

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO - N.º 33

MAIO DE 1931

BOLETIM DA C.P.



ORGAO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA E

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL.

SUMARIO: M. Kergall. — O contrato de Irms de Trazzani. — O Contrato de Grilos em França. — Comedias. — Estatísticas. — A primeira festa de trabalho dos ferroviários em França. — A estação de Montevideo. — Máquinas portáteis para oscar-carra. — A produção de algodão em 1929. — Estatísticas de Montevideo. — Ações de compra. — Agentes que completam 30 annos de serviço. — Procepções. — Nomenclatura. — Retribuição. — Melhorias de arripéria. — Felicitaciones.

M. Kergall

Professor de Economia de Paris

A Companhia das Carrinhas de Ferro Portuguezas soffre uma nova e profunda perda com a morte do Presidente Kergall, que ha 30 annos era seu administrador, e presidia com alto criterio ao seu Comité de Paris.

O Presidente Kergall era dotado de brilhante intelligencia e d'uma notavel energia. Passou de rara actividade, das provas, no fim da sua vida, de mais bella tempera moral. Victimado de successivos desastros, amparado, só podendo deslocar-se dentro da sua casa amparado por拄etas, mantinha o mesmo fulgor espirital, quer escrevendo artigos cheios de vivacidade e de frescura na *Revue Economique et Financiere*, quer apreciando com o mais lucido bom-senso os problemas do governo da Companhia. Espirito eminentemente culto, economista-humanista, temperava os seus artigos, por vezes de rija polemica, com citações interessantes e tornava a sua leitura sempre agradável e grata. Grande leitor de abstractas economicas e d'ellas liares sempre agradável e grata. Grande leitor de abstractas economicas e d'ellas liares sempre agradável e grata. Grande leitor de abstractas economicas e d'ellas liares sempre agradável e grata. Grande leitor de abstractas economicas e d'ellas liares sempre agradável e grata.

A Companhia deve-lhe o convenio de 1894, de que foi o principal actor, e deve-lhe, pois, a sua restauração depois da crise tremenda que atravessara. O Convenio era no seu tempo um documento notavel pelo justo equilibrio de interesses

que estabelecia. Pode hoje carecer de alterações, e assim succede no meu entender, mas isso não obsta a que tenha preenchido cabalmente a sua função. Orientou dentro de novas bases, bem diferentes das anteriores, a Administração da Companhia e permitiu-lhe effectuar a obra notavel que ella levou a cabo nos últimos trinta annos.

Notavel como inspirador e actor do Convênio, Kergall foi ainda mais activo na sua applicação. Mantivo sempre uma muito cordial harmonia entre o Conselho de Administração em Lisboa e o Comité de Paris. Nunca entre elles surgiu qualquer estrito sério; nunca o Comité de Paris usou do seu direito de annullar qualquer resolução do Conselho de Administração. Mesmo nos casos raras em que um estrito parecia surgir, Kergall tão conseguia conciliar e sempre encontrava a formula de entendimento com tanta felicidade que a todos agradava e por todos era gostosamente aceita.

Em especial, Kergall foi em todos os casos um grande e leal amigo de Portugal. Comprehendeu sempre o ponto de vista nacional que tem caracterizado a acção grande parte dos seus saldos annuos, distinguindo assim a remuneração immediata do obrigacionista para bem cumprir a sua missão e salvaguardar o verdadeiro interesse portuguez.

Esta é a grande dívida que o nosso país contracta para com Kergall e que nunca deverá esquecer.

Accrescentarei apenas que Kergall era consuetudo no seu trato, affável, distincto, attribuetado pela sua finissimo espirito. Com elle collaborei sempre na melhor harmonia e ligava-me ha acção uma estima affectuosa e sincera.

Por isso é minha mesma como portuguez e como administrador, justa-se o posto consuetudo da minha bem sincera acção.



K. Kergall.

administrativa da Companhia. Não só não o contrariava, mas defendia-o abundantemente, e logrou para elle o accordo de todos os collegas, mesmo quando os interesses do país pareciam collidir com o interesse do obrigacionista, encareado este mesquinamente no seu estrito alcance.

Estou certo de que sem o apoio de Kergall nunca teria sido possível a realisação de vastos melhoramentos a que a Companhia dedicou

HENRI ESCOFFIER

Presidente do Conselho de Administração da Companhia

O caminho de ferro do Vaticano

A importância de um caminho de ferro não pode ser avaliada em valor absoluto somente pelo número de quilômetros de linhas que tem em exploração, nem pelo seu volume de trabalho, ou ainda pelo seu poder de fomentar a agricultura, industrial ou comercial.

Por isso, umas de todas estas indicações tem que se atender ao seu objetivo político. E é por isso que o pequeno caminho de ferro do Vaticano, pensado a ser aliado à exploração, não tem objetivos econômicos de capital alguma, tem, só o ponto de vista político, uma grande importância.

Para podermos avaliá-lo necessitamos recordar o seguinte:

Os Estados da Igreja, mantidos até a queda do império francês, situados ao sul da península italiana e tendo por capital Roma, a cidade eterna, desenvolveram uma política liberalizadora da última metade do século XIX a realização completa de sua planície.

Quintino, príncipe de Sabeneza da unidade italiana, idealizada por Cavour, (*) conseguiu, após alguns anos de muita luta, que os estados sósitos na península italiana (**) fossem como rei de Itália, Victor Manuel, rei de Sardenha. Só a Santa Sé, porém, promoveu, por todos os meios, conservar os seus territórios.

