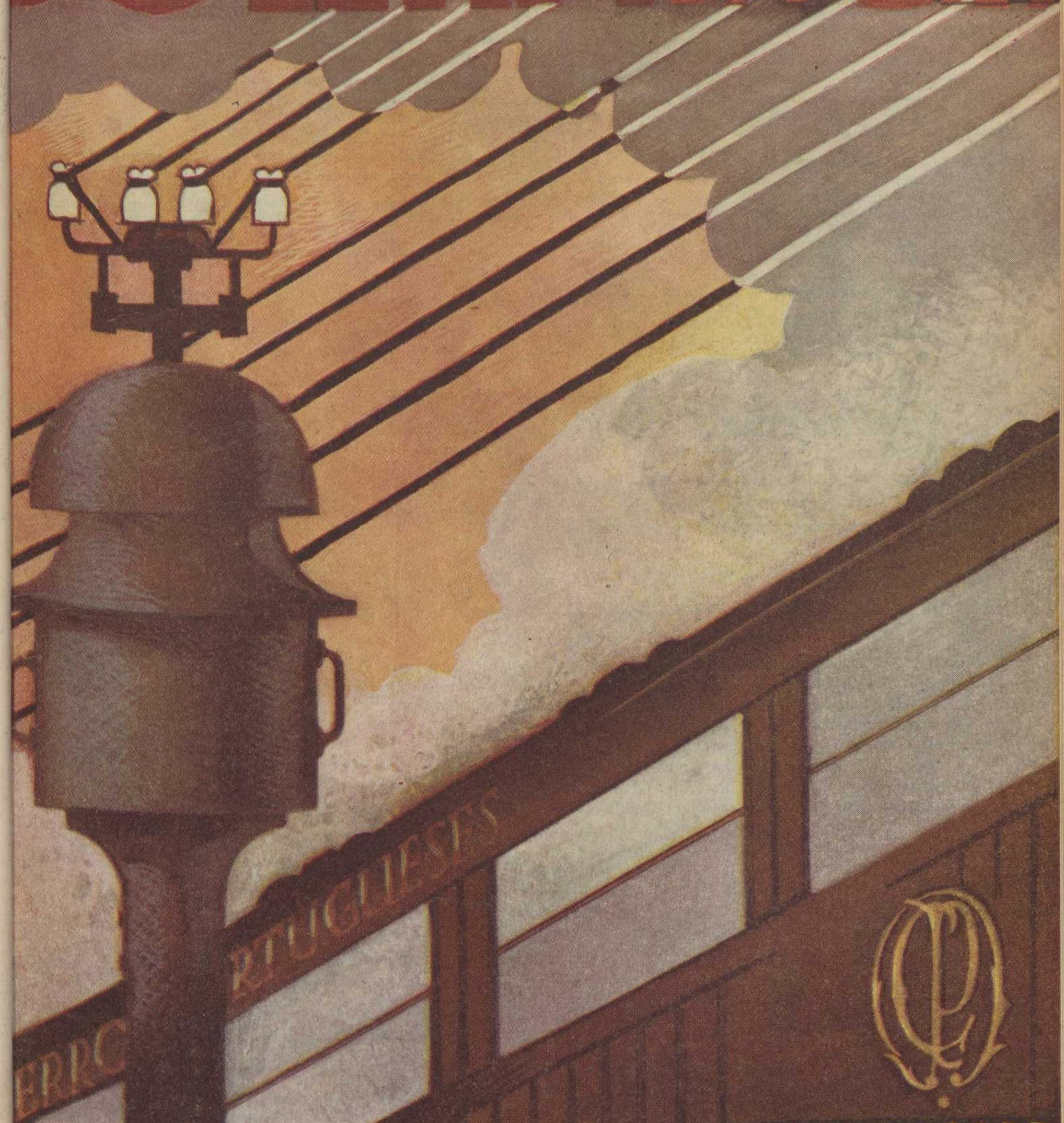


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 23

MAIO 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

Britabrantas. — Agradecemos o regulamento que nos enviou. Quanto aos alvitreiros que apresenta, serão tomados em conta na ocasião oportuna pois pensamos de facto em dividir a secção de problemas recreativos em duas partes das quais uma será só de Charadismo e sujeita, portanto, a regulamento que a seu tempo será publicado.

A Charada n.º 18 do número anterior saiu errada por gralha tipográfica pelo que não é contada para efeitos de decifração sendo repetida, devidamente rectificada, no número de hoje.

Joluso. — De facto o enigma a que se refere não estava dentro das regras. É para evitar este e outros casos análogos que primeiramente têm de ser publicadas as regras a que devem obdecer as variedades admitidas, bem como os nomes dos dicionários adoptados para verificação dos trabalhos. Então, e só então, poderemos excluir as produções que não tenham sido feitas segundo as regras.

Zé Sepol. — As produções que enviou já não puderam entrar neste número. Duas delas serão inseridas no próximo número do *Boletim*.

QUADRO DE HONRA

Rádio, Britabrantas, Zépovinho, Joluso, Mata-tudo, Tudo-morre, Yézid, Jaa, Mago, Roldão.

QUADRO DE MÉRITO

Belzebu (19), Novata (18), Acosta (17), Zé Sepol (14)

Soluções do n.º 22

1 — Mosca, 2 — Cabo-Ruivo, 3 — Armamar, 4 — Fafe, 5 — Pevide, 6 — Ai-Jesus, 7 — Imolar, 8 — Café, 9 — Montemór, 10 — Barcelos, 11 — Horizontais: 1-mar, doi; 2-d, ame, ara, d; 3-e, aia, era, e; 4-sé, a, es; 5-el, fa, d, ca, se; 6-me, azar, tu; 7-bv, lage, calor; 8-oa, ar, g, aferi; 9-lr, o, lareo; 10-s, lar, diz, s; 11-o, tal, dei, o; 12-ara, ora. Verticais: 1-desembolso; 2-elevar; 3-ma, ta; 4-ama, fala, lar; 5-rei, azar, ala; 6-a, ag, r; 7-adrego; 8-e, d; 9-dar, c, cáldio; 10-ora, a, afazer; 11-ia, ler, ia; 12-estore; 13-descurioso. 12 — Uma Páscoa feliz a todos os charadistas, 13 — Livração-lição, 14 — Atilar-alar, 15 — Ancião-Anão, 16 — Amarália-Amália, 17 — Socorram-Marrocos, 19 — Cataplasma, 20 — Civita-Vecchia, 21 — De esmola grande desconfia.

Charadas em frase

1 — Quando ha dias aqui passei, «estava alegre» a vendedeira da água desta «estação» — 1-2.

Roldão

2 — Este pequeno ente, se tivesse um «instrumento», construía uma «estação» — 1-1.

Ximó

3 — E na base do carril que me demoro a ver este «sinal de mão» — 1-2.

Rádio

4 — Um «homem» por cantar bem uma «canção portuguesa», será desprezível? — 1-2.

Acosta

5 — Esta planta cura o tumor no joelho de alguns animais que costumam ser transportados naquela embarcação — 1-2.

J. Assunção

6 — O meu apelido segue sempre o mesmo circuito por ser o nome de um astro — 1-2.

Sol

(Só para os bons charadistas)

7 — Quando se mete na cosinha, tem pena de estar escondido — 4-1.

Britabrantas

8 — Ninguém vê, na esfera, a prisão do fruto — 2-2-1.

Zépovinho

Dedicada a «Zépovinho»

9 — A «mulher» contraíu a «febre maligna» por ter comido o «crustáceo» — 2-2.

Mago

Dedicada a «Britabrantas»

10 — O Deus supremo dos assírios tinha na «nota» grande basófia — 1-1.

Mago

11 — Quebra-cabeças ferroviário

p	i	n	s	s	a	c	a	r	ã	o
b	r	a	b	r	a	t	i	n	.	.
ç	a	.	m	a	r	g	a	n	.	.
ã	l	.	c	o	d	e	g	u	e	i
c	o	i	m	p	r	a	.	t	u	.
p	o	r	b	a	l	s	i	n	.	.
t	o	.	s	e	r	v	e	m	.	.
t	r	a	t	a	-	s	e	.	.	.

Dividir o rectângulo junto nos 24 bocados indicados e coloca-los adeante uns dos outros de modo a formarem os nomes de nove estações ou apeadeiros dos caminhos de ferro portugueses.

T.

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: M. Kergall. — O caminho de ferro do Vaticano. — O Convento de Cristo em Tomar. — Consultas. — Estatística. — A primeira festa de natação dos ferro-viários em França. — A estação de Montevideu. — Máquinas portáteis para serrar carris. — A produção de adubos, em 1929. — Receitas úteis. — Acto digno de elogio. — Agentes que completam 40 anos de serviço. — Promoções. — Nomeações. — Reformas. — Mudanças de categoria. — Falecimentos.

M. Kergall

Presidente do Comité de Paris

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes soffreu uma nova e profunda perda com a morte do Presidente Kergall, que ha 39 annos era seu administrador, e presidia com alto criterio ao seu Comité de Paris.

O Presidente Kergall era dotado de scintillante intelligencia e d'uma notavel energia. Pessoa de rara actividade, deu provas, no fim da sua vida, da mais bella tempera moral. Victima de successivos desastres, amputado, só podendo deslocar-se dentro da sua casa amparado por muletas, mantinha o mesmo fulgor espirital, quer escrevendo artigos cheios de vivacidade e de frescura na *Revue Économique et Financière*, 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 aprazivel e grata. Grande leitor de assumptos economicos e n'elles muito versado, apreciava-os geralmente sob um ponto de vista original e por completo independente de preconceitos de escola ou de systemas doutrinaes a que nunca se enfeudou. Era um economista á laia de Yves Guyot, pelo menos na forma. Mereceu, por isso, sincero apreço a longa serie dos seus artigos, em que a memoria se alliava a uma exacta visão dos factos e a uma vasta cultura, tudo fundido no cadinho d'uma privilegiada intelligencia.

A Companhia deve-lhe o convenio de 1894, de que foi o principal auctor, e deve-lhe, pois, a sua restauração depois da crise tremenda que atravessára. O Convénio 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 permittiu-lhe effectuar a obra notavel que ella levou a cabo nos ultimos trinta annos.

