

BOLETIM DA C.P.

N.º 266

AGOSTO — 1951

ANO 23.º

LEIT R: (O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

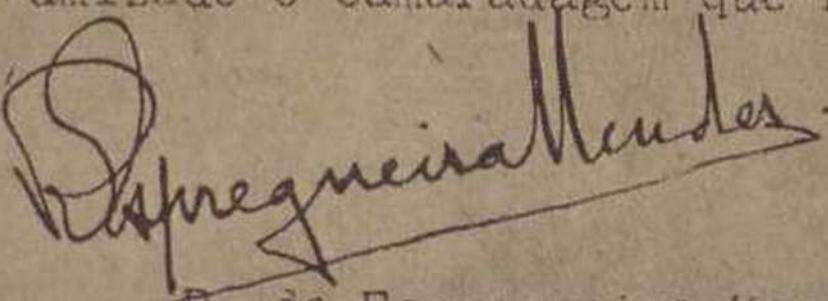
EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

SAUDAÇÃO

Em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, saúdo todos os ferroviários espanhóis, na pessoa do Director Geral da "Renfe", D. José Maria Rivero de Aguilar, aproveitando a oportunidade para testemunhar a todos os camaradas espanhóis a minha satisfação pela forma carinhosa como foram recebidos os ferroviários portugueses que tomaram parte na excursão realizada a Espanha e às Baleares.

Se é certo que os excursionistas regressaram a Portugal, verdadeiramente maravilhados com as curiosidades monumentais e paisagísticas da vizinha Espanha, não é menos certo que chegaram a Lisboa sinceramente impressionados com a carinhosa hospitalidade que lhes foi dispensada pelos ferroviários espanhóis — prova de amizade e camaradagem que não mais esquecerão!



R. de Espregueira Mendes



A partida dos ferroviários portugueses da Estação de Lisboa-Rossio

AS NOSSAS INICIATIVAS

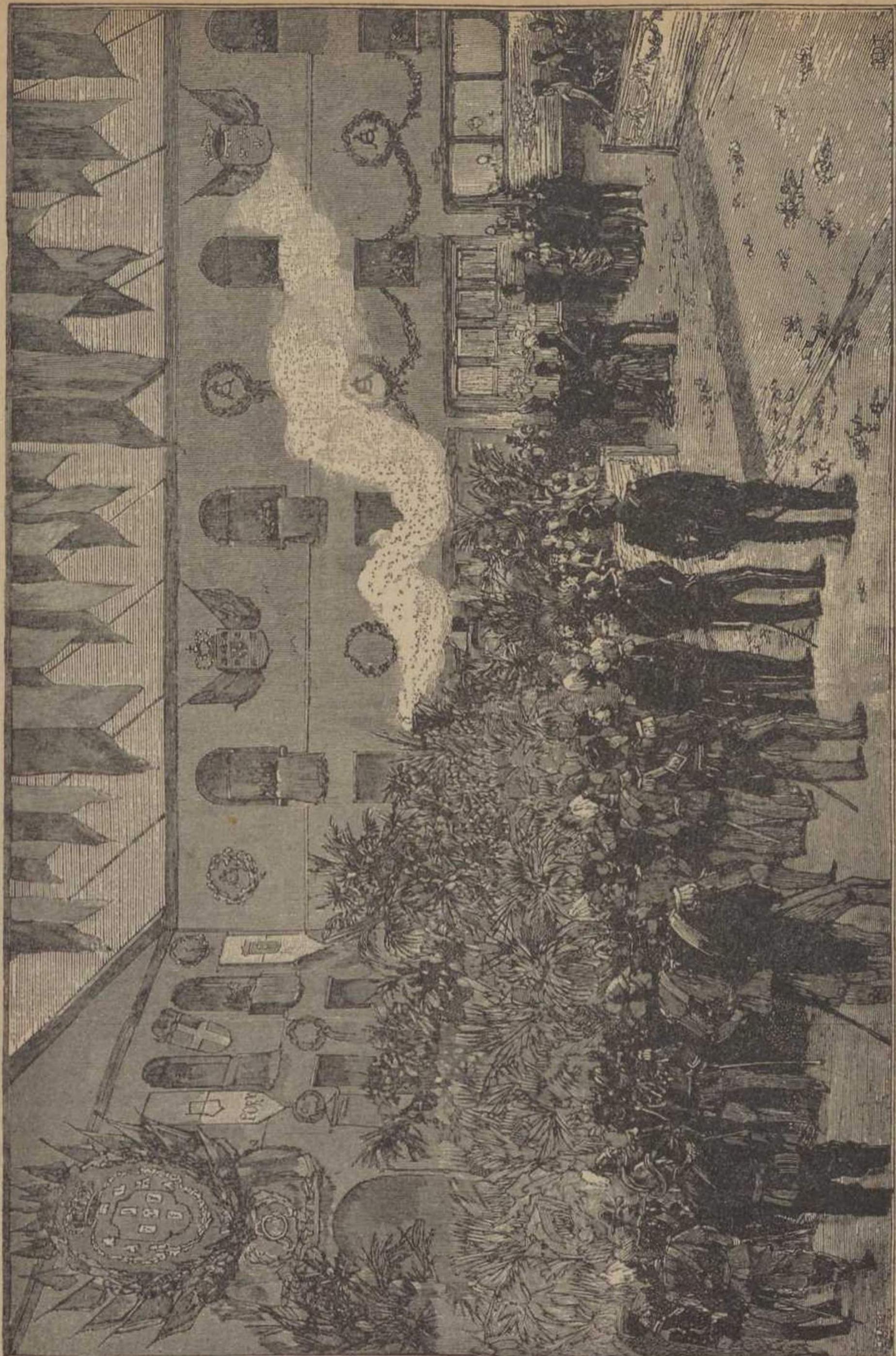
Constituiu um sucesso a Excursão do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

O «Boletim da C. P.» organizou este ano a sua primeira excursão a Espanha, nação amiga que tem o sentimento da amizade, da simpatia, da hospitalidade. Na excursão, que saiu de Lisboa a 16 de Junho, para regressar à capital no dia 1 Julho, tomaram parte 43 pessoas, nas quais se contavam ferroviários de todas as categorias e serviços, muitos deles acompanhados de pessoas de família.

Como tem sucedido em anos anteriores, a iniciativa mereceu o carinho do nosso Director Geral, Engenheiro Espregueira Men-

des, que teve a gentileza de ir à estação do Rossio apresentar as suas despedidas aos excursionistas.

Em Madrid, a excursão era aguardada na estação de Delicias por D. Júlio Nogués e Joaquim Padeira Júnior, respectivamente Subdirector e Chefe de Divisão da «RENFE», Chefes de Serviço Eng. Armando Ferreira e António Montês, Subchefe de Serviços Jorge de Vasconcelos e ainda por quase todos os ferroviários espanhóis que recentemente visitaram Portugal, com a Direcção da «Prevision Ferroviária» composta pelo



CASAMENTO REAL

Chegada da Princesa Amélia à estação de Santa Apolónia

A Ilustração — Junho de 1886



O Subdirector da «Renfe», D. Júlio Nogués, com os excursionistas, na chegada a Madrid

Subchefe de Divisão D. Benedito Martin, Subchefs de Serviço D. Fernando Blanco, D. Alfredo Soler e D. Cesar Martin Abecia.

Os excursionistas, que desde Valência de Alcântara foram acompanhados pelo Subchefe de Serviço da Divisão Comercial da «RENFE», D. Luis Escartin, uma vez feitos os cumprimentos, encaminharam-se em autocarro para o «Hotel Avenida», onde se instalaram, tendo nesse dia sido recebidos pelo Director Geral da «RENFE», D. José Maria Rivero de Aguilar, que à entrada do seu gabinete cumprimentou todos os excursionistas portugueses que, durante a sua viagem pela Espanha e Balears, andaram sempre acompanhados por ferroviários espanhóis — prova de amizade e camaradagem que nunca esqueceremos.

Nesta cerimónia, o Editor do «Boletim da C. P.», António Montês, depois de salientar o entusiasmo e a cortezia com que a excursão tinha sido acolhida pela «RENFE», apresentou a D. José Maria Rivero de Aguilar os agradecimentos de todos os ferroviários portugueses. Do seu discurso, pronunciado em espanhol, destacamos as seguintes passagens:

«A estima, a gentileza e a fidelidade dos nossos camaradas espanhóis — ontem em Lisboa, hoje em Madrid — faz-nos supor que viemos ao estrangeiro sem sair de Portugal...»

Os portugueses, quando estão em Espanha, não estão em terra estranha, da mesma forma que os espanhóis, quando visitam Portugal, podem e devem considerar-se na sua terra!

A terra lusitana, estendendo-se por altos e baixos, esquece-se da linha que marca a fronteira e, alegre, suave, tranquilamente, entra na risonha Galiza, aquela Galiza poética e romântica, onde os pinheirais têm o perfume do Minho e as casas velhinhos de Santiago tanto lembram os solares minhotos.

A terra, a gente, o mar, os rios, os vales, o céu, as montanhas, os horizontes, são tão parecidos, são tão semelhantes, que um poeta do Minho, olhando as águas mansas do rio deixou-nos estes versos deliciosos, que mereciam ser assinados pela vossa Rosalia de Castro:

*«Vendo-os assim tão pertinho,
A Galiza mai-lo o Minho
São como dois namorados
Que o rio traz separados
Quase desde o nascimento.
Deixai-os, pois, namorar,
Já que os pais, para casar,
Lhes não dão consentimento.»*

E aqui está porque estamos em Espanha, na Espanha imortal, preciosíssimo museu onde não há



Na estação do Norte, em Madrid, os excursionistas tomam a automotora especial que os levou ao Escorial



A caminho do Escorial

pedra, templo, castelo ou santuário que não tenha escrita a palavra «tradição».

Para conhecer a cultura e o espírito dos dois povos peninsulares, poderíamos entrar no museu do Prado, onde as pinturas de Velasquez, Valdez Leal e Cláudio Coelho — todos descendentes de portugueses — bastam para dar categoria a qualquer nação; visitar o bairro gótico de Barcelona para se evocar o casamento de Izabel de Aragão com Dinis de Portugal; entrar no mosteiro do Escorial para, religiosamente, nos lembarmos do convento de Mafra; apreciar as pérolas do Mediterrâneo, que são as Baleares, para recordarmos a pérola fascinante do Atlântico, que se chama Ilha da Madeira; e quando, no fim da nossa peregrinação por terras de Andaluzia, pisarmos a terra sagrada de La Rábida, evocaremos a figura gigantesca de Cristovão Colon e rezaremos como num rosário de heróis e de santos, os nomes gloriosos de Vasco da Gama e Alvaro Cabral.

Como não chegassem todas as preciosidades desta Espanha tradicionalista, Deus espalhou prodigamente, por todas as províncias, os mais variados e opulentos quadros da Natureza, animando-os com trajes característicos, canções alegres e danças castiças, formando-se assim o mais completo, colorido e pitoresco museu etnográfico do mundo.

«Entre todas tierras del mundo — dizia Alfonso o Sabio — España ha entremazan de abondamiento y de bondad, mas que otra tierra ninguna España és como el paraíso de Dios!»

Aqui tem, Senhor Director Geral, porque viemos a Espanha! Demais, os caminhos de ferro espanhóis, tra-

çados por montes e vales, prados e florestas, serras e planuras, permitem-nos contemplar os laranjais perfumados de Valência, os encantos divinos de Montserrat, o panorama deslumbrante do Tibidabo, a graça perturbante da sempre linda Sevilha, essa Sevilha fantástica e feiticeira que tem por padroeiras Santas Justa e Rufina — as mesmas que protegem e amparam a nossa querida Lisboa!

Razão houve, portanto, para incluir esta nação irmã, fidalga e hospitalaria, nas deambulações dos ferroviários portugueses. Razão houve portanto, para iniciarmos com esta visita ao Director Geral da «RENFE», a nossa digressão pela Espanha amiga, aproveitando a feliz oportunidade para saudarmos, na vossa pessoa ilustre, todos os ferroviários espanhóis.