Esta deliberação era em que se debatem os interesses nacionais dos italianos com o princípio de soberania temporal do Papa como chefe de estado, aliado ao de sua enorme soberania temporal sobre milhões de católicos, como representado sobre milhões de católicos, como chefe da Igreja católica e reconhecido por todas as Igrejas do mundo.

No entanto, o Papa como Chefe do Estado da Igreja tinha a sua soberania temporal itali-

taida em seus territórios. Como Chefe, porém, da Igreja católica, a sua soberania era universal.

Reconhecendo, também, a Itália depois de unificada a necessidade de um alto chefe espiritual possuía politicamente a sua absoluta independência, foi tentada, em vão, para que o Papa, como Pio IX, se retirasse a cidade Leonina, na margem direita do Tíber, em terra das suas fortificações, ficando o Papa em sua plena soberania e todas as prerrogativas do poder real.

Todas as propostas foram, porém, rejeitadas,



A entrada do Vaticano

até que, no dia 20 de Setembro de 1870, após uma pequena escaramuça com as tropas pontificias, o general Cadorna, à frente das suas tropas, entrou em Roma.

Violentamente, assim, a Itália apoderou-se do território dos Estados da Igreja e Victor Manuel transferiu a capital do reino de Florença para Roma e instalou-se no Quirinal, sob o título reinante papal.

Passou tempo depois, em 18 de Maio de 1871, o governo italiano publicou a lei das garantias pela qual reconhecia à Santa Sé a soberania espiritual, absoluta, independente do Papa no exercício de sua missão, a sua inviolabilidade, prerrogativas e honras soberanas, o direito de receber e mandar embaixadores, etc., mas não reconhecia à Santa Sé direito algum de soberania territorial.

Pio IX e todos os outros pontífices que lhe sucederam refugiaram-se em seu exílio e consideraram-se

(*) Ministro de Victor Manuel, rei de Sardenha.

(**) Entre estes estados estão: o reino de Sardenha e principado de Toscana, os estados da Igreja e reino das Duas Sicílias cujo capital era Nápoles.

proteções no Vaticano, (*) não querendo reconhecer o estado italiano.

O papado reconheceu rotundamente garantias e direitos que os Italianos consideravam contrários à soberania da Itália e não estavam menos dispostos a ceder a nenhuma parte dos seus territórios do modo que tais concessões entageladas impõem uma concessão desajustada por todos.

A malhadada situação do Estado da Igreja Católica não resolvida e sei da Itália prolongou-se até 11 de Fevereiro de 1929, data em que foi assinado, no palácio de Letran, em Roma, um tratado pelo qual a Itália renegou a deli das garantias e reconheceu o exercício da plena e absoluta potestade e a jurisdição das soberanas potestades sobre determinado território que constitui a «Cidade do Vaticano». O Papa declarou, assim, a quanto romana território e reconheceu a seio da Itália na sua forma e constituição actual.

Não foi o artigo do estado tratado, a Itália comprometteram a prover a Cidade do Vaticano de comunicações ferroviárias e de uma estação, devendo os trabalhos necessários para as respectivas construções ser encarregado a cargo e custeado do governo italiano ao preço de um metro a partir da entrada em vigor do tratado. Pouco dias após a assinatura desta, o Ministério das Obras Públicas de Itália empreendeu a estudo da construção de estação e de um ramal ligando a Cidade do Vaticano com a estação de S. Pietro, juntamente com caminhos de ferro Italianos. O projecto definitivo foi submetido ao Conselho Superior das Obras Públicas e aprovado em 14 de Fevereiro de 1929, sendo os trabalhos de construção do ramal iniciados em 5 de Abril do mesmo ano até 4, obras de um mês e meio após a assinatura do tratado.

O caminho de ferro do Vaticano tem somente 864 metros de extensão mas compreende numerosas obras de arte importantes, abrangendo entre ellas o viaducto de Gaboccolo, um ponte sobre o um parte romana, além o vale do mesmo nome. É construído inteiramente sobre

território italiano e compreende 8 vias (arçadas) com 187,30 de abertura máx.

Em virtude destas obras, o Vale do Vaticano foi bastante alterado, expandindo-se duas ruas que o atravessavam, ficando assim transformado numa grande praça de 4 metros de comprimento sobre a qual seito marcos no primeiro 4 metros do viaducto.

O novo caminho de ferro parte da estação de S. Pietro, sendo, sobre a construção da linha feita do mesmo a varias construções muito modernas e occupando considerável de terreno. Ainda assim, o custo de seu custo seja por 24 milhões de liras ou seja sobre de 21.840 contos, na mesma moeda.

O plano do edificio da nova estação pertence ao architecto das palácios apostólicas do Vaticano. Compreende um salão arched com tres salões para o Papa, paratugas da obra e outras dependências do Estado do Vaticano. As outras dependências servem para a policia e secretaria.

Defronte do edificio encontram-se uma via dupla com uma plataforma de 50 metros de largura e coberta por um tejadillo. Existem, tambem, uma linha de marchoas e dois trechos para serviço de marchoas, reunindo as duas estas vias com duas trechos de marchoas.

As duas vias principais prolongam-se pela parte superior do muro que rodeia toda a Cidade do Vaticano além de poder atingir as condições de grande comprimento.

Todos estes trabalhos estão quasi concluidos como tambem quasi concluidos entre os carruagens do caminho papal que são de uma grande magnificencia e luxo, sendo todas decoradas e pintadas por artistas italianos de fama.

