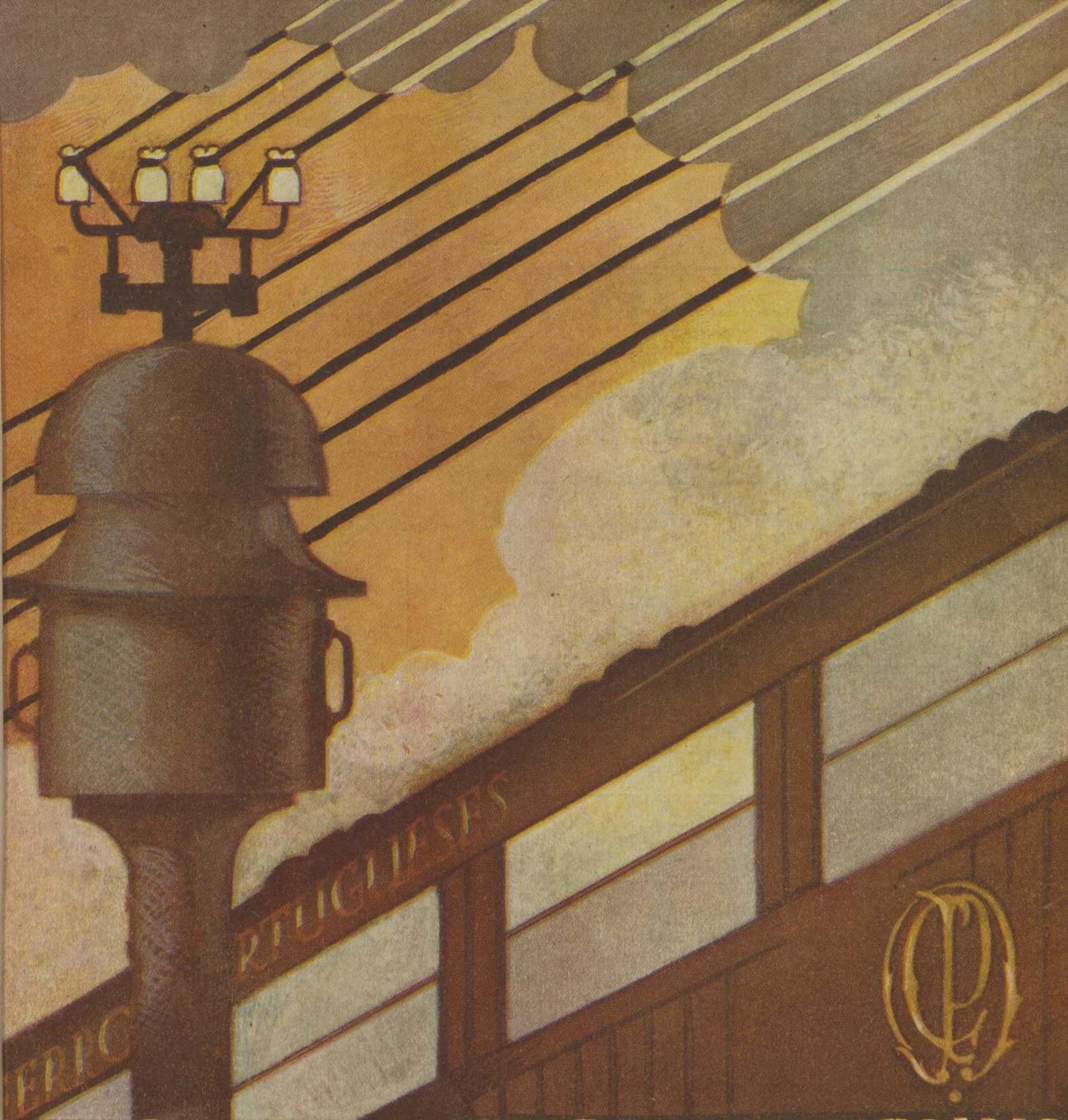


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 21

MARÇO DE 1931



BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Britabrantes. — Tomamos em atenção as suas observações. As produções que há para publicar são inúmeras e o espaço pouco. Deste número em diante será aumentado o espaço destinado á secção de problemas recreativos e procuraremos evitar que sejam publicadas mais do que duas produções de cada colaborador.

Roldão. — Víde a resposta dada a Britabrantes.

Boletim da C. P. n.º 19

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Roldão, Tupin, Pinto, Jaa, Virgolino, Barqueiros, Costasilva, Sengram Avelis, Barão do Tacho, Acosta, Joluso, Lido, Vilza, Miroma, Vestos, Apa, Zul, Nuelma.

QUADRO DE MÉRITO

Rádio (7), Y. B. (7), Oratnavlis (7)

Soluções

1 — Vale de Santarem, **2** — Viana do Castelo, **3** — Boas-festas, **4** — Vizela, **5** — Saúl, **6** — Póvoa, **7** — Valongo-Vago, **8** — Carregado.

Boletim da C. P. n.º 20

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Rádio

QUADRO DE MÉRITO

Roldão (12), Pinto (12), Jaa (12), Acosta (12), Barreira (12), Amaro (12), Joçuso (12), Virgolino (11), Costasilva (11), Barqueiros (11), Oratnavlis (11), Luís Marques (9), Y. B. (7).

Soluções

1 — Castelo de Vide, **2** — Setúbal-Labutes, **3** — Amôr-Roma, **4** — Pocinho-Ponho, **5** — Mourisca-Mouca, **6** — Lorêdo-Lodo, **7** — Tavira-Tara, **8** — Olivais-Ovais, **9** — Valente-Vate, **10** — É grande risco descer de um combóio em marcha, **11** — Porque é Tua, **12** — Alah, **13** — Horizontais: 1-luz, 3-sal, 6-ai, 7-pá, 9-iu, 10-rosa, 12-cá, 13-lá, 15-olho, 17-ar, 19-dá, 20-réu, 21-sol. Verticais: 1-lar, 2-ui, 4-ai, 5-lua, 7-pó, 8-as, 10-raio, 11-alho, 14-mar, 16-mal, 18-ré, 19-dó.

Charadas em frase

1 — Estás a trabalhar com uma ferramenta que serve para a manutenção das mercadorias — 1-2.

Rádio

2 — Nota este membro com nota na estação — 1-1-1.

Acosta

3 — Esta parte do corpo, sendo de madeira é também um peixe — 2-1.

M113

4 — Abrande o génio porque o mistério désta charada já o leitor decifrou — 1-1.

Roldão

Advinhas

5 — Qual a cousa qual é ela que vemos duas vezes em cada momento, uma vés no mês e nenhuma na hora?

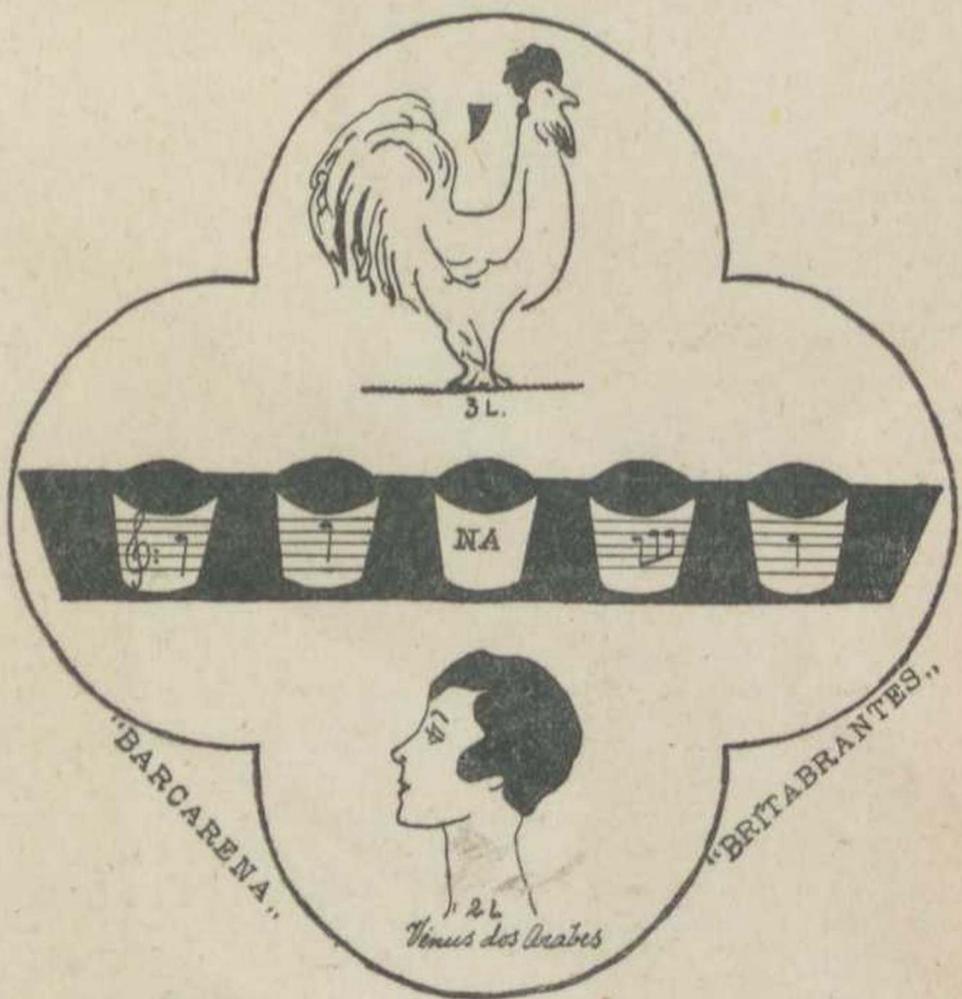
Popular

6 — Qual é a estação da C. P. que anda na água?

Aries

7 — Enigma figurado

dedicado aos intrépidos aviadores do «Marão»



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A União Internacional dos Caminhos de Ferro. — O Mosteiro da Batalha. — Consultas.

— Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1930. — Jardins das estações e decoração das habitações do pessoal. — Concurso internacional de dactilografia. — O consumo de electricidade e gás em Lisboa no ano de 1929. — Receitas úteis. — Errata. — Acto digno de elogio. — Concessão de prémios em exames para promoção. — Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Janeiro findo. — Promoções. — Nomeações. — Reformas. — Mudanças de categoria. — Falecimentos.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro

(U. I. C.)

Pelo Sr. Eng.^o Pereira Barata, Chefe da Exploração, adjunto

NA segunda quinzena do próximo mês de Abril devem reunir em Lisbôa as comissões da *União Internacional dos Caminhos de Ferro*.

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

* * *

Vêm de longa data as convenções internacionais entre caminhos de ferro. Assim como as empresas dentro de um mesmo país viram a necessidade de estabelecer acôrdos com objectivos diversos (câmbio de material circulante, repartição de tráfego, tarifas comuns, ligação de tarifas, etc), da mesma forma os países, e muito especialmente aqueles entre os quais havia perfeita continuïdade de via, tiveram necessidade de firmar convenções, ou regulamentos, para favorecer o tráfego internacional.

Já em 1876 os países da Europa Central iniciavam negociações que conduziram a três importantes convenções:

- Regulamento para a unidade técnica de caminhos de ferro;
- Regulamento para uso recíproco dos vagões em tráfego internacional;
- Convenção para uso recíproco de carruagens e furgões em serviço internacional.

Estes diplomas tratam principalmente de detalhes técnicos e administrativos, como: construção do material circulante, afastamento de eixos e rodas, dimensões de aros, de verdugos, atrelagens, freios, *gabarits*, prazos de entrega de material, contas de câmbio de material, etc.

Mas, o que primeiramente interessa no tráfego internacional é fixar as condições em que devem efectuar-se os transportes de passageiros e mercadorias ou, melhor dizendo, fixar o *código dos transportes internacionais*.

As relações internacionais tomaram depois da guerra um tal desenvolvimento que obrigaram todos os países, (e até o nosso, apesar de situado no extremo ocidental da Europa), ao estudo de tão importante problema, tudo com o fim de facilitar e favorecer aquelas relações.