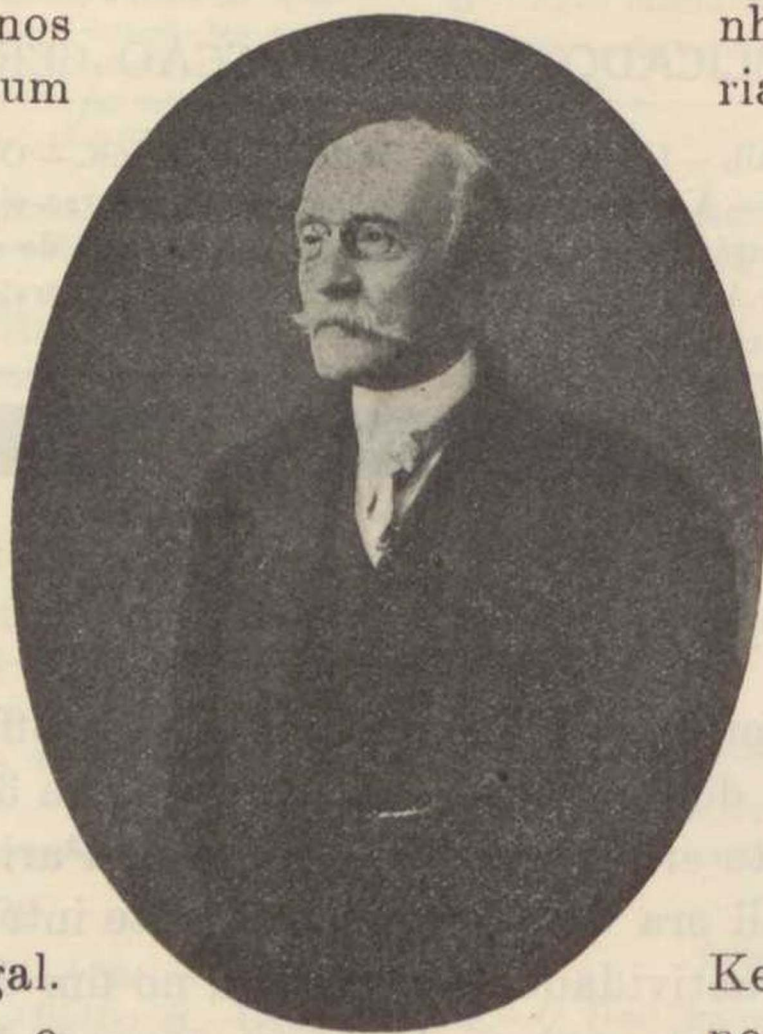
Notavel como inspirador e auctor do Convenio, Kergall foi ainda mais eximio na sua applicação. Manteve sempre uma muito cordeal harmonia entre o Conselho de Administração em Lisboa e o Comité de Paris. Nunca entre elles surgiu qualquer attrito sério; nunca o Comité de Paris usou do seu direito de annullar qualquer resolução do Conselho de Administração. Mesmo nos casos raros em que um attrito parecia surgir, Kergall tudo conseguia conciliar e sempre encontrava a formula de entendimento com tanta felicidade que a todos agradava e por todos era gostosamente aceite.

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

Esta é a grande divida que o nosso paiz contrahiui para com Kergall e que nunca deverá esquecer.

Accrescentarei apenas que Kergall era encantador no seu trato, affavel, distincto, abrilhantado pelo seu finissimo espirito. Com elle collaborei sempre na melhor harmonia e ligava-nos ha muito uma estima affectuosa e sincera.

Por isso à minha magua como portuguez e como administrador, junta-se o preito commovido da minha bem sincera saudade.



M. Kergall

administrativa da Companhia. Não só não o contrariava, mas defendia-o abertamente, e lograva para elle o accordo de todos os collegas, mesmo quando os interesses do paiz pareciam collidir com o interesse do obrigacionista, encarado este mesquinamente no seu estricto alcance.

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

RUY ENNES ULRICH

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 quilómetros de linhas que tem em exploração, nem pelo seu volume de tráfego, ou ainda pelo seu poder de fomento agrícola, industrial ou comercial.

Por vezes, acima de todos estes indicadores tem que se atender ao seu objectivo político. E é por isso que o pequeno caminho de ferro do Vaticano, prestes a ser aberto à exploração, não tendo objectivos económicos de espécie alguma, tem, sob o ponto de vista político, uma grande importância.

Para podermos avaliá-lo necessitamos recordar o seguinte:

Os Estados da Igreja, constituídos após a queda do império romano, situados no seio da península italiana e tendo por capital Roma, a cidade eterna, dificultavam aos patriotas italianos da última metade do século XIX a unificação completa da sua pátria.

Garibaldi, paladino defensor da unidade italiana, idealizada por Cavour,⁽¹⁾ conseguira, após alguns anos de acêsa luta, que os estados existentes na península italiana⁽²⁾ aclamassem como rei da Itália, Victor Manuel, rei de Sardenha. Só a Santa Sé, porém, procurava, por todos os meios, conservar os seus territórios.

Questão delicada essa em que se debatiam os interesses nacionais dos italianos com o prestígio da soberania temporal do Papa como chefe de estado, aliada ao da sua enorme soberania espiritual sobre milhões de católicos, como chefe da Igreja acatada e reconhecida por todas as igrejas do mundo.

Na verdade, o Papa como Chefe do Estado da Igreja tinha a sua soberania temporal limi-

tada aos seus territórios. Como Chefe, porém, da Igreja católica, a sua soberania era universal.

Reconhecendo, mesmo, a Itália depois de unificada a necessidade de tão alto chefe espiritual possuir politicamente a sua absoluta independência, fez tentativas, em vão, para que o Papa, então Pio IX, aceitasse a cidade Leonina, na margem direita do Tibre, em troca dos seus territórios, ficando sobre ela com plena soberania e todas as prerrogativas do poder real.

Tôdas as propostas foram, porém, rejeitadas,



A estação 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, entrava em Roma.

Violentemente, assim, a Itália apoderava-se do território dos Estados da Igreja e Vitor Manuel transferia a capital do reino de Florença para Roma e instalava-se no Quirinal, até então residência papal.

Pouco tempo depois, em 13 de Maio de 1871, o governo italiano publicava a celebre «lei das garantias» pela qual reconhecia à Santa Sé a soberania espiritual, absoluta independência do Papa no exercício da 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 repeliram esta lei e consideraram-se

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

(2) Eram estes estados então: o reino de Sardenha o principado da Toscana, os estados da Igreja e o reino das Duas Sicílias cuja capital era Nápoles.

prisioneiros no Vaticano, ⁽¹⁾ não querendo reconhecer o estado italiano.

O papado continuava reclamando garantias e direitos que os italianos consideravam contrários à soberania da Itália e não estavam mesmo dispostos a ceder a mínima parcela dos seus territórios de maneira que estes interesses antagónicos impediam uma conciliação desejada por todos.

A melindrosa situação do Chefe da Igreja Católica não reconhecer o rei da Itália prolongou-se até 11 de Fevereiro de 1929, data em que foi assinado, no palácio de Latrão, em Roma, um tratado pelo qual a Itália revogou a «lei das garantias» e reconheceu o exercício de plena e efectiva potência e a jurisdição dos soberanos pontífices sobre determinado território que constitui a «Cidade do Vaticano». O Papa declarou, então, a questão romana resolvida e reconheceu o reino da Itália na sua forma e constituição actuais.

Num dos 27 artigos do citado tratado, a Itália comprometeu-se a prover a Cidade do Vaticano de comunicações ferro-viárias e de uma estação, devendo os trabalhos necessários para as respectivas construções ser executados a cargo e cuidado do governo italiano no prazo de um ano a partir da entrada em vigor do tratado. Poucos dias após a assinatura deste, o Ministério das Obras Públicas de Itália empreendia o estudo da construção da estação e de um ramal ligando a Cidade do Vaticano com a estação de S. Pedro, pertencente aos 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 3 de Abril do mesmo ano isto é, cerca de um mês e meio após a assinatura do tratado.

O caminho de ferro do Vaticano tem somente 854 metros de extensão mas compreende numerosas obras de arte importantes, sobressaindo entre elas o viaduto de Gelsomino, em parte curvo e em parte rectilíneo, sobre o vale do mesmo nome. E' construído inteiramente sobre

território italiano e compreende 8 vãos (arcadas) com 15^m,30 de abertura cada.

Em virtude destas obras, o Vale de Gelsomino foi bastante alterado, suprimindo-se duas ruas que o atravessavam, ficando assim transformado numa grande praça de 6 metros de comprimento sobre o qual estão assentes os primeiros 4 arcos do viaduto.

O novo caminho de ferro parte da estação de S. Pedro, sendo, toda a construção da linha feita de maneira a evitar escavações muito custosas e ocupação considerável de terreno. Ainda assim, o cálculo do seu custo orça por 24 milhões de liras ou seja cerca de 27.840 contos, na nossa moeda.

O plano do edificio da nova estação pertence ao arquiteto dos palácios apostólicos do Vaticano. Compreende um único andar com três salões para o Papa, personagens da corte e altos dignatários do Estado do Vaticano. As outras dependências servem para a polícia e escritórios.

Defronte do edificio encontra-se uma via dupla com uma plataforma de 10 metros de largura e coberta por um tejadilho. Existem, também, uma linha de manobras e dois troços para serviço de mercadorias, reunindo-se tôdas estas vias num único trôço de manobras.

As duas vias principais prolongam-se pela parte exterior do muro que rodeia todo o Estado do Vaticano afim de poder abrigar os combóios de grande comprimento.

Todos estes trabalhos estão quasi concluídos como também quasi concluidas estão as carruagens do combóio papal que são de uma grande magnificência e luxo, sendo tôdas decoradas e pintadas por artistas italianos de fama.

Já também o Papa Pio IX utilizara um grandioso combóio que lhe oferecera o imperador de França, então Napoleão III, em 1858, para que pudesse efectuar a viagem de inauguração da primeira linha férrea italiana, de Roma a Civita-Vecchia, que tinha somente 100 kms. de extensão. Este combóio compunha-se de três carruagens ricamente revestidas de damasco e brocados, sendo grandiosa pelo luxo e arte, a carruagem da Capela.

Em 1880, quando da tomada de Roma, o estado italiano tomou conta deste combóio.

(1) Conjunto de palácios e jardins sumptuosos, situados dentro de Roma.

Notas de Arte.

O Convento de Cristo em Tomar

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

I

SEGUNDO perpetua a marmórea inscrição que D. Gualdim Pais, mestre da Ordem Militar do Templo em Portugal, inteligente e providentemente mandou gravar na vêrga duma porta do castelo, foi a primeira pedra, para a fundação deste glorioso monumento nacional, lançada no dia 1 de Março de 1160.

No seu início, o conjunto de construções bastante modestas que constituíam o famoso e inexpugnável ninho templário, devia ter sido unicamente formado pela alcáçova ou quartel dos freires, o oratório e a imprescindível torre de menagem; três ordens de fortes e intransponíveis muralhas, guardadas dos necessários cubelos, eficaz e seguramente defendiam o intangível núcleo central.