Com a profunda admiração dos ferroviários portugueses pela obra renovadora que vem realizando na direcção da «Rede Nacional dos Caminhos de Ferro de Espanha», pedimos aceite, com as nossas melhores homenagens, a expressão sincera do nosso reconhecimento, pelo excelente concurso prestado à excursão que vamos iniciar. Mas pedimos-lhe também, Senhor Director Geral, aceite a lembrança que, em nome dos ferroviários de Portugal, tenho a suprema honra de vos entregar. E' uma caravela de quinhentos, igual àquelas com que os portugueses, de mãos dadas com os espanhóis, escreveram a mais sublime epopeia de todos os tempos, uma caravela com a Cruz de Cristo pintada com o sangue dos heróis nas velas brancas — a Cruz de Cristo com que rasgámos os mares, dilatámos o Império e mostrámos ao mundo o valor da raça!»



A caminho do Escorial



A excursão visita a Subcentral Eléctrica de Las Matas

Uma salva de palmas premiou as últimas palavras do editor do «Boletim da C. P.» que foi abraçado pelo Director Geral da «RENFE», D. José Maria Rivero de Aguilar.

A entrega da caravela deu lugar a um brilhantíssimo improviso do Director Geral da «RENFE» que, depois de saudar entusiasticamente os ferroviários portugueses, agradeceu a forma fidalga como, dias antes, tinham sido recebidos em Portugal os ferroviários espanhóis.

Era com o maior prazer — afirmou D. José Maria Rivero de Aguilar — que recebia aquele grupo de portugueses — amigos e vizinhos que muito estimava. Portugal e Espanha são países irmãos, cujos laços de amizade se estreitam cada vez mais, na hora incerta que o mundo atravessa. A um canto da Europa, a Península Ibérica afirma cada vez mais o seu espírito, a sua tradição, a sua personalidade, que se impõe ao mundo inteiro.

Em palavras breves, mas opulentas de brilho e colorido, o Director Geral da «RENFE» descreveu aos portugueses o passeio que vão dar através da Espanha, narrando-lhes a beleza dos lugares e a sua riqueza monumental.

Fala com entusiasmo de

Portugal, estabelece o paralelo do Minho com a Galiza onde nasceu, não esconde as relações de camaradagem entre as duas grandes empresas ferroviárias da Península, falando da profunda estima e simpatia que o ligam ao nosso Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, para quem teve palavras de admiração.

Voltando-se para a caravela que os ferroviários de Portugal lhe entregaram momentos antes, afirma que conservará eternamente a delicada lembrança, que muito o sensibilizou, pois considera-a, não só como um símbolo de amizade entre dois países que se apreciam, mas também como um símbolo de amizade entre duas empresas ferroviárias e símbolo de amizade também entre os directores gerais da C. P. e da «RENFE».

O discurso do Director Geral da «RENFE», escutado com o maior interesse pela assistência, foi coroado com uma vibrante salva de palmas, tendo os excursionistas apresentado as suas despedidas e seguido para o «Palácio do Oriente», que visitaram demoradamente.

Ainda no dia da chegada a Madrid, realizou-se o passeio da cidade em autocarro,



A excursão chega ao Mosteiro de S. Lourenço do Escorial



A mesa de honra do almoço oferecido pela «Renfe» no Hotel Filipe II

o que permitiu aos viajantes admirar algumas das principais curiosidades da capital de Espanha, como o Parque do Retiro, a igreja de São Francisco o Grande, os novos Ministérios, a Cidade Universitária, o Parque de Oeste e o «Colégio dos Orfaos ferroviários», magnífica instituição de assistência que os excursionistas muito apreciaram, pois representa uma obra social de grande valor. Esta visita deu lugar a afirmações de amizade e camaradagem entre os ferroviários peninsulares.

Para 2.ª feira, 18, o programa indicava a visita ao Escorial e a excursão à Serra do Guadarrama, passeio oferecido pela Direcção da «RENFE». À partida dum automotora especial da estação do Norte, compareceram dezenas de ferroviários espanhóis de várias categorias. A excursão foi acompanhada pelo Chefe da Divisão da «RENFE» Joaquim Padeira Júnior, Eng.º Principal Guijarro, Subchefe dos Serviços Eléctricos da 1.ª zona, D. Juan Chicheri, Chefe do Serviço de Turismo, da «RENFE», D. José Fernandez Asensio, Inspector do Serviço de Coordenação de Transporte, D. Julian Diaz Perez, Inspector da Exploração, D. José Maria de Ben Garcia,

da Divisão Comercial e D. Cesar Martin Abecia, Secretário de «Prevision Ferroviaria».

A primeira paragem foi em *Las Matas*, onde os excursionistas visitaram a Subcentral Eléctrica e onde o Eng.º Principal Guijarro lhes forneceu explicações sobre o seu funcionamento. Uma hora depois a excursão chegava ao *Escorial*, onde a aguardavam dois luxuosos auto-carros da «RENFE» e alguns automóveis de turismo, que transportaram os viajantes até ao Mosteiro de São Lourenço e, depois do almoço, ao Puerto de Navacerrada e Madrid.

Durante três horas, os ferroviários portugueses percorreram as dependências do vasto mosteiro, visitando tudo o que tinha interesse, seguindo depois para o Hotel Filipe II, onde foram recebidos por D. Júlio Nogués, Subdirector da «RENFE» e onde se realizou o almoço oferecido por esta empresa.

O Hotel Filipe II é considerado o melhor de Espanha e um dos mais modernos. Estas palavras dispensam quaisquer adjetivos e mostram a galhardia, a gentileza e a hospitalidade dispensadas aos nossos ferroviários.

No fim da refeição, o Subdirector D. Jú-



Em La Rabida, junto do monumento a Colón

lio Nogués saudou os ferroviários portugueses e falou das vantagens do turismo e do benefício que as viagens traziam aos trabalhadores do caminho de ferro. O orador referiu-se às relações de amizade que mantém com alguns dirigentes da C. P. e recordou, com saudade, algumas viagens feitas no nosso país, que elogiou e do qual se confessa admirador. Aproveitou a oportunidade para, como Presidente da Junta Directiva da «Prevision Ferroviária», agradecer a forma fidalga como os ferroviários espanhóis tinham sido recebidos em Portugal e bebeu pelas prosperidades dos dois países peninsulares e dos seus ferroviários.

Então, o editor do «Boletim da C. P.», agradeceu as referências feitas ao nosso país e pediu a D. Júlio Nogués para transmitir à Direcção Geral da «RENFE» os agradecimentos dos excursionistas, pela recepção admirável que lhes dispensou. Os ferroviários portugueses não podiam esquecer naquele momento o Chefe de Divisão Joaquim Cândido Padeira Júnior — um «português espanholizado», o mesmo que um «espanhol aportuguésado», no dizer de D. José Maria Rivero d'Aguilar — que prestou um valioso concurso à excursão, incluindo no seu programa o magnífico passeio ao Escorial e à Serra de Guadarrama. Os ferroviários portugueses estavam muito reconhecidos a Joaquim Padeira Júnior, por tudo quanto fez no sentido de enriquecer o programa da excursão e era, em nome de todos, que pedia ao Subdirector D. Júlio Nogués para fazer entrega àquele distinto funcionário da «RENFE», duma pequena lembrança que lhe levaram — o livro «Portugal», a bíblia da nossa terra!

A entrega da interessante publicação deu lugar a uma grande manifestação de apreço ao nosso compatriota que, apesar de estar há trinta anos ao serviço dos caminhos de ferro espanhóis, continua a ser um português dos melhores, sentindo-se particularmente feliz quando, como no caso presente, tem contacto com amigos e camaradas do seu país.

Chegou a vez de falarem os médicos-ferroviários, tendo usado da palavra o Dr. Aníbal Viola, que num belo improviso teve expressões de louvor para a organiza-

ção da excursão e de louvor também para a Direcção Geral da «RENFE». Como o Subdirector D. Júlio Nogués tivesse dito, no seu discurso, que os portugueses e os espanhóis eram dois dos povos menos viajados do mundo, o Dr. Aníbal Viola disse que, muito antes da existência dos caminhos de ferro, já os portugueses e os espanhóis, metidos em frágeis caravelas, desvendavam o segredo dos mares, percorrendo muitos milhares de milhas, o que dá aos povos peninsulares a categoria de grandes viajantes. Depois de citar várias passagens da história, em que os dois povos caminharam a par, saudou a Espanha e os ferroviários espanhóis.

O Dr. Armando Ribeiro, maravilhado com a forma como estava decorrendo a excursão, felicitou o «Boletim da C. P.» pela sua iniciativa brilhante e teve palavras de elogio para o editor da nossa revista. Não era a primeira excursão em que tomava parte, facto que lhe permitia garantir que, à semelhança das excursões realizadas a França e Suíça, esta a Espanha e às Baleáres constituiria também um prazer inovável.

Por fim, usou da palavra Joaquim Padeira Júnior, que foi recebido com uma salva de palmas. Falou de Arraiolos, — a sua terra — e falou de Portugal — a sua pátria — afirmando sentir-se cada vez mais português e não escondendo a sua alegria por se encontrar no meio de portugueses! Com brilho invulgar e sentimento comovedor, Padeira Júnior exalta a linda terra portuguesa e fala da sua hospitalidade, a propósito da recente excursão dos ferroviários espanhóis, hospitalidade que deu lugar ao passeio que a «RENFE» proporcionou aos seus conterrâneos. Verdadeiramente emocionado e com uma modéstia impressionante, Padeira Júnior descreve a vida do «Pastaneira», um poeta rural da sua terra que versava com facilidade e em verso agradecia tudo o que lhe faziam. E servindo-se dos versos desse ignorado artista-romântico, o nosso compatriota, de lágrimas nos olhos, agradece o livro «Portugal» que lhe levaram, o qual conservará como recordação daquela jornada magnífica que constituirá, para sempre, uma manifestação de sólida amizade.



Em nome da «Renfe» o Subdirector D. Júlio Nogués saúda os ferroviários portugueses

Quando Joaquim Padeira Júnior termina a sua oração, toda a assistência tem os olhos rivos de lágrimas, tão impressionantes foram as palavras daquele português, saudoso da sua terra, que sendo um grande amigo de Espanha, continua sendo um bom português, um grande patriota!

Depois de abraçado por todos os ferroviários portugueses, os excursionistas encaminham-se para os auto-carros, e tomados a estrada de Villalba, seguem para o alto da Serra do Guadarrama, donde se disfruta o lindíssimo panorama do Puerto de Navacerrada — uma pequena Suiça a



O Editor do «Boletim da C. P.» agradece as gentilezas da «Renfe»

dois passos da capital de Espanha. A descida até Cercedilla, na qual os excursionistas foram acompanhados por D. Emeterio Blasquez, Inspector da Exploração, fez-se em funicular e de novo os autocarros se encaminham para Madrid, onde terminou o lindíssimo passeio que a «RENFE» ofereceu gentilmente aos ferroviários portugueses.

Nessa noite, muitos camaradas espanhóis assistiram à partida da excursão para Valência. O percurso foi feito numa carruagem nova, que a «RENFE» pôs à disposição dos excursionistas.

Na estação de Valência, os excursionistas eram aguardados por D. Bernardo Alvarez Cortés, Presidente da Zona 14.ª da Associação Geral dos Empregados e Trabalhadores dos Caminhos de Ferro Espanhóis e D. José Arias Gonzalez, Chefe da Exploração e Comércio da 4.ª Zona.

Valência fica à beira do Mediterrâneo e, graças à gentileza dos ferroviários espanhóis, os excursionistas percorreram a ci-



← A caravela em filigrana que os ferroviários de Portugal ofereceram ao Director Geral da «Renfe»



O excursionista Dr. Aníbal Viola fala das viagens dos portugueses em todos os tempos

dade em auto-carro, no qual visitaram também as albufeiras, tendo tido ocasião de apreciar os encantos da formosa capital do Levante. No barco «Ciudad de Ibiza», da Companhia Transmediterrânea — que fez concessões especiais no transporte dos ferroviários portugueses — a excursão, cumprindo o seu programa, tocou na ilha de Ibiza, chegando depois a Palma — a capital das Baleares.