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

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

— As Companhias, estudando convenções que, sem otensa das primeiras (o que as tornaria írritas e nulas) 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 ratificadas pelo Estado português em 1 de Dezembro de 1928, estão em aplicação na nossa rede desde 1 de Janeiro último, como é do conhecimento dos nossos leitores;

— A *Comissão das Comunicações e do Trânsito*, organismo internacional que é um fruto do recente Tratado de Paz de Versailles e que, com um campo mais vasto que o ferro-viário, com um carácter mais político do que técnico, funciona em Genebra 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 Caminhos de Ferro*;

— A *Conferência do Tráfego P. H. F.* (Portugal-Hespanha-França);

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

Marcada assim, e a largos traços, a posição que a *União* ocupa neste magno concerto internacional, darei ligeira notícia àcerca da *Associação do Congresso* e da *Conferência do Tráfego*

P. H. F. para, em seguida, dar mais detalhada nota àcerca da *União*, que é o objecto dêste artigo.

* * *

Os fins e o funcionamento da *Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de ferro* estão já suficientemente descritos no nosso Boletim de Julho de 1930.

Recapitulando ideias, bastará recordar que a Associação do Congresso tomou a seu cargo a tarefa seguinte: *procurar os melhoramentos a introduzir na construção e exploração dos caminhos de ferro*. Realisa esta tarefa por meio de reuniões periódicas (Congressos) em que são apresentados trabalhos elaborados por técnicos de todas as partes do mundo, sujeitos a discussão, após a qual o Congresso formula votos ou conclusões.

A Associação já realizou Congressos em Bruxellas (1885), Milão (1887), Paris (1889), S. Petersburgo (1892), Londres (1895), Paris (1900), Wasghinton (1905), Berne (1910), Roma (1922), Londres (1925), Madrid (1930), e deverá realizar o próximo congresso no Cairo em 1933.

Os votos do Congresso ensinam, elucidam, aconselham, mas não obrigam as Companhias filiadas na Associação.

* * *

A *Conferência do Tráfego Portugal-Espanha-França* realiza-se por meio de reuniões semestrais das principais companhias francesas, espanholas 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 tarifas internas, em unificação de condições, horários, criação de carruagens directas, etc.

Nesta conferência toma parte sempre a Companhia dos Wagons-Lits; recentemente as companhias marroquinas (Tanger-Fez e a Companhia dos Caminhos de Ferro de Marrocos) aderiram a esta conferência visto a sua íntima ligação financeira com as grandes rôdes francesas, sendo também para atender as possíveis relações com a rede portuguesa.

As reuniões semestrais realizam-se ora em

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

* * *

Como dissemos no início d'este artigo, a *União Internacional dos Caminhos de Ferro* é, presentemente, um dos mais importantes organismos internacionais.

Reúnida em Génova, em 1922, uma conferência internacional de transportes, e aproveitando a oportunidade da Convenção que, no ano anterior, tinha ligado solidariamente as grandes rôdes francesas, aquela conferência emitiu um voto cuja essência é o seguinte:

«que as Administrações dos caminhos de ferro franceses, por meio do *Comité de Direcção* das suas grandes rôdes, convoquem uma conferência dos representantes técnicos de todas as Administrações dos caminhos de ferro da Europa e de outros países interessados, 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 Direcção* das grandes rôdes francesas desempenhou-se desta incumbência, organizando uma conferência permanente que se ficou chamando a *União Internacional dos Caminhos de Ferro* e que, depois da aprovação dos seus Estatutos, começou a funcionar em 1 de Dezembro desse mesmo ano (1922). É, pois, recente, a fundação da U. I. C.

A sua séde é em Paris na Rue de Prony, 10, onde funciona permanentemente um Secretariado Geral, a cuja frente, e desempenhando o cargo de Secretário Geral da União, está *M. Gaston Leverve*, engenheiro muito ilustre no mundo ferro-viário.

São membros da União:

1.^º — As Administrações fundadoras, entre as quais se conta a nossa Companhia;

2.^º — As Administrações que de futuro solicitam a sua admissão e que explorem pelo menos 1.000 quilómetros de via normal ou via larga, situadas na Europa ou em ligação com linhas já filiadas na União.

São aderentes da União:

As Emprêsas que, não satisfazendo às condições anteriores, requeiram a sua admissão com o fundamento de que participam no tráfego internacional. É o caso da Companhia da Beira Alta que, não podendo ser membro, é aderente à União.

São diferentes os direitos de umas e outras.

A União Internacional agrupa nesta data 59 Administrações, distribuídas por 30 nações da Europa e Ásia, estendendo assim a sua acção sobre 366.607 quilómetros de vias férreas.

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

Comissões de estudo da U. I. C. É na actividade, no carácter permanente das suas comissões 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 5 comissões técnicas:

- 1.^a — Tráfego de passageiros;
- 2.^a — » mercadorias;
- 3.^a — Liquidações recíprocas e câmbios;
- 4.^a — Troca e uso recíproco de material circulante;
- 5.^a — 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 3.^a Comissões.

São precisamente estas Comissões que, para continuação dos seus trabalhos, devem reunir em Lisboa na segunda quinzena de Abril.

Cada Comissão tem cerca de 18 Administrações vogais; pode cada Administração fazer se representar por um ou dois delegados titulares.

As Comissões reúnem, em pleno, uma vez por ano em sessão ordinária; podem reunir em conjunto duas Comissões quando se trate de assuntos que interessem a ambas. No intervalo das suas reuniões anuais, reúnem com muita freqüência sub-Comissões nomeadas pelas Comissões. A presidência das Comissões é entregue a uma Administração que indica a pessoa do presidente.

Ressalvando qualquer recente alteração, a presidência das Comissões é como segue:

1.^a— *Alemanha-M. Vogt*, director da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães;

2.^a— *Suiça-M. Hess*, chefe da Divisão Comercial dos Caminhos de Ferro Federais Suíços;

3.^a— *Bélgica-M. Muselle*, engenheiro chefe do serviço de Contabilidade, Fiscalização e Estatística da Exploração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas;

4.^a— *Itália-M. Belmonte*, engenheiro inspector chefe superior nos serviços do Movimento e Tráfego dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano;

5.^a— *França-M. Duchatel*, engenheiro chefe do Material e Tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Este Francês.

As Comissões estudam as questões e formulam as suas conclusões.

Muitos são os assuntos que figuram na Ordem do Dia de cada Comissão. Abstenho-me de os enunciar para não alongar este artigo.

As Comissões já efectuaram sessões ordinárias em Viena (1923), Florença (1924), Munich (1925), Sevilha (1926), Stockolmo (1927), Bruxelas (1928), Nápoles (1929) e Nice (1930).

Comité de Gerência da U. I. C.— Este Comité administra a U. I. C., e representa-a perante terceiros. Recebe os pareceres das Comissões, convoca as sessões e prepara um relatório anual.

O Comité de Gerência é formado por 18 Administrações-membros, tendo, além disso, 3 Administrações-vice-presidentes e uma presidente.

As Administrações designam os seus representantes.

Preside ao Comité de Gerência a França na pessoa de *M. Mange*, Director Geral honorário e Administrador do Caminho de Ferro de Paris a Orléans. As vice-presidências estão ocupadas pela Alemanha, Grã-Bretanha e Itália.

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

panha formam presentemente um grupo, revezando-se alternadamente em ocupar um deles 18 lugares. Desde 1 de Dezembro de 1930 e até 30 de Novembro de 1932 é este lugar ocupado por Portugal.

O Comité reúne, na sede social, em sessão ordinária anual, quase sempre em Novembro.

Assembleia Geral da U. I. C.— É a reunião de todas as Administrações-membros. Tem uma sessão ordinária de 5 em 5 anos para exame do relatório do Comité de Gerência e deliberar sobre todos os assuntos.

Efectuou uma sessão ordinária em 23 de Novembro de 1928 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 realizar-se em 1933, seja antecipada para 1932 para fazer coincidir essa sessão com a terminação dos mandatos do Comité de Gerência e das Comissões.

As decisões da Assembleia Geral mencionam o carácter de *recomendação* ou de *obrigatório* para cada decisão. No primeiro caso, a aplicação da decisão é facultativa por parte de cada Administração filiada na União; no segundo caso, as Administrações são obrigadas a cumprir as decisões, salvo se disso fôrem taxativamente exceptuadas ou se o cumprimento da decisão exige aprovação do respectivo Estado.

Neste carácter 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 repositório completo e sucessivo da sua acção.

No próximo Abril teremos, pois, o prazer de receber em Lisboa muitas das personalidades mais ilustres no meio ferro-viário europeu e asiático que, como de costume, se farão acompanhar de suas famílias. Tenho a íntima certeza de que todo o nosso pessoal cumulará de atenção e cuidadoso interesse os estrangeiros que nos visitem, correspondendo assim à honrosa tradição que é timbre da nossa Companhia.

Notas de Arte.

O Mosteiro da Batalha

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

II

Um carácter do monumento que desde logo se fixa é não só a falta de elevadas torres de fachada coroadas por agudas pirâmides, mas também a de outros aguçados coruchéus tão abundantes e usuais em quasi todos os grandes edifícios religiosos do estilo *gótico* ou *ogival* a que êste pertence. A razão do facto reside quer no próprio destino do mosteiro para uma ordem de monges mendicantes cuja regra não permitia essa ostentação, quer no tipo de gótico adoptado que *visto de longe, na tranquilidade da histórica planicie, logo surpreende pelo predominio das horizontais*, como ponderou o Prof. J. Barreira nas *Notas sobre Portugal*.

Observando a frontaria da igreja, (vêr a fotografia do conjunto) notaremos que nela se denuncia a sua divisão interna em três naves. A parte central, mais alta e larga, limitada lateralmente por fortes gigantes rematados por pináculos enfeitados com uns adornos chamados cogulhos nas arestas e um florão no vértice, sobressai porque aí se concentrou toda a riqueza de ornamentação desta fachada.

Lá se abre o portal principal profundo de seis arquivoltas ogivais, povoadas de setenta e oito estatuetas, assentes em outros tantos colunelos entre os quais superiormente tomam lugar as estátuas representativas dos doze apóstolos como muito bem se distingue na respectiva fotografia.

O tímpano da formosa portada, ostenta um baixo relêvo onde hábeis imaginários esculpiram a figura do Padre Eterno sentado em cadeira

papal e abençoando, ladeado pelos quatro Evangelistas com os respectivos símbolos.

E no espaço compreendido entre o fêcho da ogiva e as guias do arco conopial, alojaram um formoso grupo escultórico representando Deus coroando a Virgem Santíssima.

A janela que se abre nêste corpo de edifício



Fig. 5 — Claustro Real

sobrepujando o portal, *excede no exotismo decorativo tudo quanto existe no género* (Watson), pois é fechada por tão fino rendilhado de pedra no estilo gótico flamejante *que se não podia obrar com mais subtileza e cuidado em trancinhas de agulha, ou em lavor de cera, ou no espelho duma viola* (Fr. Luís de Sousa).

Nos corpos laterais da fachada principal, iluminando os tópos das respectivas naves, rasgam-se duas altas e simples janelas de ogiva.