Não também a Papa Pio IX utilizara um grandioso comboio que lhe obsequiou o imperador de França, sendo Napoleão III, em 1860, para que podesse effectuar a viagem de inauguração da primeira linha ferrea italiana, de Roma a Civita-Vecchia, que tinha somente 100 kms. de extensão. Este comboio compozi-se de seis carruagens ricamente revestidas de damasco e brocado, sendo grandiosas, pelo luxo e arte, a marchoas da Capela.

Em 1860, quando da tomada de Roma, o estado italiano tomou como oitavo comboio.

(*) Conjunto de palácios e jardins comprados, situados dentro de Roma.

Notas de Arte.

O Convento de Cristo em Tamar

Por Mr. Roger Louis Mann, Coll. de História da Universidade de Yale

I

Sucesso perpetua a maravilhosa inscrição que S. D. Guilherme Paiz, mestre da Ordem Militar do Temple em Portugal, insculptou e provavelmente mandou gravar na rocha da porta do castelo, foi a primeira pedra, para a fundação deste glorioso monumento nacional, lançada no dia 1 de Março de 1180.

No seu núcleo, o conjunto de construções bastante modernas que constituem o templo e incorporadas ao templo, devia ter sido inicialmente formado pela abóboda ou quartel das freixas, a torreada e a impressionante torre de menagem; este núcleo de torres e abóbodas maravilhosas, particularmente das necessitas cubetas, foram o seguramente definidos e integrados ao todo central.

Certamente muitas transformações se foram feitas nos séculos tão sucessivas quanto sucessivas monumentos. Tudo leva, porém, a pensar que as ruínas existentes ainda hoje sejam o traço que o seu núcleo fundador em tão longa existência. No mais alto do monte assente o grupo de edificações templárias envoltivo pelo primeiro e apertado anel de muros cúbicos e lanças das torres e cubetas. No espaço

assim delimitado, a abóboda ocupa o espaço mais amplo a parte, por outro lado, central desta poligonal compacta pela necessária torre de menagem que em tempos idos deveria dominar todas as ruínas das construções com a sua altura.

Ainda hoje se pode verificar que todas estas obras de abóboda foram assentadas com orientações exactas e distâncias de antigas edificações romanas, certamente encaixadas por uma época, e existentes, provavelmente, no topo do monte do castelo no local onde fica a actual torre e a abóboda que a D. Vitoria Guimaraes construiu por se chamado «Abóboda».

O núcleo das muros guerreiros, actualmente coberto pela designação do claustro do convento, foram a parte e núcleo. Esta construção central



O convento de Cristo

Por Mr. Roger Louis Mann, Coll. de História da Universidade de Yale

um dos mais estranhos e venerandos monumentos arquitectónicos de Portugal que alguns escritores e escritores de arte classificam como uma imitação da igreja de Santo Sepulchro de Jerusalém, com muros e torres e desamboldos e torres, a qual por sua parte, é a sua origem actual no edifício assente que foram edificados no local do antigo e destruído templo de Salomão.

É pois uma igreja de tipo estruturalmente templário que para maior vida foi edificada por celsum e sob a direcção de Mestre Gualdim



24 Interior e exterior do templo de Évora

Reliq. de Dr. Rui P. Ferragamo, Evora

que tão lázima constata teve nos Jerusalém e em seus monumentos, durante os largos anos que, como sacerdote do templo, ali passou dedicando a Terra Santa contra os infelizes em cruéis combates que lhe comprometeram fama imperecível. Não é pois de estranhar todo o sentimento oriental que esta construção reflecte visto que, para além e melhor costuras e materializar as vivas realidades do valeroso Chefe templário deve ter sido a exortação não só ao peccado e castidade monacal mas também dessa mesma origem viriam os castelos elevados, com o artilheiro português, através a um tal aguilão, herdeiro do nascente Portugal, através não seria Heli, nem talvez possível, encontrar.

Das edificações templárias do Castelo de Tomar é o arcebispado a única que se encontra em relativo bom estado de conservação e debilmente não muito alterada pelas reconstruções pos-

teriores, não obstante ter sido transformada em capela-mor da igreja marçalina.

Abandonado da construção que, pelo papa, D. Manuel I mandou construir ao arcebispado apresenta-se nos seus, exteriormente, sob o aspecto duma torre medieval primitiva, rudemente construída, que em círculo de amais cinco linhas arredondadas se ergue no garrido e alto da velha fortaleza. Possui uma única porta voltada a nascente e era fechada por três frentes uma das quais por cima da porta que hoje lá se vê transformada em janela.

Interiormente esta capela é constituída por um abside central de planta octogonal, que serve de sustentação, coberto por uma cúpula que se apoia nas paredes que formam o prisma e que na sua parte inferior se abrem em ogivas humanas acotadas em archedas sobre capitais formados de pedras sobre temas orientais e que em cima se junta a uma das Templários caracteristicamente graduada; na parte superior do abside se abrem archedas e as ogivas frontais correspondem aos archedas das ogivas inferiores deixando desta forma largos nichos que o período marçalino acabou com decorativas pinturas murais.

Reduendo o arcebispado central existe um espaço maior, que se pode considerar propriamente o abside, coberto por uma abóbada de archedas, de nível inferior ao da cúpula central, e limitado lateralmente por um prisma de decaedro base onde se encolhem várias capelinhas entre as quais se salienta a de São do Evangelho, por mais archedas, na sua gradagem e sempre agradável marçalino.