A luz, a cor, o clima, a vegetação, as grutas, a beleza do mar, tudo foi devidamente apreciado durante três dias, que constituíram um verdadeiro sonho. Realizados

os passeios indicados no programa, a excursão seguiu para Barcelona no vapor «Ciudad de Palma». À chegada do barco estavam D. Leandro Lopez Torron, Chefe de Contabilidade da 5.ª zona e D. José Combas Capella, da Associação Geral de Empregados e Trabalhadores dos Caminhos de Ferro de Espanha, que apresentaram os seus cumprimentos aos excursionistas acompanhando-os na visita à cidade. Em Barcelona, a cidade condal tão ligada aos portugueses, pois foi ali que se realizou o casamento de D. Izabel de Aragão com D. Dinis de Portugal, passaram três agradáveis dias. As movimentadas «ramblas», o importante porto do mar, as extensas avenidas, os edifícios do Ayuntamiento e Deputation Provincial, o panorama do «Tibidabo», os pavilhões da Exposição, a «Feira das Amostas», tudo foi apreciado pelos nossos camaradas que, num dos dias, fizeram a ascensão ao Santuário de Montserrat. Os caminhos de ferro de montanha foram tam-



Joaquim Padeira Júnior, verdadeiramente emocionado, fala da sua terra e da sua gente



«Ferroviários portugueses ao deixarem Espanha cumprimentam respeitosamente Vossa Excelência e agradecem reconhecidíssimos fidalgo acolhimento dispensado camaradas espanhóis fazendo sinceros votos intensificação intercâmbio ferroviário Península.»

Telegrama dirigido de Ayamonte ao Director Geral da «Renfe» D. José Maria Rivero de Aguilar.

bém duma grande gentileza para com os excursionistas, fornecendo-lhes viagens gratuitas, não só para o trajecto de Monistrol a Montserrat mas para os funiculares que ali existem.

Depois dum dia passado no ambiente sublime de Montserrat, os excursionistas permaneceram ainda dois dias em Barcelona, os bastantes para fazerem as sempre desejadas compras e esgotarem os bilhetes postais ilustrados...

No regresso a Madrid, a Junta Directiva da «Prevision Ferroviaria» ofereceu aos excursionistas um «vino de honor», durante o qual foram feitas afirmações de amizade e camaradagem, manifestando os espanhóis e os portugueses presentes, a sua grande satisfação por terem visitado, quase ao mesmo tempo, os dois países peninsulares.

A Junta Directiva da «Prevision Ferroviaria», representada pelos Subchefs de Serviço D. Fernando Blanco Lustoni e D. Alfredo Soler e ainda pelo secretário D. Cezar Abecia, foi duma grande gentileza para com os visitantes.

Muitos dos excursionistas aproveitaram as horas passadas em Madrid para visitar o Museu Nacional do Prado e, ao fim da tarde,

partiram para Sevilha, onde eram esperados por D. Miguel Alcalé Morales, Chefe de Serviço e D. José Luiz Sanabria, Presidente da 22.ª zona da Associação Geral dos Empregados e Trabalhadores do Caminho de Ferro.

Instalados no Hotel Cristina, um dos melhores da formosa cidade andaluza, percorreram parques e jardins, ruas e praças, templos e monumentos e, apesar do calor, tudo viram e visitaram com o mesmo interesse, do primeiro dia passado em Espanha.

Em auto-carro do português Artur Damas, a excursão peregrinou algumas horas pelas terras andaluzas, visitando o mosteiro de La Rabida e o lugar sagrado donde Cristóvão Colombo partiu para a descoberta da América. A excursão incluía, além do passeio em auto-carro, um passeio em «gasolina» e, em Ayamonte, a linda travessia do Guadiana. E foi no Hotel Guadiana — agora dirigido pelo antigo ferroviário Fernando Soares — que os excursionistas jantaram, após a digressão admirável por terras de Espanha.

Depois de quinze dias passados na vizinha Espanha, graças à iniciativa do «Boletim da C. P.», a excursão chegou ao Barreiro.

O barco «Évora» esperava os excursionis-

«No regresso dos Ferroviários da C. P. a Portugal, agradeço-lhes e a Vossa Excelência, as atenções que tiveram comigo e desejo ardente que tenham levado de Espanha uma agradável recordação que contribuirá para unir ainda mais os laços de sincera amizade que existem entre os dois países e as suas organizações ferroviárias esperando que em anos sucessivos se repitam estas visitas de tão cordeal afecto.»

Telegrama de D. José Maria Rivero de Aguilar, Director Geral da «Renfe», ao Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral, da C. P.

tas e, com a travessia do Tejo, terminou a terceira excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.». Na estação do Terreiro do Paço, os ferroviários portugueses são aguardados pelo Subchefe de divisão dos Abastecimentos Eng.º Francisco Antunes, Chefe de Serviço Francisco Morgado, da Sociedade «Estoril», Chefes de Serviço Vasco de Moura e António Montês, respectivamente Administrador e Editor do «Boletim da C. P.» e Inspector Principal Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade.

No dia seguinte, o nosso Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, teve a gentileza de receber os excursionistas que, de viva voz, lhe manifestaram o seu reconhecimento pelas facilidades concedidas, transmitindo-lhe ao mesmo tempo as magníficas impressões do passeio a Espanha e às Baleares.

O nosso Director Geral comunicou aos excursionistas ter recebido do seu colega D. José Maria Rivero de Aguilar, notícias sobre a excursão, sendo-lhe muito grato registar que, tanto nesta como nas excursões anteriores, os ferroviários portugueses se comportaram da melhor forma, conservando em toda a excursão o aprumo, a disciplina e a correção que é timbre dos ferroviários portugueses.

CURIOSIDADES



Na Etiópia, as locomotivas a vapor «Mikado» ostentam na frente um par de chavelhos, com o fim de evitar os maus olhados...

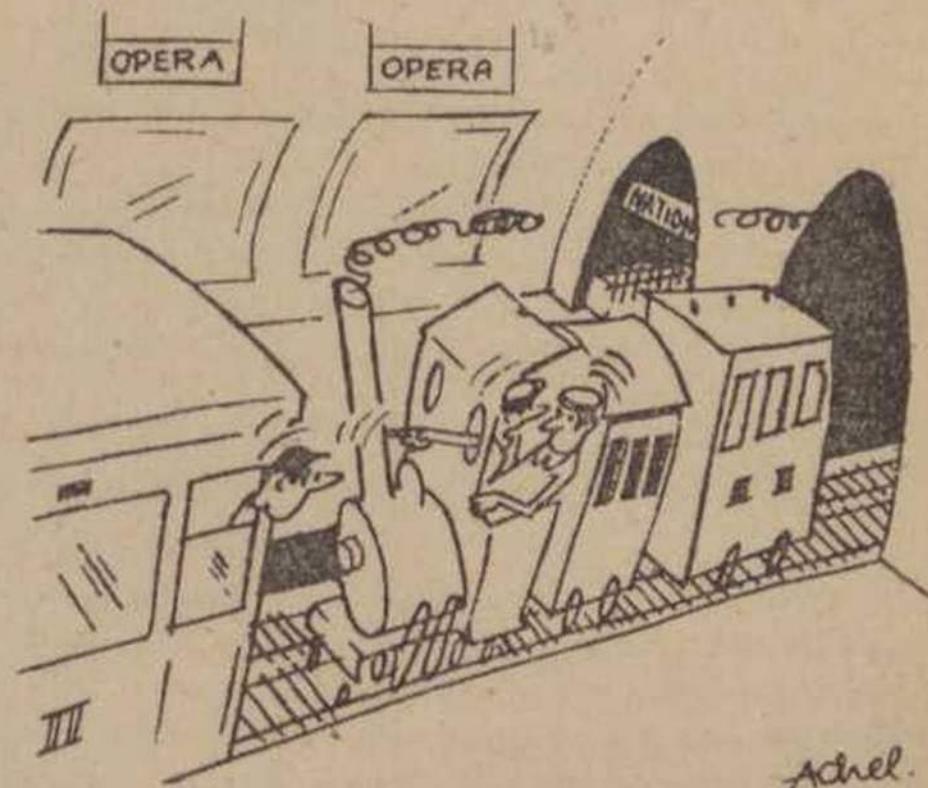
O que se diria em Portugal, se se adoptasse medida idêntica?

BOM HUMOR



— O que faz você no meu jardim?
— Procuro os carris...

(Da Revista francesa «Point de Vue»)



— Percebes que me enganei nas agulhas?

(Da Revista francesa «Point de Vue»)

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 54 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Grande velocidade de Tanha a Cais do Sodré, 10 cabaças de fruta fresca, 400 quilos.

Aviso ao Públ. B n.º 100

Vale do Corgo, 6 km.

Tarifa Geral — mínimo	4\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,40$	7\$20
Registo	<u>3\$00</u>
	14\$20

Minho e Douro, 104 km.

$104 \times \$50 \times 0,40$	= 20\$80	20\$80
---	----------	--------

Antiga Rede e Sociedade Estoril, 358 km.

Antiga Rede $358 \times \$50 \times 0,40$	= 71\$60
A deduzir taxa S. E. ($11\$10 \times 0,40$)	<u>4\$44</u>
	67\$16
Arredondamento	<u>\$04</u>
	67\$20

Sociedade Estoril:

Importância deduzida na A. R.	4\$44
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	<u>\$06</u>
	5\$50
Total	107\$70

Resposta — A taxa apresentada está errada, na parte relativa ao percurso da linha do Corgo. Segue descriminação da taxa correspondente a esta linha.

Preço $\$50 \times 6 \times 0,40$ = 1\$20	
Registo	<u>3\$00</u>
Soma	4\$20

A importância total a cobrar é, portanto, de 97\$70 e não 107\$70 como o consultante indicou.

Nota-se ainda ao consultante que a aplicação do Aviso ao Públ. B n.º 100 apenas está sujeita ao mínimo de cobrança em cada Rede se a importância respeitante ao trajecto total da remessa for inferior à que resultaria da aplicação destes mínimos.

///

Pergunta n.º 55 — Suscitando-me dúvidas a interpretação da Comunicação-Circular n.º 75 do Serviço da Fiscalização, peço o favor de ser esclarecido do seguinte:

Se fôr apresentada uma requisição do Ministério da Justiça a pronto pagamento para fornecer bilhete da linha do Vale do Corgo para a Antiga Rede, deve fornecer-se com a redução de 50 %, nas linhas do Corgo e Minho e Douro e inteiro na Antiga Rede, ou inteiro em todo o percurso?

Na minha opinião é com a redução, visto a Comunicação-Circular citar apenas Organismos e não Ministérios.

Resposta — A Comunicação-Circular n.º 75 do Serviço da Fiscalização das Receitas não se refere aos transportes requisitados pelos Ministérios, pois que, no caso apresentado, deve ser satisfeita a requisição fornecendo-se bilhete com a redução de 50 % no Vale do Corgo e Minho e Douro e inteiro na Antiga Rede.

///

Pergunta n.º 56 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Póvoa a Abrantes, um vagão O particular com açúcar refinado, 10.125 quilos, carga e descarga pelos donos. Foi requisitado encerado.

Distância 118 km.

Tarifa Geral — 1.ª classe com redução de 40 %

Preço $61\$80 \times 10,13$	= 626\$04
Manutenção $8\$00 \times 10,13$	= 81\$04
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	<u>\$02</u>
	715\$10
Bônus vagão particular $\$20 \times 118$ =	23\$60
Total	691\$50

Em conformidade com o Art. 11.º, 26.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, não é devida importância referente a encerado.

Resposta — A doutrina do Art. 11.º da Tarifa de Despesas Acessórias (26.º e 28.º aditamentos), não é aplicável às remessas transportadas, em vagões particulares nas condições das alíneas a) e c) do n.º 1 do Art. 3.º da Tarifa de Vagões Particulares.

Conforme as disposições do n.º 1 do Art. 8.º desta última Tarifa, os expedidores das remessas carregadas em vagões particulares devem fornecer os encerados necessários ao resguardo das mercadorias.

Se esta obrigatoriedade não fôr cumprida e os encerados forem requisitados à Companhia, estes utensílios sómente serão fornecidos mediante a cobrança da respectiva taxa.

Nestas condições, no caso apresentado pelo consultante, se efectivamente o encerado fosse por nós fornecido, era devida a importância de 35\$40 a título do seu aluguer e por consequência seria de 726\$90 a importância respeitante ao total da taxa.

///

Pergunta n.º 57 — Peço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Vilar Formoso a Lisboa-P, um vagão tijolo de barro, 10.000 quilos, carga e descarga pelos

Donos, que o expedidor pede a mudança de destino para Alcântara-Terra. Sofreu detenção de 8 horas em Guarda, por conta do expedidor.

Beira Alta

Transporte	275\$00
Evoluçãoes e manobras . . .	80\$00
Registo	<u>3\$00</u> 358\$00

Antiga Rede

Transporte	1.932\$00
Evoluçãoes e manobras. . .	80\$00
Aviso de chegada	<u>5\$00</u> 2.017\$00
Total	2.375\$00

Resposta — Não é de aceitar a detenção do vagão em Guarda por conta do expedidor, a que alude o consulente.

