inferioridade se bem gosto e cuidado que nos mereces e respeito das nossas

estações. Temos a capacidade clima a ajudar-nos, devemos saber aproveitá-lo.



Estação de Suresnes (França) (Foto de P. G. B.).

O *Journal de C. P.* des-
 jando escrever para o estabele-
 cimento das estações, genera-
 liza a todas as estações do ciclo
 o concurso aberto no seu número
 de 2 de Março de 1900.

As estações que não estão
 englobadas em nenhuma das três
 grupos que ligaram nas condi-
 ções do concurso acobertado
 um novo grupo com direito a
 prêmios iguais aos que foram
 fixados para cada um dos três
 grupos anteriores.⁽¹⁾

Os agentes que desejarem
 conhecer deverão fazer-se in-
 formar até o fim de Março próximo por carta
 dirigida ao *Journal de C. P.*, Sociedade de Di-
 reção Geral.

Leccionistas que se agatas que concorreram
 poderão communicar-se com os Serviços Finan-
 ças e Agências desta Companhia através das
 plantas a empregar a
 da Direcção de as máquinas.
 Para isso não tem mais
 do que se dirigir igua-
 lmente Serviços especia-
 lmente a correspondência
 directamente à Direcção
 da Direcção Geral.

Concurso internacional de dactilografia

No último ano reali-
 zou-se em Paris um con-
 curso internacional de
 dactilografia.

Como no seu solen-
 e, abeira o primeiro
 prêmio Mlle. Odette
 Piau que escreveu à re-
 ta de 84 palavras por
 minuto durante a prova de 50 minutos e que
 os concorrentes foram submetidos.

A seguir foram classificadas Mlle. Gabriel que



Agência de vendas (para de São Paulo) da S. P.

atingiu 68 palavras a um minuto logo a seguir
 Mlle. Mitchell com 65 palavras.

Mlle. Odette Piau é hoje incontestavelmente
 a primeira dactilógrafa do Mundo; no concurso
 estiveram representados todos os países da Eu-
 ropa e na América foram os Estados e um con-
 cimento tão elevado.

A sua pequena histó-
 ria não deixa de ser in-
 teressante.

Mlle. Piau nunca en-
 gata curso de dactilo-
 grafia. Aos 15 anos
 começou a trabalhar á
 máquina, como dactilo-
 grafa. Fosse a prova, dis-
 tinctivamente, se foi ter-
 minando a quando tinha
 18 anos, um dia, leu-
 rava-se de verter
 quantas palavras escre-
 via por minuto; chegou
 a 80 palavras, e que já
 era um belo trabalho.

Tempo depois, en-
 tendo uma mãe que diri-
 gida uma sala de typi-
 graphia em Compiegne dando a seu cargo, um

visitante que foi assistir á lição correu um
 compartimento ao lado da sala de sala alguns
 a escrever á máquina com destreza rápida.
 Perguntado a Mlle. Piau quem era que assim
 escrevia, esta respondeu: — É minha mãe que



Mlle. Odette Piau

⁽¹⁾ 1.º prêmio — 40000; 2.º — 30000; 3.º — 15000;
 4.º — 10000; 5.º e 6.º — Menções honrosas.

se distal a escrever à máquina. Já escrevem 50 palavras por minuto.

O visitante informou-se ainda de que nos centros de dactilografia, realizado pouco antes, a primeira classificada não tinha tão mais léxico.

Isto passava-se em 1926. Depois de algumas hesitações, Mlle. Odette resolveu apresentar-se ao próximo concurso em Paris, tendo conseguido o primeiro prêmio, com 51 palavras por minuto. Foi este o primeiro concurso que decidiu a sua carreira. Desde então nunca mais deixou de obter os primeiros prêmios.

Arriba o seu sucesso simplesmente à sua aptidão natural e, modestamente, não conta as horas de treino e trabalho que é obrigada a consagrar à sua arte para conseguir o rendimento formidável de mais de 100 palavras por minuto, o que corresponde a 54 palavras em três.

Mlle. Piss não tem preferência por qualquer das máquinas de dactilografia. Politicamente escreve com o dedo, e de cada mão. Calma e impassível durante o trabalho, as suas mãos mantêm-se imóveis e des suas mãos quasi apenas se deixo as moções. Quem a vê trabalhar não tem a impressão de uma grande rapidez, porque ela não perde tempo com movimentos inúteis como o fazem muitas dactilografas que apresentam trabalhos mais depressa.