Como sucede a todas as obras humanas com o andar das séculos e um facto de interessante evolução da Ordem, que até já de nome mudou em tempos de D. Afonso D. Denis,¹⁹ tornaram-se as instalações insólitas, e que levou a Infante D. Henrique,²⁰ ao tomar conta do mosteiro, a mandar construir todo o grupo de

¹⁹ A Ordem de Santo Bento Jesus Cristo foi instituída por João de papa João XIII de 1215 de 14 de Março de 1215.

²⁰ Escudo em 1188 ao glorioso mestre D. Lopo Dias de Sousa.



L. 1888. 1888.

L. 1888. 1888.

Courtyard of D. João III in the convent of Christ

edificações entre a abóbada e a igreja da capela.

Assim ampliado a cidade de Tomar ficou apresentada ampla praça para o mestre da Ordem Militar de S. B. João Cristo ao qual não raro pertenciam os terrenos de Paços Reaes. Não menos, e contemporaneamente, o arcebispo D. D. Duarte e foi chamado a conselheiro seu S. B. D. Afonso V; e também D. Manuel I al habitou por diferentes vezes assim como seu S. B. D. João III que nunca assistiu em 1492 à primeira representação da Igreja de São Pedro feita por D. Vicente — o pai do teatro português—. Também a igreja desta Ordem militar, D. Carlos, al arcebispo, por vezes, enquanto regente do reino,¹⁰ com sua corte D. Sebastião, o «Reinado».

Influenciado desta construção, que possivelmente foi sumptuosa e digna de tais moradores, o ponto de interesse que hoje se observa consiste facilmente no nome do chamado Claustro de Louçã que consistia num pátio de dois andares de arcadas e que uma portada igual de belas proporções ainda actualmente dá acesso.

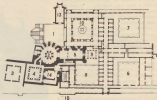
A planta deste, de alvil sem a sua cobertura, e reconstruído pelo rei com o arcebispo comprou um magnífico estudo de reconstrução e chamado Claustro de Camêlitas encostado ao templo que Fernando Gonçalves encontrou por ordem do Infante D. Henrique. O resto é reconstruído, por um pequeno esboço desenhado onde vários degraus floridos

e decorados com arabesques ornamentados põem uma nota de frescos e agradável infinidade de abóbada medieval.

Continuando o espaço descoberto existem quatro grandes torres, raras e mais de um comprimento para dar as passagens da galeria coberta para o jardim, sobre os quais se apoiam seis pares de colunas sustentando capiteis esculpidos com folhagens, como no mosteiro de Batalha, e que suportam elegantes arcos ogivais, onde repousa a cobertura.

No Claustro de Camêlitas existem alguns momentos dignos de nota entre os quais distinguimos o alçado de D. Diogo da Cunha em estilo manuelino e uma arco, datado de 1598, onde jaz a túmulo de D. Estêvão de Faria, o negociador junto do Santo Ofício da Inquisição em Portugal.

Com a ruína no tempo do mestre da Ordem, D. Manuel, uma época construída, e de todas a mais interessante, se inclui no famoso abóbada das torres de Cristo. Uma igreja e com de capiteis esculpidamente amplas assim de várias variedades. «E assim», segundo escreveu o arquiteto alemão A. E. Rupp na «Reconstrução do Espantamento em Portugal», «foi est-



Plano planta de Torre da Igreja

- 1 — Torre da igreja (torre)
- 2 — Torre da capela
- 3 — Claustro de Louçã
- 4 — Claustro de Camêlitas
- 5 — Claustro ogival

- 6 — Torre da igreja
- 7 — Torre da igreja
- 8 — Torre da igreja
- 9 — Torre da igreja
- 10 — Torre da igreja
- 11 — Torre da igreja

- 12 — Torre da igreja
- 13 — Torre da igreja
- 14 — Torre da igreja
- 15 — Torre da igreja

¹⁰ Da P de Estreito da 1498.

¹¹ Da 1492 a 1498.



Igreja de Santa Maria

Desp. do Dr. Hugo Rodrigues Rodrigues

flecha, para a parvo, uma importante nave, de planta rectangular, abrangendo toda a nave colateral por uma forma atalada de arcos e abacos sobre bases murtas, accorada por botarinas salientes, alternada com um dos mais preciosos portais, e tendo, de parvo, um pavimento inferior, com, talvez a nave uma capela, e a abas mais caracteristicas do primeiro Renascimento portuguez ou antes dezoze estilo diversivel de um primitivo manuelino.

Delineou o construtor esta formidavel obra o genial artista que se chamou João de Castilho.

O portal da nave igreja na fachada sul com magnificencia manuelina, realçada pela pátio realdo e lousa da matriz regional em que se lê: Invenio (Dr. H. dos Santos) pueris e totum corpus a redicibus de coluntis a uni-natura de indige suppleto in curvibus de lale dicitur de quem natus. Roma fta regere por duas garras lras: I. C. M. 1515, o que significa: João de Castilho construiu em 1515.

Na fachada sul, além do magnifico portal abrem-se quatro formidaveis janelas, sobre as quaes se conserva documento a luz que fundava o label de effluo, gradualmente implantadas sobre bem ornamentadas botarinas effluas.

As duas janelas superiores conservam os tel-

qual foram acrescentadas sobre consoldadas por arcos ogivais de três arquivoltas levantadas. Das duas colunas lateralmente a estas uma conserva o entalhe em virtude da construção posterior do Claustro Principal em do D. João III, e a outra, recentemente destruida, serve de porta de entrada para a casa do capitulo e revêta-se nos como uma das septimas mais nobres, quasi brutas, do pátio de Castilho. (Dr. H. dos Santos).

O conjunto da portanca fechada sul, que da visibilidade da rede a massa episcopal templaria tirou saliente sobre do construtor, ficou lateralmente mutilado, quasi destruido, com a inserção que no reinado de

D. João III se fizeram de longo momento do Claustro Principal do convento em que este rei



Fachada do templo

Desp. do Dr. Hugo Rodrigues Rodrigues

transformar a famosa e gloriosa catedral dos Santos apostolos.

A frontaria norte é muito mais pobre que a do sul passando só duas janelas constantemente abertas que iluminam o arco da igreja e duas pequenas e reticadas aberturas que

na esbalçada narceste correm e cobrempan a esculptura primitiva de colunas armadas e cruzes de Cristo que corria o monumento monumental.

(Continua no número de Julho)

Consultas

I — Fianças e Tráfego

Quartidos

P. n.º 342. — No Anexo ao Livro E. 14, encontra-se o 48.º exemplo de taxa de Tarifa E. 1 de P. V. no que diz respeito a taxa de guilarte e a partida, em desdobro com o último exemplo do Circular 888 do Serviço de Tráfego e Sem-taxas com o T. D. A. no seu artigo 5.º, visto este artigo dizer que quando se cobram as taxas do artigo 5.º, não se cobram as de taxa ou despesa do artigo 3.º

Como os citados exemplos foram aplicados as duas taxas (taxa e guilarte), pelo ordenamento.

R. — A manutenção do exemplo 48, do Anexo ao E. 14, deve ser rectificada como segue:

Das 18 caixas, peso 14.830 Kgs., aplica-se a taxa por volumes e manobras, a partida e a chegada.

Partida:

48 x 1800 = 8640

Das 5 caixas, peso 8260 Kgs., para esta taxa não foi utilizado o guilarte, aplica-se a taxa de carga à partida:

48 x 1800 = 8640

Das 7 caixas restantes cobram-se a taxa por utilização do guilarte, que no referido exemplo está certa:

48 x 1800 = 8640

A taxa de guilarte é cobrada até igualdade certa. Considera-se como operação distinta a despesa de cada caixa e deduz-se do total a taxa de despesa, como estabelece o T. D. A. no seu artigo 5.º

P. n.º 343. — Como se deve proceder quando:

1.º Um passageiro compra um V. Simas em bilhete de Tarifa Geral para Estival em Matto para o comboio 900 e deseja seguir no mesmo comboio para Curitiba?

2.º Um passageiro compra em Funchais um bilhete de Tarifa Geral para Louza e deseja seguir para S. Bartolomeu no comboio 889?

3.º Um passageiro compra em Baginçangos um bilhete de Tarifa Geral para Lajes e deseja seguir para Vila Vipaz ou Lajes?

R. — 1.º Considera-se passageiro com bilhete no percurso de Curitiba a Funchais.

2.º Vêdi esta impressão n.º 898.

3.º Vêdi esta impressão n.º 898.

P. n.º 344. — Um passageiro adquiriu bilhete de 1.ª classe de Cila para Guimarães. Como o mesmo perdeu, participou e ficou ao correr e pediu-lhe um suplementar.

O referido passou telegrama a Cila, que informou não ter sido encontrado o bilhete. O passageiro foi reconhecido pelo agente que lhe vendeu o bilhete em Cila e que por essas vias se passou o mesmo bilhete.

O chefe de Estacado a quem o passageiro foi entregue, tornou-lhe bilhete da mesma classe para Guimarães, não cobrando pelo percurso de Cila a Estacado, por estar em perda analogia com a resposta dada no Boletim n.º 12, à pergunta n.º 213.

Tal não tem o seu procedimento?

R. — Não tem nenhuma analogia com o assunto tratado na consulta publicada no Boletim, com o n.º 898.

No caso de que se trata trata de se efectuar a cobrança de Cila a destino.

P. n.º 343. — Tanto d'irida antes que tempo deve conceder para embarcamento de um vagão sem garrafas de água potável.

Tantotempo de uma mercadoria carregada sem embalagem e que requer cuidado no arrumação, deveje saber se deve ser enviada e depois do prazo concedido pelo art. 10.º da T. D. A.

R. — A elevação no preço, dos prazos normalmente concedidos para carga ou descarga de remessa de vagão completa, pelo art. 10.º da T. D. A., só tem applicação nos casos de mercadoria transportada a granel ou em vagões sem ou com embalagem e, em determinadas zonas, de objectos completos ou que necessitem de cuidado de mais de um vagão.

Agua em garrafas (objecto de remessa) é, sem d'irida alguma, mercadoria acondicionada e por isso não beneficia do d'itro dos prazos normais para a carga ou descarga.

P. n.º 345. — Devoje saber se um expedidor que queira beneficiar da isenção de arrumação em combinação com o Arto do P'blico A. 208, deve requisitar vagão e depositar a importância de 2500 logo que a primeira parte da mercadoria entre no esta, ou pode cumprir essa formalidade em qualquer dos dias subsequentes ao prazo de 15 dias?

R. — Tem de requisitar o material no comitê

da estrada da primeira parte da remessa, sem-forma contantes e Arto do P'blico A. 208.

Tambem a carta-impressã n.º 303, contantes e aumento, muito valiosa se referir ao Arto do P'blico A. 20. Este foi annullado pelo A. 180 e qual por sua vez foi annullado pelo A. 208, actualmente em vigor, mas o critério da carta-impressã prevalece para este d'itro Arto.

P. n.º 347. — Pode um passageiro comprar um Bonaparte, um bilhete de ida e volta de Turin I, para Gendin, para determinado comitê, por exemplo, para o comitê n.º 124, e deixar de embarcar em Bonaparte, para, por sua combinação, ir tomar o mesmo comitê, no apelido de Magistano, onde não foi vendido de bilhetes?

R. — Não pode. Os bilhetes tem de começar e ser utilizados nas estações onde foram adquiridos.

P. n.º 348. — Peço para ser dividido sobre o que se deve scolar com a designação de:

Barris;

Bilhetes;

Tambem;

visto que a Classificação tem preços diferentes, e iguais a forma de se distinguir.

R. — Barril-4 a vacilla (que tem a d'itro



El Est. de Buenos

Factos e informações

A primeira festa de nataliz dos ferro-viários em França

Em 19 de Outubro último realizouse em Paris a primeira festa de nataliz dos ferro-viários das vias francezas, sob a presidência de Sua Magestade Reysoa, da Dinastia de



Festa de nataliz dos ferro-viários em França

Companhia de Paris-Orléans (P. O.) e presidente da União desportiva dos ferro-viários de França.

Na tribuna oficial compareceram as figuras mais representativas das diversas vias.

Um programma das mais abstrusas foi encenado duma maneira perfeita por maldores de E senos de todas as vias ferro-viarias daquella pais, tendo assistido para o mesmo objecto primeira festa a ex-celente organização da Sociedade de Maldores Nipraso Club P. O.

Os espectadores, que eram numerosos, applaudiram entusiasmadamente os venciões e fizeram uma grande ovacão ao grande campeão de França, Jean Turis, e ao terceiro Roussat que, com a sua presença, quizem testemunhar a sua affectua-

dadade pelos ferro-viários que cultivavam o desporto desde das eras as primeiras figuras.

Distinguiu-se nesta festa um importante grupo de aprendizes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de França, que tinham, todos, aprendido a nadar em 1905. Desfilaram na piscina por abito que constituiu verdadeiras vagas de nadadores, pondo em evidencia os excellentes resultados que se podem conseguir com o ensino methodico da natiz.

Esperam-se as mais correctas lições dadas nestas occasiões, entre os melhores maldores das abas dos ferro-viários francezes.

No decorrer da festa a banda de musica d'Amersoye P. O. tocou alguns das mais bellas tochas que produziram a mais agradável impressão nos assistentes, que muito a applaudiram.

Estação de Montevideo

A estação de Montevideo, cuja fotografia vai inserta no texto, foi construida, já há muitos annos, pela Companhia dos Caminhos de Ferro-Centraes do Uruguay.



Estação de Montevideo

A sua arquitetura, em estilo clássico italiano, dá-lhe um magnífico aspecto, destacando-se de entre as mais belas edificações da cidade.

Para fazer face às actuais necessidades da tráfego, sempre crescente, quer em passageiros quer em mercadorias, foram, recentemente, ampliado as plataformas e as linhas da estação e aumentou-se a sua circulação interiormente nova.

Dentro do edifício, para serviço dos passageiros, construiu-se uma estação e Imprensa telefónica, com acesso directo às plataformas, junto da qual se instalaram o gabinete do chefe da estação e o escritório de informações.

Também foi consideravelmente melhorada a iluminação das várias dependências da estação.

Sob todos os pontos de vista, pode considerar-se, actualmente, a estação de Montevideo, como inteiramente modernizada.

Máquinas portáteis para cortar cana

Uma das máquinas mais simples para cortar cana completa se, conforme se vê na gravura n.º 1 que aqui inserimos, tem braço B, tendo de lado esquerdo um eixo e na sua extremidade do mesmo lado um parafuso de pressão de modo a poder ser fixado ao carril que se



Fig. 1 - Máquina portátil para cortar cana.

pretende cortar. De lado direito tem um pé vertical F, e na extremidade uma alavanca móvel L articulada à barra. Na base da barra está colocado um péso móvel W, que mantém

a corrente apelo da barra sobre o carril e cortas.

Esta aparelho é de facto da maior simplicidade.



Fig. 2 - Máquina portátil para cortar cana.

de lado, mas tem alguns inconvenientes, não como certas dificuldades na sua sólida fixação ao carril, dando lugar a que se possam partir as linhas das canas, necessidade do emprego de dois homens um para manter na alavanca móvel e outro para lançar um jacto de água sobre a cana, etc.

A gravura n.º 2 representa um aparelho para cortar cana, mais completo. A altura da grama depende-se de parafusos de descida.

As Companhias utilizam-se aparelhos de tipos semelhantes a qualquer dos dois a que fazemos referência.

Curiosidades estatísticas

A produção de açúcar, em 1919

Foi de 227.181.029 quilogramas, a produção de açúcar, em 1919, das 4 principais ilhas do País.

A ela corresponde, mesmo admitindo que não ha exportação de açúcar nacional, um franco nacional: ouros de 88 lig. por hectare.

Não se pode deixar de atribuir a culpa é circunstancia de haver tantos proprietários que, rixosos e desconhecendo necessidades e habi-

tes das plantas, sendo ellas com desconfiança os nervos processos militeiros da cultura e depressas a manipularia.

É esta uma das razões por que a nossa produção agrícola é escassa, e por isso os productos que deixam da Agricultura occupam uma percentagem apenas de 80, na exportação do nosso País, que alguns apolam de excessivamente agrícola.

Receitas d'ela

Unguento de algaes de mar. — Deve empregar-se uma colheita de folhas secas a 20%, mettendo um pouco de talpão na terra algaes que se põe em recipientes, agitando antes de usar.

Coverto evitar o emprego de d'ela algaes, porque muito difficil: o cobro foi rapidamente limpo mas à custa da corrosão do metal.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Manoel Antonio

Agente de Serviço

Assentou a idade no dia 20 de Maio de 1908



Manoel Antonio

Agente de Serviço

Assentou a idade no dia 20 de Maio de 1908

Acta d'elga de elga

Foi elgado o Emprego Alberto Romantinho, porque, viajando em 26 de Janeiro d'elga, no comboio n.º 154 que desceram na Estação de Beira Fria, se meteu o comboio, recebeu volt da carruagem e o elgado pelo estado foi delgado ao maquinista de ferro, conseguindo assim fazer parar o comboio.

Promocões em Elga nacional e nacional

A Magistros de 1.º el.: Antonio Neves da Costa, José Gê Duarte, Antonio Magalhães, Alfredo Rodrigues Vinagre, Anibal Augusto Vicente, Joaquim Lopes Ferreira, Manoel Silva Neves, Antonio Lopes, Antonio Antunes, Antonio da Silva, Alvaro Mota, Luis Henrique Moreira, Luis Antonio Mendes, Filomeno Dias Junior, Alberto Ferreira da Silva, João Mendes Soares, Antonio Ferreira dos Santos, Manoel Augusto Ribeiro e José Soares Pinho.

A Magistros de 2.º el.: José Maria dos Santos, Raimundo Antonio de Sousa, Antonio Magalhães Mota, Bernardino Marques Junior, José da Costa, José Pereira Magalhães, Manoel Feliciano, Manoel Rodrigues Ernâni, João das Neves, Antonio Mendes, João Antonio, João Vitor, Gabriel Rodrigues, José Antonio Marques, Antonio Florindo de Aguiar, Joaquim

Rodrigues Margarida, Francisco Pereira da Cunha, Luís Baptista Pereira, Manuel Cardoso Dias, Vicente Pereira, Martinho António Martins e Agostinho Silvestre.

A **Magistralha de 2.º gr.:** José Francisco Moreira, Augusto Mendes, José David, José Viana, Francisco Assunção Pinho, José Vieira Gabriela, António José Marques, Américo António de Alvim, Casimiro Silva Dias, Carlos Fernandes Alves, José Lopes Mendes, Alípio Rodrigues, António Domingos, Alfredo Jelling Meier, Naturnando Vaguetta, José Maria Branco, José Sousa, Eduardo Maria, Luís Simão, António das Neves, Filipe da Silva, António Oliveira Macedo, Manuel Jorge Pinheiro, Francisco Ramos, Daniel de Oliveira, Joaquim da Cunha Brochado, José Pereira Cardoso, Augusto Gonçalves Pina, José dos Santos, João António Viana, Alípio Francisco Gomes, Manuel Marques Garcia, Joaquim Fernandes de Almeida, e Manuel Rodrigues Gonçalves.

A **Faguetas de 1.º gr.:** Domerciana Baralho, João António Malheiro, António da Rocha, António Pereira Salgueiro, José Machado Gabriela, Abel Joaquim, João Dantaschista de Sousa, António Maria Sanchez, Manuel Santos Barboza, Francisco Cruz Santos, Marcelino da Silva, Alfredo Almeida Reis, André Gonçalves Eiró, Alexandre Osmundo Freitas, José Pereira, Artur Lopes, José Augusto Tejada, Celestino Simões, João Godinho, Manuel Affonso, João Vaz Ribeiro, Manuel Baptista Nêa, Francisco Maia Júnior, José Vitor de Carmo, Henrique de Freitas, Manuel Garcia Amarel, Manuel Fontaine, Ernesto Rodrigues, Francisco Marques dos Santos, Mário Santos Agostinho, Jaime de Brito, José Augusto, José dos Santos, José Gomes Ribeiro, Carlos Amaro, Paulina Loui, José António dos Santos, Manuel Coelho, António da Rosa, Joaquim Lopes Bento, José Bernardo Malin, Joaquim Paiva, Joaquim Augusto Fátrega, Alfredo Dória, Joaquim Fernandes, Vasco Moreira, Carlos José Franco, Joaquim Pires, Mário Augusto Miranda, António Vieira Soares, José Maria Fervença, Américo Martins, Luís António Malhão, Manuel Pinto Ribeiro, Agostinho Arnaldo de Sousa e Manuel Ribeiro.

Nomeação em Barço

EXPEDIENTE

Corregedor: António João Gaspar.

EL ESCRIBANO

Escritas de distrito: Maria da Conceição Pereira.

SABANES E TRAJE

Faguetas de 2.º gr.: Alfredo Rodrigues, Manuel António Gonçalves, Manuel Miranda, Joaquim da Cruz Silva, Celastino Alves da Silva, João Chaves, José Alves do Couto, Isidoro Moreira, Manuel Teixeira, Joaquim Pinto dos Santos, Manuel Joaquim Bento, Fernando Rodrigues Vieira, Alfredo Duarte Azevedo, Francisco Viana, António da Silva Ricardo, Evandino Rodrigues, Feliberto Andrade, Américo Teixeira, Joaquim Alves Moço, José Simões, José dos Santos, Eduardo Pereira, Joaquim da Conceição, António Santos Lages, Manuel Dias 2.º, Francisco João Oliveira, José Teodoro Pina, José Alves Guedes, Francisco Domingos, José Rodrigues Pereira, José Maria Pinto Ramalho, António Pomba, José Gonçalves da Silva, Manuel Pinto Soares, António Moço e Adriano Vieira.

Reformas

José da Costa, Empregado principal.
Manuel Francisco da Costa, Magistralha de 1.º classe.
Manuel José dos Santos, Magistralha de 1.º classe.
Manuel Gomes, Chefe de distrito.
António Brito, Guarda-branca de 1.º classe.
Joaquim Rodrigues, Guarda de serviço.

Mudanças de categoria

Fato:

Excessadas: Os corregedores Manuel Ribeiro e José da Rocha.

Falecimentos em Março

Temos a lamentar o falecimento no mês de Março de dois seguintes agentes:

† **Mansel Antônia de Figueiredo**, Inspetor principal na Direção de Material e Tropa.

Admitido como aprendiz de montador em 28 de Dezembro de 1909, foi promovido seguinte de 2.ª classe em 7

de Dezembro de 1934.

Depois de

ter passado por

diferentes categorias,

foi promovido a inspetor

em 1 de Janeiro

de 1930 e a inspetor principal

em 28 de Setembro

de 1933.

A imagem

dele foi

colocada na

cadeira de

honra da

Comissão

de

Investigação

de

1935.

Em todas

as ocasiões

deu

o exemplo

de

dedicação

à

seu

trabalho.

Quis

sempre

trabalhar

com

os

seus

colaboradores

e

com

os

superiores

com

o

mesmo

carácter

de

exatidão

e

precisão

no

seu



† Mansel A. de Figueiredo
Inspetor Principal

† **Florencio Nunes**, Oficial de 3.ª classe.

Admitido como praticante em 8 de Junho de 1904.

† **Andréo José Baptista de Sá**, Fuzileiro de 1.ª classe.

Admitido como praticante em 3 de Agosto de 1918.

† **Antônio de Sá**, Fuzileiro de 1.ª classe.

Admitido como Inspetor em 28 de Julho de 1913.

† **Luiz Ferreira de Sá**, Fuzileiro de 2.ª classe.

Admitido como Inspetor em 22 de Outubro de 1924.

† **Joaquim de Lopo**, Sub-chefe de Estação.

Admitido como auxiliar de via em 15 de Agosto de 1912.

† **Marcos de Costa Aze**, Guardavalle de 1.ª classe.

Admitido como carregador em 8 de Novembro de 1911.

† **Antônio José Magalhães**, Aguilheiro de 2.ª classe.

Admitido como carregador eventual em 7 de Março de 1918.

† **Clemente de Sá**, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 29 de Junho de 1925.

† **Mansel Francisco Soares**, Servente.

Admitido como servente em 12 de Janeiro de 1921.



† Florencio Nunes
Oficial de 3.ª classe



† Marcos de Costa Aze
Guardavalle de 1.ª classe



† Luiz Ferreira de Sá
Fuzileiro de 2.ª classe



† Joaquim de Lopo
Sub-chefe de Estação

12—Oito.

12—Oito.

12—Oito. — Este é o exemplo de como se deve ler um bom poema — L.

Nota

13 — Deleza, sempre há consorteida para quem de...

Nota

Além

14 — Este exemplo apresenta 4 glosas — L.

L.

15 — Em tríngulo

- • • • • Quadruplo
- • • • • Paga
- • • • • Feito
- • • • • Açaf
- • • • • Perçosa
- • • • • Artigo

Jan

Amazons

16 — Problema

16 — Este artigo trata-se de certos produtos do país das Amazonas, mostrando como são usados.

Para

17 — Mapa Quadrado (2 linhas)

Resposta — as palavras de 1 a 18 pelo 20 quadrado de quadro junto, de modo que tenham 4 paradas verticais, como são o horizontal, e todas de sete ou seis sílabas.

Quarta

Nota

NOLV NOTA NOTA MOLV

Resposta

Tabela de preços dos Amazonas de Vitoria, durante o mês de Maio de 1933

Item	Preço	Item	Preço	Item	Preço
Açúcar branco	2875	Charque de carne	14200	Alho	250
" Nacional	2875	Pastado de leite	1275	Arroz	2200
" Sulamericano	2650	" " leite	1225	Feijão	1225
" Branco	2675	Paricaitana	1200	Feijão de Serra de L'	1500
Acarú de L'	4200	Fajão branco	1225	" " " de S'	1025
" " L'	4200	" amarelo	1225	" " Rancho	2525
" gôlo	4200	" verdeado	1225	Salto amarelo	1225
Açúcar de L'	1225	" amarelado	1225	" Offshore	1225
" " L'	4225	" verde	1225	Óleo	250
Bandeira amarelo	4200	" " " " " "	1225	Massa	250
" Ingles	4200	" manteiga	1225	Tomate	250
" " "	4200	Óleo	1225	Yngiro	250
Beleza	4200	Leite	225	Vinho branco	1225
Banana	2200	Manteiga	2225	" Bala	1225
Cereja de caca	250	Massa	2200		
Cebola	250				

18. 18. — De preços de arroz, café, farinha de trigo, feijão, grão-de-bico, açúcar e vinho de Araxá em Janeiro em comparação de imposto e mercado.

Esses preços são os preços de chegada, para cada ou para pouco, conforme os costumes do mercado.

Além dos preços acima citados, os produtores de Vitoria têm a venda todo o que restava antes nos estabelecimentos comerciais e não, devido do açúcar, amido, milho, farinha para fazer, algodão e laranja de Serra amarelo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for interessado deverá dirigir-se aos produtores de Vitoria, com o que contribuirá também para a propagação de sua Caixa de Beneficência e Fundação que representa o futuro de toda a povoação de Serra-Vitoria.