Se, por qualquer motivo especial, se justificasse a referida detenção, seria devida a cobrança da importância correspondente ao estacionamento vencido.

O assunto apresentado está devidamente esclarecido no Art. 145.^o do Livro 11 e nas páginas 132 e 133 das Instruções Complementares ao mesmo livro.

Segue discriminação da taxa como corresponde:

Vilar Formoso a Alcântara-Terra

Tarifa Especial Interna n.^o 1, Tabela n.^o 12

Beira Alta — distância 46 km.

Preço 27\$50 × 10. . . =	275\$00
Manutenção 4\$00 × 10. . .	40\$00
Registo	<u>3\$00</u> 318\$00

Antiga Rede — distância 358 km.

Preço 193\$20 × 10 . . . =	1.932\$00
Manutenção 4\$00 × 10 . . .	40\$00
Aviso de chegada	<u>5\$00</u> 1.977\$00
Total	2.295\$00

///

Pergunta n.^o 58 — Um passageiro portador de requisição de transporte do estado do Sabugal a Lisboa-R., não regula a mesma requisição na estação e apresenta-a em trânsito ao revisor.

O passageiro já viajava no comboio com bilhete da Tarifa Geral da Guarda a Sabugal, e avisou o revisor que de Sabugal a Lisboa-R., tinha requisição de transporte.

Peço dizer-me se, neste caso, lhe é aplicada a percentagem de 20 %.

Resposta — Como o passageiro é portador de bilhete e não tem tempo de apresentar a requisição na estação a fim de lhe ser fornecido o respectivo bilhete, permite-se que a mesma seja regularizada em trânsito, pelo revisor, não se cobrando, neste caso especial, a importância relativa ao aumento de 20 %.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.^o 38 — De harmonia com o Art. 62.^o do Regulamento 2, é necessário a estação de Porto-Boavista estabelecer mod. M. 117 a uma circulação ordinária procedente desta estação, que tem cruzamento na estação de Senhora da Hora, com circulação extraordinária, procedente

de Guimarães, cuja circulação ordinária se destina para a mesma estação.

Resposta — Como o cruzamento tem lugar na estação de Senhora da Hora (esta de via única), de harmonia com o Art. 111.^o do Regulamento 2 (Antiga Rede) é obrigatório o fornecimento do mod. M. 117, visto que o comboio ordinário se dirige para a via única (destino Guimarães), dispensando-se neste caso o fornecimento do mod. M. 126, como dispõe o último período do artigo 63.^o do mesmo regulamento.

///

Pergunta n.^o 39 — O comboio n.^o 9672 tem cruzamento previsto em Poço Barreto com o comboio n.^o 9627 marcando o 1.^o horas prescritas de chegada 18-51 e o último 18-52, e tendo dúvidas quais os sinais a fazer pelos agulheiros por lanterna, no caso de noite e para que lado os mesmos devem fazer, antes da aproximação dos referidos combóios às agulhas de entrada, ou seja logo que os mesmos agentes cheguem às agulhas, até que recebem instruções do chefe, qual dos comboios a entrar primeiro para cumprimento do Art. 23.^o do Regulamento 2?

Resposta — Os agulheiros ao tomarem os seus lugares junto do semáforo ou da 1.^a agulha de entrada, devem ambos virar as suas lanternas para o lado da estação, mostrando luz branca, (isto para que o chefe melhor se possa certificar da sua presença, nos seus postos) e aguardam com toda a atenção que lhes sejam transmitidas as ordens de entrada ou paragem à agulha. Quando os comboios se aproximam o chefe resolve qual o comboio a entrar primeiro e para esse fim dá com a necessária antecipação, sinal com a sua lanterna,

a) vermelho para o lado do comboio que deve parar à agulha.

b) verde para o lado do comboio que deve entrar.

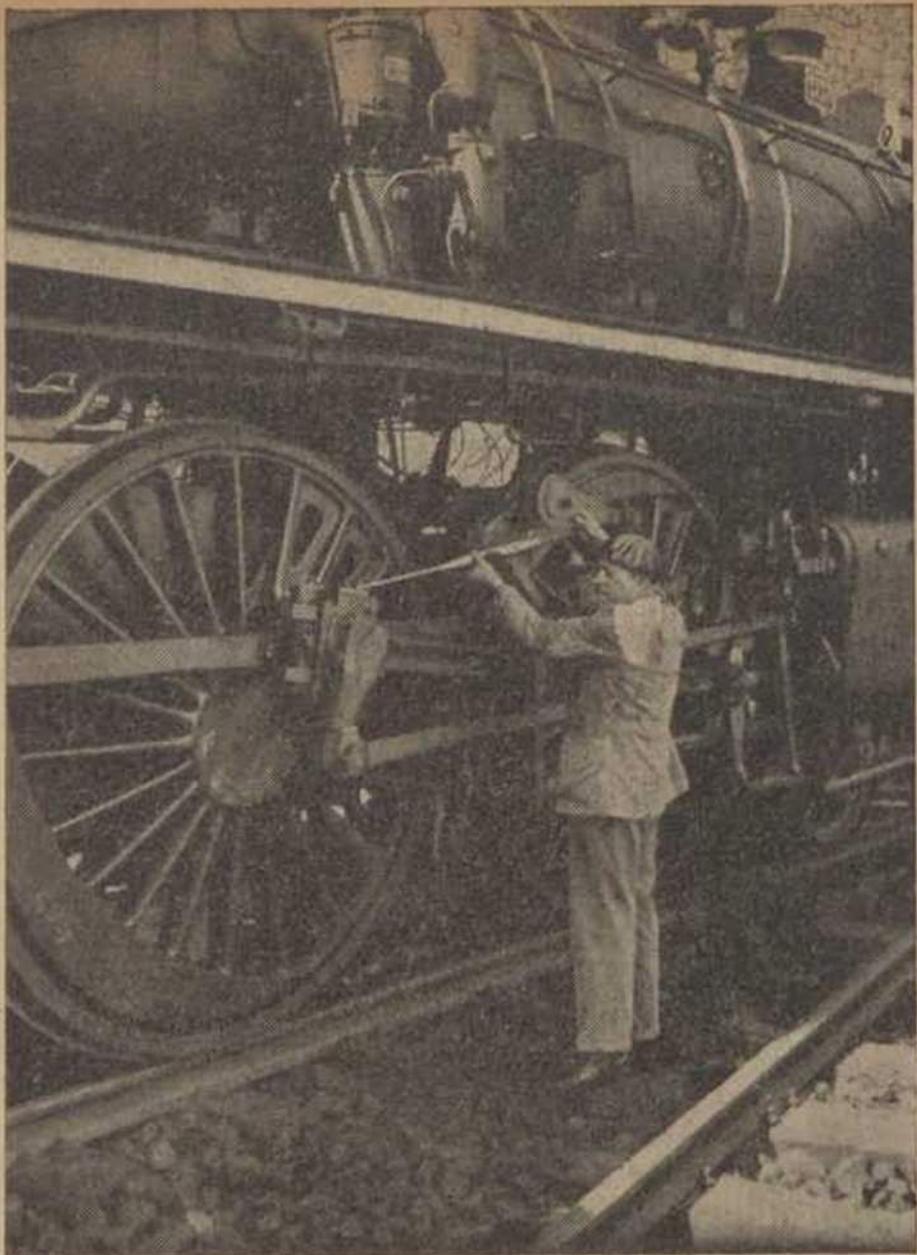
O agulheiro que receber o primeiro sinal deve reproduzi-lo, dando assim sinal de entendido e vira-o em seguida para o comboio, mantendo-o até que o chefe dê sinal de avançar, substituindo então aquele por sinal de afrouxamento.

O agulheiro que recebe o segundo sinal, dá igualmente o sinal de entendido, repetindo-o e vira-o imediatamente para o comboio, que vai entrar em primeiro lugar.

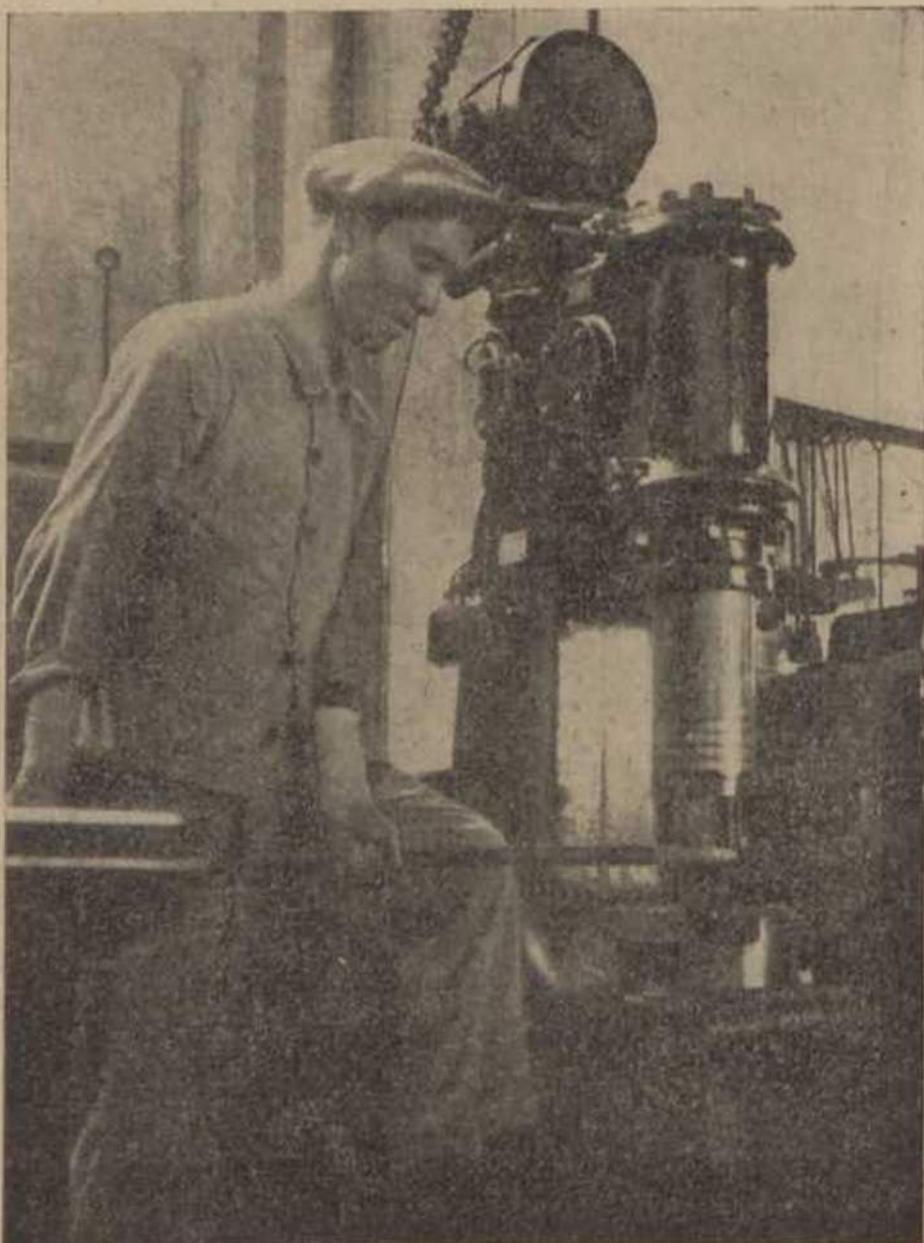
Pergunta n.^o 40 — Peço dizer-me se no caso de haver um comboio especial anunciado por Carta Impressa ou manuscrita, considerado, portanto, comboio regular, há necessidade de estabelecer mod. M. 117, aos comboios do horário que cruzem com esta circulação.

Não conheço qualquer diploma que se relacione com este assunto, distribuído às linhas incorporadas e suponho ser necessário, em virtude de o ter lido numa anotação do Regulamento 2.

Resposta — Conquanto os comboios especiais anunciados por Carta Impressa, sejam considerados regulares, considerados regulares, conforme o disposto no Art. 46.^o do Regulamento 2, contudo não deixam de ser extraordinários e por isso se justifica como medida de precaução o fornecimento dos modelos M. 117 e 126, em harmonia com os Art.^{os} 62.^o e 63.^o do Regulamento, actualizados pela instrução n.^o 2504.