Certamente bastas transformações sofreu através dos séculos tão venerando quanto venerável monumento. Tudo leva, porém, a crer que as ruínas existentes ainda hoje sigam o traçado que o seu ínclito fundador em boa hora implantou. No mais alto do monte assenta o grupo de edificações templárias envolvido pelo primeiro e apertado cinto de muros ameitados e flanqueados de torres e cubelos. No espaço

assim delimitado, a alcáçova ocupa o ângulo norte sendo a parte, por assim dizer, central dêste polígono ocupada pela necessária torre de menagem que em tempos idos deveria dominar todas as restantes construções com a sua altura.

Ainda hoje se pode verificar que todas estas obras de alvenaria foram executadas com evidentes restos e destroços de antigos edifícios romanos, certamente em ruínas por essa época, e existentes, provavelmente, no sopé do monte do castelo no local onde fôra a cidade que o Dr. Vieira Guimarães demonstrar-se chamado «Sellium».

O oratório dos monges guerreiros, actualmente conhecido pela designação de *charola do convento*, ficava a poente e isolado. Esta construção constitui

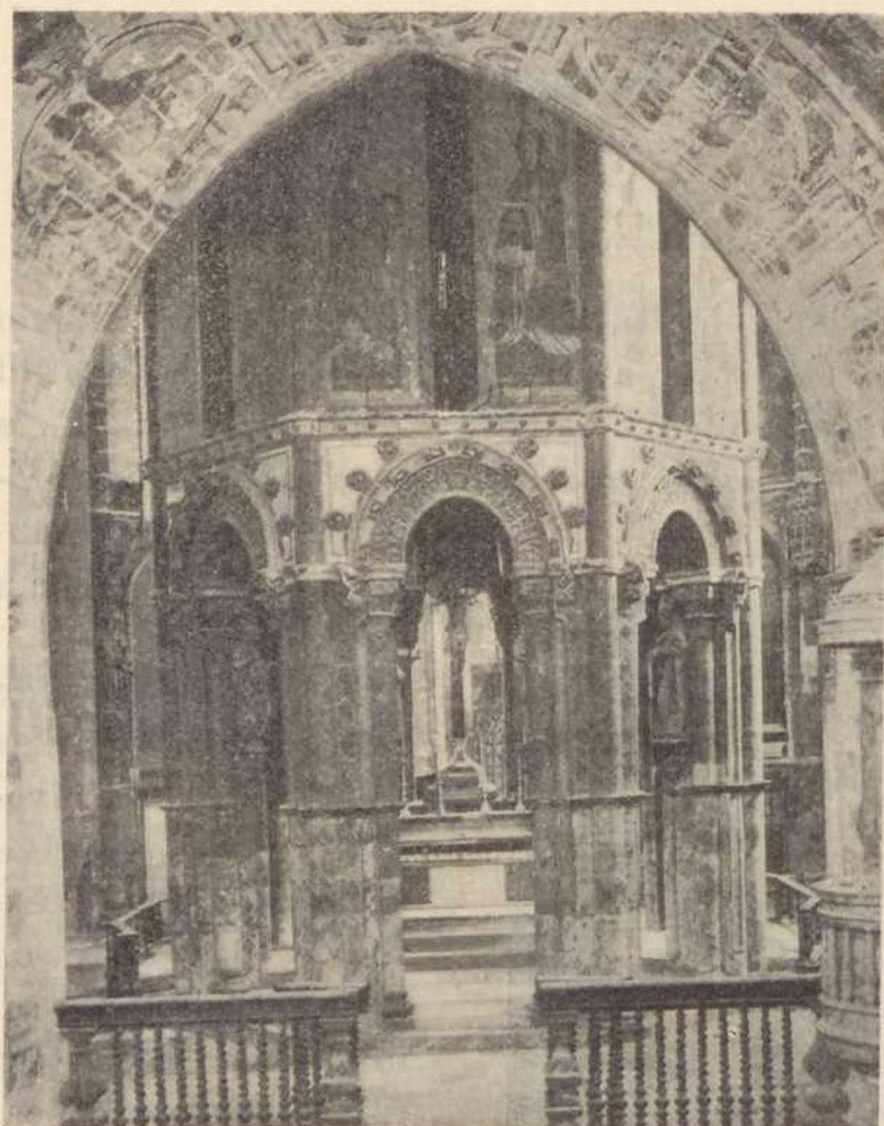


O oratório templário

Fotog. do Sr. Eng.^o Ferrugento Gonçalves

um dos mais estranhos e venerandos monumentos architectónicos de Portugal que insignes críticos e escritores de arte classificam como uma imitação da igreja do Santo Sepulcro de Jerusalém, com santuário central e deambulatório anelar, a qual por seu turno, filia a sua origem artística na célebre mesquita que Omar edificou no local do antigo e derruído templo de Salomão.

E' pois uma igreja de tipo estruturalmente templário que para maior valia foi edificada por ordem e sob a direcção de Mestre Gualdim



[A charola e o arco de comunicação com a igreja]

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

que tão íntimo contacto teve com Jerusalém e os seus monumentos, durante os largos anos que, como cavaleiro do templo, aí passou defendendo a Terra Santa contra os infieis em cruentos combates que lhe grangearam fama imperecível. Não é pois de estranhar todo o sentimento oriental que esta construção reflecte visto que, para mais e melhor acentuar e materializar as vivas reminiscências do valoroso Chefe templário deve ter tido a executá-la não só pedreiros e canteiros mouros mas também dessa mesma origem seriam os restantes obreiros e artistas porquanto nessa época e em tal região, fronteira do nascente Portugal, outros não seria fácil, nem talvez possível, encontrar.

Das edificações templárias do Castelo de Tomar é o *oratório* a única que se encontra em relativo bom estado de conservação e felizmente não muito adulterada pelas reconstruções pos-

teriores, não obstante ter sido transformada em capela-mór da igreja manuelina.

Abstraindo da construção que, pelo poente, D. Manuel I mandou encostar ao *oratório* apresenta-se nos este, exteriormente, sob o aspecto duma torre medieval prismática, rudemente contrafortada, que um círculo de ameias coroa insinuando-lhe certo ar guerreiro e altivo de velha fortaleza. Possuía uma única porta voltada a nascente e era iluminado por três frestas uma das quais por cima da porta que hoje lá se vê transformada em janela.

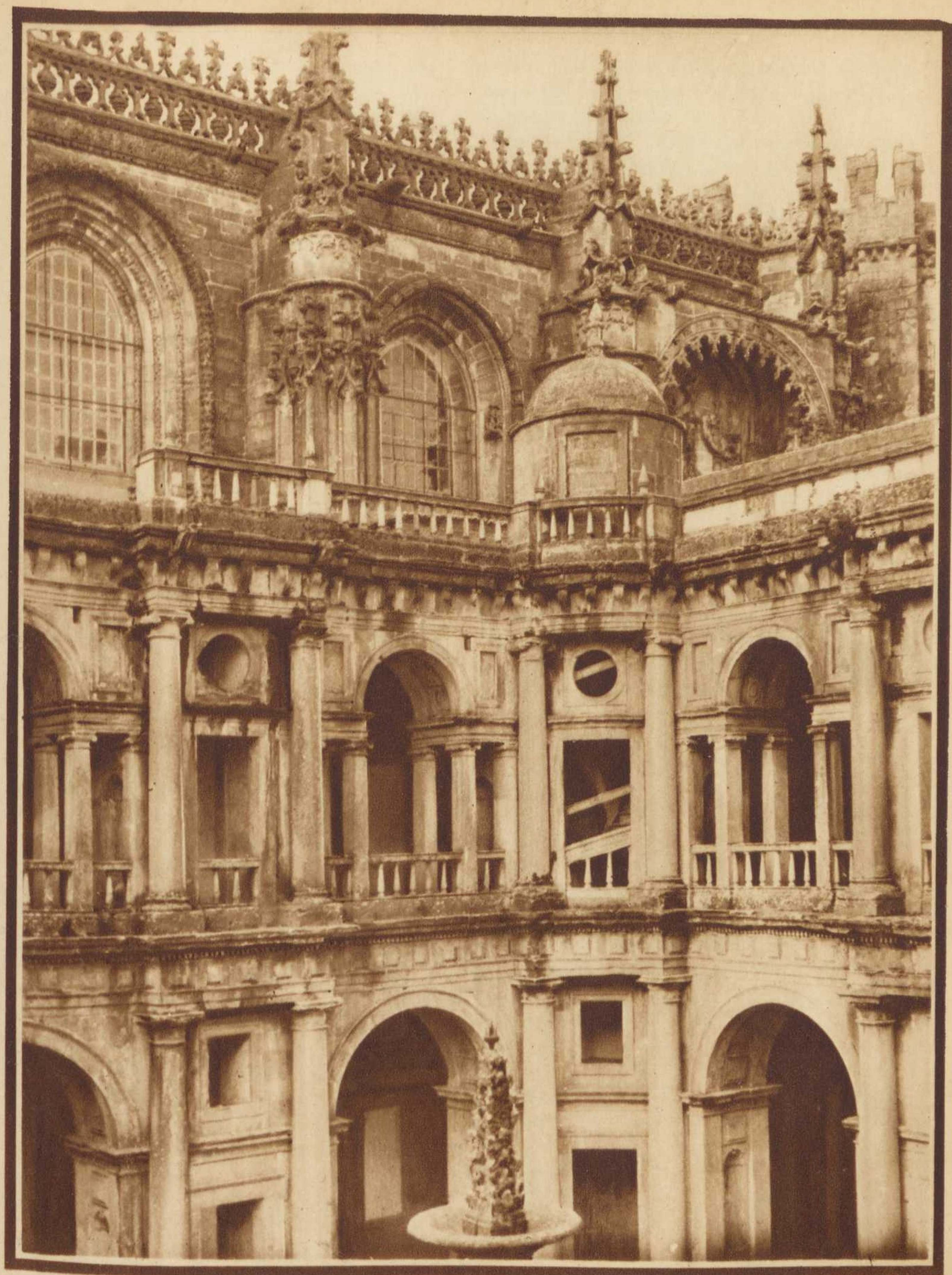
Internamente esta capela é constituída por um núcleo central de planta octogonal, que serve de santuário, coberto por uma cúpula que se apoia nas paredes que formam o prisma e que na sua parte inferior se abrem em ogivas bisantinas assentes em colunas cujos capiteis foram delineados sobre temas orientais a que num dêles se junta a cruz dos Templários caracteristicamente gravada; na parte superior do octógono apenas estreitas e esguias frestas correspondem aos eixos das ogivas inferiores deixando desta forma largos nembos que o período manuelino encheu com decorativas pinturas murais.