Nunca olha para o teclado. Coloca à sua esquerda o documento a copiar sem nunca utilizar esta parte especial, segue com os olhos o texto enquanto as suas mãos accionam as teclas. Os espectadores não têm tempo de se aperceber da existência do teclado; eis isto, sem olhar para o papel, quando chega ao fim da linha e automaticamente passa à seguinte.

Quando escreve um longo texto que não cabe numa linha, a mudança de linha é feita sem tanta rapidez e habilidade que causa espanto a todos os espectadores.

Curiosidades estatísticas

O consumo de electricidade e gas, em Lisboa, no ano de 1929

É' incluído da melhoria das condições de vida ou do desenvolvimento industrial, o aumento do consumo de electricidade e gas.

Em Lisboa notou-se este aumento, pelo que nos indica o Boletim da Direcção Geral de Estatística.

Durante o ano de 1929, foram consumidos, de electricidade, 68,245,000 kw. e de gas, 9,514,479⁹.

O número de consumidores de electricidade, que em Janeiro d'esse ano era de 68,149, subiu em Dezembro a 71,855.

O aumento do número de consumidores de gas foi menor: 51,094 em Janeiro, contra 51,888 em Dezembro.

O mês de menor consumo de electricidade foi Junho, com 4,000,000 de kw.; o de maior consumo foi Janeiro, com 6,198,000 kw.

Os meses de Janeiro e Fevereiro de 1930 mostram uma diminuição, comparados com iguais meses do ano anterior. Mas já o mês de Março fôz-se com um consumo de 5,998,000 kw., contra 5,888,000 kw., em igual mês do ano anterior.

Recetas óticas

Insurgência da linha. — A colocação de lentes de papel perto dos tapetes, torna-se mais rápida ao pôr, e assegura-lhes uma maior duração, encaminhando-se ao mesmo tempo mais quietas.

Errata

No último número do Boletim de C. P. na nota biográfica sobre Alexandre Heróclides, página 51, linha 33, onde se lê Sela, deve ler-se Selo.



Senegal

Acto digno de elogio

Foi elogiado o carregador da estação de Casteo Verde-Almadrava, Augusto Queiroz, porque em Novembro findo, tendo-se dado uma quebra de engates no n.º 2027, conseguiu com muita rapidez agarrar o material em foga, recolhendo um vagão na via, já quando o material se encontrava muito próximo e por isso na condição de poder ser colhido.

Concessão de prémios em exames para promoção

Foram premiados por terem sido classificados em 1.º e 2.º lugar, nos exames para Chefes de Distrito, realizados em 8 de Janeiro findo, respectivamente os Sub-chefes de distrito António Roque e Joaquim Henriques.

Agentes aprovados

para as categorias imediatas nos exames de Janeiro findo

VIA E CARRIS

Sub-chefes para chefes de distrito: José de Matos Machado, Filipe da Silva, Joaquim Henriques, Joaquim M. Pinheiro, João Pereira Coelho, António Francisco Roque, João Maria, António dos Santos, Joaquim António Cardoso e Elton Duarte.

Promoções em Janeiro

Serviço Geral

A empregado de 2.º cl.: Joaquim José Justo.
A distribuidor de materiais de 1.º cl.: João da Conceição Marques.
A distribuidor de materiais de 2.º cl.: Vítor Cardoso.

Serviço de Obras e Estradas

A chefe de serviço: Francisco Pereira Rodrigues.

A empregado principal: António Marques de Alencar e Francisco Ribeiro Gonçalves.

A subalternos de 1.º cl.: Vicente Fernandes.

Armazém

A chefe de serviço e supervisor José António de Alencar.

A comissarieta adjunta e comissarieta João Paulo Lopes.

A inspector principal adjunto: Alexandre Matias Correia.

A inspector principal: Álvaro da Silva Figueiredo.

A agente comercial principal: José Luís Teixeira.

A chefes de repartição: José Lopes de Melo, José Lopes Rosa e Filipe Trasmonte Serra.

A chefes de escritório de 1.º cl.: Joaquim José de Alencar e Manuel Martins Estrada Júnior.

A inspectores: João Nunes, Gregório Silva Lopes e Apolónio Sousa Fernandes.

A agente comercial: Manuel Correia Júnior.

A agente técnico: Rodolfo Santana Edoas.

A chefe de Serviço de Materiais: Carlos Casado.

A chefe de escritório de 2.º cl.: Manuel de Jesus Pereira.

A sub-chefe de Serviço de Materiais: Carlos Leite.

A chefe de serviço: Jorge Rodrigues Maia e José Damiano.

A empregados principais: Antão do Carmo Góis, Eitor Fêo de Nascimento, Guilherme Ribeiro Silva, Alfredo Falcão, Henrique Gil Monteiro, Armando Pereira das Neves, Miguel Gomes Indizano, Manuel da Silva Freitas, José Cândido Pereira, António Placido Guerra e Artur Augusto de Sousa.