«Cuidados» do Eng.^o Manuel de Melo Campello
1.º PRÉMIO



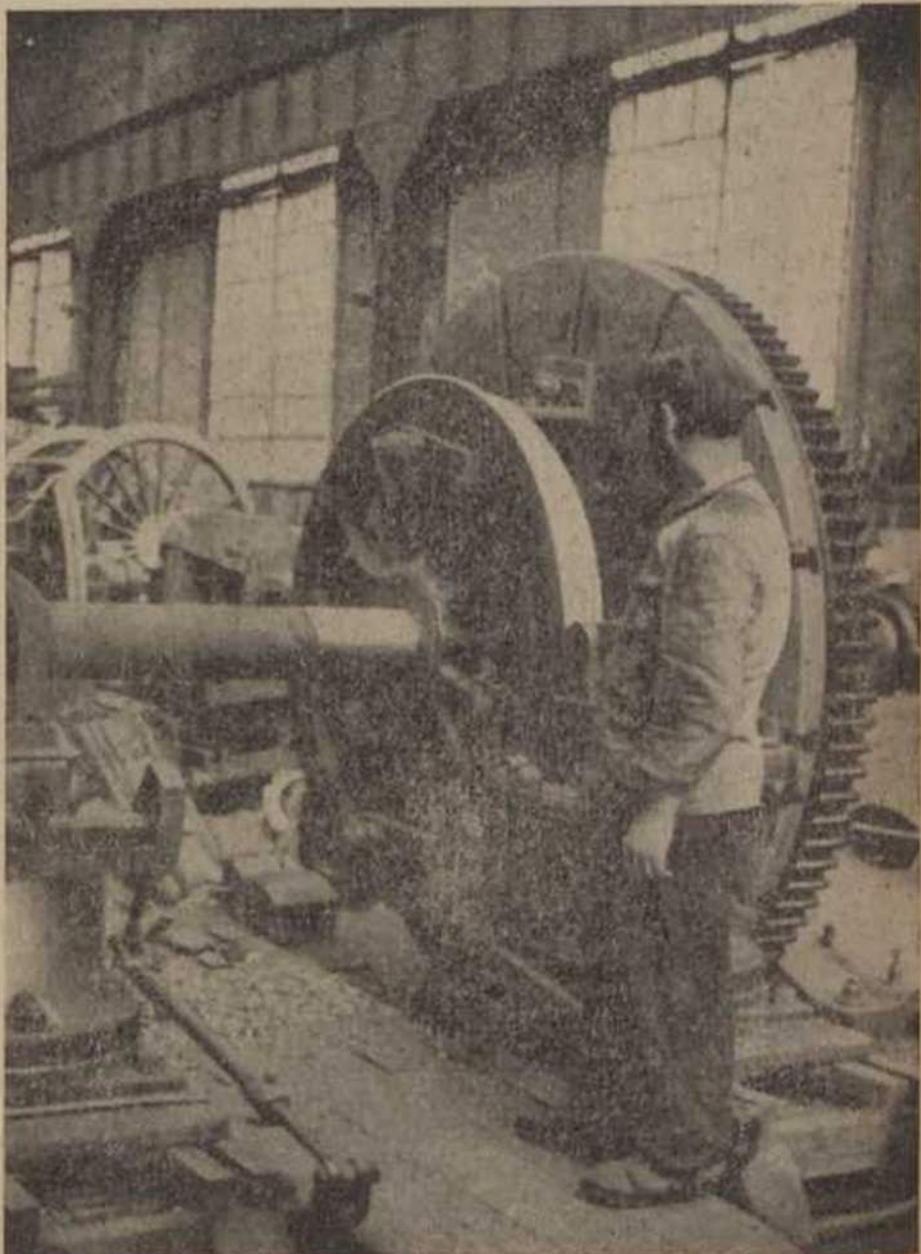
«Aresmendo» do Eng.^o António Esteves de Mendonça
3.º PRÉMIO

O Concurso com assuntos

O concurso de fotografias destinado aos nossos assinantes e no qual só seriam admitidos assuntos ferroviários, encerrou-se no dia 15 de Maio, como estava previsto.

Dias depois reuniu o Juri que havia de classificar as 50 provas enviadas, composto pelo Director Geral da C. P. Eng.^o Espregueira Mendes, Fotógrafo Mário Novais e António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade.

Não foi tarefa fácil a classificação das fotografias apresentadas, das quais foram excluídas 13, por não terem obedecido às



«Roda» do Eng.^o Manuel de Melo Campello
4.º PRÉMIO

de Fotografias Ferroviários

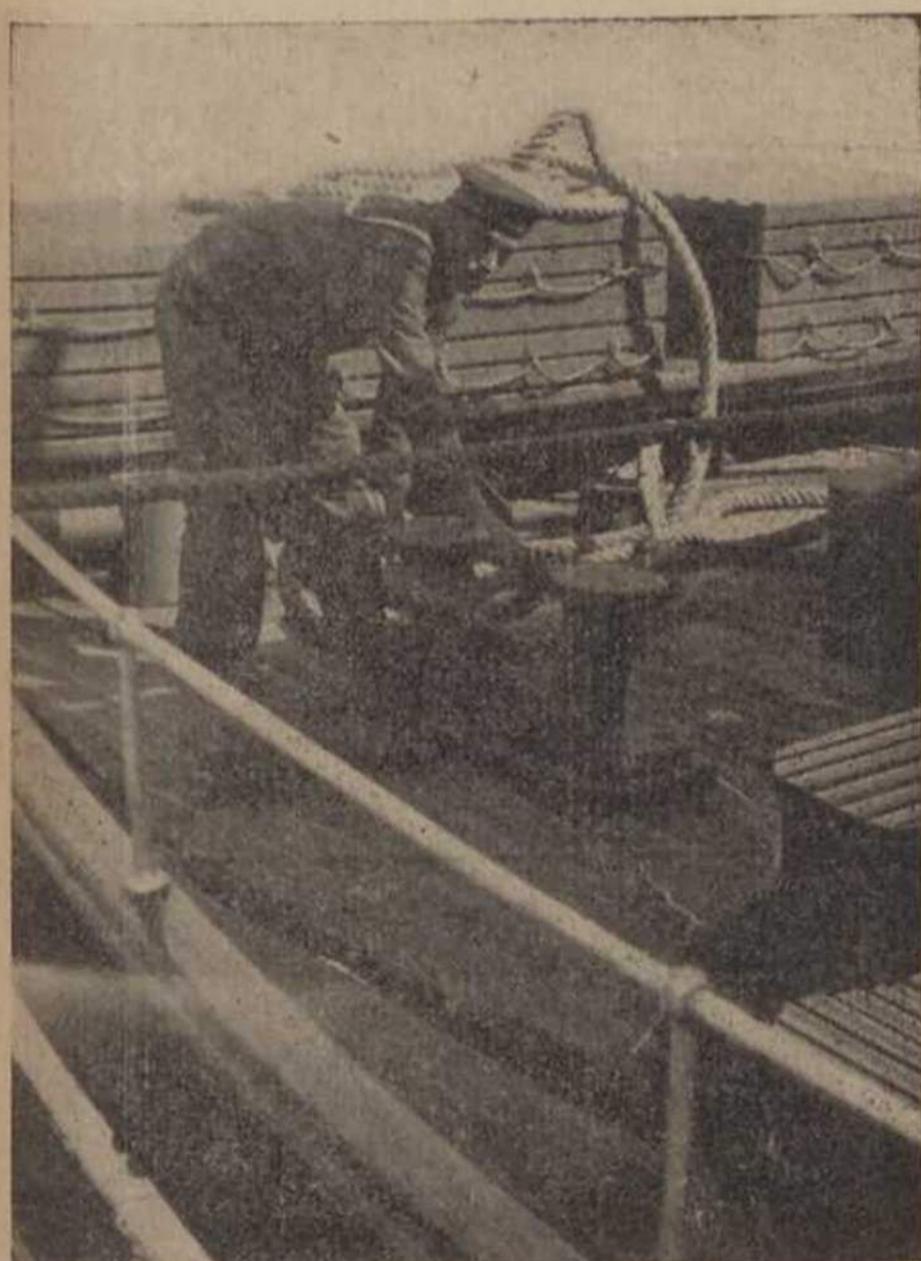
condições do concurso. Mesmo assim, o Juri esteve reunido durante uma hora, tendo seleccionado doze das fotografias apresentadas, como as melhores entre as concorrentes.

Como informámos, foram atribuídos aos concorrentes seis prémios, compostos de três máquinas fotográficas e três ampliações destinadas aos trabalhos classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugares.

Antes de indicarmos os nomes dos concorrentes premiados, devemos informar que a maioria das fotografias apresentadas revelou bom gosto e apreciável aptidão, veri-



«Phidias» de João Salgueiro da Costa
2.º PRÉMIO



«Phidias» de João Salgueiro da Costa
5.º PRÉMIO



«Yeonta» de Carlos Raúl Augusto de Lemos
6.º PRÉMIO

ficando-se que estavam dentro das condições, pois, como informámos, só seriam admitidas fotografias de assuntos ferroviários como pontes, túneis, oficinas, locomotivas, estações, trabalhadores, troços de linha, etc..

Separadas as seis melhores fotografias, verificou-se que os seis prémios deveriam ser atribuídos às provas com as seguintes divisas: «Cuidado», «Phidias», «Aresmendo», «Roda», «Phidias», e «Yconta». Abertos os envelopes, nos quais estavam escritas as mesmas divisas, soube-se o nome dos concorrentes, que obtiveram os seguintes prémios:

1.º Fotografia «Cuidado» do Eng.º *Manuel de Melo Campêlo*. Subchefe da Divisão dos Abastecimentos — uma máquina fotográfica marca «Lumière».

2.º Fotografia «Phidias» de *José Salgueiro da Costa*. Chefe de Secção da Divisão Comercial — uma máquina fotográfica marca «Lumière».

3.º Fotografia «Aresmendo» do Eng.º *António Esteves de Mendonça*, da Divisão de Engenharia — uma máquina fotográfica marca «Lumière».

4.º Fotografia «Roda», do Eng.º *Manuel de Melo Campêlo*. Subchefe da Divisão dos Abastecimentos — uma ampliação da fotografia premiada.

5.º Fotografia «Phidias», de *José Salgueiro da Costa*. Chefe de Secção da Divisão Comercial — uma ampliação da fotografia premiada.

6.º Fotografia «Yconta», de *Carlos Raúl Augusto de Lemos*. Empregado de 1.º do Serviço de Assistência — uma ampliação da fotografia premiada.

Dias depois, o nosso Director Geral, entregou, pessoalmente, os prémios aos concorrentes, aproveitando a oportunidade para felicitar os agentes classificados, incentivando-os a continuarem a sua colaboração no «Boletim da C. P.».

Referiu-se ao facto do Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, Abel Leite Pinto, ter apresentado mais fotografias ao certame, as quais seriam premiadas se o concorrente não tivesse decla-

rado espontaneamente apresentá-las «hors-concours» e, portanto, sem direito a prémio, atitude louvável de quem, desde o início, vem colaborando intensa e desinteressadamente na nossa revista.

À distribuição dos prémios assistiram o Chefe da Divisão dos Abastecimentos, Eng.º Mário da Fonseca; da Divisão Comercial Dr. Faria Lapa; e da Divisão de Exploração Eng.º Lima Rêgo, e ainda os Chefes de Serviço Vasco de Moura e António Montês, respectivamente Administrador e Editor do «Boletim da C. P.».

Este concurso, no qual tiveram ocasião de revelar a sua sensibilidade artística muitos dos nossos assinantes, deu lugar a uma interessantíssima exposição, realizada no vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rossio, a qual foi inaugurada pelo Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata e visitada por muitos milhares de pessoas, que não se cansaram de elogiar os trabalhos apresentados.

DESPEDIDA

José Bacelar Viana Bastos, que foi empregado principal na 10.ª Secção de Via e Obras na Régua, tendo sido reformado em 1 de Junho corrente, julga-se no dever de agradecer à querida família ferroviária, à qual continuará ligado com muito orgulho e permanentemente ansioso por servir, nas pessoas dos seus Ex.ºs Superiores, em primeiro lugar e, seguidamente, nas dos seus inesquecíveis Camaradas, todas as atenções que sempre lhe dispensaram.