Todo o frontispício, como aliás todo o monumento, é superiormente coroado por delicadas

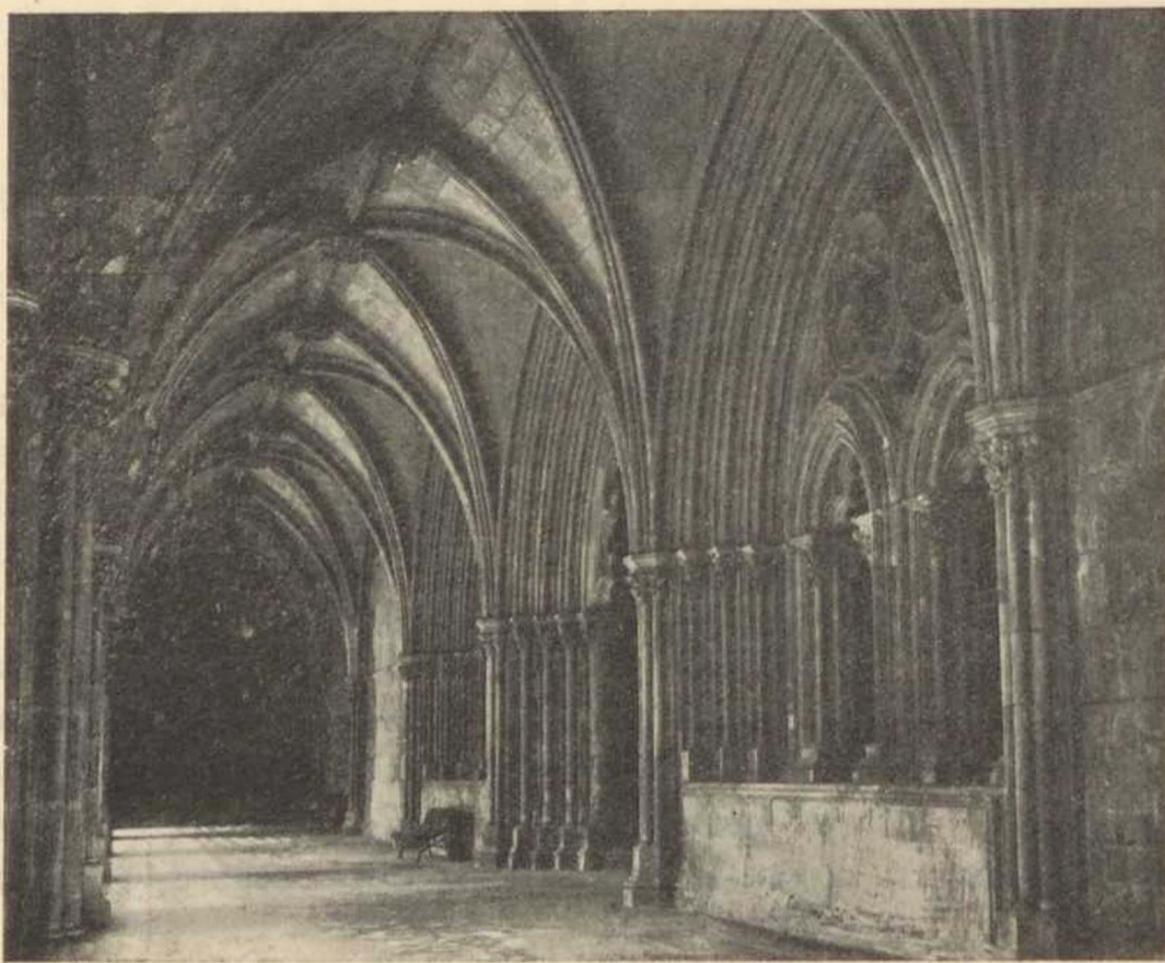


Fig. 6 — Exterior da sala do Capítulo

grilhagens de pedra terminadas em renques de flôres de lis.

Deve notar-se ainda na frontaria o sábio es- triamento dos espaldares do pórtico, da janela superior, e dos paramentos ocidentais dos botaréus centrais que com os seus filetes verticais pendentes de artístico reticulado *avantaja à vista as proporções da fachada, dando-lhe assim maior expressão da altura* (J. Barreira).

No seguimento da fachada ocidental da igreja, para o lado do sul, observa-se encostada à colateral, mas mais baixa do que esta, uma das três faces iguais da «Capela do Fundador» onde se abrem três janelas ogivais com o vão subdividido em ogivas secundárias por meio de delgados maineis, que apoiam bandeiras ricamente lavradas.

Dos botaréus centrais partem arcobotantes, semelhantes aos da frente da igreja, destinados a contrafortar os oito gigantes que reforçam os cunhais do lanternim octogonal emergente do meio dos terraços que cobrem o corpo quadrangular. Em cada face do refe-

rido lanternim rasga-se uma es- guia e singela fresta ogival de parte-luz central.

Na fachada sul da igreja ali- nham-se duas ordens de janelas sobrepostas; as superiores aber- tas na nave central, que ilumi- nam, constituem o chamado cle- restório, pertencendo as inferiores à nave lateral.

Marcando externamente a di- visão interior dos tramos das naves sobressaiem os botaréus, arcobotantes e pináculos que separam as janelas umas das outras.

No tópico sul do transepto sur- ge-nos um portal de gôsto anti- quado em relação ao estilo em- pregado que dir-se-ia concebido por um alvenel em cuja sensibili- dade surgisse, atávicamente, a arte dos velhos canteiros românicos (J. Barreira).

Por cima dêste pórtico vê-se um formidável janelão de vão tripartido por dois maineis que muito contribuem para a admirável estabili- dade da pétreia armação das vidraças colo- ridas.

Inicialmente as ábsides, onde sobressai a capela-mór mais elevada, terminavam o edifício pelo nascente mas com o enxérto mandado construir por D. Duarte para servir de sua ca-

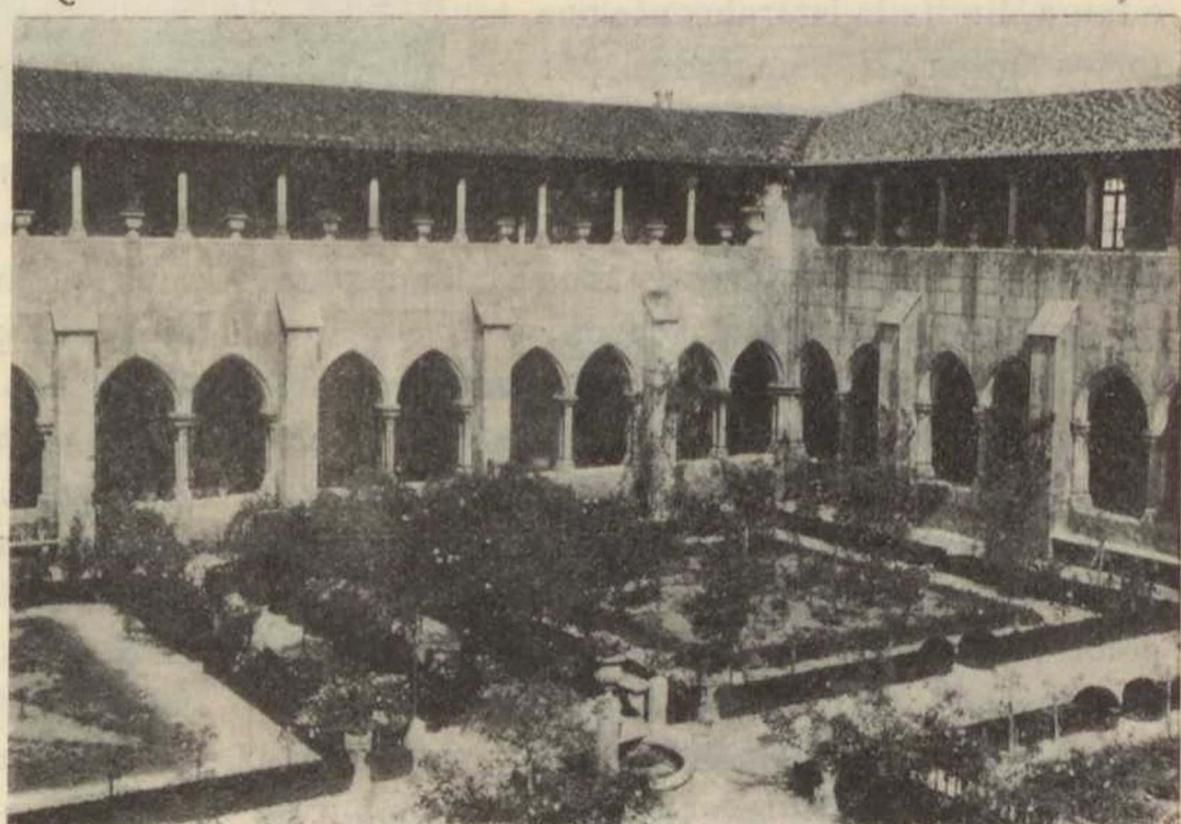


Fig. 7 — Claustro de D. Afonso V



LISBOA 1931

Fot. do Engº Ferrugento Gonçalves

*Lavatório do claustro Real
(Mosteiro da Batalha)*

pela tumular ficou o aspecto primitivo das fachadas sul e nascente prejudicado.

O Panteão de D. Duarte, de traçado octogonal, implantado precisamente no eixo da igreja, destaca pelo lado de fora as suas capelas radiantes ligadas inferiormente entre si e até metade da sua altura por pequenas sacristias que se alojam nos espaços triangulares existentes entre aquelas. O gótico continua a dominar nas janelas, frestas, botaréus, pináculos e grilhagens do mausoléu, mas nota-se, com certa estranheza, a iluminar o átrio uma janela de lavôr e estilo diferente de todas as outras se bem que lindíssima. Sobretudo chamam a atenção grossos pilares que avultam salientando-se acima do conjunto e que adiante veremos o que representam.

Do Claustro Real admira-se a fachada norte da igreja que sendo semelhante à do sul difere contudo desta por possuir no extremo do transepto a torre octogonal do relógio, ou Coruchéu da Cegonha, de cobertura piramidal que a gravura claramente patenteia.

Descrito o exterior do Mosteiro tão sumariamente como aí fica, tentaremos agora dar umas ligeiras notas à cerca do seu interior que Dieulafoy disse ser tão vasto como o das catedrais de Paris e de Toledo, atingindo quase as dimensões das de Milão e de York.

E' na verdade surpreendente a maravilhosa perspectiva das três naves separadas por duas filas de oito gigantescos pilares de secção cruciforme formados por feixes de colunas e colunelos coroados por capiteis delicadamente cinzelados donde partem em diagonal as nervu-

ras que sustentam a abóbada ogival cujos fêchos ostentam variados ornatos em relevo, pintados e dourados.

Ao fundo esbate-se a Capela-mór numa penumbra irisada que as variegadas côres das vidraças deixam coar.

Cinquenta janelas providas de vidraças coloridas iluminam o templo sendo dignas de exame 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.

E' notável a pureza arquitectónica e ornamental que felizmente a igreja ainda hoje conserva. Porém o segredo da imponência e rara beleza do seu interior reside não tanto nas avantajadas dimensões mas sobretudo nas suas invulgares proporções, e agradável singeleza.

Segundo medições referidas à face interior das paredes e aos eixos das abóbadas apresentadas por Augusto Fuschini em *A arquitectura religiosa na Idade-Média*, o comprimento total com a Capela-mór é de 18^m,18, o comprimento e largura das três naves são respectivamente 56^m,59 e 21^m,97, a altura e largura da nave central e transepto 27^m,73 e 9^m,48, o comprimento do transepto 36^m,12 e a altura e largura das naves laterais 19^m,40 e 6^m,24. Cada pilar tem de grossura 2^m,66.

Todas as capelas absidais abrem sobre o transepto comunicando entre si por pequenas portas e com a sacristia por intermédio da última do lado do Evangelho.

A capela-mór, de arco triunfal franjado por uma renda de pedra recortada de lóbulos, abriga



Fig. 8 — Capela do Fundador

o sarcófago de el-rei D. Duarte e de sua esposa D. Leonor com as respectivas estátuas jacentes.