A empregados de 1.º cl.: Artur António José Guimarães, António Rodrigues Guerra Maroto, José Gonçalves, Manuel Márcio Costa Malin, Tomás Falcão d'Almeida, Francisco Lucas Valdear, Hilário José Santa Bárbara, Francisco Gonçalves Coelho, João Augusto de

Caetano, José Manuel Benedito e José Francisco da Silva.

É empregado de 2.º cl.: António Almeida Gá e Paulo Vieira.

É fabricante de máquinas: Joaquim André dos Santos.

É ajudante de fabricante de máquinas: José Maria Oliveira.

É aprendiz de 2.º cl.: Francisco Elói Ferreira e João de Almeida Viana.

É distribuidor de 2.º cl.: António da Costa.

É chefe: Artur Nal e Manuel Estanço.

É empregado de 1.º cl.: Leopoldina Leitão, Aurora Dias, Adélia M. Cabral e Ana Gomes.

É chefe de 1.º cl.: José Alfredo P. Viana.

É empregado de 2.º cl.: Elias Cunha Amaral.

É capataz principal: José Marques.

É capataz de 1.º cl.: Manuel Ribeiro Torres e Hamilton Marques Pinto.

É capataz de 2.º cl.: Manuel da Costa Teixeira e Nelson Soares.

É aprendiz de 1.º cl.: Agostinho Dias, Adriano Luís Coelho, Manuel Leão, António Vicente Meryel e Luís Henrique Aranhas.

É aprendiz de 2.º cl.: Manuel Ribeiro da Silva e José Vítor de Oliveira.

É aprendiz de 3.º cl.: João Joaquim da Rocha, António José Costa, António da Costa, Humberto Luís Mendes, António Augusto de Menezes, Francisco Estêvão Ribeiro, Alfredo Luís Coelho, Luís Amêlio dos Santos, António Marques da Silva, Francisco António Santos Júnior, Joaquim Pereira, Feliciano Henrique, Joaquim Eudário Ramos, Sebastião Odeiro, Bento de Oliveira Lopes, José Martins, José Gaspar Gonçalves e Manuel Gonçalves.

É mestre: Estevão José Henriques.

É capataz: António Eudário.

VIA E SERRA

É capataz ajudante: capatazes António Estanço de Mendonça.

É chefe de equipa: Manuel Teixeira dos Santos, José António Pedroso Nalor, Fernando Macedo e António Mendes.

É chefe de escritório de 2.º cl.: António Graça.

É empregado principal: João Figueiredo.

É empregado de 1.º cl.: João David, Ivo de

Fina Cabral, José Manuel da Cunha, José F. Felardo e Alfredo Carneiro.

É empregado de 2.º cl.: Jaime Oama Lobo de Esp.

É empregado de 3.º cl.: Francisco Pereira Adriano dos Santos.

É desenhador de 1.º cl.: Francisco Rodrigues.

É chefe de 1.º cl.: António da Carvalho e Domingos Tomas.

É ajudante de distribuidor: Manuel Henrique e Manuel Figueiredo.

É electricista-chefe de rede de Sul e Norte: Júlio Clemente Tavares.

É electricista de 1.º cl.: Augusto Dias de Carvalho.

É chefe de grupo de 1.º cl.: Manuel Lopes, João de Oliveira, José Naja, António Vieira dos Bois, João Martins, Manuel José, António Henrique, António Humberto e José Martins.

É mestre-mestre principal: Domingos de Oliveira.

É mestre-mestre de 1.º cl.: José Caridade.

É mestre-mestre de 2.º cl.: Alfredo da Sá.

É chefe de oficina principal: Armando Elco.

É chefe de fábrica: João Santana, Américo Gomes e João Lopes.

É sub-chefe de fábrica: Joaquim Augusto Martins, Manuel Joaquim, Paulo Nalor, Joaquim Dias, João Rodrigues, Francisco Duarte e Augusto Gonçalves da Cruz.

NATURAL E TRAZIÇÃO

É chefe de escritório de 1.º classe: Leonardo Eugênio Pereira.

É empregado principal: Fernando Gá da Silva, Carlos dos Santos Ferreira, Francisco José da Silva, Luciano Moreira.

É empregado de 1.º cl.: Júlio Gonçalves da Cruz, António Luís Araújo, António José de Carvalho, Augusto O. Lobato de Faria, Silvério Alves, Manuel Pinto de Oliveira, Jorge A. Silva, Fontoura, Jaime Miguel Sobre Nalor, António Maria de Costa, Henrique Ferreira, José Soares, Estêvão Belo de Almeida, Mário Norberto da Silva.

É empregado de 2.º cl.: Joaquim Gonçalves, Américo Jorge Martins, António Augusto Moreira, Francisco A. Pinto Elias, Joaquim Sérgio Santana, António Gonçalves Ribeiro.

Carlos Rodrigues Figueiredo, Arnaldo da Silva Mendes.

A empregada principal: Júlia Augusta dos Santos.

A empregada de 2.º cl.: Julieta Magalhães Oliveira e Amélia Teles Igthilas.

A secretária de 2.º cl.: Eugênia Dias Poutou, Eduardo de Almeida, Manoel Constante de Sousa, Mário Almeida, António Bernardino Rangelas, António Beato, Fernando de Oliveira, José Carlos Duarte e Silva.

A contra-mestre de 2.º cl.: Abel dos Santos Oliveira, José Malho dos Reis, José Loureiro, Carlos Rodrigues Gonçalves e Lourenço Lopes.

A distribuidor de 1.º cl.: Silvério dos Reis.

A distribuidora de 2.º cl.: José Gerardo Lopes, António João Riquelme e José da Silva.

A contador de 2.º cl.: João dos Santos.

A arquivista de 1.º cl.: Aldeida José Mendes.

Nomeações em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Carregadores: Guilherme Gomes, Crisóstomo dos Santos, José Correia, Julieta Campos, José Maria Ribeiro Galvão e José Jacinto.

Guardas de P. R.: Nuno dos Ramos e Maria Rosa de Jesus Silva.

FLA E BARRAS

Empastadores adjuntos: expedientes Augusto Botpa de Almeida Ferreira e Manoel Joaquim Dias da Silva.

Praticante de escritório: Vítor Dias de Carvalho.

Serventes: António Magalhães e António Ferreira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Impastores: Julieta Gonçalves da Silva, Leão Ferreira e José da Silva Barbosa.

Chefe de oficina: João Gonçalves Ribeiro.

Contra-mestres de 2.º classe: Carlos Eugênio Casanheira e Agostinho Ramos Fernandes Vidal.

Chefe de secção: Gabriel Dias Paiva e Álvaro António Martins.

Fiel de 1.º cl.: Manoel da Silva Calvoeiro.

Ajudantes de arquivista: Jorge Marques e Manoel Amalino.

Escriturários de 2.º cl.: José Lopes dos Santos Azeite e Fernando Furtado de Oliveira.

Reformas

Em Dezembro

Francisco João, Chefe de 2.º classe.

Em Janeiro

Miguel Joaquim Mendes Campos, A contador; José Ferreira, Guarda de distrito.

Carlos Rodrigues, Guarda de distrito.

Fernando de Carvalho, Guarda de distrito.

Romeiro Marques, Ajudante de distribuição.

Mudanças de categoria

Fera:

Empregado de 2.º cl.: O chefe de 2.º classe, Manoel Coelho.

Empregado de 2.º cl.: Os chefes de 2.º classe, Joaquim Campos Silva e Eulálio de Alegria Braga.

Farejador: O carregador, António Viagas.

Guardas: Os ajudantes de 2.º classe, António Augusto e Joaquim dos Martires.

Serventes: Os carregadores, Carlos Alberto Esau, Manoel Maria de Matos e Jerónimo da Silva.

Ordemador: O carregador, José Sobrinho.

Carregadores: O servente, António José da Costa, João e os expedientes, António Lopes Coelho e Roldão Maria.

Falecimentos em Janeiro

Temos a lamentar o falecimento no mês de Janeiro de dois regulares agentes:

† José Pedro de Sousa, Chefe de Secção.

Admitido como praticante em 1. de Fevereiro de 1936.

† Francisco Urbano de Carvalho, Empregado principal.

Admitido como aprendiz de 1.º classe em 1. de Junho de 1934.

† **João da Cunha Borges**, Fuzil de 2.^a classe.

Admitido como praticante em 1 de Maio de 1914.

† **António Lata**, Fuzil de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 30 de Abril de 1908.

† **Carlos Teixeira**, Fuzil de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 30 de Outubro de 1907.

† **João Lourenço Triques**, Guarda-freio de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 31 de Agosto de 1911.

† **João Mendes Coelho**, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 1 de Julho de 1918.

† **Miguel Baptista**, Guarda.

Admitido como carregador auxiliar em 17 de Novembro de 1918.

† **António Ferreira Pinto**, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 10 de Março de 1917.