Rodeando o santuário central existe um espaço anelar, que se pode considerar propriamente a charola, coberto por uma abóbada de aresta, de nível inferior ao da cúpula central, e limitado lateralmente por um prisma de dezasseis faces onde se anicham várias capelinhas entre as quais se salienta a do lado do Evangelho, por mais artística, no seu gracioso e sempre agradável manuelino.

Como succede a todas as obras humanas com o rolar dos séculos e em face da incessante evolução da Ordem, que até já de nome mudara em tempos de el-Rei D. Denis,⁽¹⁾ tornaram-se as instalações insuficientes, o que levou o infante D. Henrique,⁽²⁾ ao tomar conta do mestrado, a mandar construir todo o grupo de

(1) A Ordem de Nosso Senhor Jesus Cristo foi instituída por bula do papa João XXII datada de 14 de Março de 1319.

(2) Sucedeu em 1418 ao glorioso mestre D. Lopo Dias de Sousa.



LISBOA 1931

Fot.º do Eng.º Melo Gouveia

Claustro de D. João III no convento de Cristo

edificações entre a alcáçova e a igreja templária.

Assim ampliada a cidadela de Tomar ficou possuindo amplos paços para o mestre da Ordem Militar de N. S. Jesus Cristo os quais não raro posteriormente serviram de Paços Reais. Nêles morreu,⁽¹⁾ extemporâneamente, o erudito Rei D. Duarte e foi aclamado e coroado seu filho D. Afonso V; o faustoso D. Manuel I aí habitou por diferentes vezes assim como seu filho D. João III que nêles assistiu em 1523 à primeira representação da farça de Inez Pereira feita por Gil Vicente — o pai do teatro português —. Também a viuva deste último monarca, D. Catarina, aí residiu, por vezes, enquanto regente do reino,⁽²⁾ com seu neto D. Sebastião, o «Desejado».

Infelizmente desta construção, que possivelmente foi sumptuosa e digna de tais moradores, o pouco de interessante que hoje se observa constitue unicamente as ruínas do chamado *Claustro da Lavagem* que consistia num pátio de dois andares de arcarias a que uma portinha ogival de belas proporções ainda actualmente dá acesso.

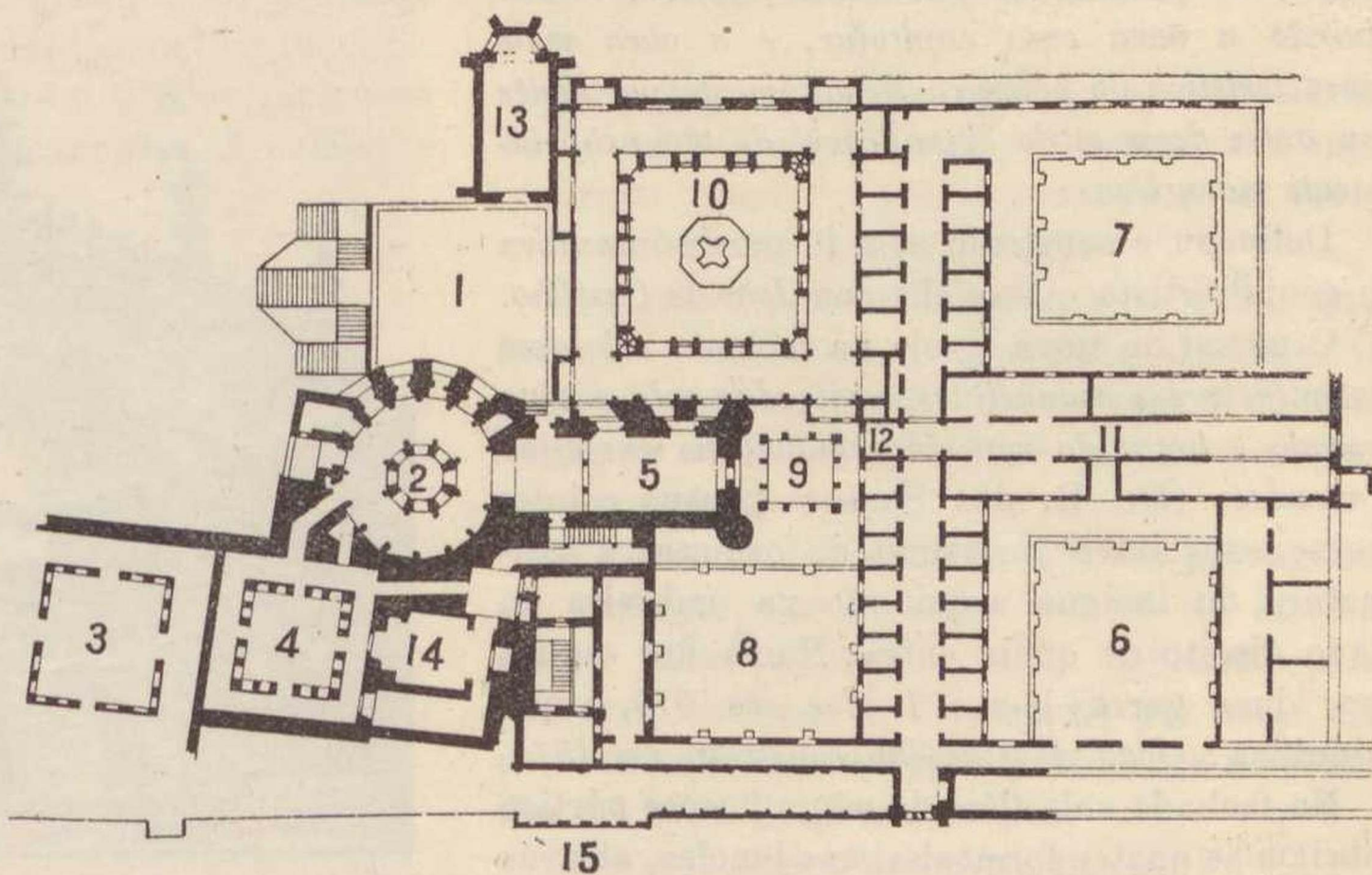
A ponte dêste, de nível com a sua sobre-crista, e comunicando pelo sul com o oratório templário admira-se em magnífico estado de conservação o chamado *Claustro do Cemitério* encantadora concepção que Fernão Gonçalves executou por ordem do infante D. Henrique. O recinto é constituído, por um pequeno rectângulo descoberto onde vários alegretes floridos

e decorados com azulejos amouriscados põem uma nota de frescura e agradável intimidade de alcáçar medieval.

Confinando o espaço descoberto existem quatro muretes baixos, rôtos a meio do seu comprimento para darem passagem da galeria coberta para o jardinsito, sôbre os quais se apoiam seis pares de colunas ostentando capiteis enfeitados com folhagens, como no mosteiro da Batalha, e que suportam elegantes arcos ogivais, onde repousa a cobertura.

No *Claustro do Cemitério* existem alguns moimentos dignos de nota entre os quais distinguiremos o túmulo de D. Diogo da Gama em estilo manuelino e uma arca, datada de 1584, onde jaz a múmia de Baltazar de Faria, o negociador junto da Santa Sé da introdução da Inquisição em Portugal.

Com a subida ao trono do mestre da Ordem, D. Manuel, nova época construtiva, e de todas a mais interessante, se inicia na famosa alcáçova dos freires de Cristo. Uma igreja e casa de capítulo suficientemente amplas eram da máxima necessidade. «*E assim*», segundo escreveu o architecto alemão A. Haupt na «*Arquitectura do Renascimento em Portugal*», «*foi edi-*



Planta parcial do Convento de Cristo

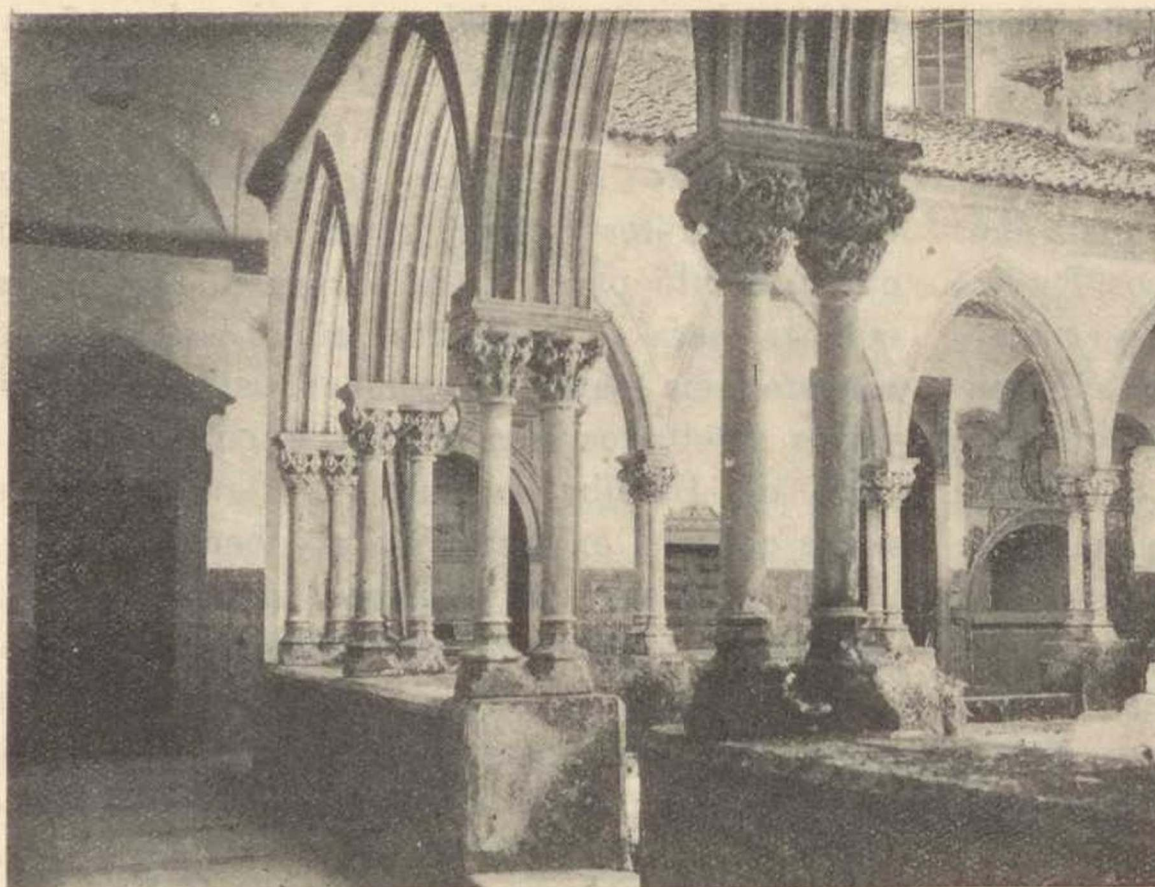
(1) Em 9 de Setembro de 1438.