AGRADECIMENTO

Júlio da Guia, Inspector Principal do Material Circulante e sua família, vem por este meio agradecer a todos os amigos e pessoas das suas relações que o acompanharam no desgosto sofrido com a perda de seu Pai.

O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

Por CHARLES BOYER
Director Geral Adjunto da S. N. C. F.

Charles Boyer, Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Francêses, é considerado uma das personalidades de mais relevo no meio ferroviário internacional.

Técnico distintíssimo, publicou na «Revue Politique et Parlamentaire» um profundo estudo sobre caminhos de ferro, trabalho que deve considerar-se notável.

O problema dos caminhos de ferro é, salvas as proporções, igual em todo o mundo, e por isso mesmo tem especial interesse para os ferroviários portugueses o estudo de Mr. Charles Boyer, que depois de publicado na nossa revista, poderá constituir uma valiosa separata para os que estudam os problemas dos caminhos de ferro.

Ao iniciarmos a publicação do interessantíssimo trabalho, o «Boletim da C. P.», envia as suas saudações a Mr. Charles Boyer e agradece, reconhecido, a autorização que muito gentilmente nos deu para publicarmos na nossa revista o trabalho «O Problema dos Caminhos de Ferro».

QUANDO no decurso do século XIX, as vias férreas começaram a tomar incremento, verificou-se imediatamente a importância económica, sem precedente, dos caminhos de ferro que passaram a possuir, de facto, o monopólio dos transportes terrestres, salvo os meramente locais. Foi como contrapartida desse monopólio, que os Governos desde logo impuseram aos Caminhos de Ferro as obrigações de «serviço público» que nós conhecemos.

Essas obrigações tiveram uma dupla finalidade: por um lado, proteger os usuários contra o arbitrio das Companhias; por outro, dar à economia do País um certo número de facilidades, julgadas essenciais, e que

então podiam ser exigidas às empresas que iam empregar um equipamento novo, potente e altamente lucrativo, sem possibilidade de concorrência.

Foi assim que: a obrigação de explorar e de transportar, a obrigação de dar a todos as mesmas condições de transporte (igualdade de tratamento) e as sujeições comerciais na actuação, na publicidade e nas tarifas, passaram, por assim dizer, a constituir as «condições básicas» para a exploração dos Caminhos de Ferro, sem prejuízo de outras que vieram mais tarde, nomeadamente a imposição de preços reduzidos para um grande número de determinados transportes. O conjunto dessas condições transformou, a breve trecho, o regime tarifário dos caminhos de ferro num autêntico instrumento da política económica do país.

Como os encargos resultantes do serviço público eram incorporados pelas empresas no preço do custo e em seguida nas tarifas, o equilíbrio financeiro tornava-se sempre possível.

Em boa verdade, registaram-se déficits, em determinadas épocas, mas estes foram apenas devidos ao atraso com que, por motivos meraamente políticos, os Governos aprovaram as rectificações de tarifas propostas; o mesmo é dizer que, durante o monopólio, os Governos tinham sempre a possibilidade de fazer cessar o déficit de um dia para o outro e quando lhes aprovasse.

Em contrapartida, os encargos provenientes de «serviço público» elevaram o nível do regime tarifário, mas como esse nível era, ainda assim, acessível, não provocaram o desequilíbrio dos Caminhos de Ferro. Parece mesmo que a economia geral não julgou que tivessem sido demasiadamente custosos, visto que os representantes oficiais da Indústria, da Agricultura e do Comércio eram, e ainda hoje são, partidários da impo-

sição de serviço público pelas fortes garantias que oferece.

Quando o automóvel apareceu, foi considerado, no seu início, um meio de transporte apenas complementar, cuja actividade não requeria qualquer medida geral por parte do Governo, atendendo a que havia muito que os caminhos de ferro asseguravam os transportes com todas as garantias necessárias.

Foi essa mesma a razão por que nunca foi imposto, de uma forma geral, o encargo de serviço público ao transporte por estrada, exceptuando-se algumas explorações de caráter local (por exemplo: serviços internos nas cidades).

Assim, desenvolvendo-se livremente e explorando ao melhor dos seus interesses, como qualquer particular, o transporte por estradas passou sucessivamente do quadro local para o quadro regional e hoje, lançando mão a tráfegos de toda a natureza, que pareciam reservados para os caminhos de ferro, abrange a totalidade do território nacional e mesmo o intercâmbio nacional: *o caminho de ferro perdeu o monopólio, mas a estrada não herdou as obrigações que lhe eram e são impostas.*

O caminho de ferro, sentindo o perigo, pretendeu libertar-se de alguns dos encargos do serviço público, para reagir com maior eficiência.

Verifica-se no entanto que os resultados — supressão de algumas linhas, maior maleabilidade de tarifas, atenuantes na obrigação de transporte e na obrigação de igualdade do tratamento — trouxeram na sua totalidade um alívio muito diminuto relativamente às sujeições impostas desde o tempo do monopólio.

Em suma, pretende-se ainda hoje exigir que os caminhos de ferro dêem satisfação às três condições seguintes:

1.º — Manter os encargos de serviço público que tinham no tempo do monopólio.

2.º — Admitir a concorrência dos transportes por estrada, públicos e particulares, que dirigem as suas actividades sem encargos semelhantes.

3.º — Apresentar no fim de cada exercício um balanço equilibrado.

Ora a experiência destes últimos anos, nos diversos países da Europa, demonstrou ser impossível a coexistência destas três condições. Apesar do preço de custo específico do transporte ser mais vantajoso por via férrea do que por estrada num grande número de casos, apesar das economias realizadas e dos melhoramentos de rendimento já obtidos na exploração, é forçoso reconhecer que o problema não tem solução para o caminho de ferro se tiver de cumprir as condições enunciadas.

Actualmente os caminhos de ferro satisfazem às primeiras condições; «ipso facto», pela própria natureza das coisas, deixaram de respeitar a terceira e por conseguinte apresentam déficit.

Esta situação encontra-se na grande maioria dos países da Europa, com maior ou menor amplitude; varia consoante a natureza do tráfego e com os meios de exploração, que, evidentemente, diferem, mas o fenómeno evolutivo é semelhante e tende em toda a parte para a mesma finalidade.

* * *

As dificuldades dos caminhos de ferro franceses, e mesmo com maior generalidade, dos caminhos de ferro europeus, têm por conseguinte, nas circunstâncias actuais, uma origem muito especial.

O desequilíbrio já não é, como anteriormente, a resultante da actuação dos governos no sentido de manter um nível artificial de tarifas baixo, com uma finalidade política económica; também não é a consequência de uma gerência que, no espaço de cinco anos, se tivesse súbitamente tornado desastrosa, quando a exploração das redes continua confiada aos mesmos homens que, logo após guerra, mereceram o reconhecimento da Nação pelo seu magnífico esforço durante as hostilidades e a libertação. O déficit traduz apenas o facto dos caminhos de ferro continuarem sujeitos às regras apertadas que lhe foram impostas quando do monopólio, enquanto que o automóvel, cujo desenvolvimento não tem precedente, conserva plena liberdade para assegurar o tráfego terrestre que lhe convém.

Contrariamente ao que muitos possam pensar, esta situação não cria entre as duas modalidades de transporte um estado de concorrência benéfico, porque na realidade não há concorrência. A verdadeira concorrência tem características bem definidas e dá-se quando dois produtores, sujeitos às mesmas condições, se apresentam perante o consumidor numa competição equitativa. No caso presente, nada disso se verifica; as condições impostas ao caminho de ferro e à estrada são, na essência, completamente diferentes. O resultado é que em vez de concorrência, estabelece-se uma verdadeira seleção de tráfego: o tráfego pobre mantém-se no caminho de ferro, o tráfego lucrativo dá preferência à estrada. São inúmeros os casos que se podem apontar para concretizar este estado de coisas; citaremos apenas alguns exemplos:

O proprietário de um automóvel Renault 4 HP utiliza o seu carro para todos serviços adequados ao veículo e despreza os comboios omnibus, mas por outro lado tem sempre a certeza de assegurar os seus deslocamentos recorrendo aos caminhos de ferro em caso de imobilização forçada do automóvel (reparação, neve, geada, etc.), ou no caso em que os seus afazeres o obriguem a uma viagem longa e rápida, por exemplo: Paris, Marselha.

Um industrial compra 4 caminhões porque sabe que assim pode assegurar os transportes normais de que necessita, a um preço de custo baixo; no entanto, no caso de imobilização parcial ou total do seu parque, ou no outono, em que a sua produção atinge o dobro do normal, recorre ao caminho de ferro. Se tivesse de comparar o equipamento necessário para prever todas as exigências da sua exploração, o seu preço de custo de transporte aumentaria consideravelmente.

Um comerciante tem que distribuir mercadoria por diversas cidades e vilas de França, contrata o transporte para Paris, Lyon, Toulouse, com um camionista porque, para os grandes aglomerados, este pode apresentar um preço vantajoso, tabelando sobre cargas completas e retorno assegurado; em contra partida, os volumes de 50 e 100 Kgs., destinados a localidades secundárias, são despachados pelo Caminho de Ferro,

que é obrigado a entregá-los indiferentemente em todas as estações fora das grandes correntes de tráfego é inferior ao custo real do transporte e muito inferior ao preço que custaria o mesmo transporte utilizando a estrada.

Em resumo, para determinados tráfegos o Caminho de Ferro constitui uma organização de socorro e de «dépannage» que realiza por assim dizer o estabelecimento das reservas em conjunto, de todos quantos utilizam normalmente o serviço por estrada, seja público seja particular.

Devido à existência dessa reserva, o transporte por estrada não só consegue um maior rendimento do seu equipamento, como ainda se baseia sobre um preço de custo aparente mais vantajoso. Mas é bom não esquecer que, além desse preço de custo aparente, o complemento para o preço de custo total dos transportes por estrada encontra-se na realidade escriturado no déficit dos Caminhos de Ferro, porque afinal é este que suporta uma parte dos gastos que o serviço de estrada teria que contabilizar se não tivesse, como esteio, um serviço público oferecendo todas as garantias como o da exploração ferroviária.

Posto isto, o desequilíbrio dos Caminhos de Ferro transparece claramente:

Por um lado, os caminhos de ferro transportam as mercadorias que gozam de tarifas baixas por razões políticas e sociais (produtos agrícolas por ex.) e as mercadorias de fraca densidade que os camionistas recusam porque não lhes dão proveito; por outro lado não só mantêm todos os transportes para localidades de relações difíceis e tráfego disperso, de preço de custo elevado para a estrada, como ainda conservam os tráfegos de ponte, para os quais a estrada não tem nem quer ter equipamento. Deveremos acrescentar que o caminho de ferro não pode explorar com tarifas sensivelmente mais elevadas que a estrada, de contrário ainda viria a perder mais tráfego; por conseguinte, como as tarifas do Caminho de Ferro têm um carácter geral uniformemente repartido em todo o país, os Caminhos de Ferro têm de assegurar os transportes de custo elevado com tarifas da mesma ordem das que a estrada aplica a transportes que

para esta se tornam baratos. Deduz-se, «à priori», que o Caminho de Ferro não pode apresentar um balanço equilibrado; diremos mais: se o déficit não atinge maior proporção que o verificado, isso é devido exclusivamente ao facto do preço de custo do transporte de mercadorias pelo caminho de ferro, a médias e grandes distâncias, ser muito vantajoso. Esta incontestável vantagem atenua as consequências financeiras da coexistência do serviço público e da exploração feita por particulares, mas infelizmente não se pode anular.

* * *

Sendo esta a situação, em que bases deve ser colocado o problema da coordenação?

De início, julgou-se sómente necessário remediar o desequilíbrio financeiro do caminho de ferro.

Sem dúvida houve quem pensasse simultaneamente que seria desejável estabelecer uma organização geral de transportes terrestres que tivesse por finalidade o estabelecimento de preços de custo mínimos para o conjunto dos transportes, mas esse objectivo não era o bastante para modificar leis e alterar regulamentos: o déficit no caminho de ferro existia e onorava a fazenda pública, foi esse o ponto de partida que obrigou os Governos a intervirem.

Tomando como base apenas o desequilíbrio financeiro dos caminhos de ferro, o problema estará bem posto? Não haverá soluções mais satisfatórias num campo económico mais lato?