† **Arturo Mendes Dias de Sousa Mendes**, sanitário de 2.^a classe.

Admitido como auxiliar em 20 de Outubro de 1907.

† **João António**, chefe de distrito.

Admitido como assentador em 10 de Fevereiro de 1908.

† **João Dias da Conceição Coelho**, guarda de distrito.

Admitido em 18 de Janeiro de 1903.

† **Sebastião Dias de Carvalho**, guarda de distrito.

Admitido em 4 de Fevereiro de 1918.

† **Miguel Mendes**, assentador de distrito.

Admitido como assentador auxiliar em 10 de Julho de 1918.

† **António Barroca**, Impulsor de máquinas.

Admitido como carregador em 18 de Junho de 1900.

† **Carvalho Ferreira de Sá**, Impulsor de 2.^a classe.

Admitido como Impulsor em 20 de Julho de 1918.



† **José Pedro de Sousa**
Chefe de Distrito



† **Francisco Urbano Carvalho**
Encarregado de Serviço



† **António Lata**
Guardador de Distrito



† **Carlos Teixeira**
Carregador

Ilustração

- 12 — S. Xente emblema sobre a porta — U.
 Ilustração
- 13 — S. A. elevada para um barco — U.
 Ilustração

14 — Presépio e estalado

Oh! não, não te quejas,
 Não dezes coisa nenhuma,
 Entra para aprofundar
 Por aos dois grande felizes.
 Os dentes, de boca comente,
 A brincadeira e quejas,
 Mas diz que... parece bonito,
 Porque a esperança das coisas
 De estar a.....

Ilustração

15 — Cartão de convite

- Anfitrião
- Invitado
- Livro
- Transporte
- Põe uma data
- Encarregado

Ilustração

Ilustração

- 12 — Um de estalado de C. P. elevada para um barco das palavras:
 ANA TÓ BOA. M. D. Costa
- 13 — Este paiar está no estalado U.
 De Boyd

Cartão de convite

- 14 — Este paiar está no estalado U.
 De Boyd

Cartão de convite

- 15 — Qual é o emblema de/3 nome está representado neste desenho?



Ilustração

16 — Fulgor Espagnol

U — Top. Art. Fabr. Beira — U

Ilustração

Tabela de preços das Armazéns de Vivres, durante a mês de Março de 1920

Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Avena branca..... kg.	1.800	Chicória de verde..... kg.	1.600	Milho..... lb.	450
" Nacional..... "	1.800	Cardabo de milho..... "	1.600	Trigo..... lb.	1.000
" Paleociano..... "	1.800	" " trigo..... "	1.600	Pasta de..... lb.	1.000
" Não..... "	1.800	Farinhas..... "	1.600	Procurar..... kg.	1.000
Arroz de 1. ^o "	1.800	Flocos de arroz..... lb.	1.600	Queijo de Serra de 1. ^o "	1.000
" " 2. ^o "	1.600	" amarelo..... "	1.600	" " " 2. ^o "	1.000
" " 3. ^o "	1.400	" verde..... "	1.600	" " manga..... "	1.000
Amido de 1. ^o lb.	1.800	" amarelado..... "	1.600	Carne de vaca..... "	1.000
" " 2. ^o "	1.600	" verde..... "	1.600	" Orelhão..... "	1.000
Manchete comum..... kg.	1.000	" "..... "	1.600	Sal..... lb.	1.000
" " lagado..... "	1.000	" amarelo..... "	1.600	Alho..... kg.	1.000
" " "	1.000	Cole de 1. ^o "	1.800	Tomate..... "	1.000
Óleo..... "	1.800	" " 2. ^o "	1.600	Alcaparra..... lb.	1.000
Castanha..... "	1.800	Lente..... kg.	1.000	Vegetal..... "	1.000
Carne de vaca..... "	1.800	Manga..... "	1.000	Vinho branco..... "	1.000
Cebola..... "	1.800	Manteiga..... "	1.000	" "..... "	1.000
		Margarina..... "	1.000		

Nota. — Os preços de arroz, milho, farinha de trigo, feijão, lentilhas, feijões e vinho no Armazém de Vivres são aproximados de impostos municipais.

Esses preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado.

Uma das principais razões pelas que o Armazém de Vivres tem a venda todo o que continua haver nos estabelecimentos comerciais a maior, são as de algodão, amido, farinha, manteiga para fazer, cozido e longo de faveira cozinhado por preços inferiores aos de mercado.

Quem for interessado deverá contactar-se com o Armazém de Vivres, com o que estabelecerá condições para a propriedade de seu Centro de Reforma e Fomento que representa a forma de toda a fomentação de faveira-vivres.