(2) De 1557 a 1562.

- 1 — Terraço de acesso à igreja.
- 2 — Charola dos templários.
- 3 — Claustro da lavagem.
- 4 — Claustro do cemitério.
- 5 — Côro da igreja.

- 6 — Claustro da micha.
- 7 — Claustro dos corvos.¹
- 8 — Claustro da hospedaria.
- 9 — Claustro de Santa Barbara.
- 10 — Claustro principal.

- 11 — Dormitórios do cruzeiro.
- 12 — Capela do cruzeiro.
- 13 — Casa do Capítulo, incompleta.
- 14 — Sacristia nova.
- 15 — Portaria do convento.



Claustro do Cemitério

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

ficada, para o poente, uma imponente nave. Esta rectangular, abrangendo três lanços cobertos por uma formosa abóbada de arcezões assentes sobre luxuosas mísulas, escorada por botaréus redondos, adornada com um dos mais primorosos portais, e tendo, do poente, um pavimento inferior, constituindo a nova casa capitular, é a obra mais característica do primeiro Renascimento português ou antes desse estilo classificável de tão própria-mente manuelino».

Delineou e construiu esta formosíssima obra o genial artista que se chamou *João de Castilho*.

O portal da nova igreja na fachada sul «com magnificências manuelinas, realçadas pela pátina rosada e loura da matéria regional em que estão lavradas» (Dr. R. dos Santos) possui o interesse especial e raríssimo de ostentar a assinatura do insigne architecto na ombreira do lado direito de quem entra. Numa fita segura por duas garras lê-se: *I. Cas. cos. 515*, o que significa: *João de Castilho construiu em 1515*.

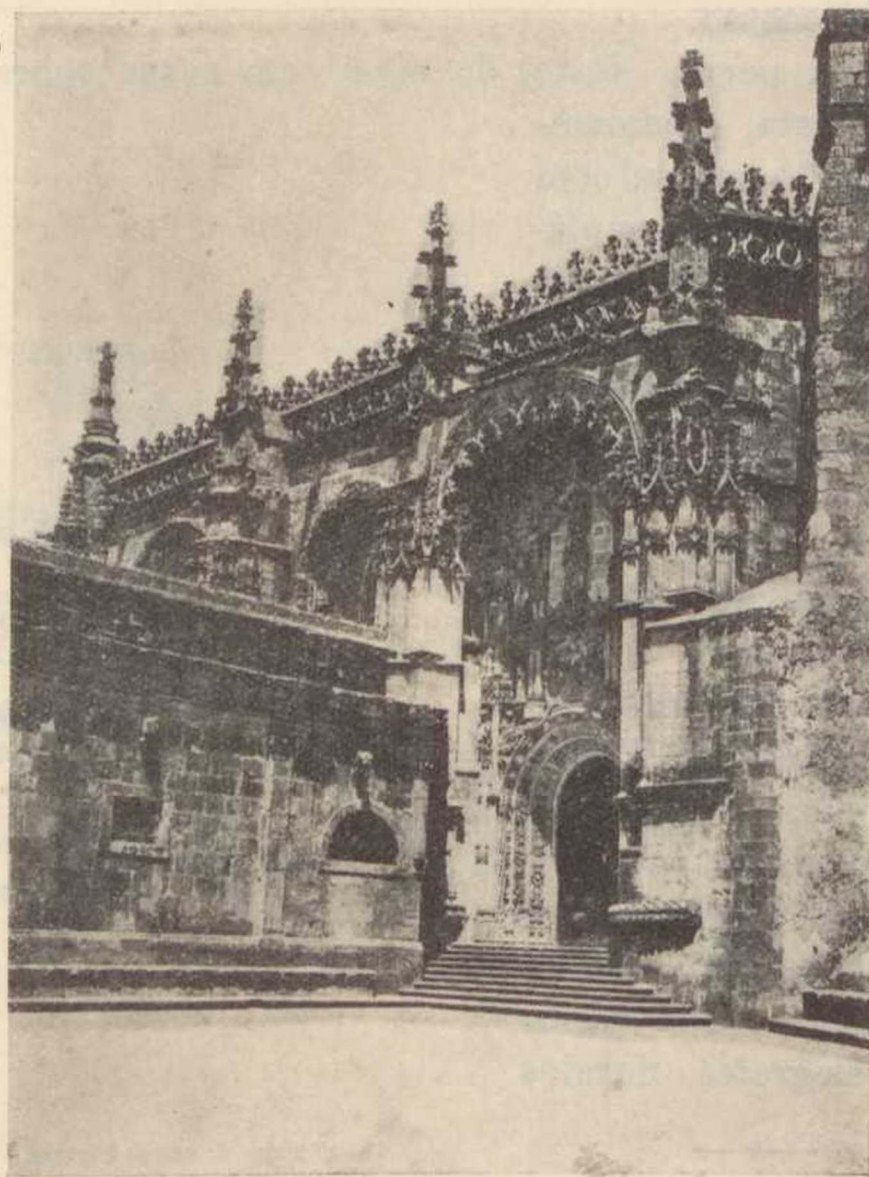
Na fachada sul, além do magnificante pórtico abriam-se quatro formosíssimas janelas, através das quais se coava docemente a luz que iluminava o interior do edifício, graciosamente implantadas entre bem ornamentados botaréus cilíndricos.

As duas janelas superiores conservam-se tal

qual foram executadas sendo constituídas por arcos ogivais de três arquivoltas lavradas. Das duas colocadas inferiormente a estas uma conserva-se entaipada em virtude da construção posterior do *Claustro Principal* ou de D. João III, e a outra, recentemente desobstruída, serve de porta de entrada para a casa do capítulo e revela-se nos como «uma das explosões mais violentas, quasi brutais, do génio de Castilho.» (Dr. R. dos Santos).

O conjunto da portentosa fachada sul, que da vizinhança da rude e massiva capela templária tirava soberbo efeito de contraste, ficou infelizmente mutilado, quasi destruído, com a inserção que no reinado de

D. João III lhe fizeram do lanço nascente do *Claustro Principal* do convento em que este rei



Portal da igreja

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

transformou a famosa e gloriosa cidadela dos invictos cavaleiros.

A frontaria norte é muito mais pobre que a do sul possuindo só duas janelas semelhantemente dispostas que iluminam o côro da igreja e umas pequenas e rendilhadas sineiras que

no cunhal noroeste cortam e sobrepujam a emblemática grinalda de esferas armilares e cruzes de Cristo que corôa o monumento manuelino.

(Continua no número de Julho)

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 342. — No Anexo ao Livro E. 14, encontro o 45.º exemplo de taxas da Tarifa E. 1 de P. V. no que diz respeito a taxa de guindaste á partida, em desacôrdo com o último exemplo da Circular 535 do Serviço do Tráfego e bem assim com a 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 carga ou descarga do artigo 3.º

Como no citado exemplo foram applicadas as duas taxas (carga e guindaste), peço esclarecimento.

R. — A manutenção do exemplo 45, do Anexo ao E. 14, deve ser rectificada como segue:

Aos 16 cascos, pêso 14.910 Kgs., applica-se a taxa por evoluções e manobras, á partida e á chegada.

Portanto:

$\$40 \times 150 \times 11 \dots\dots\dots 66\00

Aos 9 cascos, pêso 8.960 Kgs., para cuja carga não foi utilizado o guindaste, applica-se a taxa de carga á partida:

$\$30 \times 90 \times 11 \dots\dots\dots 29\70

Aos 7 cascos restantes cobra-se a taxa por utilização de guindaste, que no referido exemplo está certa:

$\$40 \times 7 \times 11 \dots\dots\dots 30\80

A taxa de guindaste á chegada está igualmente certa. Considera-se como operação distinta a descarga de cada casco e deduz-se do total a taxa de descarga, como estabelece a T. D. A. no seu artigo 5.º

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

1.º Um passageiro compra em V. Novas um bilhete de Tarifa Geral para Setúbal ou Montijo para o combóio 900 e deseja seguir no mesmo combóio para Barreiro?

2.º Um passageiro compra em Funcheira um bilhete de Tarifa Geral para Louzal e deseja seguir para S. Bartolomeu no combóio 823?

3.º Um passageiro compra em Reguengos um bilhete de Tarifa Geral para Leões e deseja seguir para Vila Viçosa cu Lisboa?

R. — 1.º Considera-se passageiro sem bilhete no percurso de Ermidas a Funcheira.

2.º Vidé carta impressa n.º 836.

3.º Vidé carta impressa n.º 836.

P. n.º 344. — Um passageiro adquiriu bilhete de 1.ª classe de Cête para Guimarães. Como o tivesse perdido, participou o facto ao revisor e pediu-lhe um suplementar.

O revisor passou telegrama a Cête, que informou não ter sido encontrado o bilhete. O passageiro foi reconhecido pelo agente que lhe vendeu o bilhete em Cête e que por acaso viajava no mesmo combóio.

O chefe de Ermezinde a quem o passageiro foi entregue, forneceu-lhe bilhete da mesma classe para Guimarães, nada cobrando pelo percurso de Cête a Ermezinde, por estar em perfeita analogia com a resposta dada no Boletim n.º 12, á pergunta n.º 215.

Terá sido bom o seu procedimento?

R. — Não tem nenhuma analogia com o assunto tratado na consulta publicada no Boletim, com o n.º 215.

No caso de que se trata tinha de se efectuar a cobrança de Cête a destino.

P. n.º 345. — Tenho dúvida sobre que tempo devo conceder para carregamento de um vagão com garrações de água potável.

Tratando-se de uma mercadoria carregada sem conferência e que requer cuidado na arrumação, desejo saber se devo conceder o duplo do prazo concedido pelo art. 10.º da T. D. A.

R. — A elevação ao duplo, dos prazos normalmente concedidos para carga ou descarga de remessas de vagão completo, pelo art. 10.º da T. D. A., só tem aplicação nos casos de mercadoria transportada a granel ou em vagões cubas ou reservatórios e, em determinados casos, de objectos compridos ou que necessitem do emprego de mais de um vagão.

Água em garrações (objecto de consulta) é, sem dúvida alguma, mercadoria acondicionada e por isso não beneficia do dôbro dos prazos normais para a carga ou descarga.

P. n.º 346. — Desejo saber se um expedidor que queira beneficiar da isenção de armazenagem em conformidade com o Aviso ao Público A. 238, deve requisitar vagão e depositar a importância de 27\$50 logo que a primeira parte da mercadoria entre no cais, ou pode cumprir essa formalidade em qualquer dos dias compreendidos no prazo de 10 dias?

R. — Tem de requisitar o material na ocasião

da entrada da primeira parte da remessa, conforme esclarece o Aviso ao Público A. 238.

Também a carta-impressa n.º 529, esclarece o assunto, muito embora se refira ao Aviso ao Público A. 95. Este foi anulado pelo A. 150 o qual por sua vez foi anulado pelo A. 238, actualmente em vigor, mas o critério da carta-impressa prevalece para este último Aviso.

P. n.º 347. — Pode um passageiro comprar em Benespera, um bilhete de ida e volta da Tarifa 7, para Covilhã, para determinado comboio, por exemplo, para o comboio n.º 164, e deixar de embarcar em Benespera, para, por sua conveniência, ir tomar o mesmo comboio, ao apeadeiro de Maçainhas, onde não há venda de bilhetes?

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

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

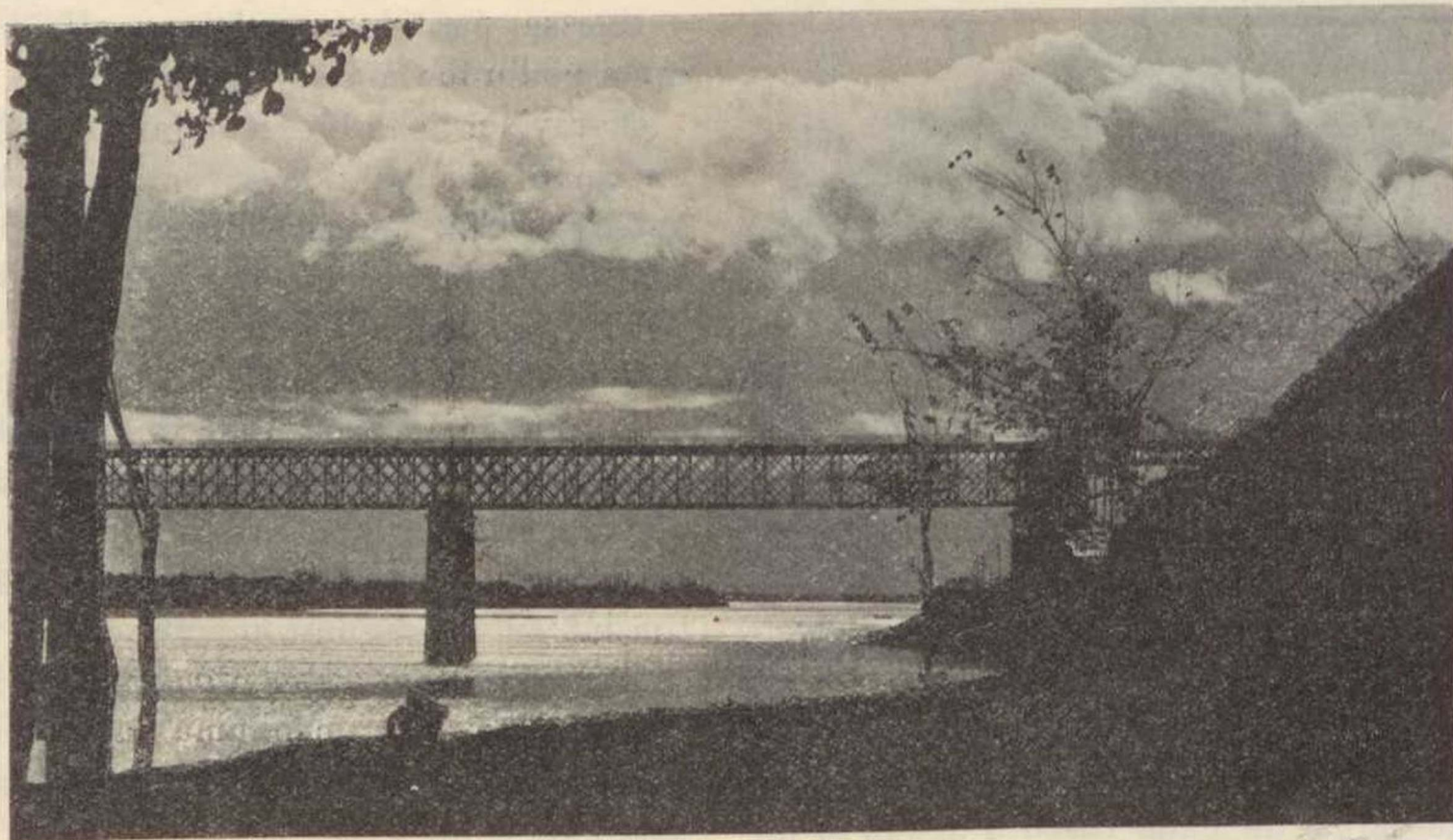
Barris;

Bidões;

Tambores;

visto que a Classificação tem preços diferentes, e ignoro a forma de os distinguir.

R. — *Barril* — é a vasilha [que tem a forma



O Tejo em Santarem

Fotog. do Sr. Urbano Diniz, Emp. de 3.ª cl. dos Serviços Técnicos de Exploração

clássica do barril feito de aduelas, isto é, com um diâmetro maior ao centro e estreitando até aos extremos.

Tambor—é a vasilha de forma cilíndrica.

Bidão—qualquer outra vasilha metálica que não tenha a forma de bilha, talha, barril ou tambor, predominando a forma de paralelepípedo.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 349. — Setúbal anuncia um comboio especial para Sapec-A a partir de Setúbal às 16 horas, mas devido ao atraso do comboio 2402 é alterado o cruzamento para Praias-Sado.

Como à hora a que o comboio 2402 passa em Praias-Sado já o comboio especial se encontra em Sapec-A, devo fazer parar o comboio 2402 em Praias-Sado para fazer indicação em folha de trânsito, como determina o artigo 27.º do Livro 2?

R. — Praias-Sado deve fazer parar o comboio 2402 fazendo em folha de trânsito a indicação: «O comboio especial n.º já está a circular no ramal de Sapec».

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

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7.	4.103	4.250	2.168	2.049	1.612	1.340
» » 8 » 14.	3.965	3.940	2.214	2.081	1.500	1.240
» » 15 » 22	3.961	4.146	2.007	2.168	1.520	1.335
» » 23 » 31	4.997	4.892	2.476	2.390	2.090	1.568
Total	17.026	17.228	8.865	8.688	6.722	5.483
Total do mês anterior	16.189	15.848	8.304	7.869	7.075	5.716
Diferença...	+ 837	+ 1.380	+ 561	+ 819	- 353	- 233

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1931

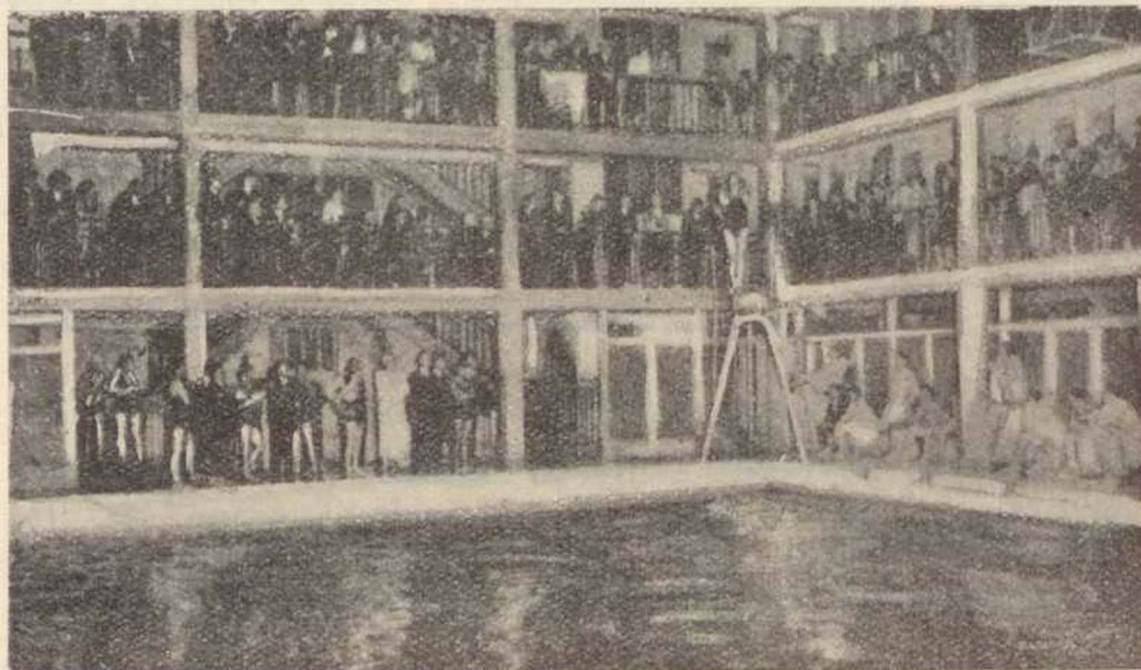
Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1931		Percorso efectivo em		Diferenças em 1931		Percorso efectivo em		Diferenças em 1931		
	1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos	
Janeiro.....	De passageiros..	435.665	424.230	—	11.435	129.784	129.286	—	498	133.520	129.816	—	3.704
	De mercadorias	206.828	175.662	—	31.166	42.371	39.935	—	2.436	109.848	103.532	—	6.316
	Em manobras..	85.186	79.433	—	5.753	33.326	28.453	—	4.873	34.448	34.879	431	—
	Totais..	727.679	679.325	—	48.354	205.481	197.674	—	7.807	277.816	268.227	431	10.020
Total das diferenças em 1931		A menos:		48.354	A menos:		7.807	A menos:		9.589			
Fevereiro....	De passageiros..	431.000	423.753	—	7.247	129.274	129.271	—	3	134.058	124.529	—	9.529
	De mercadorias	214.640	196.711	—	17.929	44.689	44.103	—	586	119.138	98.710	—	20.428
	Em manobras..	84.553	83.996	—	557	33.996	29.729	—	4.267	35.406	34.407	—	999
	Totais..	730.193	704.460	—	25.733	207.959	203.103	—	4.856	288.602	257.646	—	30.956
Total das diferenças em 1931		A menos:		25.733	A menos:		4.856	A menos:		30.956			
Março	De passageiros..	379.166	382.719	3.553	—	116.725	116.740	15	—	121.078	112.439	—	8.639
	De mercadorias	200.808	170.474	—	30.334	44.609	40.480	—	4.129	107.618	83.810	—	23.808
	Em manobras..	75.630	75.628	—	2	31.165	26.915	—	4.250	31.989	30.955	—	1.034
	Totais	655.604	628.821	3.553	30.336	192.499	184.135	15	8.379	260.685	227.204	—	33.481
Total das diferenças em 1931		A menos:		26.783	A menos:		8.364	A menos:		33.481			
Desde Janeiro	De passageiros..	1.245.831	1.230.702	—	15.129	375.783	375.297	—	486	388.656	366.784	—	21.872
	De mercadorias	622.276	542.847	—	79.429	131.669	124.518	—	7.151	336.604	286.052	—	50.552
	Em manobras..	245.369	239.057	—	6.312	98.487	85.097	—	13.390	101.843	100.241	—	1.602
	Totais	2.113.476	2.012.606	—	100.870	605.939	584.912	—	21.027	827.103	753.077	—	74.026
Total das diferenças em 1931		A menos:		100.870	A menos:		21.027	A menos:		74.026			

Factos e informações

A primeira festa de natção dos ferro-viários em França

Em 19 de Outubro último realizou-se em Paris a primeira festa de natção dos ferro-viários das rêdes francesas, sob a presidência do Snr. Engenheiro Boysson, da Direcção da



Festa de natção 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 rêdes.