A' direita de quem entra na igreja pelo portal principal depara-se a alta e sóbria portada que dá ingresso à «Capela do Fundador» cujo aspecto arquitectónico interno o celebrado escritor francês Dieulafoy descreveu, resumida mas precisamente, nos seguintes termos: *ao centro eleva-se uma espécie de ábside octogonal mais alta do que o contorno. Uma cúpula estrelada cobre-a, ao passo que oito abóbadas de aresta trapezoidais irradiam em volta e apoiam o seu lado maior quer sobre um dos muros, quer sobre uma trompa de ângulo. O trabalho apresenta-se de uma rara delicadeza. Acrescentarei que as arcadas do monumento central são constituídas por ogivas sobre-elevadas, bordadas duma renda de lóbulos e que existem por toda a parte indícios manifestos de pintura.*

Na parte central vê-se uma soberba arca tumular de faces ornadas de inscrições latinas com caracteres góticos onde se narram as virtudes e glórias dos soberanos que aí jazem cujas belas estátuas coroadas repousam no tampo com as cabeças apoiadas em almofadas e como que abrigadas por delicadíssimos e rendilhados dosseis onde se ostentam as armas de Portugal e de Lencastre. No friso do sarcófago sobressaiem em letras góticas as divisas de D. João I — *por bem* — e de sua excelsa esposa D. Filipa de Lencastre — *Y me plet.*

Na parede do sul alojam-se os formosos e riquíssimos túmulos da *inclita geração, altos infantes* como chamou Camões aos filhos do Mestre de Avis. O primeiro da direita guarda as cinzas de D. Pedro e de sua mulher D. Isabel de Aragão; segue-se-lhe o de D. Henrique com a sua estátua jacente sobre o tampo onde se lê a bem cumprida divisa — *talant de bien fere* —; vem depois o de D. João e sua esposa D. Isabel; e finalmente o de D. Fernando, o Infante Santo, que tão bem cumpriu o piedoso mote que escolheu — *le bien me plet.*

Modernamente foram executados na paréde poente três moimentos no estilo daqueles a que acabamos de nos referir onde repousam os restos mortais de D. Afonso V, D. João II e do filho dêste último monarca, o príncipe D. Afonso.

Á porta da «Capela do Fundador» jaz em se-

pultura rasa o soldado Martim Gonçalves de Maçada que salvou a vida a D. João I na Batalha de Aljubarrota.

Uma porta da colateral do Evangelho estabelece a comunicação da igreja para o formosíssimo «Claustro Real» num só piso de planta rectangular com cinqüenta e cinco metros por cinqüenta. Obra gótica inicialmente de Afonso Domingues, coberta por abóbadas de cruzaria apresenta cada lanço dividido em cinco grandes tramos centrais e dois menores nos extremos. No canto noroeste avança sobre o jardim um pavilhão onde se abriga a fonte-lavatório, duma riqueza fantástica (Bertaux), com suas taças sobrepostas donde a água se despenha e permitia outrora à comunidade fazer as suas ablucções antes de entrar para o refeitório cuja porta fica em frente.

Todos os vãos ogivais foram no reinado de D. Manuel I preenchidos por bandeiras de pedra rendilhada assentes em colunelos ricamente lavrados, no estilo grato a este monarca, e onde se destacam os emblemas régios — a *esfera armilar* e a *Cruz de Cristo*.

No lanço nascente do claustro encontra-se, ladeado por duas elegantes e perfeitas janelas, o portal da célebre Sala do Capítulo. Esta famosa quadra de 19^m,95 de lado é coberta por uma abóbada artezoada muito abatida que Dieulafoy considera a *construção mais arrojada de Espanha e Portugal* e Bertaux classificou como *uma maravilha da arquitectura ogival*. No fecho de estrélas das nervuras que sustentam a abóbada salienta-se em relevo o escudo de D. João I. No ângulo sudoeste uma mícula ostenta uma curiosa figura esculpida que se diz representar o arquitecto de tão arrojada obra.

A janela desta sala que dá para o oriente possui uma das mais belas e autênticas obras de vidraça colorida que se admiram no Mosteiro e está datada de 1508.

Ha poucos anos sepultaram nesta sala em campa rasa o Soldado Desconhecido de Portugal na Grande Guerra.

Contrastando com a riqueza do Claustro Real eleva-se ao norte dêste o chamado de D. Afonso V, de dois pisos e duma grande simplicidade gótica.

Separado, infelizmente para sempre, da parte

essencial do Mosteiro levanta-se como já referimos, a nascente, por detrás das ábsides, o incompleto «Panteão de D. Duarte». Inicialmente obra de Mestre Ouguête, e portanto estructuralmente gótico, apresenta contudo o famoso mausoléu uma ornamentação tão estupenda, maravilhosa e única em todo o mundo que só um arquitecto de génio como *Mateus Fernandes* era capaz de conceber e executar sob as ordens de reis como D. João II e D. Manuel I.

Por cima das capelas góticas um novo corpo de edifício começou a ser elevado.

Enormes janelas bem lavradas e estilizadas iluminariam a rotunda interior que presumivelmente seria coberta por elevada abóbada contrafortada pelos formidáveis e massiços botaréus externamente enfeitados com feixes de colunelos ligados por jarreteiras e internamente cavados de nichos dos-selados e rodeados de uma extraordinária profusão de adornos vegetais onde sobressaiem as iniciais do monarca *M. R.* (Manuel, Rei) em grandes caracteres góticos coroados.

O remate de tão portentosa obra é ainda hoje um problema sem solução não obstante os valiosos estudos e interessantes ante-projectos dos afamados arquitectos estrangeiros Murphy e Haupt. É este um enigma que contribui não pouco para aureolar duma grandiosidade misteriosa o soberbo mausoléu.

A obra mais estupenda de todo este admirável conjunto é, porém, o rico portal de entrada, alto de quinze metros e largo de metade, que desdobrado numa linda curva policéntrica que

ondula e se enlaça em gracioso ritmo, dir-se-ia de prata martelada pelas ciosas e destras mãos de um Gil Vicente (J. Barreira).

A fecunda e genial imaginativa do insigne arquitecto expandiu-se em tão delicadas e opulentas concepções que Beriaux deslumbrado lhes chamou *maravilhosa renda de pedra*.

Mateus Fernandes tomando por tema a divisa de D. Duarte escrita com letras góticas sobre círculos debruados de ramos entrelaçados, faz dela o motivo em torno do qual gravita toda a exuberante ornamentação como derradeira homenagem ao *Príncipe Leal* fundador do Panteão. No alto do pórtico três vezes insculpiu o arquitecto a primeira parte da tensão do *Eloquente — leauté faray —*, enchendo os arcos e colunas com a restante: — *tā ya serey* —.

O aspecto ornamental interno da monumental portada é totalmente diferente do

exterior se bem que não menos grandioso e rendilhado como pela respectiva gravura se poderá avaliar.

Por cima do magestoso pórtico uma varanda de estilo mais moderno e gôsto italiano, datada de 1533 e portanto da primeira Renascença, destoa fortemente do conjunto gótico-manuelino não obstante as suas admiráveis proporções e inexcedível perfeição.

Nota. — As gravuras que ilustram este artigo são reproduções de fotografias tiradas pelo Sr. Engº Ferrugento Gonçalves.

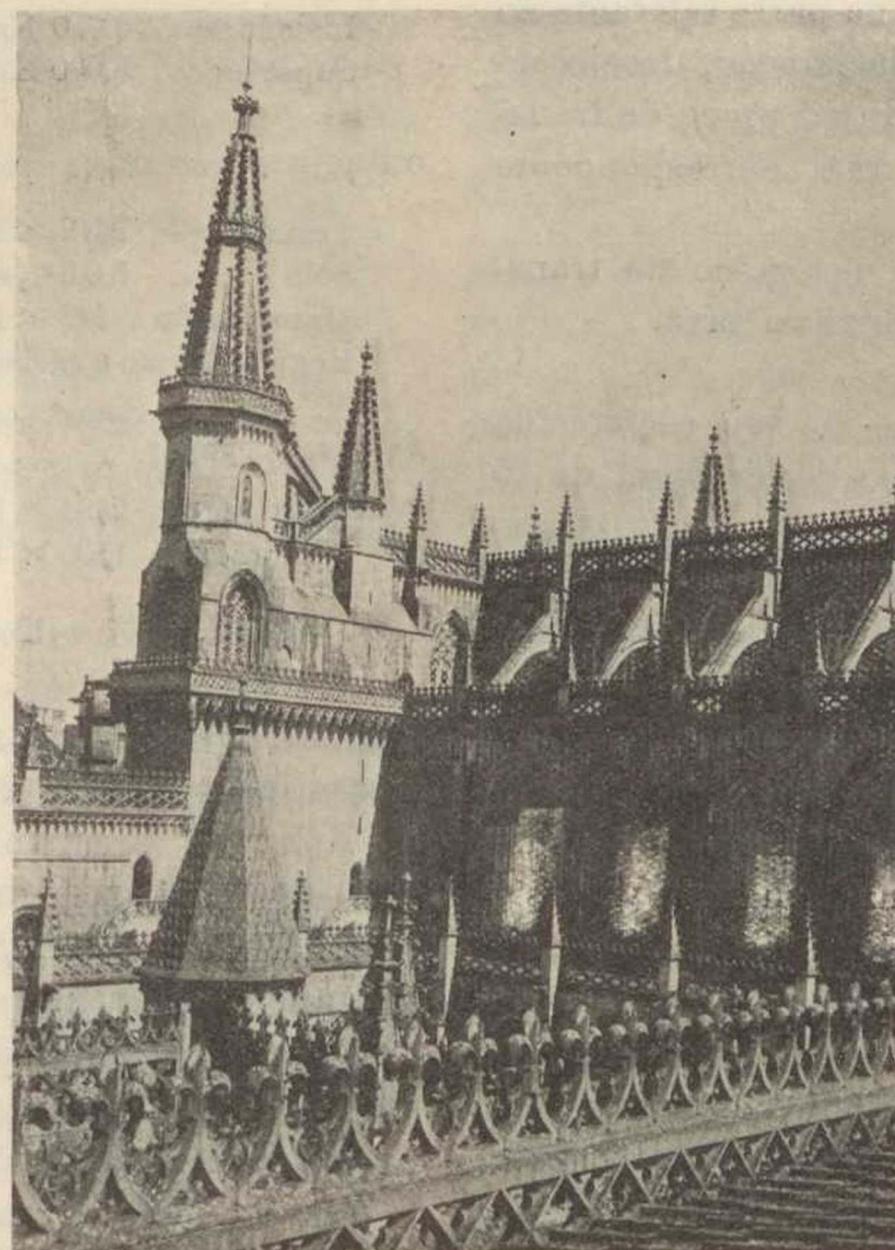


Fig. 9 — Fachada Norte e Torre do Relógio (Convento da Cegonha)

Consultas.

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 324.— Tendo dúvidas na aplicação do art. 100.º da Tarifa Geral, na parte referente ao triplo a cobrar por falsa declaração, desejo saber se este triplo é aplicado ao preço de transporte ou ao total da taxa, correspondente à mercadoria encontrada.

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

P. n.º 325.— Desejo que me seja esclarecida a Circular 1171 do Serviço do Tráfego, de 15 de Janeiro de 1930.

Os sacos de corda que ainda não tenham sido usados estão abrangidos pela referida Circular?

R.— Aos sacos de rête de corda (taras) novos ou usados, aplica-se sempre a classe da tabela que corresponder à rubrica «taras não designadas cujo volume se reduza quando vazias», consoante o disposto na Comunicação Circular n.º 1171 do Serviço do Tráfego.

P. n.º 326.— Peço seja detalhada a seguinte taxa: 50 postes telegráficos, de pinho, com 10 metros de comprimento, de 9.000 Kgs. de peso; 20 caixas com isoladores para linhas eléctricas, peso 2.000 Kgs.; 100 suportes de ferro para isoladores, peso 3.000 Kgs., de Campanhã para Bragança, em P. V.

R.— Se fôr utilizado um só vagão para toda a remessa, teremos:

Postes....	9.000 Kgs.	— Tarifa Geral 3.ª cl.
Isoladores.	2.000 Kgs.	} " " 2.ª "
Suportes..	3.000 Kgs.	

ou seja

Transporte .	$\left\{ \begin{array}{l} 2\$67 \times 11 \times 9 = 264\$38 \\ 2\$84 \times 11 \times 5 = 156\$20 \end{array} \right.$	420\\$58
Manutenção	$\left\{ \begin{array}{l} \$40 \times 11 \times 9 = 39\$60 \\ \$40 \times 11 \times 5 = 22\$00 \end{array} \right.$	
Registo e aviso.....	1\\$10	
Arredondamento.....	\$02	
Total	483\\$25	

Se fôrem dois vagões, teremos:

Postes.....	9.000 Kgs.	— Tarifa 1, tabela 9, por 12 T.
-------------	------------	---------------------------------

Isoladores.	2.000 Kgs.	} Tarifa Geral 2.ª cl.
Suportes ..	3.000 Kgs.	

ou seja

Transporte .	$2\$16 \times 11 \times 12 = 285\12
--------------	---------------------------------------

Selo	$5,05\% s/285\$12 = 14\40
------------	-----------------------------

Manutenção	$\$40 \times 11 \times 12 = 52\80
------------	-------------------------------------

Registo, aviso e assistência..	1\\$25
--------------------------------	--------

Soma.....	353\\$57
-----------	----------

$5\% s/353\$57.$	17\\$68	371\\$25
------------------------	---------	----------

Transporte .	$2\$84 \times 11 \times 5 = 156\20
--------------	--------------------------------------

Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 5 = 55\00
------------	-------------------------------------

211\\$20

Total.....	582\\$45
------------	----------

P. n.º 327.— Quanto paga, em P. V., uma remessa, constante de 2 atados de cadeiras, peso 24 Kgs., de Campanhã para Viana, e quanto paga de Barcelos para Viana?