Para responder a essas perguntas e estudar o problema de coordenação com clareza, torna-se necessário recordar a conclusão a que já chegámos, isto é: são incompatíveis simultaneamente as três condições enunciadas, que repetimos:

1.º — Manter para os Caminhos de Ferro, os encargos de serviço público, exigidos no tempo do monopólio.

2.º — Deixar os serviços por estrada, quer públicos quer particulares, actuarem livremente, isentos de sujeições semelhantes às do caminho de ferro.

3.º — Impor aos caminhos de ferro um equilíbrio financeiro, ou por outras palavras,

obrigar os usuários do caminho de ferro a suportar todas as despesas de exploração.

Não sendo possível satisfazer ao mesmo tempo senão duas das três condições, torna-se necessário abandonar uma delas. Haverá por conseguinte três sistemas tipo coordenação, definidos pela condição que for posta de parte.

O primeiro sistema que, à falta de melhor, é praticado entre nós, consiste em cobrir os déficits do Caminho de Ferro. Deixa por conseguinte a cargo dos contribuintes uma parte das despesas do Caminho de Ferro, mas em contra partida mantém integralmente os encargos do serviço público e dá plena liberdade à estrada.

O segundo sistema consistiria em renunciar à noção de serviço público, dando aos Caminhos de Ferro a mesma liberdade que as empresas exploradoras da estrada usufruem. Neste caso torna-se possível o equilíbrio financeiro.

O terceiro sistema consistiria em impor ao serviço da estrada os mesmos encargos que ao Caminho de Ferro. Haveria um regime de concorrência equitativa e tornava-se também possível um equilíbrio entre receitas e despesas.

Estes três sistemas constituem as três soluções teóricas extremas da coordenação. No interior do triângulo assim definido, encontram-se muitas outras, mas, é claro, obrigam a renunciar em parte às exigências inerentes às três condições mencionadas. Parece-nos lógico procurar dentro de todas as posições intermédias qual seria a solução óptica para a economia geral.

Antes, porém, de proceder ao estudo sobre este aspecto, examinaremos as duas soluções extremas que procuram colocar o caminho de ferro e a estrada no mesmo nível, quer dando ao caminho de ferro plena liberdade, quer impondo à estrada encargos equivalentes aos do caminho de ferro.

A solução «liberdade para os caminhos de ferro» é, «à priori», sedutora, mas, se a aprofundarmos, verificamos que é simplesmente impossível. Não é concebível, por exemplo, que na véspera do dia 31 de Julho ou do dia 15 de Agosto (início das férias), os caminhos de ferro de Paris só aceitem

metade dos pretendentes a bilhetes sob o pretexto de não poderem, com lucro, manter um parque de material correspondente às exigências de uma ponta de tráfego dessa natureza; também não é tolerável que, para diminuir o déficit, os caminhos de ferro levantem algumas linhas dos arredores de Paris, deixando povoações inteiras sem comunicações. Não é admissível que as tarifas de caminho de ferro possam ser estabelecidas sem fiscalização e ditadas apenas pelo interesse da S. N. C. F., provocando o desequilíbrio entre a concorrência dos produtores, como também não é de admitir que a S. N. C. F. encomende material circulante no estrangeiro porque os construtores estrangeiros podem oferecer melhores preços. Tanto mais que os representantes do Comércio, da Agricultura e da Indústria, quando consultados, opõem-se sistemáticamente a quaisquer propostas que tenham em vista uma diminuição das obrigações de serviço público, propostas essas que têm sido no entanto bem modestas relativamente à liberdade consentida à estrada.

Quanto à segunda solução, que consistiria em impor ao automóvel os mesmos encargos de serviço público que têm os caminhos de ferro, é evidente que ao querer defendê-la nos encontrámos perante uma oposição da opinião pública pelo menos tão pertinaz como para a solução antecedente.

De resto, é forçoso reconhecer que, pela sua própria natureza, o serviço automóvel presta-se extremamente mal ao cumprimento de tais encargos.

Estando os serviços automóveis distribuídos por inúmeras empresas, todos os cálculos que o caminho de ferro pudesse fazer para igualar encargos tanto sob o ponto de vista de tarifas como de material, só poderiam ter aplicação se o conjunto das empresas dependesse de um organismo central. Raciocinando desta forma, progressivamente, chegariamos mesmo a concluir facilmente que a melhor fórmula para obter o desideratum seria a nacionalização dos serviços de estrada. Mas, mesmo neste caso, o problema não estaria completamente resolvido: com efeito, o transporte por automóvel particular tende cada vez mais a desenvolver-se, e para este o serviço público

não pode ter significado. Que sentido atribuir à obrigação de transportar para o proprietário de um automóvel Renault de 4 HP? Será possível impor-lhe que uma parte do seu percurso seja utilizado pelo público? Como proceder ao cálculo para igualar tarifas na base dos trajectos impostos pela clientela, ou na base da natureza das mercadorias, para os transportes de um industrial que tem apenas como encargo o custo real do percurso dos seus carros?

Conclui-se facilmente que, mesmo nacionalizando os transportes por estrada, a igualdade de encargos não teria solução para o sector particular, a não ser que só fosse permitido o transporte particular local e se desse ao transporte público um verdadeiro monopólio legal.

* * *

Constatámos até aqui que a opinião pública e os usuários pedem por unanimidade que não se dispense o caminho de ferro das obrigações de serviço público, e que o automóvel mantenha liberdade e independência de movimento. Ora já sabemos que, nessas condições, o equilíbrio financeiro do caminho de ferro é normalmente impossível. Deve concluir-se que o problema de coordenação é insolúvel?

Respondemos pela negativa.

O problema, como já vimos, não admite apenas uma das três soluções extremas que enunciámos. Pelo contrário, pode-se procurar uma fórmula mais adequada, transgindo-se em parte com as exigências das três condições de partida; nomeadamente, podem-se tornar menos rígidas as obrigações de serviço público para o caminho de ferro, ou pelo menos atenuar as consequências financeiras dessas obrigações e simultaneamente, embora se dê liberdade ao serviço de estrada, limitar racionalmente essa liberdade de forma a evitar anarquia.

Enfim principalmente, se o deficit do caminho de ferro não pode ser totalmente suprimido, por ser impossível igualar encargos, pode, no entanto, ser diminuído em parte com reformas de ordem interna e o restante ser integrado numa organização geral dos transportes terrestres.

Passaremos a examinar cada um desses casos de per si.

Se os usuários desejam que o caminho de ferro conserve as suas obrigações de serviço público, isto não quer dizer de forma alguma que se deva manter o espírito de rigidez intransigente criado no século XIX, quando o caminho de ferro tinha o monopólio de facto.

A obrigação de explorar deve ser revista nos sectores onde os estudos técnicos demonstrarem que um serviço por estrada se torna mais económico que um serviço por via férrea, mesmo modernizado.

A equiparação das tarifas, relativamente à densidade de tráfego, tem que ser revista e torna-se necessário caminharmos progressivamente para tabelas que acompanhem de mais perto o preço de custo das correntes de tráfego, sem, no entanto, chegarmos a desequilibrar bruscamente as relatividades existentes.

A noção que existe de igualdade de tratamento tem que ser reformada: hoje não se pode considerar como axioma que duas fábricas, ambas situadas a 300 Km. do mercado de consumo, tenham, aconteça o que acontecer, que ter o mesmo preço de transporte para os seus produtos: Se uma delas pode beneficiar de preços nitidamente mais vantajosos, aproveitando o transporte por estrada porque o trajecto considerado tem tráfego abundante, regular e equilibrado nos dois sentidos, a igualdade de tratamento tal como era interpretada no passado para os caminhos de ferro não deve ser aplicada, porque a sé-lo cometer-se-ia um verdadeiro atentado à economia.

Numa ordem de ideias semelhante, a obrigação que perdura de publicar no «Journal Officiel» todos os projectos de alterações de tarifas, por mais insignificantes que sejam, é um autêntico erro comercial: os concorrentes do caminho de ferro, que têm plena liberdade de ação, aproveitam as informações publicadas para estabelecerem os seus preços a um nível um pouco inferior ao dos caminhos de ferro e assim, a pouco e pouco, encaminhamo-nos para o aviltamento das tarifas. Quando há concorrência, na verdadeira acepção da palavra, como cada um dos interessados ignora o li-

mite de baixa do seu adversário, estabelece-se de facto um equilíbrio que impede aviltamentos.

Alguns governos estrangeiros já permitem aos seus caminhos de ferro firmarem contratos reservados para tráfegos a prazo, utilizando os mesmos processos que os camionistas. Julgamos que este método nada tem de condenável, desde que o Ministério das Obras Públicas receba as informações devidas e possa sempre verificar que as vantagens tarifárias consentidas são dadas com mero espírito de boa gerência e não protegem interesses inconfessáveis.

Em resumo, vê-se que é possível alterar as obrigações de explorar e de transportar bem como a rigidez das tarifas, sujeições que foram ditadas pela situação dos transportes no século XIX, bem diferente da actual, sem que, no entanto, se faça perder ao caminho de ferro a característica de serviço público.

Por outro lado, independentemente dessas alterações, pode-se calcular com rigor o custo de determinados encargos obrigatórios para o Caminho de Ferro e por conseguinte parece legítimo que a S. N. C. F. seja reembolsada dessas despesas por conta de verbas consignadas nos Ministérios interessados e previstas no Orçamento Geral do Estado.

De facto, esta maneira de proceder já foi adoptada para determinadas tarifas de passageiros de carácter social, impostas pela lei ou pelo caderno de encargos (famílias numerosas, mutilados, tarifa militar, etc.).

Os reembolsos à S. N. C. F. são no entanto insuficientes, e algumas tarifas muito deficitárias não são ainda consideradas, quer em parte (caso das tarifas tranvias), quer no todo (caso das tarifas reduzidas das férias pagas). Conviria que os reembolsos atingissem o nível adequado e fossem pagos pelos Ministérios a que dizem respeito.

Por conseguinte, no que respeita a encargos do serviço público, é possível por um lado admitir algumas atenuantes e por outro reembolsar os caminhos de ferro de determinadas despesas.

Poderemos concluir que com esse procedimento se anulem completamente os efeitos financeiros inerentes ao serviço público?

Responderemos pela negativa, porque os encargos que se podem determinar com exactidão para serem reembolsados representam uma pequena percentagem das despesas totais provenientes do serviço público. A obrigação de assegurar todos os serviços previstos na regulamentação, mesmo quando não são lucrativos, a obrigação de manter uniformidade nas tarifas que, apesar das atenuantes possíveis permanecerá para a maioria delas, a obrigação de enfrentar as pontas de tráfego e os tráfegos desequilibrados, são sujeições extremamente pesadas que não se podem traduzir por verbas no orçamento dos caminhos de ferro. Mas, mesmo que, por hipótese, pudéssemos calcular esses encargos, teríamos a dificuldade de determinar quem os deveria suportar, porque tanto interessam os usuários do caminho de ferro como os usuários da estrada, que indirectamente gozam das garantias dadas pelo serviço público.

* * *

Vimos que é possível e aconselhável atenuar, em determinados limites, as obrigações do caminho de ferro, mas trata-se apenas de atenuantes, e não podemos esperar, mantendo o carácter de serviço público ao caminho de ferro e dando liberdade à estrada, que dessas atenuantes resulte o equilíbrio do balanço da S. N. C. F..

Qual deve ser a directriz a seguir perante o déficit do caminho de ferro?

A resposta imediata e que naturalmente ocorre é evidentemente a seguinte: os caminhos de ferro devem, por todos os meios, reduzir as suas despesas lançando mão de uma reorganização dos seus serviços com a maior das energias.

Se, só nesta altura, mencionamos essa reorganização, não é por deixarmos de a considerar como um dos factores mais importantes para a solução do problema, mas porque julgamos que tal reorganização só poderá ser eficiente desde que seja integrada no problema geral. Só por si e quaisquer que sejam os esforços despendidos, nunca poderá compensar o pesado «handicap» do caminho de ferro, considerado serviço público, perante a estrada com liberdade de ação.

Não nos alongaremos sobre as bases de

uma possível reorganização dos caminhos de ferro, porque o objectivo deste trabalho é principalmente o problema de organização geral dos transportes: no entanto, indicaremos na generalidade os três princípios essenciais sobre que deve incidir a reforma.

1.º — Modernização da Técnica

O caminho de ferro faz uso, na maior parte das suas explorações, da técnica do Século XIX (tracção a vapor); o automóvel emprega a mais adiantada técnica do Século XX.