Um programa dos mais atraentes foi executado duma maneira perfeita por nadadores dos 2 sexos de todas as rêdes ferro-viárias daquele país, tendo contribuído para o sucesso desta primeira festa a excelente organização da Sociedade de Nadadores *Neptuno Club P. O.*

Os espectadores, que eram numerosos, aplaudiram entusiasticamente os vencedores e fizeram uma grande ovação ao grande campeão de França, Jean Taris, e seu treinador Hermant que, com a sua presença, quizeram testemunhar a sua afectuosa

simpatia pelos ferro-viários que cultivavam o desporto onde êles eram 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 1930. Desfilaram na piscina por séries que constituíam verdadeiras vagas de nadadores, pondo em evidência os esplêndidos resultados que se podem conseguir com o ensino metódico da natção.

Esperam-se no ano corrente diversas lutas, cordiais mas severas, entre os melhores nadadores dos *clubs* dos ferro-viários franceses.

No decorrer da festa a banda de música *A Renascença P. O.* tocou alguns dos seus melhores trechos que produziram a mais agradável impressão nos assistentes, que muito a aplaudiram.

Estação de Montevideu

A estação de Montevideu, cuja fotografia vai inserta no texto, foi construída, já há muitos anos, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Centrais do Uruguai.



A estação de Montevideu

A sua arquitectura, em estilo clássico italiano, dá-lhe um magnífico aspecto, destacando-a de entre os mais belos edifícios da cidade.

Para fazer face às actuais necessidades do tráfego, sempre crescente, quer em passageiros quer em mercadorias, foram, recentemente, ampliadas as plataformas e as linhas da estação e montou-se a sua sinalização inteiramente nova.

Dentro do edifício, para serviço dos passageiros, construiu-se uma espaçosa e imponente biblioteca, 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 serrar carris

Uma das máquinas mais simples para cortar carris compõe-se, conforme se vê na gravura n.º 1 que aqui inserimos, dum braço B, tendo do lado esquerdo uma espera e na sua extremidade do mesmo lado um parafuso de pressão de modo a poder ser fixada ao carril que se

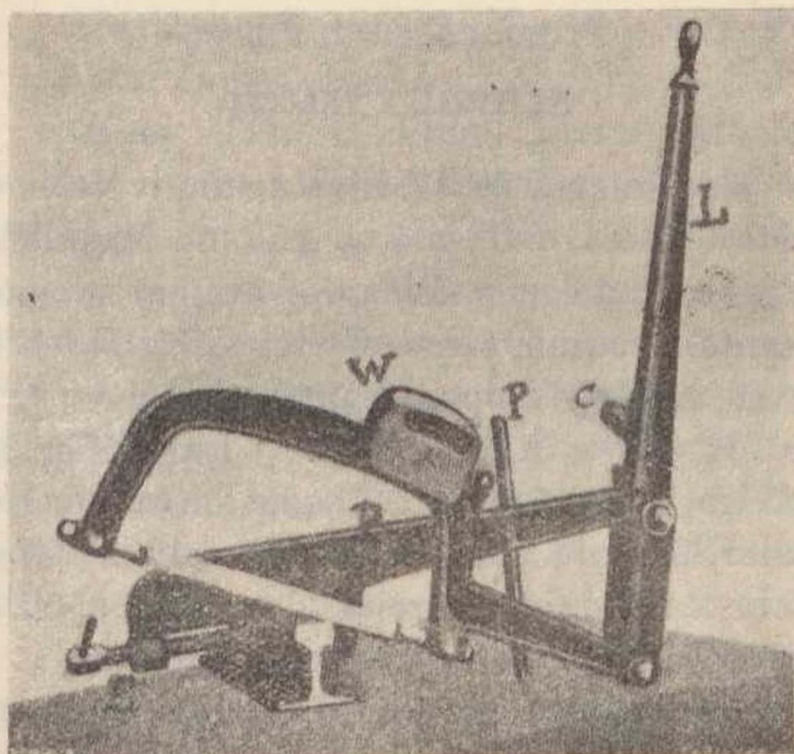


Fig. 1 — Máquina portátil para serrar carris

o constante apoio da serra sobre o carril a cortar.

Este aparelho é de facto da maior simplicidade, mas tem alguns inconvenientes, tais como certas dificuldades na sua sólida fixação ao carril, dando lugar a que se possam partir as lâminas das serras, necessidade do emprego de dois homens um para actuar na alavanca motora e outro para lançar um jacto de água sobre a serra, etc.

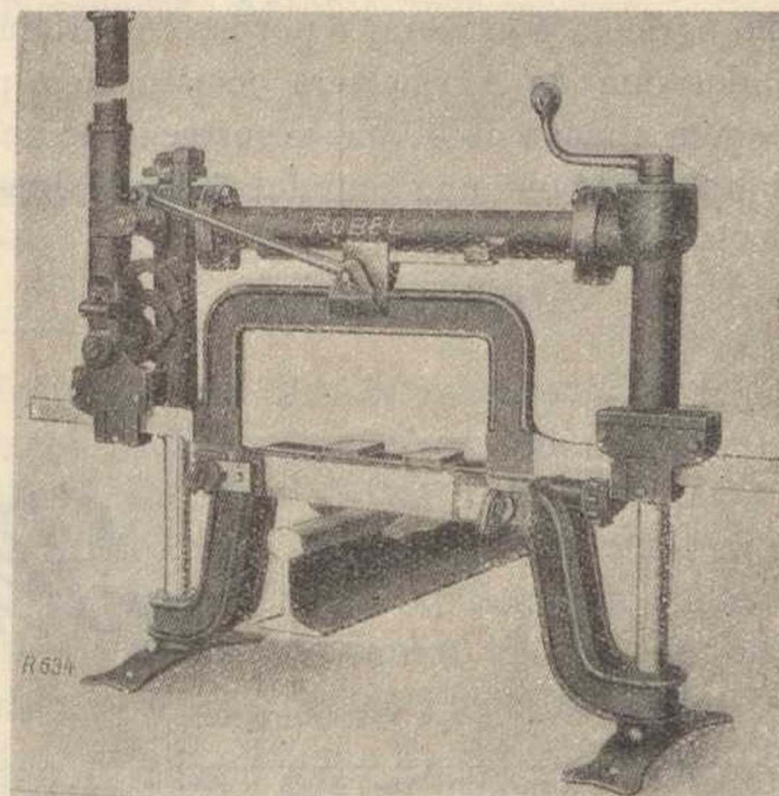


Fig. 2 — Máquina portátil para serrar carris

A gravura n.º 2 representa um aparelho para serrar carris, mais completo. A clareza da gravura dispensa-nos de pormenores de descrição.

Na Companhia utilizam-se aparelhos de tipos semelhantes a qualquer dos dois a que fazemos referência.

Curiosidades estatísticas

A produção de adubos, em 1929

Foi de 227.151.929 quilogramas, a produção de adubos, em 1929, das 4 principais fábricas do País.

A ela corresponde, mesmo admitindo que não ha exportação de adubos nacionais, um fraco consumo: cerca de 66 kg. por hectare.

Não se pode deixar de atribuir a culpa á circunstância de haver tantos proprietários que, rotineiros e desconhecendo necessidades e hábi-

pretende serrar. Do lado direito tem um pé vertical P, e na extremidade uma alavanca móvel L articulada à serra. No braço da serra está colocado um peso móvel W, que mantém

tos das plantas, ainda olham com desconfiança os novos processos sciêntíficos de cultura e despresam a maquinaria

É essa uma das razões por que a nossa produção agrícola é escassa, e por isso os produtos que derivam da Agricultura ocupam uma percentagem apenas de 60, na exportação do nosso País, que alguns apodam de «essencialmente agrícola».

Receitas úteis

Limpeza de objectos de cobre. — Deve empregar-se uma solução de ácido oxálico a 20 0/0, contendo um pouco de tripoli ou terra sílica que se põe em suspensão, agitando antes de usar.

Convém evitar o emprêgo de ácido nítrico, mesmo muito diluído: o cobre fica rapidamente limpo mas à custa da corrosão do metal.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel António

Ajudante de Secção

Admitido como assentador em 26 de Maio de 1891



Manuel Amorim

Agulheiro de 1.ª classe

Admitido como carregador em 27 de Maio de 1891

Acto digno de elogio

Foi elogiado o limpador Alberto Romãosinho, porque, viajando em 26 de Janeiro último, no combóio n.º 164 que descarrilou na linha da Beira Baixa, ao notar o sucedido, resolveu sair da carruagem e seguindo pelo estribo foi desligar as mangueiras do freio, conseguindo assim fazer parar o combóio.

Promoções em Março

MATERIAL E TRACÇÃO

A Maquinistas de 1.ª cl.: António Neves da Costa, José Gil Carneira, António Magalhães, Alfredo Rodrigues Vinagre, Aníbal Augusto Vicente, Joaquim Lopes Ferreira, Manuel Silva Neves, António Lopes, António Antunes, António da Silva Alfaro Júnior, Luís Henrique Moreira, Luís António Mendes, Firmino Braz Júnior, Alberto Ferreira da Silva, Júlio Mendes Soares, António Ferreira dos Santos, Diniz Augusto Ribeiro e José Soares Pinho.

A Maquinistas de 2.ª cl.: José Maria dos Santos, Raimundo António de Sousa, António Magalhães Júnior, Bernardino Marques Júnior, José da Costa, José Pereira Baptista, Manuel Feliciano, Manuel Rodrigues Ermitão, João das Neves, António Mendes, João António, João Viseu, Gabriel Rodrigues, José António Marques, António Florindo de Aguiar, Joaquim

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

A Maquinistas de 3.^a cl.: José Francisco Moreira, Augusto Mendes, José David, José Vizeu, Francisco Assunção Póvoas, José Vieira Cabrita, António José Marques, Américo Amílcar de Abreu, Casimiro Silva Dias, Carlos Parreira Alves, José Lopes Simões, Abílio Rodrigues, António Domingos, Alfredo Jobling Júnior, Raimundo Nogueira, José Maria Cravo, José Nunes, Eduardo Marta, Luís Bonito, António das Neves, Filipe da Silva, António Oliveira Marcelino, Manuel Jorge Pimentel, Francisco Ramos, Daniel de Oliveira, Joaquim da Cunha Brochado, José Pereira Cardoso, Augusto Gonçalves Pita, José dos Santos, João António Viana, Albino Francisco Gomes, Manuel Marques Garcia, Joaquim Fernandes de Almeida, e Manuel Rodrigues Gonçalves.

A Fogueiros de 1.^a cl.: Bernardino Marinho, João António Madeira, António da Saúde, António Pereira Salgueiro, José Machado Cabrita, Abel Joaquim, João Castanheira de Moura, António Maria Sanches, Manuel Santos Barrôso, Francisco Cruz Barrôso, Marcelino da Silva, Alfredo Almeida Reis, André Gonçalves Eiró, Alexandre Conceição Freitas, José Ferreira, Artur Lopes, José Augusto Tejana, Celestino Simões, João Godinho, Manuel Alberto, João Vaz Bicho, Manuel Baptista Rita, Francisco Maia Júnior, José Nobre de Carvalho, Henrique de Freitas, Manuel Garcia Amaral, Manuel Ponciano, Ernesto Rodrigues, Francisco Marques dos Santos, Mário Santos Agostinho, Jaime de Brito, José Augusto, José dos Santos, José Gomes Militão, Carlos Amaro, Paculdino Luís, José António dos Santos, Manuel Coelho, António de Deus, Joaquim Lopes Bento, José Bernardo Júnior, Joaquim Faria, Joaquim Augusto Nobrega, Alfredo Diniz, Joaquim Fernandes, Narciso Morais, Carlos José França, Joaquim Pires, Mário Augusto Moreira, António Vieira Soares, José Maria Ferronha, Armindo Martins, Luís António Mariano, Manuel Pinto Ribeiro, António Arnaldo de Sousa e Manuel Ribeiro.

Nomeações em Março

EXPLORAÇÃO

Carregador: António João Gaspar.

VIA E OBRAS

Guarda de distrito: Maria da Conceição Ferreira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Fogueiros de 2.^a cl.: Alfredo Rodrigues, Manuel António Gonçalves, Manuel Miranda, Joaquim da Cruz Silva, Celestino Alves da Silva, João Chora, José Alves do Couto, Izidoro Mineiro, Manuel Teixeira, Joaquim Pinto dos Santos, Manuel Joaquim Bento, Fernando Rodrigues Viola, Alfredo Duarte Azevedo, Francisco Vicente, António da Silva Ricardo, Evaristo Rodrigues, Felisberto Andrade, Américo Teixeira, Joaquim Alves Mota, José Simões, José dos Santos, Eduardo Pereira, Joaquim da Conceição, António Santos Lapeiro, Manuel Dias 2.^o, Francisco João Oliveira, José Teixeira Pinto, José Alves Gamito, Francelino Domingues, José Rodrigues Ferreira, José Maria Pinto Rezende, António Pombo, José Gonçalves da Silva, Manuel Pinto Soares, António Môço e Adriano Vieira.

Reformas

José da Costa, Empregado principal.

Manuel Francisco da Costa, Maquinista de 2.^a classe.

Manuel Janelas Cardoso, Maquinista de 2.^a classe.

Manuel Gameiro, Chefe de distrito.

António Barão, Guarda-freio de 3.^a classe.

Joaquim Rodrigues, Guarda de estação.

Mudanças de categoria

Para:

Serventes: Os carregadores Manuel Ribeiro e José da Rocha.

Falecimentos em Março

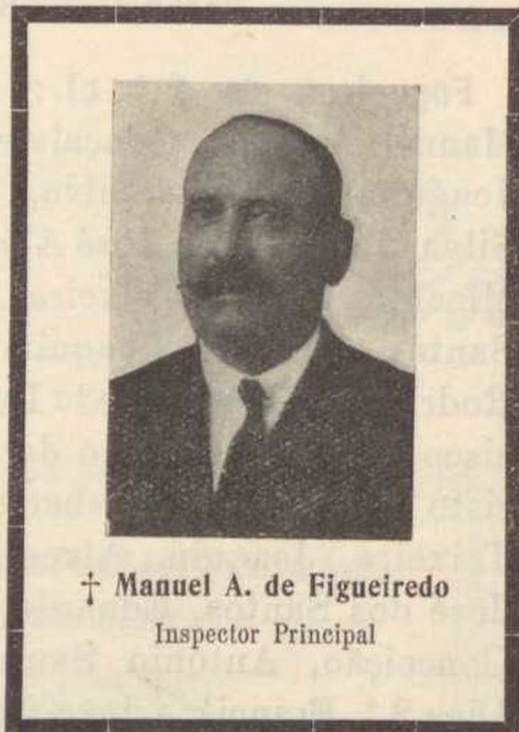
Temos a lamentar o falecimento no mês de Março findo dos seguintes agentes:

† *Manuel António de Figueiredo*, Inspector principal na Divisão de Material e Tracção.

Admitido como aprendiz de montador em 26 de Dezembro de 1885, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 7 de Dezembro de 1894. Depois de ter passado por diversas categorias, foi promovido a inspector em 1 de Janeiro de 1920 e a inspector principal em 23 de Setembro de 1922.

A longa vida ferroviária do falecido inspector Manuel de Figueiredo foi um exemplo de dedicação pela Companhia e de amor pelo trabalho. Gosava muito justamente da simpatia de todos os seus subordinados, colegas e superiores e todos nele admiravam os seus sentimentos e precioso caracter.

Em todos deixa a mais profunda saudade.



† Manuel A. de Figueiredo
Inspector Principal

† *Victorino Nunes*, Chefe de 3.^a classe.

Admitido como praticante em 6 de Junho de 1904.

† *Américo Enes Baganha da Silva*, Factor de 1.^a classe.

Admitido como praticante em 3 de Agosto de 1918.

† *António da Silva*, Fogueiro de 1.^a classe.

Admitido como limpador em 23 de Julho de 1919.

† *Daniel Ferreira da Silva*, Fogueiro de 2.^a classe.

Admitido como limpador em 22 de Outubro de 1924.

† *Joaquim da Lança*, Sub-chefe de distrito.

Admitido como auxiliar da via em 15 de Agosto de 1910.

† *Marcolino da Costa Rosa*, Guarda-freio de 1.^a classe.

Admitido como carregador em 8 de Novembro de 1911.

† *António José Nogueira*, Agulheiro de 3.^a classe.

Admitido como carregador eventual em 7 de Março de 1913.

† *Clemente da Silva*, Carregador.

Admitido como carregador eventual em 28 de Junho de 1918.

† *Manuel Francisco Simões*, Servente.

Admitido como servente em 12 de Janeiro de 1921.



† Victorino Nunes
Chefe de 3.^a classe



† Marcolino da Costa Rosa
Guarda-freio de 1.^a classe



† Daniel Ferreira da Silva
Fogueiro de 2.^a classe



† Joaquim da Lança
Sub-chefe de distrito

12 — 3 — Na «estação de caminho de ferro» ha um bom «peixe» — 2.

Rádio

13 — 3 — Esta «estação» foi construída nesta época — 2.

Joluso

Eléctrica

14 — Este «advérbio conjuntivo» é glutão — 2.

B.

15 — Em triângulo

• • • • • Quadrúpede
• • • • • Fuga
• • • • • Perda
• • • • • Anel
• • • • • Prenome
• • • • • Artigo

Jaa

Aumentativa

16 — Este antigo instrumento de tortura produzia na pele dos condenados, manchas dum tom azul violaceo.

Pinto

17 — Enigma tipográfico
(9 letras)

NOLV NOTA NOTA NOLV

Britabrantes

Trrim... — Está lá? — Onde fala,
É da estação das Mercês? — 5-3-8-7-4-1
É já a segunda vez
Que se perde a minha mala!

Queira já, já procura-la — 4-5-10-3-2
E no caso de se achar,
Num gesto de nobilitar — 3-8-1-5-6
Aos pobres vou oferta-la.

Mas se a pessoa que fala
Nada me sabe explicar
Sobre o destino da mala,
Então eu vou consultar
Quem neste tempo bem fala — 2-9-6
E tudo sabe explicar!

Oretnavlis

19 — Problema

Distribuir os números
de 1 a 16 pelos 16 quadra-
dos do quadro junto, de
modo que tanto nas 4 par-
celas verticais, como nas
4 horisontais, a soma de
cada uma seja 34.

Roldão

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Maio de 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$70	Chouriço de carne. kg.	14\$00	Milho. lit.	\$80
» Nacional. »	2\$10	Farinha de milho. »	1\$25	Ovos. dúzia	variavel
» Valenciano. »	2\$90	» » trigo. »	2\$35	Petróleo. lit.	1\$30
» Sião. »	2\$70	Farinheiras. »	7\$00	Presunto. kg.	8\$60
Assucar de 1. ^a »	4\$25	Feijão branco. lit.	1\$45	Queijo da Serra de 1. ^a »	13\$50
» » 2. ^a »	4\$00	» amarelo. »	1\$50	» » » 2. ^a »	10\$00
» pilé. »	4\$40	» avinhado. »	1\$35	» flamengo. »	20\$00
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	» encarnado. »	1\$40	Sabão amendoa. »	1\$15
» » 2. ^a »	6\$40	» frade. »	1\$20	» Offenbach. »	2\$40
Bacalhau sueco. kg.	4\$00	» » »	1\$90	Sal. lit.	\$16
» inglês. »	6\$20	» manteiga. »	1\$80	Sêmea. kg.	\$46
» » »	5\$20	Grão. »	1\$60	Toucinho. »	4\$50
Banha. »	6\$00	Lenha. kg.	\$20	Vinagre. lit.	\$90
Batatas. »	variavel	Manteiga. »	16\$50	Vinho branco. »	1\$05
Carvão de sóbro. »	\$45	Massas. »	3\$30	» tinto. »	1\$05
Cebolas. »	\$80				

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 Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, 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 Víveres, 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.