O aumento de 50% é dado à base para se vêr antecipadamente que o preço é superior ou inferior ao mínimo a cobrar por expedição, ou pode ser dado depois de multiplicar a base pelas fracções do peso?

R.— 1.º caso: Transporte de Campanhã para Viana. Distância 82 Km.

1.ª classe + 50%	
Transporte	$(5\$00 + 2\$50) \times 11 \times 0,08 = 2\48
Manutenção ..	$1\$00 \times 11 \times 0,08 = \33
Registo e aviso.....	1\\$10
Arredondamento.....	\$04
	3\\$95

2.º caso: Transporte de Barcelos para Viana. Distância 32 Km.

Transporte ..	$(1\$95 + \$98) \times 11 \times 0,05 = \97
Mínimo ..	$\$16 \times 11 = 1\76
Manutenção ..	\$33
Registo e aviso.....	1\\$10
Arredondamento.....	\$01
	3\\$20

O aumento de 50% recai directamente sobre a base. (Ver art. 64.º e seu § único, da Tarifa Geral e o art. 17.º do Livro E 14, e seguinte).

P. n.º 328.— Quanto custa o transporte de 2 canastras com azeitona verde, com 90 k.^{os} e 2 sacas de castanha pilada, com 120 k.^{os}, de Vale de Prazeres a Gaia, 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 géneros frescos?

R.— A' azeitona verde corresponde o § 2.º da Tarifa 1 de G. V.

A' castanha pilada, corresponde o § 1.º, visto que só no caso de se tratar de castanha verde ou por descascar lhe corresponderia o § 2.º

P. n.º 329.— Desejo saber qual a taxa a aplicar à seguinte remessa de Beja a Quintos:

1 enfardadeira com 2.500 quilos e 20 rolos de arame de enfardar, com o peso de 500 quilos, para cujo transporte foi feita requisição de vagão em M. F. 2.

Pelo facto do expedidor ter requisitado vagão, é obrigado a pagar vagão completo?

E se entregasse a mercadoria fazendo o despacho sem requisitar vagão, podia ser aceite, cobrando taxa diferente?

R.— As estações devem evitar, tanto quanto possível, que se façam requisições de vagão por M. F. 2, quando se trate de transporte de enfardadeiras, tractores, charruas, etc., cujo peso em regra não atinge o mínimo de 10 toneladas estipulado na Classificação Geral de Mercadorias.

Deve, portanto, ser prevenido o expedidor sobre o agravamento da taxa resultante da sujeição ao mínimo de peso e se, a pesar da prevenção, ele insistir em requisitar o material, fica a Companhia isenta de responsabilidade visto que considerará consciente a referida requisição.

No exemplo apontado, se a estação procedeu como acima se indica, e aceitou a requisição por M. F. 2, deverá, ao abrigo da Tarifa 1 de P.V., sujeitar a taxa da enfardadeira ao mínimo de 8 toneladas e o arame para enfardar como carga suplementar, e, ao abrigo da Tarifa Geral, aplicar a taxa como esclarece o art. 97.º da mesma Tarifa; caso contrário, aplica-se a taxa em regimen de detalhe.

Como esclarecimento, informa-se que não deve designar-se «arame para enfardar» mas

sim «arame de aço» ou «de ferro», segundo a sua qualidade, o qual é, em geral, prèviamente queimado, para evitar a transmissão da ferrugem como sucede com o arame que se utiliza no enfardamento de palha.

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

1 bicicleta com 15 quilos, 1 pacote de acessórios com 3 quilos e 1 rôlo ditos com 8 quilos, para uma distância de 92 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 ficar a taxa mais barata por ser menos uma fracção?

R.— Deve taxar a bicicleta como recovagem mais 50% (Base 5.^a + 50%) e os acessórios como recovagem, (Base 5.^a).

P. n.º 331.— Sendo condutor de um comboio e apresentando-se em qualquer dos apeadeiros, Paúl, Dagorda, Mouchinha, Pataias, R. Pontes, Carriço, Aguim, Paraimo ou Oyã, um passageiro com uma bicicleta para qualquer estação além destes apeadeiros, devo aceitá-la mandando estabelecer o F. 50?

R.— Sim, senhor.

P. n.º 332.— 1.º Por que motivo no exercício 22 de G. V. do Livro anexo ao E. 14, é feita a cobrança de:

Evoluções à chegada a Régoa \$10

Evoluções à partida de Régoa \$10

e não se faz a mesma cobrança para a C. N., para a qual apenas se cobra \$20 de evoluções à chegada a Chaves?

2.º Por que motivo ao percurso M. D.-C. N. do mesmo exercício não é aplicado o art. n.º 29 da Tarifa Geral?

R.— 1.º O consultente ficará elucidado lendo o art. 1.º do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, publicado pela extinta Direcção do Minho e Douro.

2.º Não se aplica o art. 29.º da Tarifa Geral porque quando se diz simplesmente «feijão», entende-se que se trata de feijão seco e este não está incluído na relação dos géneros frescos a que é aplicável a Base 6.^a

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 333. — É posto em circulação um combóio extraordinário que não foi anunciado pelos sinais regulamentares à cauda ou à frente do combóio precedente e, ainda por motivo de atraso dum combóio de igual classe, mas regular, é o dito combóio extraordinário expedido à frente.

Pode neste caso o extraordinário anunciar o regular, visto o pessoal da Via não ter conhecimento do anúncio do extraordinário e poder tomá-lo como sendo o regular?

R. — Não senhor, porque os dois combóios podem não ser da mesma categoria e criar confusões ao pessoal da Via.

O que há a fazer é prevenir o pessoal do combóio extraordinário, por declaração em fôlha

de trânsito, de que a Via não está avisada da sua circulação.

Esta declaração será feita pela estação que expede o combóio nestas condições.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Janeiro de 1931

		Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
		Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de	1 a 7.	3.102	3.043	1.489	1.440	1.516	1.341
» »	8 a 14	3.942	3.806	1.906	1.796	2.002	1.697
» »	15 a 22	4.872	4.654	2.490	2.274	2.351	1.935
» »	23 a 30	5.412	5.461	2.542	2.552	2.675	2.277
Total.....		17.328	16.964	8.427	8.062	8.544	7.250
Total do mês anterior		18.355	18.626	9.086	8.892	8.975	8.067
Diferença....		-1.027	-1.662	-659	-830	-431	-817

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1930

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÉDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1930		Percorso efectivo em		Diferenças em 1930		Percorso efectivo em		Diferenças em 1930	
	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos
Outubro	De passageiros	440.668	425.330	-	15.338	127.693	127.781	88	-	146.076	126.544	- 19.532
	De mercadorias	226.417	232.534	6.117	-	51.578	49.796	-	1.782	136.676	146.603	9.927 -
	Em manobras..	83.869	84.873	1.004	-	33.300	31.868	-	1.432	39.619	39.195	- 424
	Totais..	750.954	742.737	7.121	15.338	212.571	209.445	88	3.214	322.371	312.342	9.927 19.956
Total das diferenças em 1930				A menos:	8.217	A menos :				A menos:		10.029
Novembro ...	De passageiros	441.523	430.862	-	10.661	129.289	129.653	364	-	147.024	129.879	- 17.145
	De mercadorias	236.046	222.948	-	13.098	46.788	45.933	-	855	130.752	135.766	5.014 -
	Em manobras..	86.387	89.243	2.856	-	33.763	28.788	-	4.975	38.515	40.329	1.814 -
	Totais..	763.956	743.053	2.856	23.759	209.840	204.374	364	5.830	316.291	305.974	6.828 17.145
Total das diferenças em 1930				A menos:	20.903	A mais :				A menos:		10.317
Dezembro....	De passageiros	422.001	412.099	-	9.902	125.106	125.290	184	-	133.826	125.133	- 8.693
	De mercadorias	211.624	200.939	-	10.685	46.059	45.774	-	285	102.449	114.203	11.754 -
	Em manobras..	81.607	83.028	1.421	-	62.038	28.867	-	33.171	74.309	35.229	- 39.080
	Totais	715.232	696.066	1.421	20.587	233.203	199.931	184	33.456	310.584	274.565	11.754 47.773
Total das diferenças em 1930				A menos:	19.166	A menos :				A menos:		36.019
Desde Janeiro	De passageiros	5.108.759	5.060.545	-	48.214	1.510.181	1.547.864	37.683	-	1.626.577	1.550.098	- 76.479
	De mercadorias	2.546.417	2.555.979	9.562	-	545.846	550.658	4.812	-	1.392.724	1.415.673	22.949 -
	Em manobras..	985.454	1.005.917	20.463	-	385.741	386.364	623	-	460.404	431.165	- 29.239
	Totais	8.640.630	8.622.441	30.025	48.214	2.441.768	2.484.886	43.118	-	3.479.705	3.396.936	22.949 105.718
Total das diferenças em 1930				A menos:	18.189	A mais :				A menos:		82.769

Factos e informações

Jardins das estações e decoração das habitações do pessoal

Dia a dia se vai acentuando em todas as empresas ferro-viárias o desejo de dar às estações da sua rede um aspecto que impressione agradavelmente o público que as freqüenta.

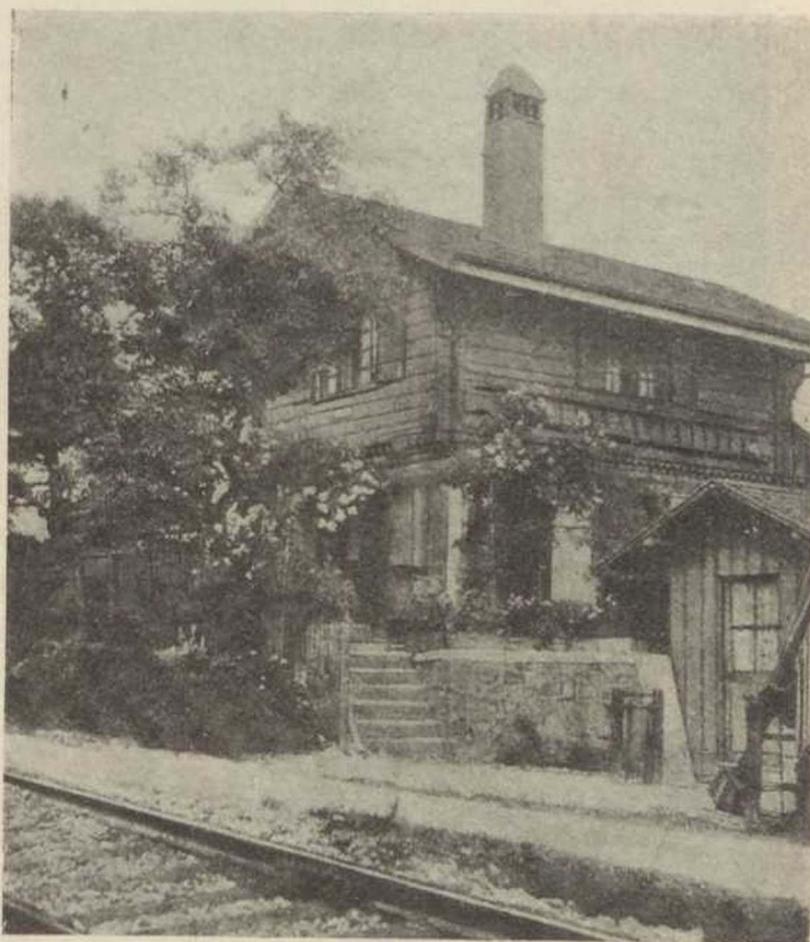
No estrangeiro, algumas empresas se distinguem muito especialmente no cuidado que este assunto lhes merece.

Em primeiro lugar o pessoal das estações prima em apresentar bonitos jardins, no que, em alguns países, é auxiliado pelo esplêndido clima que lhe facilita a cultura de belas plantas.

Os concursos de jardins são freqüentes e dão lugar à distribuição dum importante número de prémios; os concorrentes são sempre numerosos e muitos os jardins com bom aspecto.

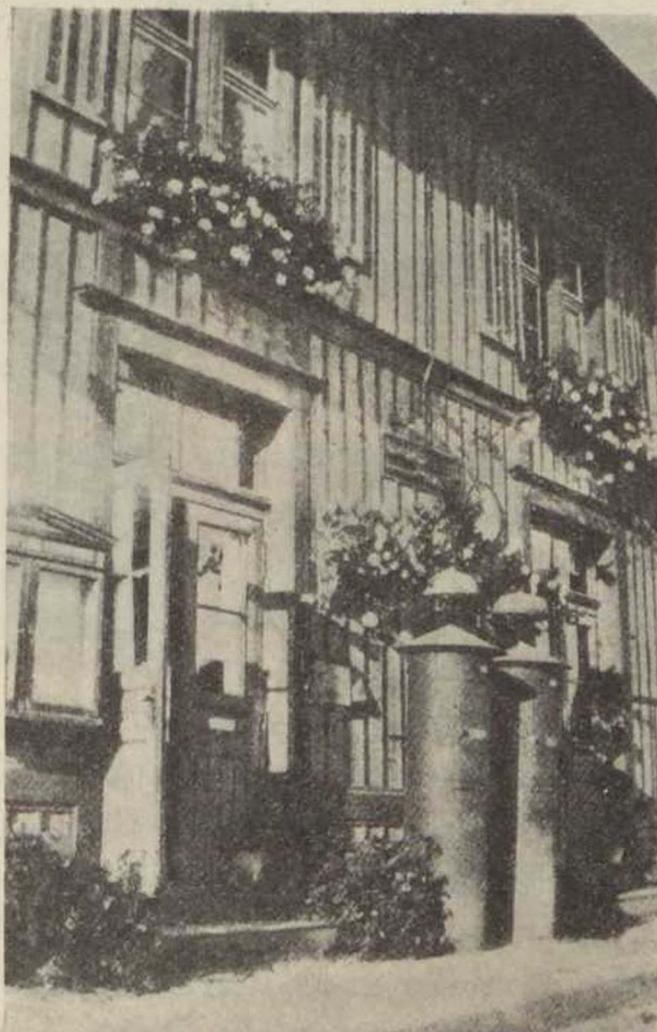
Na Companhia Francesa Paris-Orléans (P. O.) um dos últimos concursos, o de 1929, constituiu um grande sucesso, tendo sido premiadas 58 estações. O prémio de honra, de 600 francos, coube à estação de Cieurac que obteve também uma medalha de bronze; os dois primeiros prémios, de 500 francos cada, às estações de Bourg-la-Reine e de Divonne.

As dependências das estações, casas de

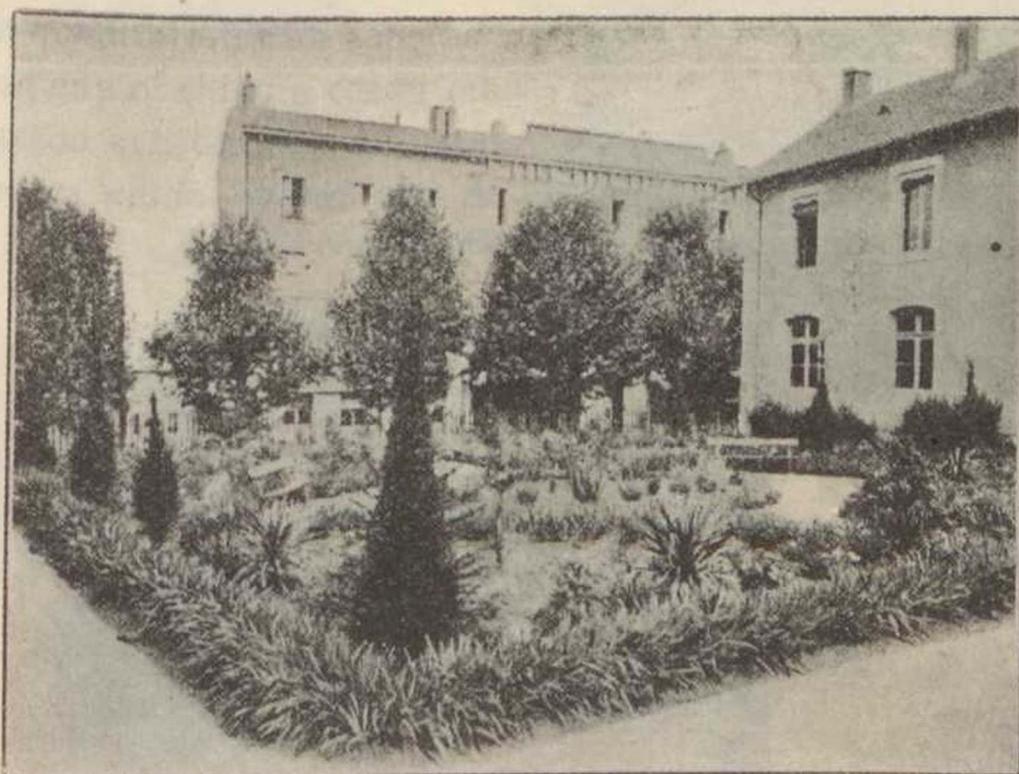


Casa de guarda de Cossonay (Cam. de Ferro Federais Suíços)

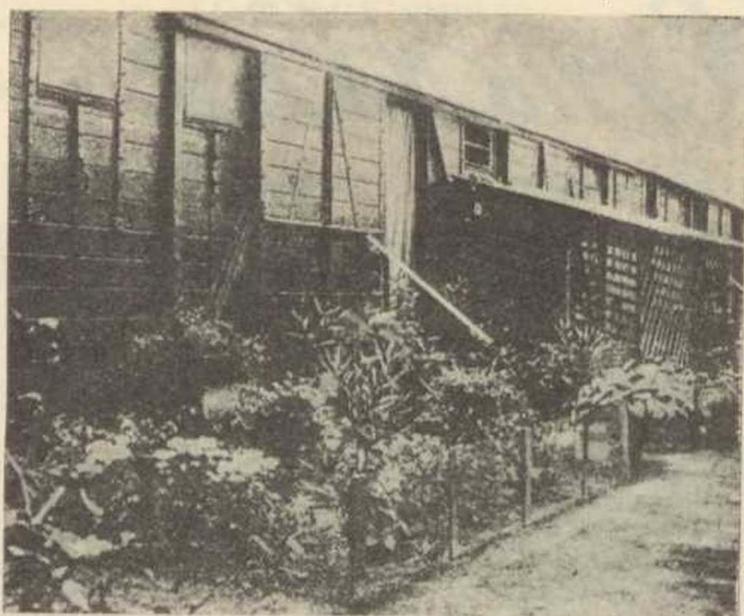
guarda, etc., também não são desprezadas. Por meio de plantas trepadeiras e outras plantas



Estação de Rämismühle-Zell (Cam. de Ferro F. Suíços)

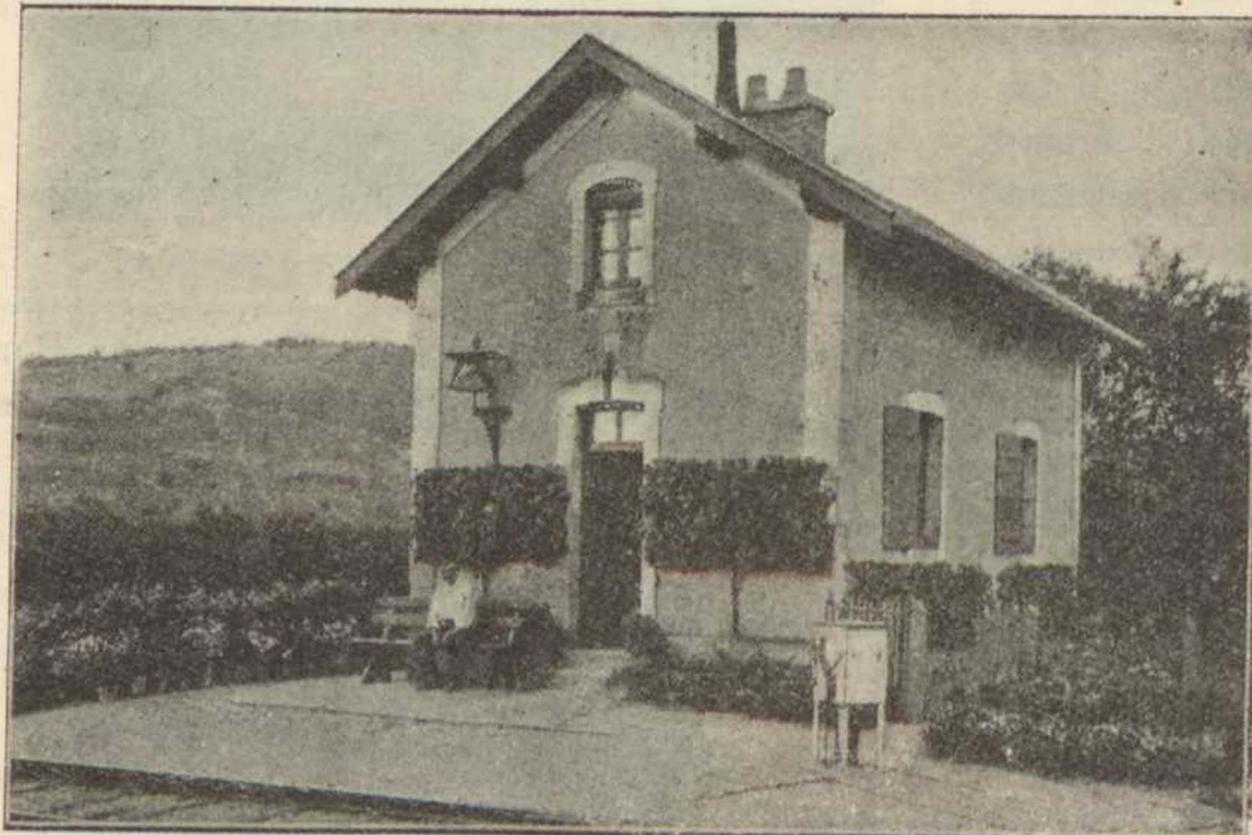


Jardim da estação de Puy (Cam. de Ferro P. L. M.)



Vagões floridos em Montauban-Villenouvelle (Cam. de Ferro P. O.)

apropriadas, se tem procurado embeleza-las e não raras vezes com verdadeiro sucesso, como por exemplo no edifício da estação de Rämis-



Casa de Guarda de Cravant-les-Laumes (Cam. de Ferro P. L. M.)

mühle-Zell, no apeadeiro de Altendorf e na casa de guarda de Cossenay, pertencentes aos magníficos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Pelas gravuras aqui inseridas se pode fazer uma ideia do seu belo aspecto.

Não deixa de ser interessante o jardim da estação de Puy e a casa de guarda de Cravant-les-Laumes, nas linhas da Companhia Paris-Leão-Mediterrâneo (P. L. M.), a maior emprêsa ferro-viária de França.

Mas tem ido mais longe o amor pelo embelezamento das estações. Como é do conhecimento de todos pelos telegramas dos jornais

da ocasião, em Março do ano passado a região do Meio Dia de França foi vítima duma catástrofe que enlutou toda a França. Foi devastada por uma formidável tempestade que arruinou as searas e destruiu um grande número de povoações, matando centenas de pessoas.

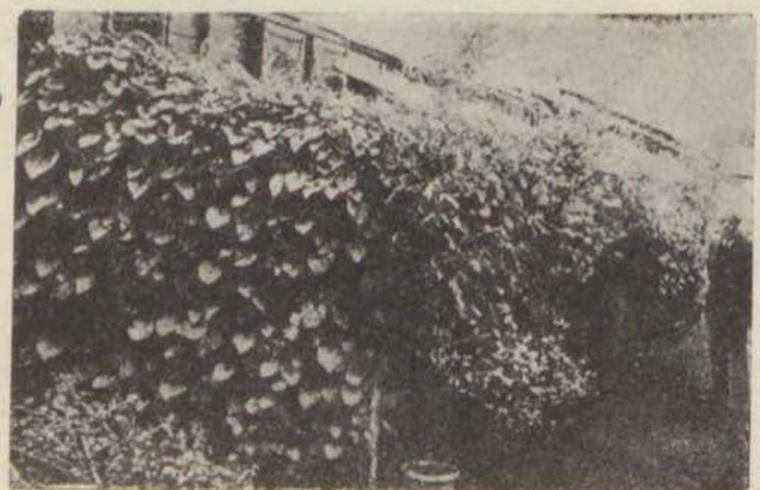
As rôdes dos caminhos de ferro de Paris-Orléans e do Midi, que servem a região, sofreram consideravelmente com o temporal; muitos ferro-viários ficaram com as suas habitações destruidas e tiveram de ser provisoriamente alojados em vagões.

Imediatamente êles e as suas famílias se preocuparam em dar o melhor aspecto possível às suas habitações provisórias, por meio de flores e arbustos, e com tanto carinho o fizeram que em 13 de Agosto se realizou um concurso dos vagões floridos, tendo sido premiados, entre outros, os dois representados nas gravuras.

Na nossa Companhia o a jardimamento das estações não tem sido esquecido; algumas delas se têm destacado pelo bom gosto e cuidado.

Estamos convencidos de que também nêste ponto não deixaremos de acompanhar o progresso e que num futuro próximo os estrangeiros que viajarem em Portugal, reconhecerão que não estamos em condições de inferioridade no bom gosto e cuidado que nos merece o aspecto das nossas

estações. Temos um esplêndido clima a ajudar-nos, devemos saber aproveita-lo.



Vagões floridos em Montauban-Villenouvelle (Cam. de Ferro P. O.)

O *Boletim da C. P.* deseja concorrer para o embelezamento das estações, generaliza a todas as estações da rede o concurso aberto no seu número de 9 de Março de 1930.

As estações que não estão englobadas em nenhum dos três grupos que figuram nas condições do concurso constituirão um novo grupo com direito a prémios iguais aos que foram fixados para cada um dos três grupos iniciais.⁽¹⁾

Os agentes que desejarem concorrer deverão fazer-se inscrever até o fim de Março corrente por carta dirigida ao *Boletim da C. P.*, Secretaria da Direcção Geral.

Lembramos que os agentes que concorrerem poderão aconselhar-se com os Serviços Florestais e Agrícolas desta Companhia acerca das plantas a empregar e da forma de as cultivar. Para isso não tem mais do que se dirigir àqueles Serviços endereçando a correspondência directamente à Secretaria da Direcção Geral.

Concurso internacional de dactilografia

No último ano realizou-se em Paris um concurso internacional de dactilografia.

Como no ano anterior, obteve o primeiro prémio Mlle. Odette Piau que escreveu à razão de 94 palavras por minuto durante a prova de 30 minutos a que os concorrentes foram submetidos.

A seguir ficou classificada Mlle. Gabriel que

⁽¹⁾ 1.º prémio — 450\$00; 2.º — 300\$00; 3.º — 150\$00; 4.º — 100\$00; 5.º e 6.º — Menções honrosas.



Apeadeiro de Altendorf (Cam. de Ferro Federais Suíços)

atingiu 88 palavras e em terceiro lugar a inglesa Miss. Mitchell com 85 palavras.

Mlle. Odette Piau é hoje incontestavelmente a primeira dactilografa do Mundo; no concurso estavam representados todos os países da Europa e na América nunca se chegou a um rendimento tão elevado.

A sua pequena história não deixa de ser interessante.

Mlle. Piau nunca seguiu curso de dactilografia. Aos 12 anos começou a trabalhar à máquina, como distração. Pouco a pouco, distraidamente, se foi treinando e quando tinha 16 anos, um dia, lembrou-se de verificar quantas palavras escrevia por minuto; chegou a 60 palavras, o que já era um belo trabalho.

Tempos depois, estando sua mãe que dirigia uma aula de taquigrafia em Compiègne dando o seu curso, um visitante que foi assistir à lição ouviu num compartimento ao lado da sala da aula alguém a escrever à máquina com desusada rapidez. Perguntando a Mme. Piau quem era que assim escrevia, esta respondeu: — E' minha filha que



Mlle. Odette Piau

se distrai a escrever à máquina. Já escreveu 60 palavras por minuto.

O visitante informou-a então de que num concurso de dactilografia, realizado pouco antes, a primeira classificada não tinha ido mais além.

Isto passava-se em 1929. Depois de algumas hesitações, Mlle. Odette resolveu apresentar-se ao próximo concurso em Paris, tendo conseguido o primeiro prémio, com 61 palavras por minuto. Foi este o primeiro sucesso que decidiu a sua carreira. Desde então nunca mais deixou de obter os primeiros prémios.

Atribue 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 94 palavras sem erro.

Mlle. Piau não tem preferência por qualquer dos métodos de dactilografia. Praticamente escreve com 6 dedos, 3 de cada mão. Calma e impassível durante o trabalho, os seus braços mantêm-se imóveis e das suas mãos quasi apenas os dedos se mexem. Quem a vê trabalhar não tem a impressão da sua grande rapidez, porque ela não perde tempo com movimentos inúteis como o fazem muitas dactilógrafas que aparecem trabalhar mais depressa.

Nunca olha para o teclado. Coloca à sua esquerda o documento a copiar sem nunca utilizar estante especial, segue com os olhos o texto enquanto os seus dedos accionam as teclas. Os espectadores não têm tempo de se aperceber da mudança de linha; ela sabe, 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 folha, a mudança desta é feita com tanta rapidez e habilidade que causa espanto a todos os espectadores.

Curiosidades estatísticas

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

E' indício de melhoria das condições de vida ou de desenvolvimento industrial, o aumento de consumo de electricidade e gaz.

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

Durante o ano de 1929, foram consumidos, de electricidade, 62.248.000 kw. e de gaz, 9.916.479^{m³}.

O número de consumidores de electricidade, que em Janeiro desse ano era de 65.149, subiu em Dezembro a 72.888.

O acréscimo do número de consumidores de gaz foi menor: 21.094 em Janeiro, contra 21.393 em Dezembro.

O mês de menor consumo de electricidade foi Junho, com 4.000.000 de kw.; o de maior consumo foi Janeiro, com 6.196.000 kw.

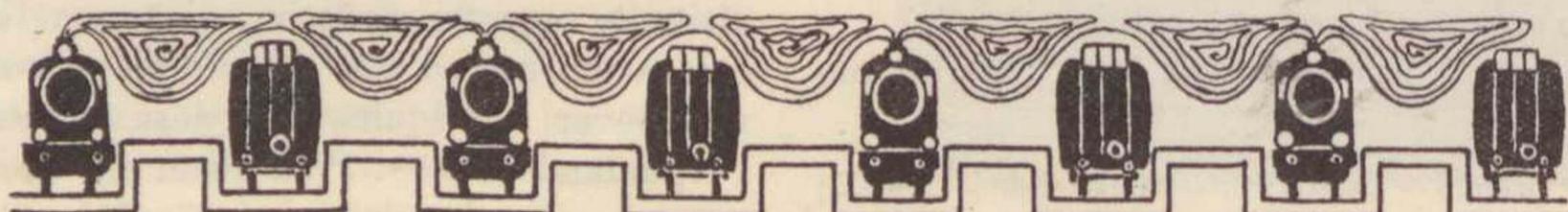
Os meses de Janeiro e Fevereiro de 1930 acusam uma diminuição, comparados com iguais meses do ano anterior. Mas já o mês de Março fechou com um consumo de 5.323.000 kw., contra 5.253.000 kw., em igual mês do ano anterior.

Receitas úteis

Conservação dos tapetes. — A colocação de fôlhas de papel pardo sob os tapetes, torna-os mais macios ao piso, e assegura-lhes uma maior duração, tornando-os ao mesmo tempo mais quentes.

Errata

No último número do *Boletim da C. P.*, na nota biográfica sobre Alexandre Herculano, página 31, linha 33, onde se lê *Belo*, deve lêr-se *Bôbo*.



Pessoal.

Acto digno de elogio

Foi elogiado o carregador da estação de Castro Verde-Almodóvar, Augusto Guerreiro, porque em Novembro findo, tendo-se dado uma quebra de engates no c.º 2527, conseguiu com muita rapidez segurar o material em fuga, colocando um calço na via, já quando o material se encontrava muito próximo e por isso na contingência 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 5 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 OBRAS

Sub-chefes para chefes de distrito: José de Matos Machado, Filipe da Silva, Joaquim Henriques, Joaquim M. Pimenta, João Ferreira Coelho, António Francisco Roque, João Maria, António dos Santos, Joaquim António Cartaxo e Elias Bento.

Promoções em Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

A empregado de 2.ª cl.: Joaquim José Justo.

A distribuidor de materiais de 1.ª cl.: João da Conceição Marques.

A distribuidor de materiais de 2.ª cl.: Vítor Cartuxo.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

A chefe de secção: Francisco Pereira Rodrigues.

A empregados principais: António Marques de Abreu e Francisco Ribeiro Gonçalves.

A enfermeiro de 1.ª cl.: Vicente Fernandes.

EXPLORAÇÃO

A chefe de serviço: o engenheiro José António de Abreu.

A comercialista adjunto: o comercialista João Faria Lapa.

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 Travassos Neves.

A chefes de escritório de 1.ª cl.: Joaquim José de Abreu e Manuel Martins Entrudo Júnior.

A inspectores: João Nunes, Gregório Oliver Lopes e Aparício Nunes Fructuoso.

A agente comercial: Manuel Correia Júnior.

A agente técnico: Rodolfo Santana Rôxo.

A chefe da fábrica de bilhetes: Carlos Conde.

A chefe de escritório de 2.ª cl.: Manuel de Jesus Ferreira.

A sub-chefe da fábrica de bilhetes: Carlos Inácio.

A chefes de secção: Jorge Rodrigues Maia e José Damázio.

A empregados principais: Aníbal do Carmo Góis, Heitor País do Nascimento, Guilherme Bizarro Silva, Alfredo Falcão, Henrique Gil Mourato, Armando Pereira dos Santos, Miguel Gomes Baltazar, Manuel da Silva Freitas, José Cândido Pereira, António Picciuchi Garcia e Artur Augusto de Sousa.

A empregados de 1.ª cl.: Artur Sabino José Guerreiro, António Rodrigues Garcia Maroto, José Gonçalves, Manuel Maurício Costa Júnior, Tomé Pinheiro d'Almeida, Francisco Lucena Valadas, Hilário José Souto Barreiros, Francisco Gonçalves Coelho, João Azevedo do

Carmo, José Manuel Sentinela e José Francisco da Silva.

A empregados de 2.^a cl.: António Almeida Gil e Paulo Vieira.

A fabricante de bilhetes: Joaquim André dos Santos.

A ajudante de fabricante de bilhetes: José Maria Oliveira.

A arquivistas de 2.^a cl.: Francisco Bicho Ferreira e João de Almeida Viana.

A distribuidor de 2.^a cl.: António da Costa.

A oficiais: Artur Rial e Manuel Esteves.

A empregadas de 1.^a cl.: Leopoldina Leitão, Aurora Dias, Adelina M. Cabral e Ana Gomes.

A factor de 1.^a cl.: José Alfredo P. Viana.

A empregada de 2.^a cl.: Eliza Cunha Amaral.

A capataz principal: José Marques.

A capatazes de 1.^a cl.: Manuel Ribeiro Torres e Hamilton Marques Pinto.

A capatazes de 2.^a cl.: Manuel da Costa Teixeira e Belmiro Soares.

A agulheiros de 1.^a cl.: Agostinho Dias, Adriano Luís Coelho, Manuel Leite, António Viriato Marçal e Luís Henriques Arandas.

A agulheiros de 2.^a cl.: Manuel Ribeiro da Silva e José Vilaça de Oliveira.

A agulheiros de 3.^a cl.: João Joaquim da Rocha, António José Prata, António da Costa, Hortêncio Luís Mendes, António Angelo de Matos, Francisco Batista Relvas, Alfredo Luís Coelho, Luís Aurélio dos Santos, António Marques da Silva, Francisco António Simões Júnior, Joaquim Pereira, Feliciano Henrique, Joaquim Batista Ramos, Sebastião Cabrita, Bento de Oliveira Lopes, José Martins, José Gaspar Gonçalves e Manuel Gonçalves.

A conferente: Estevam José Henriques.

A engatador: António Batista.

VIA E OBRAS

A engenheiro ajudante: engenheiro António Esteves de Mendonça.

A chefes de secção: Manuel Tavares dos Santos, José António Pedroso Júnior, Fernando Mamede e António Montez.

A chefe de escritório de 3.^a cl.: Amândio Graça.

A empregado principal: João Figueiredo.

A empregados de 1.^a cl.: Júlio David, Ivo de

Pina Cabral, José Manuel da Cunha, José F. Falardo e Alfredo Carreira.

A empregado de 2.^a cl.: Jaime Gama Lobo de Eça.

A empregado de 3.^a cl.: Francisco Pereira Afonso dos Santos.

A desenhador de 2.^a cl.: Francisco Rodrigues.

A fieis de 1.^a cl.: António de Carvalho e Domingos Tomaz.

A ajudantes de distribuidor: Manuel Martinho e Manuel Figueiredo.

A electricista-chefe da rede do Sul e Sueste: Júlio Clemente Tavares.

A electricista de 1.^a cl.: Angelo Dias de Carvalho.

A chefes de lanço de 1.^a cl.: Manuel Lopes, João de Oliveira, José Beja, António Vieira dos Reis, João Martins, Manuel José, António Maurício, António Mendonça e José Martins.

A contra-mestre principal: Domingos de Oliveira.

A contra-mestre de 1.^a cl.: José Caridade.

A contra-mestre de 2.^a cl.: Alfredo de Sá.

A chefe de cantão principal: Armando Rico.

A chefes de distrito: João Santana, Américo Gomes e João Lopes.

A sub-chefes de distrito: Joaquim Augusto Martins, Manuel Joaquim, Paulo Maria, Joaquim Dias, João Rodrigues, Francisco Duarte e Augusto Gonçalves da Cruz.

MATERIAL E TRACÇÃO

A chefe de escritório de 1.^a classe: Leonardo Eugénio Poitout.

A empregados principais: Fernando Gil da Silva, Carlos dos Santos Ferreira, Francisco José da Silva, Luciano Moreira.

A empregados de 1.^a cl.: Júlio Gonçalves da Cruz, António Luís Arrabaça, António José de Carvalho, Augusto C. Lobato de Faria, Silvério Alves, Manuel Pinto de Oliveira, Jorge A. Silva Fontoura, Jaime Miguel Solér Mató, António Maria da Costa, Henrique Ferreira, José Soares, Etevino Belo de Almeida, Mário Norberto da Silva.

A empregados de 2.^a cl.: Joaquim Gonçalves, Américo Jorge Martins, António Augusto Moreira, Francisco A. Pinto Eliseu, Joaquim Sérgio Santana, Antero Gonçalves Ribeiro,

Carlos Rodrigues Figueiredo, Arnaldo da Silva Mendes.

A empregada principal: Júlia Augusta dos Santos.

A empregadas de 2.^a cl.: Julieta Magalhães Oliveira e Amélia Teles Iglézias.

A escriturários de 2.^a cl.: Eugénio Dias Poutout, Eduardo de Almeida, Manuel Contente de Souza, Mário Albino, António Bernardes Bandeira, António Beato, Fernando de Oliveira, José Carlos Duarte e Silva.

A contra-mestre de 1.^a cl.: Abel dos Santos Oliveira, José Malho dos Reis, José Loureiro, Carlos Rodrigues Gonçalves e Lourenço Lopes.

A distribuidor de 1.^a cl.: Silvério dos Reis.

A distribuidores de 2.^a cl.: José Geraldo Lopes, António Jcão Regueira e José da Silva.

A desenhador de 2.^a cl.: João dos Santos.

A arquivista de 1.^a cl.: Alfredo José Mandil.

Nomeações em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Carregadores: Guilherme Gomes, Cristóvam dos Santos, José Correia, Jacinto Campos, José Maria Ribeiro Góis e José Jacinto.

Guardas de P. N.: Narcisa Ramos e Maria Rosa de Jesus Silva.

VIA E OBRAS

Engenheiros adjuntos: engenheiros Augusto Borges de Almeida Ferreira e Manuel Joaquim Dias da Silva.

Praticante de escritório: Vítor Dias de Carvalho.

Serventes: Américo Nogueira e Aníbal Ferreira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Inspectores: Jacinto Gonçalves da Silva, Luís Ferreira e José da Silva Barbosa.

Chefe de oficina: João Gonçalves Ribeiro.

Contra-mestres de 2.^a classe: Carlos Eugénio Castanheira e Agostinho Ramos Fernandes Vidal.

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

Fiel de 1.^a cl.: Manuel da Silva Cabarrão.

Ajudantes de arquivista: Jorge Marques e Manuel António.

Escriturários de 3.^a cl.: José Lopes dos Santos Aurélio e Fernando Furtado de Oliveira.

Reformas

Em Dezembro

Francisco Luís, Chefe de 3.^a classe.

Em Janeiro

Manuel Joaquim Martins Sampaio, Assentador.

Ana Ferreira, Guarda de distrito.

Carlota Rodrigues, Guarda de distrito.

Francisca da Conceição, Guarda de distrito.

Domingos Marques, Ajudante de distribuidor.

Mudanças de categoria

Para:

Empregado de 2.^a cl.: O revisor de 2.^a classe, Manuel Coelho.

Empregados de 3.^a cl.: Os factores de 2.^a classe, Joaquim Campos Silva e Eufrásio de Alegria Grego.

Faroleiro: O carregador, António Viegas.

Guardas: Os agulheiros de 3.^a classe, Acácio Augusto e Joaquim dos Martires.

Serventes: Os carregadores, Carlos Alberto Ruas, Manuel Maria de Matos e Jerónimo da Silva.

Ordenança: O carregador, José Sobreira.

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

Falecimentos em Janeiro

Temos a lamentar o falecimento no mês de Janeiro findo dos seguintes agentes:

† *José Pedro de Sousa*, Chefe de Secção.

Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1886.

† *Francisco Urbano de Carvalho*, Empregado principal.

Admitido como amanuense de 4.^a classe em 1 de Junho de 1894.

† José da Cunha Borges, Factor de 2.^a classe.

Admitido como praticante em 1 de Maio de 1914.

† Artur Luís, Factor de 3.^a classe.

Admitido como carregador em 21 de Abril de 1925.

† Carlos Teixeira, Fiel de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 21 de Outubro de 1917.

† José Lourenço Trigueiro, Guarda freio de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1921.

† José Moreira Coelho, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 1 de Julho de 1919.

† Manuel Baptista, Guarda.

Admitido como carregador auxiliar em 17 de Novembro de 1912.

† António Ferreira Pinto, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 16 de Março de 1917.

† Adriano Nicolau Dias de Sousa Moreira, escriturário de 3.^a classe.

Admitido como escriturário auxiliar em 26 de Outubro de 1927.

† João António, chefe de distrito.

Admitido como assentador em 10 de Fevereiro de 1909.

† Boa Hora da Conceição Cabrita, guarda de distrito.

Admitida em 16 de Janeiro de 1930.

† Rosalina Dias de Carvalho, guarda de distrito.

Admitida em 4 de Fevereiro de 1916.

† Miguel Marinho, assentador de distrito.

Admitido como assentador auxiliar em 10 de Julho de 1915.

† António Barrocas, limpador de máquinas.

Admitido como chegador em 16 de Junho de 1920.

† Serafim Ferreira da Silva, fogueiro de 2.^a classe.

Admitido como limpador em 22 de Julho de 1919.



† José Pedro de Sousa
Chefe de Secção



† Francisco Urbano Carvalho
Empregado Principal



† Artur Luís
Factor de 3.^a classe



† Carlos Teixeira
Conferente

Sincopadas

8—3-Nesta «estação» existe riquesa — 2.

Costasilva

9—3-A chaminé tem um buraco — 2.

Joluso

10 — Provérbio a adivinhar

Há anos, certo sujeito,
Já de nascença corcunda,
Sofria pena profunda
Por ter tão grande defeito.
Um doutor, de bom conceito,
A tratamento o sujeita,
Mas diz que... pouco receita,
Porque a esperança desfaz-se
No rifão

Zépovinho

11 — Charada em quadrado

.....	Auxiliar
.....	Jaqueta
.....	Uivar
.....	Tresvarie
.....	Põe cara a cara
.....	Escassear

Jaiobas

Maçada ferroviária

12—Qual a estação da C. P. formada com as letras das palavras :

AMA-TE SNR.

M. D. Coelho

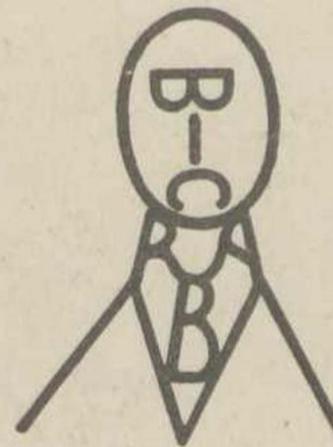
Charada dupla

13—Este peixe está no sobrado-2.

Zé Sepol

Quebra-cabeças ferroviário

14—Qual é a estação cujo nome está representado neste desenho?



M113

15 — Enigma tipográfico**U — Tejo, Ave, Sado, Douro — U**

Roldão

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Março de 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$60	Chouriço de carne..... kg.	14\$50	Milho..... lit.	\$80
” Nacional ”	2\$80	Farinha de milho ”	1\$25	Ovos..... duzia	variável
” Valenciano..... ”	2\$80	” trigo ”	2\$35	Petróleo..... lit.	1\$30
” São..... ”	2\$90	Farinheiras	7\$00	Presunto..... kg.	8\$60
Assucar de 1.º ”	4\$15	Feijão branco..... lit.	1\$45	Queijo da Serra de 1.º .. ”	13\$50
” ” 2.º ”	3\$95	” amarelo..... ”	1\$50	” ” ” 2.º ”	11\$00
” pilé..... ”	4\$40	” avinhado	1\$35	” flamengo..... ”	21\$50
Azeite de 1.º lit.	7\$00	” encarnado	1\$40	Sabão amendoa	1\$15
” ” 2.º ”	6\$40	” frade..... ”	1\$20	” Offenbach	2\$60
Bacalhau sueco..... kg.	4\$00	” ”	1\$90	Sal..... lit.	\$16
” inglês..... ”	5\$80	” manteiga	1\$80	Sêmea..... kg.	\$46
” ”	5\$60	Grão de 1.º	2\$10	Toucinho..... ”	4\$80
Banha..... ”	6\$00	” ” 2.º	1\$60	Vinagre	lit. 1\$00
Batatas..... ”	variável	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco..... ”	1\$10
Carvão de sôbro..... ”	\$45	Manteiga..... ”	22\$00	” tinto..... ”	1\$10
Cebolas	\$40	Massas..... ”	3\$30		

N. B.—Os preços de arroz, azeite, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres teem à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado por preços inferiores aos do mercado.

Quem fôr económico deverá abastecer-se dos Armazéns de Viveres, com o que contribuirá também para a prosperidade da sua Caixa de Reformas e Pensões que representa o futuro de todo o funcionário ferro-viário.