O preço de custo do caminho de ferro é por isso exageradamente elevado: nas pequenas linhas, é patente a desproporção entre o peso do equipamento empregado e o tráfego transportado; nas grandes linhas ainda não modernizadas, há ainda muito que fazer para melhorar o rendimento.

A evolução técnica do caminho de ferro atrasou-se precisamente devido ao estado de falsa concorrência em que as circunstâncias o colocaram; o déficit impediu a realização do esforço financeiro necessário para o modernizar. Esta prática é condenável: o que se torna necessário é proceder, sem hesitação, à elaboração de um plano técnico e financeiro que permita modernizar as redes que devem continuar a ser exploradas por via férrea e executá-lo em todos os casos em que haja compensação. Neste sentido o campo de aplicação é vastíssimo. Para fixar ideias, diremos que um projecto feito tendo em vista um aumento de serviço de automotoras, a substituição da tracção a vapor por tracção diesel num número elevado de comboios de mercadorias, com paragens frequentes em pequenas linhas, a substituição da tracção a vapor por tracção diesel em alguns comboios de passageiros e mercadorias com paragens frequentes nas grandes linhas e o emprego em maior escala de tractores nas manobras, representando no conjunto um encargo de 60.000 milhões de francos, acarretaria depois de executado, uma economia certa por ano de 12.000 milhões de francos, ou seja 20% do valor da despesa. Há poucos equipamentos industriais que possam oferecer um rendimento semelhante.

2.º — A redução de pessoal

É evidente que os progressos realizados pelo caminho de ferro nas últimas décadas, diminuíram a importância dos efectivos necessários. A modernização da exploração no sentido que preconizamos traz consigo, entre outras consequências, a de um excesso de pessoal.

Assim, o caminho de ferro terá que resolver o problema desse excedente, problema que se apresentará sem descontinuidade durante bastante tempo e cuja solução é delicada, não só atendendo aos efectivos a considerar, como ainda às obrigações contratuais existentes com o pessoal.

3.º — Encargos sociais que oneram o caminho de ferro

O caminho de ferro tem uma dupla característica; é simultaneamente um serviço industrial e um serviço de administração pública; serviço industrial porque a execução dos transportes exige trabalho metódico, melhoria de rendimento e aperfeiçoamento técnico; serviço de administração pública, por ser um serviço público sujeito a uma fiscalização permanente e pormenorizada por parte do Estado. A propósito, convém frisar que é a própria fiscalização que, intervindo nas tarifas, impede o serviço comercial de tratar com a clientela com a maleabilidade e a rapidez que convém e em geral se encontram nas outras empresas.

O pessoal ferroviário está, há muito, sujeito a um regime estatutário semelhante ao do funcionalismo público, nomeadamente no que diz respeito a reforma; isto deve-se lógicamente à sua característica administrativa.

Assim o caminho de ferro tem encargos patronais muito superiores ao da indústria particular, apesar mesmo do desenvolvimento que ultimamente tem havido em matéria de previsão social.

Em 1950, os encargos só com as reformas representaram para a S. N. C. F. 34% dos salários, enquanto que o mesmo encargo cifrou-se, para os industriais de transporte automóvel, públicos e particulares, em 7%.

O último reajustamento das reformas,

que para os ferroviários corre paralelamente aos dos funcionários públicos, representa para a S. N. C. F. um encargo suplementar de 11.000 milhões de francos que, a partir de 1 de Janeiro de 1951, se devem somar aos 36.000 milhões de francos pagos em 1950.

Parece-nos absolutamente descabido comentar as razões justificativas desses encargos sociais; constatamos que existem, e existem tanto para os ferroviários como para os funcionários públicos: os primeiros não admitiriam a supressão das suas regalias se os segundos as mantivessem. De resto, todas fazem parte de contratos formais.

Nestas condições, é necessário que o Estado tome em consideração que o acréscimo dos encargos sociais para o caminho de ferro é uma consequência directa da função de serviço público que lhe é imposta, e por esse motivo compete ao Estado, a exemplo do funcionalismo público, pagar uma parte das despesas, parte que deve ser calculada de forma a situar o caminho de ferro no mesmo nível de encargos sociais que os seus concorrentes.

É de notar que a desigualdade existente entre esses encargos tenderá, no futuro, a diminuir progressivamente, porque as consequências das leis sociais, cuja generalização é recente, ainda mal se fez sentir no que respeita à reforma dos trabalhadores da indústria particular.

São essas as três directrizes que devem, em nosso parecer, ser consideradas na organização da S. N. C. F.. Mas, como já tivemos ocasião de dizer, a reorganização, só por si, não poderá extinguir o déficit, resultante da coexistência do serviço público e do sector particular, nos transportes terrestres. Deve atenuar o déficit, e provavelmente em percentagem elevada, mas ficará ainda um remanescente que poderá de novo tomar incremento, com um acréscimo do equipamento automóvel.

O Campeonato Ibérico Corporativo de Basquetebol

COMO é do conhecimento dos nossos leitores, disputou-se em Lisboa, nos dias 23 e 24 do mês de Junho p. p. o III — Portugal Espanha Corporativo.

O torneio deste ano incluiu as modalidades de futebol, ciclismo, ténis de mesa, e basquetebol. Nesta última, Portugal foi representado pela equipa do no nosso Grupo Desportivo Ferroviário de Campanhã, que já tinha ganho poucos dias antes o campeonato nacional corporativo, na final, disputada em Coimbra, contra a equipa da «Carris de Ferro de Lisboa».

O jogo com a equipa das Indústrias Químicas de Madrid, representante espanhol corporativo, foi disputado na noite de 23, no Pavilhão dos Desportos, que se encontrava literalmente cheio de um público entusiasta e ansioso pela vitória do nosso representante, como era natural.

A valorosa equipa ferroviária, demonstrando apurada técnica e vontade firme impôs-se, logo desde o princípio do jogo, de tal forma ao adversário que chegou ao intervalo ganhando pela avultadíssima marca de 36-9. Na 2.ª parte os espanhóis, uma vez que não podiam modificar o resultado em seu favor, preocuparam-se mais em modificar a acção do Ferroviários mas não evitaram, mesmo assim, que a vitória dos nossos representantes atingisse o expressivo desnível de 57-20.

Na equipa dos ferroviá-

rios foi notável a harmonia e o espírito de conjunto demonstrados por todos os seus elementos, sobressaindo, porém, a actuação do internacional Abílio Serafim da Conceição, cuja velocidade, bom sentido de desmarcação e rara capacidade de encestamento, a qualquer distância, fizeram as delícias dos milhares de espectadores que assistiram, rubros de entusiasmo, ao memorável desafio.

Pelo resultado alcançado não se deverá concluir que a equipa espanhola fosse destituída de valor: mostrou, pelo contrário, que sabia jogar basquetebol, e 2 ou 3 dos seus elementos podem mesmo classificar-se como sendo de boa categoria. Este facto maior realce empresta à magnífica vitória alcançada pelo campeão nacional corporativo, que assim de-



A equipa de basquetebol do G. D. dos Ferroviários de Campanhã, vencedora do Campeonato Ibérico: 13 — António Ribeiro Pires. 10 — António Mário da Silva. 12 — Reinaldo Correia. 15 — Abílio Serafim da Conceição. 17 — António Rodrigues Sande (cap.). 11 — Joaquim da Silva Maia. 14 — Angelo Nunes Vieira. 16 — Armando A. Ferreira da Silva. 19 — Mário Armindo Esteves. 18 — José Rodrigues Varela Júnior e os 2 árbitros do jogo

monstrou ter sido o título entregue em boas mãos.

É oportuno recordar que, há dois anos, foi também o Grupo Desportivo de Campanhã que ganhou o campeonato nacional, e depois, igualmente no Pavilhão dos Desportos, contra os espanhóis, o título de campeão ibérico. Só no passado ano de 1950 é que a equipa do Grupo de Campanhã perdeu, na final, o campeonato nacional corporativo, a favor da turma da Carris de Lisboa, mas esta, em Madrid,



A equipa de basquetebol dos Ferroviários de Campanhã, em saudação às entidades oficiais (o seu capitão conduz a bandeira da organização corporativa espanhola)

não pôde conquistar o título ibérico, que nesse ano ficou, pois, na mão dos espanhóis.

No próximo ano, o torneio voltará a ter lugar em Madrid, e se o Grupo de Campanhã ganhar de novo, como é possível, o campeonato nacional, a sua equipa lá estará a representar os trabalhadores portugueses, sendo legítimas as nossas esperanças de que ela regresse com mais uma vitória (a terceira) neste torneio anual entre os dois países peninsulares.

Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã

A Direcção deste grupo desportivo, composta pelos ferroviários Angelo Nunes Vieira, José Rodrigues Valverde, Paulo Rodrigues de Moraes, Lúcio Pinto Fernandes e António Povoas Guedes, teve a amabilidade de nos enviar o Relatório e Contas referente ao ano de 1950 — ou seja o 20.º da vida associativa daquele prestiogo grupo.

No que respeita à actividade desportiva, o «Ferroviários» de Campanhã ganhou, em andebol, todas as competições oficiais, tendo ganho, pela terceira vez, o torneio inter-grupos da C. P.. Em Madrid o «ferroviários» ganhou a primeira jornada em basquetebol, sendo de lamentar não tenha alcançado o campeonato desta modalidade.

Se bem que em várias provas, o «ferroviários» não tenha obtido a classificação desejada, a verdade é que em todas as competições realizadas manifestou alto espírito desportivo e admirável disciplina, verificada nas modalidades de atletismo, futebol, luta de tracção, ginástica, ping-pong, etc..

Durante o ano findo, o movimento associativo excedeu a expectativa, tendo o número de sócios alcançado 2013. A situação financeira é absolutamente satisfatória, apesar das grandes despesas realizadas.

No relatório fazem-se especiais referências ao nosso Director Geral, Eng. Espregueira Mendes pela valiosíssima colaboração prestada ao grupo, especialmente no que respeita à deslocação das suas equipas; ao Eng. Horta e Costa que, além de simpatia dispensada ao Grupo, presta sempre o melhor carinho às suas pretensões; e, finalmente, ao Eng. António de Souza Pires. Director técnico, que de há anos empresta excepcional apoio aos corpos gerentes, colaboração importantíssima que muito tem contribuido para a reputação alcançada.

O «Boletim da C. P.», ao transcrever as principais passagens do bem elaborado relatório felicita a sua Direcção pelos sucessos alcançados e faz votos pelas prosperidades do prestigioso grupo que, no meio desportivo nacional, ocupa já hoje um lugar de merecido relêvo.

A Biblioteca do Pessoal da Divisão de Via e Obras, constitui, pelo seu magnífico arranjo e excelente organização, um exemplo digno de ser seguido. Instalada na Calçada do Duque e no mesmo edifício da "Cantina dos Ferroviários", a Biblioteca do Pessoal da Divisão de Via e Obras é digna de elogio, tão vasto é o seu alcance cultural e educativo.



SOLIDEZ
RESISTÊNCIA
LEVEZA

SEGURANÇA
CONFORTO
ECONOMIA



uma das carragens Budd em circulação nas linhas da C.T. dos Caminhos de Ferro Portugueses

**BUD
BUDD**

The Budd Co. — PHILADELPHIA

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, AVENUE GEORGE V—PARIS (8.º)
Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS—Rua de S. Julião, 25—LISBOA

Sumário

Saudação, por Espregueira Mendes

As nossas iniciativas: Constituiu um sucesso a Excursão do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

Curiosidades

Bom humor

Perguntas e respostas

O Concurso de Fotografias com assuntos Ferroviários

Despedida

Agradecimento

O Problema dos Caminhos de Ferro, por Charles Bover

Desportos: O Campeonato Ibérico Corporativo de Basquetebol

Biblioteca do Pessoal da Divisão de Via e Obras

NA CAPA: — Espanha

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO só
na **União de Confecções, Lda.**
Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeá-
veis, Sobretudos e CANADIANAS
Fornecedores das vossas Cooperativas
Calcada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937

PRESTA UM BOM SERVICO Á C. P.

RECOMENDANDO ÁS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

—BILHETES DE FAMÍLIA

—BILHETES FIM DE SEMANA

—BILHETES DE VERANEIO

BILHETES QUILÔMÉTRICOS

C. M. R. - 1880
A. M. & M. - 1880

FOTOGRAVURA
ARMEIS & MORENO, LDA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA