

Arquivo

LISBOA - P.
CRUCIFIXOS

C.P.
J.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 23 do corrente, vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Outubro-Dezembro.

Para esse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes:

Dalton	1 a 647	Marquês de Cari-
Bocarro	648 a 1.294	nhas 6.471 a 7.117
Terco	1.295 a 1.941	Visconde de la
Xaque	1.942 a 2.588	Morlière 7.118 a 7.764
Sancho Pança . .	2.589 a 3.235	Visconde de Cam-
M. D. Coelho . .	3.236 a 3.882	bolh 7.765 a 8.411
Lumar	3.883 a 4.529	Marquês de Vila-
Tupin	4.530 a 5.176	rinho 8.412 a 9.058
Conde de Phenix . .	5.177 a 5.823	Fred-Rico 9.059 a 9.705
Mestre Zacuto . .	5.824 a 6.470	Otrebla 9.706 a 10.352
		Veste-se 10.353 a 10.999

Por lapso, foi indicado no Quadro de Mérito do *Boletim da C. P.* n.º 67, que *Terco* e *Xaque* tinham decifrado (20,1) produções, quando de facto decifraram (21,1). Fica assim feita a rectificação.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Britabrantes, 12 votos — Produção n.º 11

QUADRO DE HONRA

Bocarro

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhais, *Visconde de la Morlière*,
Visconde de Cambolh, *Marquês de Vitarinho*, *Veste-se*,
Fred-Rico, *Otrebla*, *Roldão*, *Mestre Zacuto*
e *Conde de Phenix* (23), *Dalton*, *Terco* e *Xaque* (22),
Lumar, *Tupin*, e *Sancho Pança* (21), *M. D. Coelho* (20)

Soluções do n.º 66

1 — Desquite, 2 — Lançaluz, 3 — Aberto, 4 — Engajamento, 5 — Palinuro, 6 — Repiqueta, 7 — Boca, 8 — Lustroso, 9 — Tesoira, 10 — Desafio-o a decifrar este ponto, 11 — Festas felizes, 12 — Mouro-moura, 13 — Negativa-negativo, 14 — Cuido-cuida, 15 — Covacovo, 16 — Muliado, 17 — Toira-toirão, 18 — Sissião ou Serra-serrão, 19 — Ferreiro-ferro, 20 — Quebreira-quera, 21 — Machete-mate, 22 — Anada, 23 — Cotejo, 24 — Ischion, sirage, crama, hama, iga, oe, n.

Charadas em frase

1 — O «estúpido» do marido consente à «mulher» uma ostentação ridícula — 3-2.

Tupin

2 — Já reparou para a mancha na base da «planta herbácea do Brasil»? — 2-1.

Sancho Pança

3 — Estás a penetrar na casa para saquear o dono? — 1-2.

Roldão

Eléctricas

4 — Quem respeita não ofende — 3.

Tupin

5 — Um mau estudante não quer dizer que seja um ignorante — 3.

Otrebla

6 — Combinada

- 1.º + po — Antena pequena
2.º + bil — Rabeca rústica
3.º + daz — Falso
4.º + ro — Moldura redonda
— Conferência militar —

Terco

7 — Enigma figurado



TOMAR — ZÉ-SABINO

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Tarifas—Prescrições para a segurança individual do pessoal.—Ateneu Ferro-viário
—Concurso de desenhos e fotografias.—Consultas e documentos.—O Zéfiro de Burlington.—Ha cem
anos.—Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante o ano de 1934.—Pessoal.

TARIFAS

O que são; para que servem; como se fazem

Pelo Sr. Comercialista João Faria Lapa, Adjunto da Divisão de Exploração

(Conclusão)

III—Como se fazem

Quando se faz uma tarifa, há que ver, em primeiro lugar, o que é que se pretende, isto é, qual o fim a atingir.

São êsses intuições, dos citados em II, ou quaisquer outros, que hão-de reger superiormente a feitura da tarifa.

Obedecendo a essa directriz, fixamos os preços. Vejamos como e, muito sucintamente, quais as fases por que tem passado esta modalidade de fixar preços.

Tratemos da parte — Mercadorias — muito mais interessante que a de — Passageiros —, pois que esta última pode considerar-se até, nesta matéria, um caso particular da primeira.

A princípio, no século XIX, usava-se o sistema do peso e do volume, semelhante ao que hoje se usa para calcular o preço do frete marítimo.

À primeira vista, naturalíssimo é, para um determinado percurso, fixar o preço tendo em atenção o peso e o volume, pois que é principalmente o peso a transportar e o volume ocupado pela mercadoria que caracterizam o serviço prestado pelo caminho de ferro. Por isso, este sistema se chamou também «natural» e ainda simplesmente «de volume» pois que era este, ainda mais do que o peso, que influia na fixação do preço a cobrar.

O sistema era de extrema simplicidade e se hoje ainda estivesse em vigor, ninguém haveria que não soubesse em poucos minutos calcular uma taxa.

Infelizmente, era demasiado simples; uma dezena de anos o provou.

E' que, por este sistema, um saco com batatas ou um saco com cimento pagariam o mesmo, se o mesmo fosse o seu peso, o seu volume e

o trajecto. Ora o preço tinha de ser fixado, nunca perdendo de vista o lucro da emprêsa; e então, se ele estava justo para o saco com batatas, era baixo para o saco com cimento.

Para se permitir o transporte do saco com batatas, tinha pois de se fixar um determinado preço; para o saco com cimento, a emprêsa podia fixar um preço mais alto.

Daqui nasceu o segundo sistema, o do valor, ou, como hoje ainda se usa dizer para certos direitos aduaneiros, certas taxas fiscais, o sistema «ad-valorem».

Por êste sistema, podiam fixar-se preços bastante baixos para mercadorias de pouco valor (gêneros alimentícios agrícolas, matérias primas, etc.) visto se poder ir buscar a compensação a outras mercadorias, susceptíveis de suportar preços mais altos.

Como era praticamente impossível estabelecer um preço para cada mercadoria de valor diferente, agrupavam-se estas em classes, segundo os seus valores aproximados, e estabelecia-se um preço de transporte para cada classe.

A ligação estreita e íntima entre o preço de transporte e o valor da mercadoria, que êste sistema preconizava, tinha os seus inconvenientes.

Entre outros, alguns dos quais mais adiante veremos, havia o de êste sistema não constituir um incentivo à carga dos vagões completos, tão vantajosa para o caminho de ferro, por contribuir para o aproveitamento integral dos veículos; ainda mais, a tendência dêste sistema era a de multiplicar o número de classes, fazendo uma diferenciação dos valores das mercadorias, variáveis de sua própria natureza, o que obrigava à revisão constante de preços.

Por isso se adoptou o sistema mixto, actualmente usado, que se baseia, mas indirectamente e com restrições, no valor da mercadoria, dando ao mesmo tempo margem a criar um incentivo ao carregamento completo dos vagões.

E' assim que a nossa Tarifa n.º 1 P. V. dá um abatimento de 10% sobre os preços de detalhe, quando se trate de carregamentos completos de vagão (ou como tal considerados).

* * *

Vejamos então como se fixa o preço.

Há dois limites, um inferior e outro superior, entre os quais ele deve variar.

O primeiro, abaixo do qual não deve, em regra, descer o preço, é determinado pelo custo do transporte, isto é, pela despesa feita pela emprêsa para realizar o transporte.

Embora à primeira vista pareça simples a determinação dessa despesa, a verdade é que, na prática, torna-se impossível calculá-la com rigor.

A única mas enorme dificuldade está em destrinçar qual é a verba gasta no transporte de passageiros, no de mercadorias em G. V. e no de mercadorias em P. V. A estação do Entroncamento, por exemplo, obriga a Companhia a um determinado dispêndio; que parte dêste deve ser atribuído ao transporte de passageiros, e que parte ao transporte de mercadorias? E desta última, quanto à G. V. e quanto à P. V.?

Em todo o caso, por processos mais ou menos empíricos, tem-se chegado a números que, de antemão reconhecidos como não rigorosamente exactos, podem no entanto praticamente servir de base ao cálculo dos preços de venda do transporte.

Para baixo do custo do transporte não deve, pois, em regra, descer o preço a fixar; o contrário seria perder.

No entanto, como já dissemos, razões de ordem económica ou social podem por vezes obrigar à fixação de um preço muito reduzido; nessa emergência a emprêsa terá de ir procurar compensação em outros transportes, se quiser preencher a sua função: — criar lucro.

O outro limite, o limite superior, não é, em rigor absoluto, determinado pelo valor da mercadoria, mas sim fixado pelo valor comercial do transporte ou, mais simplesmente, pelo valor do transporte.

Com efeito, suponhamos que se fabrica e consome, no Pôrto, um determinado produto, que custa 10 contos por tonelada; suponhamos ainda que em Lisboa se fabrica e consome produto similar, que custa também 10 contos por tonelada.

Se nos cingissemos simplesmente ao valor da mercadoria, estabeleceríamos para êste produto um determinado preço de transporte, relativamente alto. E o facto é que dessa mercadoria não tiraríamos proveito algum, pelo menos no percurso Lisboa-Pôrto ou vice-versa, pois não se transportaria decerto entre as duas cidades um produto de que nenhuma delas necessitava que lho enviassem.

Se, pelo contrário, a-pesar do valor da mercadoria, lhe fixássemos um preço de transporte baixo, aplicável ao trajecto Lisboa-Pôrto ou vice-versa, teríamos probabilidades de a transportar, desde que algum dos produtores de um mercado, restringindo embora de princípio um pouco o seu lucro, tentasse concorrer no outro mercado, depois de nós lhe termos tornado possível essa concorrência.

Suponhamos agora que no Pôrto, ao contrário do que sucede em Lisboa, se fabrica determinado produto essencial à vida e que esse produto custa, no Pôrto, 100 escudos por tonelada.

Para êste, poderíamos nós já fixar um preço de transporte relativamente mais elevado do que o anterior, não obstante o seu valor ser inferior ao do primeiro, visto estar assegurado, pôde dizer-se, o seu transporte do Pôrto a Lisboa.

Vemos, portanto, que o transportar ou não transportar depende do interesse que o expedidor tenha na colocação da mercadoria no destino, e que êste interesse resulta, em grande parte, da diferença entre o preço da mercadoria no local da expedição e o preço por que se venderá ou se poderá vender a mercadoria no local de destino.

Esta diferença é que determina o valor do transporte e deve constituir o limite máximo do preço a fixar.

E se bem que o valor do transporte dependa em parte do valor da mercadoria, a verdade é que os preços tarifários cingem-se mais à diferença citada do que propriamente ao valor da mercadoria.

Postos êstes princípios orientadores da fixação do preço, a que poderíamos juntar outros, tais como o maior ou menor risco que para a emprêsa representa o transporte de determinada merca-

doria, a velocidade imprimida ao transporte, as dimensões de certos volumes, etc., há que saber como se faz a tabela dos preços.

Tendo em conta a relação existente entre os preços e as distâncias, as tarifas podem classificar-se em:

- tarifas de base constante ou tarifas proporcionais.
- tarifas de base variável ou tarifas diferenciais ou ainda, mais explicitamente, tarifas de base decrescente.

Nas tarifas de base constante ou tarifas proporcionais, (como é, para passageiros, a nossa Tarifa Geral), estabelecida uma base por quilómetro (suponhamos \$50), para calcular os preços basta multiplicar o número de quilómetros da distância a percorrer pelo preço base. Assim, nêste caso, um transporte a 200 km. custaria $200 \times \$50 = 100\00 .

Estas tarifas têm o inconveniente de os preços subirem muito rapidamente com as distâncias; além disso, para as mercadorias que não podem suportar grandes despesas de transporte, esta tarifa torna os preços, a grandes distâncias, quase proibitivos.

De resto, há a considerar que uma emprêsa transportando 1 tonelada a 300 km. não dispõe o dobro do que dispenderia se transportasse 1 tonelada a 150 km., metade da distância. Há certas despesas (encargos financeiros, gastos de escritório, grande parte das despesas de pessoal, etc.), que não dependem da distância percorrida; conservam-se, dentro de certos limites, fixas, qualquer que seja o percurso das remessas.

Quanto maior fôr, pois, o percurso das remessas, menor é a parte daquelas despesas que caberá a cada quilómetro de percurso.

Há, portanto, razão em fazer descer a base, à medida que a distância aumenta. Surgem, deste modo, as tarifas de base decrescente.

Três modalidades apresentam estas tarifas.

A primeira atribue uma certa base quilométrica para uma determinada secção de percurso: suponhamos \$50 por km., para a secção de 1 a 100 km.

Estabelece outra base quilométrica, mais

baixa que a anterior, para o transporte que atingir outra secção de percurso mas pondo de parte, em absoluto, a base anterior, isto é, aplicando a todo o percurso a nova base: suponhamos \$40 por km., para os transportes que atingirem a secção de 100 a 200 km.

Grave anomalia resulta de tal processo. Com efeito, no nosso caso, o transporte a 82 km. custaria:

$$82 \text{ km.} \times \$50 = 41\$00$$

ao passo que o transporte da mesma mercadoria a 102 km. custaria:

$$102 \text{ km.} \times \$40 = 40\$80$$

o que significa que para um maior percurso se aplicaria um menor preço.

Póde, sem dúvida, usar-se de correctivos a este sistema; basta estabelecer que o preço, para uma dada secção, não pôde exceder o mínimo da secção seguinte (40\$00, no nosso caso) ou, inversamente, que, para uma dada secção, o preço não pôde ser inferior ao máximo da secção anterior (50\$00, no nosso caso).

A solução não satisfaz completamente pois que ficariam suportando as mesmas despesas de transporte, mercadorias transportadas a distâncias bastante diferentes.

A segunda modalidade das tarifas de bases decrescentes, chamada tarifa belga (por ser na Bélgica, em 1861, que primeiro se aplicou dum a forma definitiva), é realmente a mais satisfatória e, por isso, a mais usada.

Atribue, como a modalidade anterior, uma base quilométrica a uma determinada secção de percurso; suponhamos \$50 para a secção de 1 a 100 km.

Atribue outra base quilométrica, mais baixa, para outra secção de percurso; suponhamos \$40 para a secção de 100 a 200 km. Mas, ao contrário da primeira, esta base é só aplicável a esta secção e não ao percurso total.

Assim, o transporte a 150 km. teria o preço de

$$100 \text{ km.} \times \$50 = 50\$00$$

$$50 \text{ km.} \times \$40 = 20\$00$$

Totais.	150 km.	70\\$00
---------	---------	---------

Já não há nesta modalidade, como havia na anterior, anomalias a corrigir; o sistema é por isso, mais perfeito, além de que possui uma maleabilidade grande, permitindo fazer decrescer as bases a pequenas ou grandes distâncias e com pouca ou muita intensidade.

A Tarifa Geral, para mercadorias, e a nossa Tarifa Especial n.º 1 P. V. são exemplos d'este sistema.

A terceira modalidade das tarifas diferenciais, já muito menos usada, é a das tarifas de zonas. Resume-se em atribuir um certo preço aos transportes que percorrem distâncias compreendidas numa determinada zona; outro preço, para outra zona, etc.

Suponhamos

5\$00 — para percursos de 1 a 20 km.

6\$00 — " " " 21 a 50 km.

7\$00 — " " " 51 a 90 km.

etc.

São tarifas que têm caído em desuso e aplicáveis só em circunstâncias particulares.

Há, evidentemente, outros géneros de tarifas ou simples tabelas de preços, cuja feitura obedece a esta ou àquela intenção, variável de caso para caso, de tantos que se apresentam. Merece referência a tarifa chamada «penny porto», com um único preço aplicável ao transporte, seja qual fôr a distância a percorrer. Coisa, afinal, semelhante com que acontece na exploração postal e com o que sucede para a nossa Tarifa Especial 8/108 G. V., dentro de cada emprêsa.

Quanto à parte de Passageiros, como dissemos já acima, não é, neste particular de tarifas, senão um caso especial do que ficou dito a respeito de Mercadorias; há também tarifas de base constante, há-as de base decrescente e há-as também de zonas.

Claro que já não é o valor comercial do transporte nem o peso e o volume que influem na fixação do preço, a não ser muito indirectamente ou em casos muito particulares.

Além disso, como grande número de emprêses aceitam como facto provado que as receitas de passageiros não cobrem as despesas, também o custo do transporte não pôde, por si só, servir de base ao cálculo do preço de venda.

Mas sabe-se, por ser intuítivo, que a despesa do transporte há-de aumentar consoante fôr maior o espaço reservado a cada pessoa (maior peso morto por lugar oferecido); consoante a rapidez do transporte (maior consumo de combustível) e ainda consoante o luxo do material (maiores despesas de construção e conservação).

Não perdendo de vista estas circunstâncias, procura-se determinar um preço proporcionado às posses dos passageiros; agrupam-se, por isso, em classes, três na Companhia e duas em algumas outras empresas nacionais.

* * *

Uma outra classificação de tarifas é a que se baseia na extensão do seu campo de aplicação. Assim, temos as tarifas nacionais e internacionais.

As primeiras, aplicáveis apenas ao tráfego dentro do país; as segundas, aplicáveis ao tráfego que abrange mais de um país.

Das nacionais, há ainda as internas, de aplicação dentro da rede de uma empresa, e as combinadas, abrangendo mais de uma empresa.

* * *

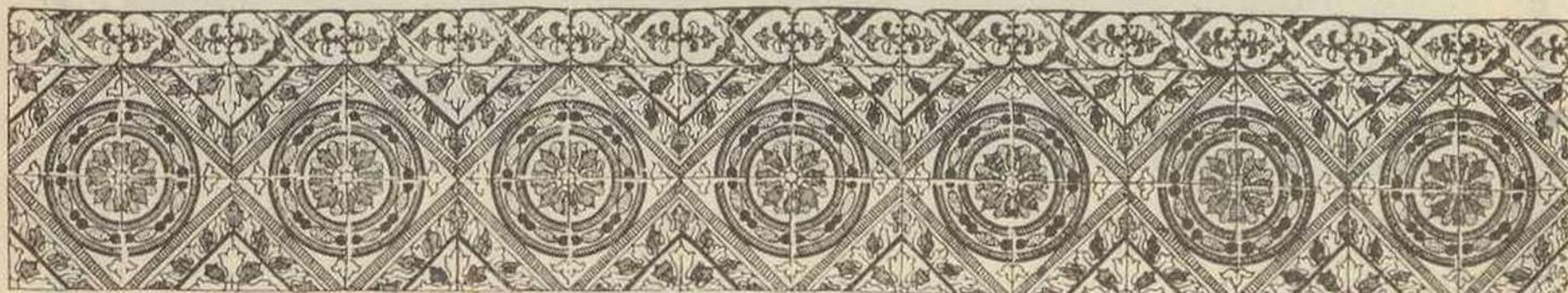
Feitas estas singelas considerações, é fácil avaliar-se quantas dificuldades, dúvidas e hesi-

tações surgem ao pretender-se estabelecer preços que, encarados todos os aspectos que caracterizam o problema, consigam atingir o objectivo desejado e se amoldem com perfeição às características que condicionam cada caso.

Morrerem em tempos que correm, de instabilidade constante nas condições económicas, em que os preços de hoje podem não dever ser os de amanhã, julgue-se da atenção que é necessário manter para, já não queremos dia a dia, porque é praticamente irrealizável, mas freqüentemente, estudar e determinar os preços aplicáveis.

E ainda que êstes sejam, em determinado momento, os justos e apropriados, se outras condições não auxiliarem o fim para que êles se fixaram em determinado ponto, grande parte do trabalho se perdeu. Se o material fornecido não fôr o adequado; se o horário estabelecido não fôr o mais conveniente; se nós não tivermos o cuidado em evitar demoras, avarias e extravios; se nós não tratarmos os nossos clientes com a atenção e consideração que êles legitimamente nos exigem; a tarifa, embora sendo sem dúvida o instrumento mais poderoso e eficaz que podemos manejar, não consegue, por si só, fazer atingir e preencher cabalmente a função da Companhia.

Está, em parte, nas nossas mãos o consegui-lo; é esse o nosso dever.



Azulejos no Palácio de Sintra

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

ARTIGO 23.^º

Nas estações, bem como nos depósitos e nas oficinas, os agentes e operários não devem nunca circular pela bordadura das plataformas

(Fig. 19), nem pelas vias (Fig. 20) ou a menos de 1^m,50 delas (Fig. 21), a não ser em casos de absoluta necessidade,

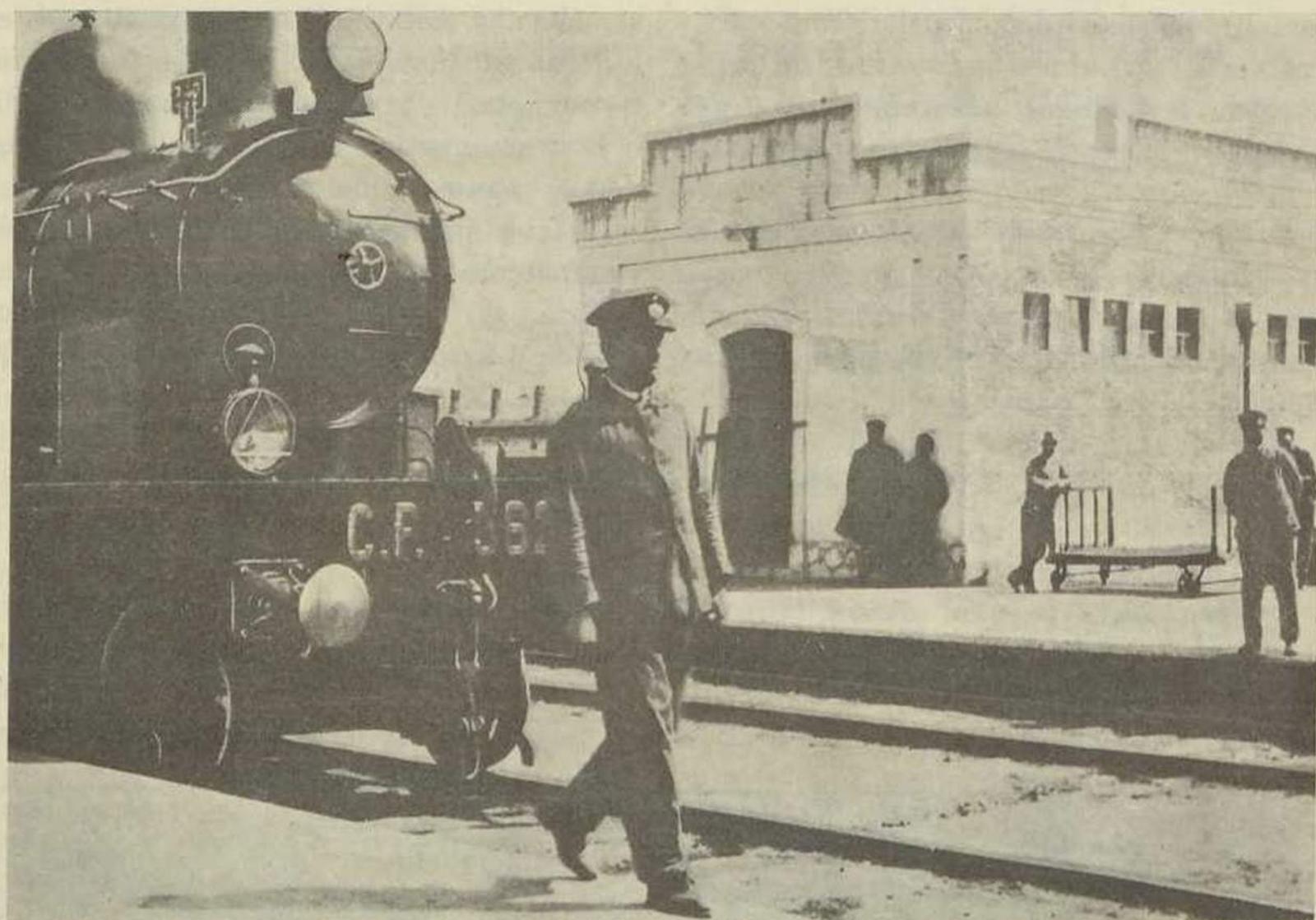


Fig. 19

É perigoso

circular pela bordadura das plataformas



Fig. 20

É perigoso

circular pelas vias das estações, ou a menos de 1^m,50 delas

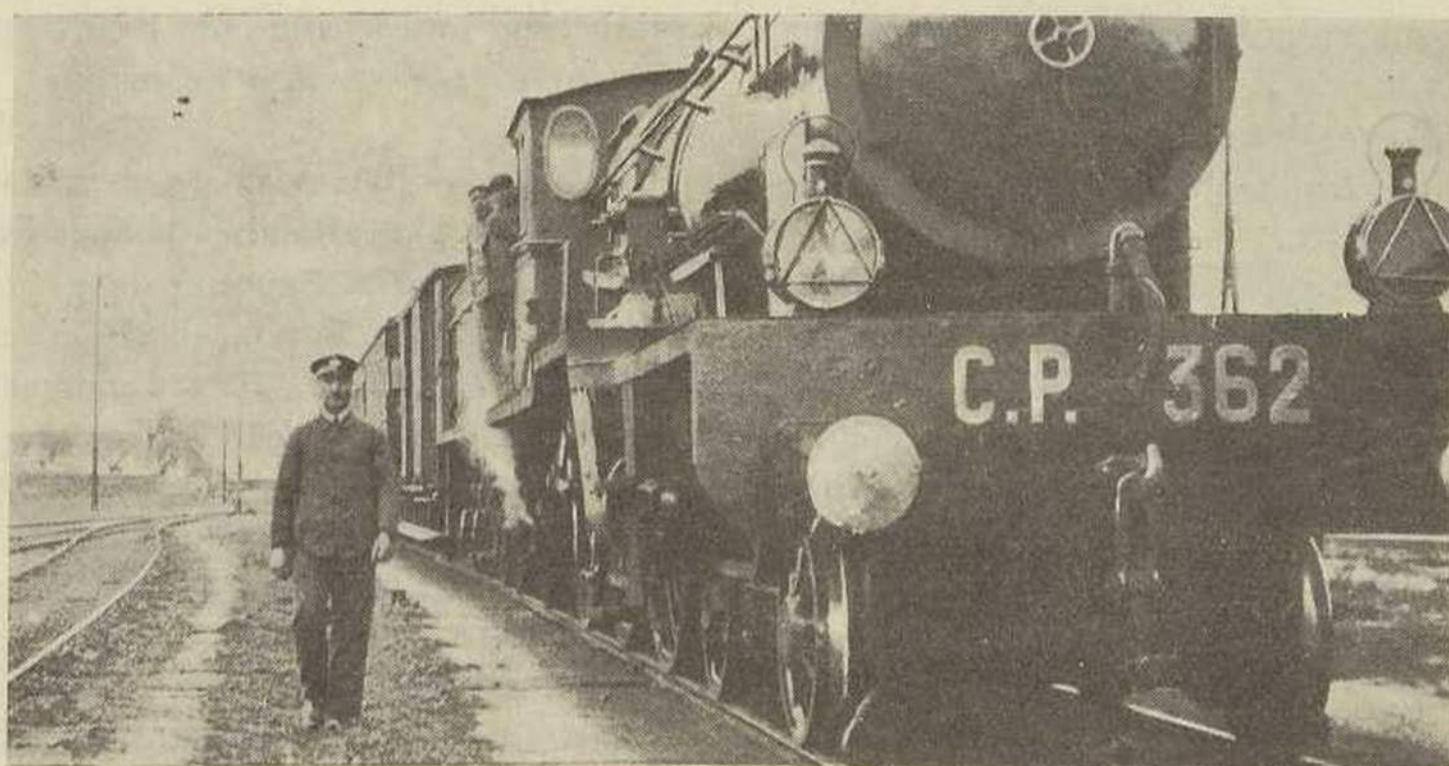


Fig. 21

Deve

circular-se afastado das vias, a 1^m,50 pelo menos

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 599. — Um passageiro embarca em Alcácer do Sal com um bilhete ao abrigo da Tarifa Especial n.º 3 de g. v. para Pinheiro. Transporta consigo um pequeno macáco dentro dum cabaz de vêrga.

Póde êste animal ser considerado animal doméstico e transportar-se ao abrigo da condição 7.ª da referida Tarifa?

R. — Os macacos não são animais domésticos e, portanto, não pôdem ser transportados ao abrigo da Tarifa 3.

P. n.º 600. — A Tarifa n.º 101 na sua condição 1.ª diz que os passageiros podem requisitar os seus bilhetes em qualquer estação das Companhias combinadas.

Peço esclarecer-me se um passageiro que deseje um bilhete de Aveiro a Guarda (via B. A.) e Guarda-Aveiro (via Entroncamento) o pode requisitar em Estarreja sem que tenha de pagar desde Espinho. É isto que se comprehende por um circuito fechado? E o percurso Pôrto-Lisboa-R (via Entroncamento) Lisboa-R-Pôrto (via Torres) também é considerado circuito fechado para o efeito dos 400 quilómetros (condição 4.ª)?

R. — A condição 1.ª da Tarifa n.º 101 diz, de facto, que os bilhetes podem ser requisitados em qualquer estação das Empresas que entram na combinação da Tarifa, mas a condição 8.ª estabelece que o passageiro *deve partir sempre da estação onde fizer o pedido de bilhete*.

Portanto, os bilhetes têm de ser requisitados nas estações onde os passageiros iniciam a viagem.

Se o passageiro desejar iniciar a viagem em Aveiro é, pois, nesta estação que tem que requisitar o bilhete.

O percurso Aveiro-Guarda (via Pampilhosa) e Guarda-Aveiro (via Abrantes-Entroncamento) comprehende um circuito fechado (Pampilhosa-

Guarda-Abrantes-Pampilhosa). No segundo percurso indicado também está compreendido um circuito fechado (Alfarelos-Lisboa-R-Tôrres-Alfarelos).

P. n.º 601. — Peço me seja esclarecido o seguinte caso: O revisor do comboio n.º 704, entregou em Ferradoza um passageiro com F. 8, de Vesúvio a Régua, por falta de pagamento.

Em Ferradoza, o passageiro conseguiu arranjar dinheiro com que pagou o respectivo F. 8.

Desejo saber se pode ser validado êste documento para o passageiro seguir o seu destino no comboio n.º 724, visto ter pago até ali, com ou sem dispensa do disposto no Art. 4.º da Tarifa Geral.

R. — No caso de que se trata, o revisor tinha de estabelecer o F. 8 só até Ferradoza, adquirindo depois o passageiro bilhete para a res-tante viagem.

Noto que as validações ao abrigo do art. 4.º da Tarifa Geral, só podem ser feitas nas estações onde os passageiros adquiriram os bilhetes.

Neste caso, a estação ao receber o passa-geiro e o F. 8, devia anular o F. 8 do revisor e estabelecer outro, cobrando o correspondente ao percurso de Vesúvio a Ferradoza.

P. n.º 602. — Remessas de g. v. destinadas distintamente para Paialvo podem expedir-se ao abrigo da Tarifa Especial de g. v. n.º 10?

Entendo que sim. Porém, suscitam-se dúvidas visto o rôsto da Tarifa 10 nos indicar Paialvo (Tomar) e existir a estação de Tomar que serve a cidade de igual nome.

R. — Sim senhor, desde que estejam em tudo ao abrigo da tarifa indicada.

Livro E 11:

P. n.º 603. — Qual o decreto ou circular que isenta de franquia postal as senhas, quando juntas á respectiva escrituração da Manutenção Militar?

R. — O diploma legal que isenta de franquia postal a correspondência oficial dos Serviços

Públicos e, portanto, da Manutenção Militar, é o decreto de 14 de Junho de 1902, publicado no *Diário do Governo* n.º 135 de 20 de Junho de 1902.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

31.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V.— Estabelece bilhetes de assinatura semanal e mensal, em 3.ª classe, de Lavradio para Moita e Alhos Vedros e vice-versa.

Carta impressa n.º 8.— Indicam-se neste diploma duas emendas a fazer nas tabelas de aplicação de preços da Tarifa Geral para a distância de 196 km., na coluna da base 4.ª e para a distância de 232 km., na coluna da base 15.ª.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1265.— Trata da redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no III Congresso Nacional de Mutualidade que se realizou em Lisboa, de 8 a 10 de Dezembro de 1934.

Carta impressa n.º 1266.— Trata da redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso da União Noelista Portuguesa, de 13 a 16 de Dezembro de 1934.

Carta impressa n.º 1267.— Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraaviados na 1.ª quinzena de Dezembro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1268.— Comunica que foi superiormente resolvido conceder entrada gratuita nas gares das estações da Antiga Rêde aos oficiais do exército e nas gares das estações do Sul e Sueste e do Minho e Douro aos oficiais do exército e da armada, mediante as condições que indica.

Carta impressa n.º 1269.— Tem por objecto a nova numeração dos mod.^{os} da série F, que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1935.



Convento de Cristo de Tomar — Escultura no portal

CONCURSO DE DESENHOS DE 1934

Desenho de B. Coelho

Carta impressa n.º 1270.—Relação dos bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal extravios na 2.ª quinzena de Dezembro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1271.—Informa que foi prorrogada até 15 de Janeiro de 1935 a validade dos passes anuais e temporários, que devia terminar em 31 de Dezembro do ano antecedente.

Carta impressa n.º 1272.—Comunica que foi prorrogada até 31 de Janeiro de 1935 a validade dos passes de vendedores de jornais, bem como a dos bilhetes de gare de vendedores e agentes dos jornais.

III — Serviços Técnicos

1.º Aditamento à Instrução n.º 1948.—Participa que foram colocados dísticos de *fóra de serviço* nos discos do ramal particular Verride-Fornos.

Comunicação-Circular n.º 34.—Participa que os pedidos de reparação de canalizações, torneiras e bombas devem ser feitos às Secções do Serviço de Conservação da Via e Obras.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.877	4.835	1.861	1.846	1.941	1.842
* * 8 * 14	3.971	4.203	1.602	1.666	1.603	1.518
* * 15 * 23	5.229	5.168	1.961	2.045	1.914	1.684
* * 23 * 31	4.275	4.852	1.810	1.862	1.598	1.587
Total.....	18.352	19.058	7.234	7.419	7.056	6.631
Total do mês anterior	23.122	21.875	8.610	8.332	9.908	8.285
Diferença...	-3.770	-2.817	-1.376	-913	-2.852	-1.654

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1934

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		
	1933	- 1934	A mais	A menos	1933	1934	A mais	A menos	1933	1934	A mais	A menos	
Outubro	De passageiros.	396.995	429.107	26.112	—	122.477	125.758	3.281	—	120.389	129.195	8.806	—
	De mercadorias	274.194	250.213	—	23.981	46.522	46.168	—	354	148.583	136.693	—	11.951
	Em manobras..	83.783	78.022	—	5.761	29.922	31.212	1.290	—	39.337	40.175	838	—
	Totais..	754.072	751.342	26.112	29.743	198.921	203.138	4.571	354	308.309	306.002	9.644	11.951
Total das diferenças em 1934			A menos:		3.630		A mais:		4.217		A menos:		2.307
Novembro ...	De passageiros.	397.040	407.270	10.230	—	125.278	125.532	254	—	123.829	131.743	7.914	—
	De mercadorias	244.144	256.114	11.970	—	42.274	41.024	—	1.250	119.455	120.609	1.154	—
	Em manobras..	85.440	84.465	—	975	29.897	30.527	630	—	38.183	38.755	572	—
	Totais..	726.624	747.849	22.200	975	107.449	197.083	884	1.250	281.467	291.107	9.640	—
Total das diferenças em 1934			A mais :		21.225		A menos :		366		A mais :		9.640
Dezembro....	De passageiros.	381.251	387.928	6.673	—	121.076	120.781	—	295	120.084	127.760	7.676	—
	De mercadorias	228.728	223.986	—	4.742	40.539	40.852	313	—	103.932	104.041	100	—
	Em manobras..	83.022	75.567	—	7.455	29.081	29.375	294	—	33.779	35.000	1.221	—
	Totais..	693.001	687.476	6.673	12.197	190.696	191.008	607	295	257.795	266.801	9.006	—
Total das diferenças em 1934			A menos :		5.525		A mais :		312		A mais :		9.006
Desde Janeiro	De passageiros.	4.710.079	4.893.769	123.690	—	1.482.900	1.497.151	14.251	—	1.457.633	1.509.878	52.245	—
	De mercadorias	2.817.041	2.875.947	58.906	—	505.925	518.921	13.596	—	1.310.429	1.301.059	—	9.370
	Em manobras..	986.573	954.036	—	32.537	353.910	361.079	7.169	—	418.144	430.391	12.247	—
	Totais ..	8.513.693	8.663.752	182.596	92.537	2.342.135	2.377.151	35.016	—	3.186.206	3.241.328	64.492	—
Total das diferenças em 1934			A mais :		150.059		A mais :		35.016		A mais :		55.122



FLORESTA DE ABETOS

Fotog. do Snr. Ing.^o Rui de Sousa Azevedo

Ateneu Ferro-viário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Em 12 de Janeiro findo, na séde do Ateneu Ferro-viário, calçada do Duque, a convite da respectiva Direcção, e sob a Presidência de Honra do Ex.^{mo} Sr. Eng. A. de Lima Henriques, Director Geral da Companhia, que convidou para o secretariarem os Srs. Jaime Garcia de Lemos e Félix Fernandes Perneco, respectivamente Presidentes da Assemblea Geral e da Direcção do Ateneu, realizou o Ex.^{mo} Sr. Eng. Vicente Ferreira, Sub-Director da Companhia, uma conferência inaugural da acção educativa a desempenhar pelo Ateneu, dissertando sobre o tema: *Educação e Comunidade*.

O Ex.^{mo} Snr. Director Geral felicitou o Ateneu por iniciar tão brilhantemente a sua acção cultural e declarou não fazer a apresentação do conferente por desnecessário visto él ser além de um ilustre engenheiro e professor uma individualidade que tem desempenhado funções da maior evidência social.

O Ex.^{mo} Snr. Eng. Vicente Ferreira agradeceu as referências que lhe foram feitas e encetou a sua brilhante exposição, que durante

perto de hora e meia prendeu a atenção de toda a assistência, sendo no final vivamente ovacionado e cumprimentado.

Terminada a conferência, o Presidente da Direcção, Sr. Félix Perneco, dirigiu em nome do Ateneu Ferro-viário as suas saudações ao Ex.^{mo} Sr. Director Geral, que pela primeira vez visitava oficialmente o Ateneu, de que é Presidente Honorário, e agradeceu o disvelado patrocínio que tão generosamente tem dispensado àquela Colectividade.

Agradeceu também ao Ex.^{mo} Sr. Sub-Director o ter-se dignado aceder ao convite da Direcção do Ateneu para inaugurar a sua acção cultural e a brilhantíssima lição que S. Ex.^a acabara de proporcionar.

Na assistência, que era numerosa e enchia por completo a sala das sessões, encontrava-se o Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração, Eng. Vasconcelos Corrêa e muitos funcionários superiores da Companhia.

No próximo número, iniciará o *Boletim da C. P.* a publicação da conferência.

Concurso de desenhos e fotografias

COMO noticiámos no nosso último número, reuniu se, no passado mês de Janeiro, o júri incumbido de apreciar e classificar os trabalhos apresentados ao «Concurso de desenhos e fotografias de 1934».

Da acta, que por êsse motivo foi lavrada, transcrevemos a ordem de classificação dentro de cada secção.

Secção de desenho :

1.^º Prémio — Arquitecto Bernardino Coelho, desenhador de 1.^a classe na Divisão de Via e Obras.

2.^º Prémio — José Afonso Nogueira, chefe de desenhadores na Divisão de Via e Obras.

3.^º Prémio — Artur Sabino José Guerreiro, empregado de 1.^a classe na Divisão de Exploração.

Menção honrosa — Leandro Calderon, desenhador adventício na Divisão de Via e Obras.

Secção de fotografia :

1.^º Prémio — Abel Leite Pinto, empregado de 2.^a classe na Divisão de Exploração.

2.^º Prémio — Manuel Gonçalves, empregado de 2.^a classe na Divisão de Exploração.

3.^º Prémio — António Nunes, limpador de carruagens na Divisão de Material e Tracção.

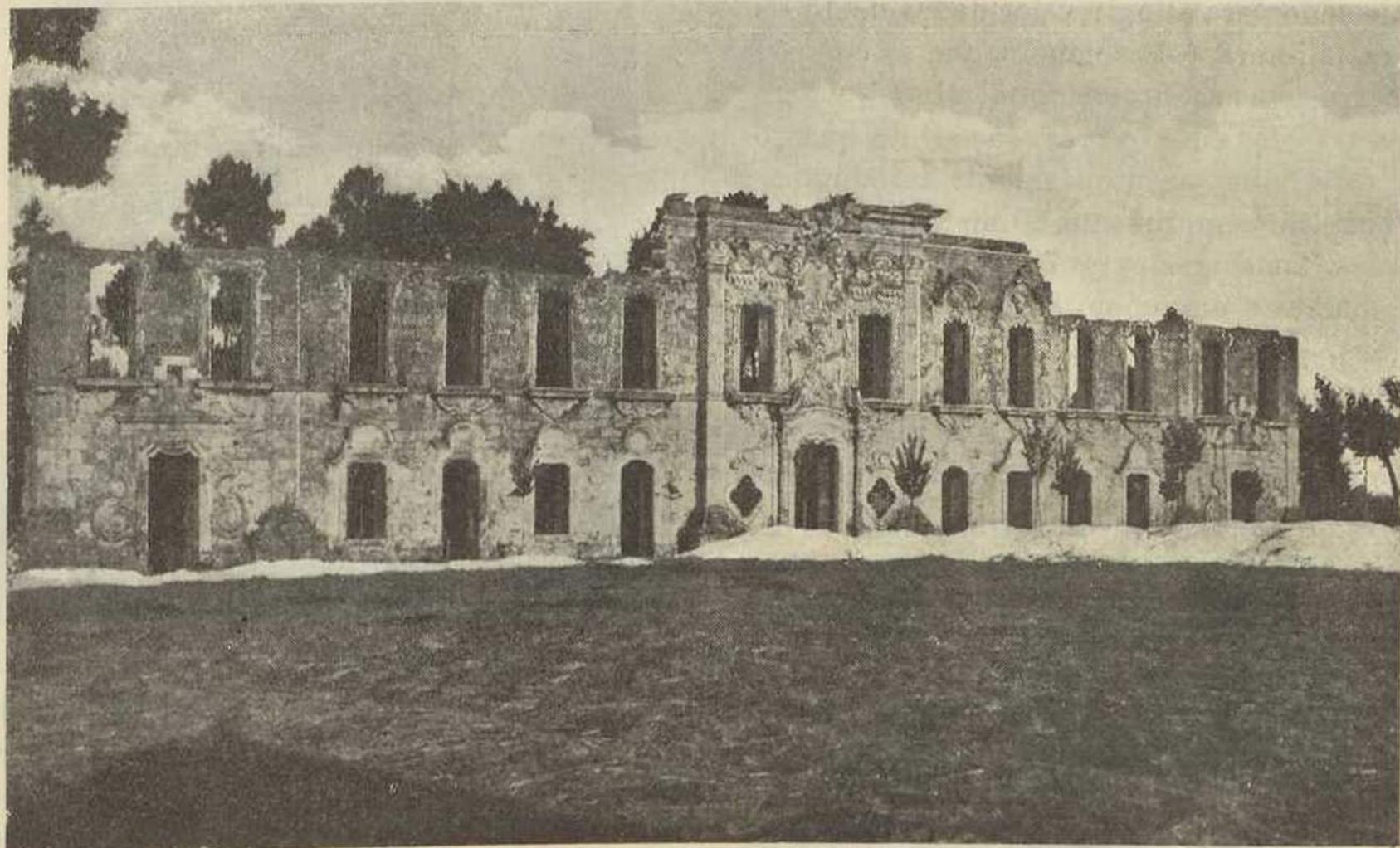
Menção honrosa — João José de Brito Abrantes, empregado de 3.^a classe na Divisão de Exploração.

Menção honrosa — Octávio Homem, empregado de 1.^a classe na Divisão de Via e Obras.

Todos os trabalhos apresentados são interessantes, atingindo alguns um nível artístico que não é vulgar em concursos desta natureza, o que muito honra os seus autores e nos desvanece.

A-pesar-de terem sido publicados alguns dos trabalhos apresentados, o *Boletim da C. P.*, no intuito de satisfazer a justa curiosidade dos seus leitores e de lhes proporcionar a apreciação dos originais — que, em interesse e beleza artística, muito ultrapassam as reproduções feitas nesta revista — resolveu promover a sua exposição em local que oportunamente será indicado.

O *Boletim da C. P.*, endereçando aos premiados as suas felicitações, agradece a todos os concorrentes a sua colaboração.



MARCO DE CANAVEZES — Palácio de Vilaboa de Quires

Fotog. do Sr. Eng.^o Frederico Abragão

O ridente concelho de Marco de Canavezes, situado no Douro, comprehende numerosas freguesias e tem cerca de 32.700 habitantes. O seu solo é muito fértil e produz apreciado vinho verde, excelentes frutas, azeite, milho, etc. Abunda o gado, principalmente o suíno e o bovino.

Outrora foi nesta região muito importante a criação do sirgo para a produção da seda. Marco de Canavezes, séde de concelho, fica a 50 km. do Pôrto e é servido pela estação de Marco.

Este nome de Marco, segundo Pinho Leal, provém de um pequeno marco de pedra que ficava no lugar, junto à casa dos antigos Paços do Concelho e que servia para demarcar os limites de três freguesias.

Fica neste concelho a freguesia de St.^º André de Vilaboa de Quires onde podem ser admiradas, além das suas lindas paisagens, a fachada monumental de um palácio que não se concluiu, segundo reza a tradição, por se ter arruinado, só com a construção da sua fachada, a família que intentou edificá-lo.

Factos e informações

O Zéfiro de Burlington

Enquanto não fôr definitivamente afecto ao serviço rápido entre Kansas e Lincoln, anda percorrendo as principais cidades dos Estados Unidos, um combóio «Diesel» que a Companhia de Caminhos de Ferro de Chicago, Burlington & Quincy, fez construir, e que, em virtude das suas condições especiais de velocidade, foi cognominado o «Zéfiro de Burlington».

Projectado para atingir velocidades de 150 a 180 Km. por hora, êste combóio, que se compõe de 3 carruagens inteiramente metálicas, articuladas e assentes em 4 carros (*bogies*) de quatro rodas, é de linhas acentuadamente aerodinâmicas. Tem de comprimento 60 metros, pesa 89 toneladas, tem lugar para 72 passageiros sentados, bufete e um amplo compartimento para bagagens.

As carruagens estão magnificamente decoradas e oferecem o máximo conforto, nelas tendo representação tudo o que a técnica moderna



Zéfiro visto da rectaguarda



O Zéfiro de Burlington

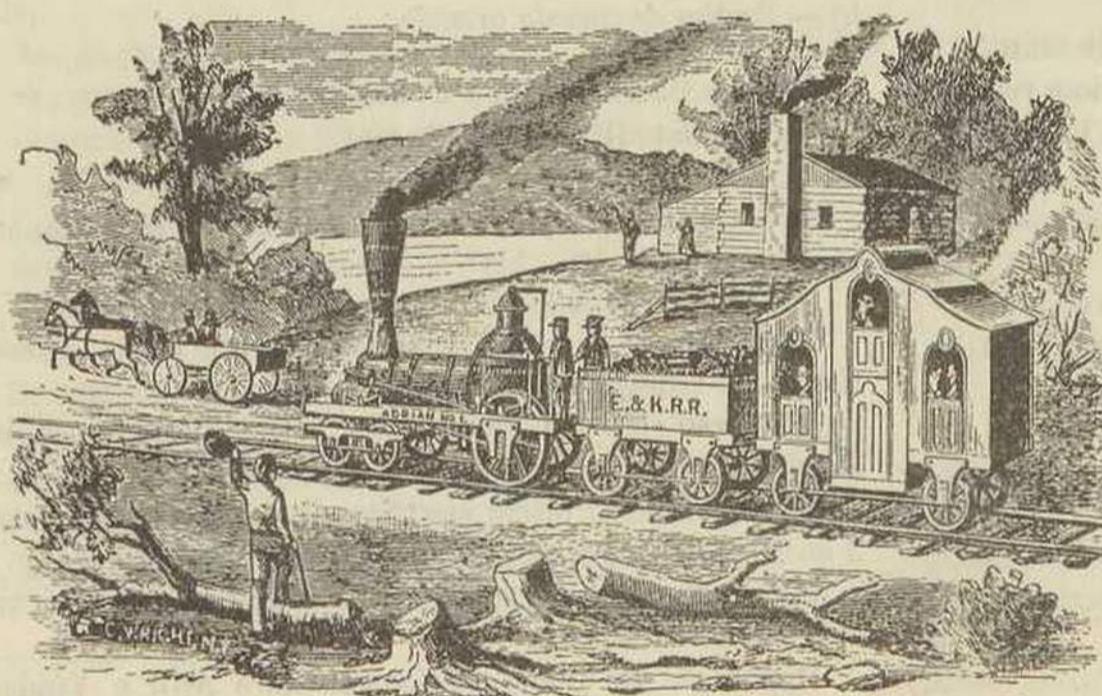
tem conseguido para que o caminho de ferro continue a ser o meio de transporte ideal, tanto em rapidez, como em comodidade e segurança.

Há cem anos

A maior parte das carruagens antigas parecia-se muito com as ainda mais antigas diligências e malas-postas, muito embora,— e se isso é possível—, fôssem talvez mais incómodas do que essas suas rivais e antecessoras.

Havia uma porém, a *Gótica*, cujo curioso desenho publicamos, que faz lembrar uma igreja ou um jazigo em cima de 4 rodas.

Tratava-se da carruagem de luxo que em 1837 servia para o transporte dos directores de uma



Uma carruagem de luxo em 1837

companhia de caminhos de ferro americana. Tinha 24 lugares, 8 em cada compartimento e uma arrecadação para volumes e bagagens, situada na sua parte central inferior.

Como complemento ao sorriso que nos provoca a contemplação de tão estranha bisarma,— considerada no seu tempo uma maravilha de gosto, de construção e de comodidade—, ocorre perguntar como apreciarão os nossos descendentes, daqui a um século, as soberbas carruagens que actualmente causam a nossa admiração e fazem o nosso orgulho...

Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante o ano de 1934

A seguir publicamos uma nota dos principais trabalhos que foram executados nas Divisões

de Material e Tracção e Via e Obras da Companhia durante o passado ano de 1934:

DIVISÃO DE MATERIAL E TRACÇÃO

Obras novas:

Construção de 10 furgões de 9 m.

Transformação de 13 carruagens de 3.^a classe, tendo-lhes sido colocado W. C., prateleiras para bagagens e corredor.

Transformação de 7 carruagens de 3.^a classe em dormitórios.

Transformação de 5 vagões J em L.

Montagem de freio de vácuo na locomotiva 02019 M. D. (F. E.).

Montagem de aquecimento termo-sifão em 5 carruagens ABty.

Construção dum torno de luneta para tornear os moentes interiores dos rodados de locomotivas.

Colocação de tubo para intercomunicação de freio de vácuo em 24 vagões (F. E.)

Colocação de argolas para resguardo de encerados em 138 vagões (F. E.).

Montagem de uma lavandaria com todos os maquinismos electrificados.

INSPECÇÃO DOS SERVIÇOS ELÉCTRICOS

Obras novas:

Instalação de luz eléctrica na cabine telefónica da sala de remessas de Lisboa P.

Instalação de luz eléctrica no alpendre de despacho de peixe da estação de Lisboa T. P. (F. E.).

Instalação de luz eléctrica e estabelecimento de uma electro bomba na estação de Setúbal (F. E.).

Instalação de luz eléctrica no posto de revisão de material em Viana do Castelo (F. E.).

Instalação de luz eléctrica em Alcacer do Sal (F. E.).

Instalação de luz eléctrica no novo edifício da estação de Póvoa.

Instalação de tomadas de corrente nas Oficinas Gerais de Campanhã (F. E.).

Instalação de uma bomba e motor eléctrico no novo poço da estação de Setil.

Remodelação da instalação do Depósito de Materiais da Via e Obras no Entroncamento de forma a trabalhar em corrente alterna.

Instalação de luz na nova retrete da estação da Póvoa

Instalação de luz na 2.^a gare de Braga (F. E.).

Instalação de luz no posto de vigilância Norte das agulhas de Campanhã (F. E.).

Instalação de luz eléctrica na casa destinada à Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Instalação de luz na habitação do vigilante de Aveiro.

Instalação de luz na habitação de um agente em Campolide.

Instalação de luz para iluminação dos semáforos de Campanhã (F. E.).

Instalação de luz no Armazém de Viveres em Évora (F. E.).

Instalação de luz e campainhas no Dispensário do Entroncamento.

Instalação de luz nas residências de 2 agentes na casa da Rua de Santo António da Glória.

Colocação de mais uma tomada de corrente no cais n.º 1 em Pôrto Alfândega (F. E.).

Instalação de energia eléctrica na Escola da Brigada de Instrução Profissional do Pessoal da Via e Obras, no Entroncamento.

Instalação de luz eléctrica na casa de habitação do Chefe de distrito n.º 10, em Setil.

Instalação de luz no quarto de banho do Depósito de Campanhã.

Instalação de luz eléctrica na sala de espera de Sintra.

Instalação de 3 lâmpadas na casa do lavatório e retretes no escritório da 16.ª Secção da Via e Obras, em Faro.

Instalação de luz eléctrica na estação de Barcarena.

Montagem de uma instalação de impregnação de enrolamentos, nas Oficinas de Lisboa P.

Instalação eléctrica da estação de S. Martinho do Pôrto.

Instalação de iluminação no gabinete de regulação de Lisboa P.

Remodelações e grandes reparações nas seguintes instalações:

Grupo de casas para 6 famílias, em Abrantes.

Armazém de Viveres de Torres Vedras.

Pósto Médico de Gaia.

Edifícios de passageiros e suas dependências das estações de:

— Coimbra B. — Alfarelos — Louzã — Abrantes — Chelas
— Valadares — Leiria.

DIVISÃO DE VIA E OBRAS

1) — Via:

Renovação da linha descendente de Leste entre os Km. 24,822 e 46,000.

Renovação e balastragem da linha de Setil a Vendas Novas entre os Km. 29,838 e 46,838.

Na linha Lisboa-Pôrto, aplicou-se a junta forrada em 29 Km. Reforço do plano de assentamento das travessas em 51 Km. Reforço de banqueta em 76 Km.

Renovação em balastragem da linha entre Ermezinde e Braga (F. E.).

Ampliação das linhas de Campanhã (F. E.).

Renovação das linhas do Tunel do Pôrto.

Renovação da linha do Tunel de Caide.

Reforço de balastragem — Brita 6.100^{m³}.

Renovação e balastragem das linhas entre Boliqueime e Faro (F. E.).

Continuação da balastragem e reforço de travessas entre Pinhal Novo, Beja e Funcheira (F. E.).

Modificação das linhas de Pinhal Novo (F. E.).

Modificação das linhas de Ermidas (F. E.).

Construção de uma linha de saco na Moita (F. E.).

Reforço de balastragem — Brita 1.400^{m³}, Saibro 4.400^{m³}.

2) — Pontes e pontões substituídos:

a) — Pontes metálicas:

Linha de Oeste 4 com vãos de 22 a 31 metros.

Minho e Douro (F. E.) 5 com vãos de 3^m,90 a 20,^m40.

Sul e Sueste (F. E.) 8 com vãos de 3^m,30 a 21^m,60.

O peso total destas pontes é de 558 toneladas.

b) — Pontões de cimento armado:

Minho e Douro (F. E.) 2 de 3^m,60 e 4^m,80

Sul e Sueste (F. E.) 2 de 2^m,00.

3) — Comunicações telefónicas e sinalização eléctrica:

Instalação de 7 postos telefónicos Trafic entre Lisboa, Carregado e Sintra.

Instalação de um novo cabo telefónico no tunel do Rossio.

Instalação de 17 discos eléctricos sendo 9 na antiga rede, 5 no Minho e Douro e 3 no Sul e Sueste.

Instalação de uma campainha de alarme com pedais no Minho e Douro (F. E.).

Duplicação de linhas telefónicas entre Setil e Vendas Novas.

Montagem de uma linha telefónica entre Ermezinde e Régua.

Duplicação de uma linha e instalação de 6 telefones entre Olhão e Vila Rial (F. E.).

Montagem de uma linha telefónica dupla entre Vendas Novas e Évora.

Montagem de duas linhas telefónicas duplas entre Pinhal Novo e Barreiro.

Montagem de uma linha telefónica dupla entre Poceirão e Beja.

4) — Abastecimento de água:

Construção de um poço e furo arteziano na estação de Setil.

Construção de um poço na estação de Sacavém.

Abertura de um furo arteziano na estação de Póvoa.

Construção de um poço na estação de Vila Franca.

Construção de um poço na estação de Lisboa P.

Profundamento dum poço na estação de General Torres.

Profundamento dum poço na estação de Espinho.

Abertura de minas na estação de Contumil.

Profundamento do poço da estação de Ancora (F. E.).

Abastecimento de água à estação de Ermezinde (F. E.).

Abertura de um furo no Barreiro.

Abertura de furos de sondagem em Faro.

Abastecimento de água à estação de Alcácer do Sal (F. E.).

5) — Novas construções:

a) — Antiga Rêde:

Conclusão do Edifício de Passageiros da Póvoa.

Construção dum dispensário anti-tuberculoso no Entroncamento.

Construção de um bairro para pessoal em Torres Vedras.

Construção de um bairro para pessoal em Vila Nova de Gaia.

Construção de um posto médico no Entroncamento.

Construção de um pavilhão de cimento armado em Francelos.

Ampliação do edifício de passageiros de Coimbra-B.

Construção de um posto médico em Alfarelos.

Construção de uma escola para Instrução Profissional do pessoal da via no Entroncamento.

Construção de um dormitório em Torres Vedras.

Construção dum dormitório no Setil (por concluir).

Ampliação do dormitório do Entroncamento.

Ampliação da Oficina de Ovar.

Construção de um abrigo de cimento armado em Vila Franca.

Construção da Instalação da Associação Cultural do Pessoal em Lisboa.

Construção de 11 habitações para pessoal da linha.

b) — Minho e Douro :

Ampliação do apeadeiro de Gondarém (F. E.).

Ampliação da estação de Caide (F. E.).

Ampliação da estação de Rêde (F. E.).

Ampliação da estação de Ferradosa (F. E.).

Construção duma plataforma em Águas Santas (F. E.).

Construção de muros de suporte em Campanhã (F. E.).

Prolongamento da plataforma de Durrães (F. E.).

Calcetamento do cais de trashôrdo de Pocinho (F. E.).

Conclusão das alvenarias da boca do tunel do Pôrto (F. E.).

c) — Sul e Sueste :

Construção dum plano inclinado na muralha norte do Barreiro (F. E.).

Construção de uma casa em Pinhal Novo (F. E.).

Construção de uma casa ao Km. 263 Sul (F. E.).

Construção de uma passagem superior em cimento armado na estação de Pinhal Novo (F. E.).

Construção de um cais coberto para fruta em cimento armado na estação de Lisboa-T. P. (F. E.).

Construção dum desvio de estrada em Pinhal Novo (F. E.).

Calcetamento do largo da estação de Vendas Novas (F. E.).

Calcetamento do caminho de acesso ao cais de Cuba (F. E.).

Construção de um abrigo para passageiros em cimento armado em Quebedo (Setúbal) — por concluir — (F. E.).

Construção de um muro de suporte em Setúbal (F. E.).

Construção de um muro de revestimento do aterro ao Km. 330 do ramal de Lagos (F. E.).

Construção de uma plataforma intermédia em Ermidas (F. E.).

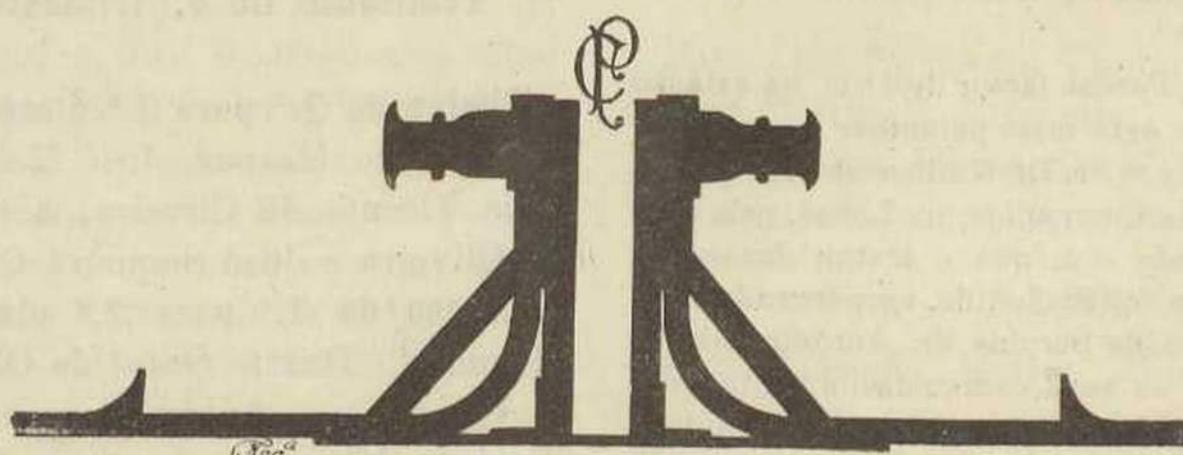
Construção da estação de Setúbal-Mar (por concluir) (F. E.).

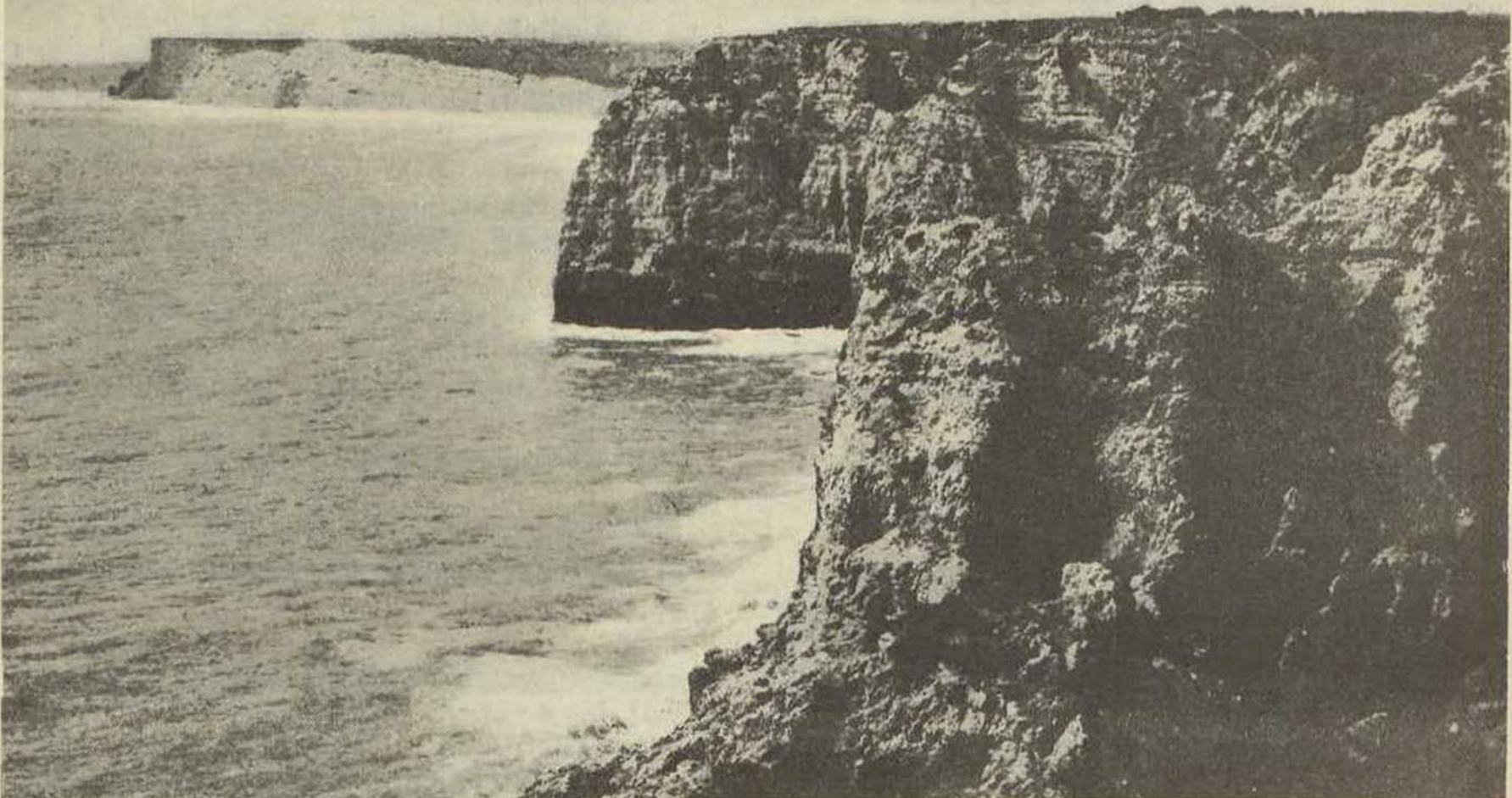
6) — Grandes reparações de estações e casas do pessoal.

Grandes reparações totais das estações de Larangeiras Damaia, Rio de Mouro, Meleças, Chelas, Marinhais, Muge, Agolada, Quinta Grande, Abrantes, Louzã, Soure, Alfarelos, Torres Vedras, Leiria, Alvega Ortiga, Castelo Branco, Torre das Vargens, Valadares, Paredes, Penafiel, Lawradio, Alhos Vedros, Moita, Palmela, Pegões, Casa Branca, Escoural, Vimieiro, Vale do Pereiro, Castro Verde, Tavira, Olhão, Silves e de 301 habitações do pessoal ao longo das linhas.

Grandes reparações parciais das estações de Lisboa-R., Lisboa-P., Alcântara-Terra, Mafra, Entroncamento, Elvas, Gaia, Campanhã, Pôrto, Braga, Régua, Barca de Alva, Albufeira e Boliqueime.

NOTA — Vão indicados com as letras (F. E.) os trabalho custeados, no todo ou em parte, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.





LAGOS — Porto de Mós visto da Ponta da Piedade

Fotog. do Sr. Eng. J. de Sousa Nunes

Pessoal.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte:

Angelino Esteves Pardal, factor de 3.^a cl. na estação de Serpins, vem por este meio patenteiar o seu maior reconhecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Guilherme Franqueira, digníssimo Médico da Companhia, na Lousã, pela proficiência e assiduidade com que o tratou durante a grave doença de que foi acometido, agradecendo também ao farmaceútico de Serpins Sr. António Ribeiro de Paiva, e a todos os seus camaradas, a sentida demonstração de amizade que manifestaram durante a sua doença.

**Agentes aprovados
para as categorias imediatas nos exames
realizados no 4.^o trimestre de 1934**

Chefes de 2.^a para 1.^a classe: Francisco do Nascimento Gaspar, José Maria Pinto Graça, Luís Vicente de Oliveira, Artur Duarte Geral de Oliveira e José Sequeira Quintas.

Chefes de 3.^a para 2.^a classe: Distinto — Raimundo Duarte Geral de Oliveira.

Aprovados — Antero Augusto da Silva, Pedro António Morgado, Joaquim Duarte Guterres,

Amilcar Augusto de Sande Sacadura Bote, Carlos da Conceição Lopes, Galiano Trindade da Silva, Joaquim dos Santos Tôrres, Manuel da Costa Neves Júnior, José dos Reis, Eduardo Alves de Carvalho, Antero Martins Gama, Arcádio Adelino Figueiredo Vasco, Manuel Lopes Miguel, João Geraldes Afonso, Gilberto Pinto Angelo, Diamantino Ferreira, António Carrêto Berenguel, Joaquim dos Santos Júnior, Carlos Lopes, Altredo Alonso, António Machado, João António Olímpio, Eliseu da Silva Ruivo, Vicente Valente, Fernando Matoso Pereira de Albuquerque, Artur Rodrigues e Manuel Martins.

Factores de 1.^a para chefes de 3.^a classe: Pedro Pinheiro, Manuel Valente da Fonseca, João Baptista Comprido, Artur Ferreira, Francisco Gomes Costa, José Nunes, António Trindade Ferreira, Manuel Lopes, Joaquim de Almeida Sousa Júnior, João Simões Birrento, Manuel Lopes Velho, José Marques Cadete, Silvestre de Sousa Pais, José Luís Forte, Carlos Branco, António Alves Mineiro Júnior, Luís Marques, João Simplício, Manuel de Azevedo Pereira, Francisco do Rosário Leitão, Cassiano Aniceto do Carmo, Aníbal Ferreira Mateus, Guilherme Augusto Tomás Júnior, Carlos Alves do Couto, Augusto Pinheiro de Oliveira, Mário da Silva Varela e Ivo da Costa.

Factores de 2.^a para 1.^a classe: Distintos — Pedro Fernandes; Abílio Antunes dos Santos e João Rodrigues Lopes.

Aprovados: António Rodrigues Fernandes, Luís Gomes Botão, Joaquim Lopes, José Simões Garrido, José Vaz Ferreira, Inácio Mourão Cardoso, Raúl Ferreira de Noronha, José Rodrigues Parreira, António de Almeida Santos, Arménio Ferreira dos Santos, José Francisco Moita, Augusto Santos Salvador Viegas, Napoleão Pinto dos Reis, António Fortunato de Moraes, Luís Nogueira, José Rodrigues da Silva Valente, Francisco Jordão Carvalheiro, Júlio Paulo de Carvalho, Crisogno Costa, Samuel Augusto Machado, Joaquim Bento Taborda, Leonel Dias Agudo, Joaquim Pinto da Costa, António dos Santos Pernes, Júlio dos Santos, José Pereira Certo, Humberto Costa, Alberto Ferrão Tavares, José Rodrigues da Cruz, José Mesquita, Albano Henriques Cunha, Miguel

Aires da Costa, António Rodrigues Geitoeira, Mário Amaral da Silva, José Freire de Vasconcelos e José Domingos Tôrres Rosa Ferreira.

AGENTE QUE COMPLETA NESTE MÊS
40 ANOS DE SERVICO



António Maria Ramos

Guarda

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1895

Reformas

Mês de Dezembro

EXPLORAÇÃO

Jesuíno Máximo de Oliveira Martelo, Inspector de Secção de Serviço Geral.

Leonardo dos Reis Gomes, Chefe de 2.^a classe.

António da Cruz Nogueira, Telegrafista de 2.^a classe.

José Justino Claro, Condutor de 1.^a classe.

Manuel Januário, Agulheiro de 1.^a classe.

José Francisco Gatola, Agulheiro de 2.^a classe.

Manuel da Silva, Guarda.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Luís Fortunato, Vigilante.

José Rodrigues, Vigilante.

João Simões, Ensebador de 1.^a classe.

António Wolckart, Acendedor.

VIA E OBRAS

José Carvalho Mourão, Guarda de distrito.

António Augusto Cláudio, Assentador de distrito.

Falecimentos

Mês de Dezembro

EXPLORAÇÃO

† *António Fernando Júnior*, Fiel de estação em Barreiro.

Admitido como praticante em 14 de Dezembro de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 10 de Agosto de 1914 e promovido a fiel de estação em 1 de Outubro de 1927.

† *António Borges*, Factor de 3.^a classe em Alcântara-Terra.

Admitido como praticante em 2 de Dezembro de 1926, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1927 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *Alcino Teixeira Chibante*, Factor de 3.^a classe em Pôrto de Rei.

Admitido como praticante em 6 de Maio de 1925, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1930.

† *Manuel Luís de Oliveira*, Guarda-freio de 1.^a classe na 2.^a Circunscrição.

Admitido como carregador em 21 de Janeiro de 1919, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Julho de 1921

e foi promovido a guarda freio de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1932.

† *Lourenço de Carvalho*, Capataz de 2.^a classe em Caldas da Rainha.

Admitido como carregador em 11 de Maio de 1906, foi promovido a capataz de 2.^a classe em 21 de Maio de 1927.

† *Narciso da Conceição Rosado Atanásio*, Carregador em Setil.

Admitido como limpador de carruagens suplementar em 28 de Março de 1927 foi nomeado limpador de carruagens em 1 de Julho de 1928 e passou a carregador em 1 de Março de 1930.

† *José Ferreira Coelho*, Carregador em Taveiro.

Admitido como carregador em 21 de Janeiro de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Eutálio Ferreira da Silva*, Fogueiro de 2.^a classe no Depósito de Campanhã.

Admitido como serralheiro de 6.^a classe em 5 de Dezembro de 1927, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.



O NO

7 letras

Aries

Charadas biformes

9—A melhor *cama* é a que se faz ao *soalheiro*, no inverno — 4.

Terco

10—A fortaleza que tem reparo ou encôsto é igual à que tem reparo para preservar dos tiros do inimigo — 4.

Terco

Charadas duplas

11—Encontrei um *tartamudo* e um *gago* que discutiam acaloradamente — 5.

Visconde de la Morlière

12—Jogando a espécie de voltarete sem o naipe de copas entre dois parceiros, ganhei uma espécie de moinho caseiro movido a braço — 2.

Summano

13—Desta trave foi feita uma das peças da atafona — 3.

Só

14—O toque de corneta que ao lusco fusco se ouve no quartel é o sinal de recolher — 3.

M. D. Coelho.

15—De um grão seco da uva forma-se um apêndice do funículo que cobre certas sementes — 3.

Galenó

16—Encontrei uma pessoa excêntrica que trazia um «animal» pela mão — 4.

Marquês de Carinhas

Sincopadas

17—3-Apanhei um «peixe» na primeira onda — 2.

Visconde de Cambolh

18—3-Não foi engano no projecto? — 2.

Zé Sabino

19—3-O maldizente atinge pouca altura — 2.

Tupin

20—3-Minha prima Elysia é sincera — 2.

Veste-se

21—3-Não pode atirar a grande distância o homem canho — 2.

Roldão

22—Charada em quadrado

O cabeça duma aldeia

Em comparação

Assine certa porção

Senhorio

Terco

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Fevereiro de 1935

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$80	Cebolas..... kg.	\$55	Petrólec-Restantes Armazens.. lit.	\$75
» Nacional.... 2\$70 e	2\$75	Chouriço de carne.... »	14\$00	Presunto..... kg	13\$00
» Valenciano..... kg.	2\$80	Far.º de milho amarelo. »	1\$50	Queijo da Serra..... »	15\$00
» Sião.....	3\$20	» » » branco .. »	1\$30	» flam.º Estrangeiro .. kg.	24\$50
Assucar de 1.º Hornung kg.	4\$85	» » trigo .. »	2\$25	» » em Campanhã .. »	26\$00
» » 1.º manual .. »	4\$20	Farinheiras..... »	8\$50	Sabão amêndoа .. »	1\$15
» » 2.º Hornung »	4\$15	Feijão amarelo..... lit.	2\$10	» Offenbach .. »	2\$45
» » 2.º manual .. »	3\$95	» branco..... »	2\$00	Sal..... lit.	\$16
» pilé .. »	4\$20	» frade 1\$90 e	1\$40	Sêmea..... kg.	\$85
Azeite de 1.º lit.	6\$90	» manteiga .. lit.	2\$20	Toucinho .. »	7\$30
» » 2.º .. »	6\$60	Grão .. »	1\$70	Vinagre .. lit.	\$75
Bacalhau sueco..... 4\$25 e	4\$50	Lenha .. kg.	\$20	Vinho branco .. »	\$65
» inglês 5\$60, 5\$45 e	4\$50	Manteiga .. »	16\$50	Vinho tinto-Em Gaia .. »	1\$00
Banha..... kg.	7\$20	Massas .. »	3\$60	Vinho tinto-Em Campanhã .. »	\$65
Batatas..... »	variável	Milho .. lit.	1\$05	Vinho tinto-Restant. Arm.º .. »	\$70
Carvão de sôbro kg	\$50 e	Ovos .. duzia	variável		
Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$55	Petróleo-Lit.-Gaia e Campanhã. lit.	\$60		

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

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

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números d'este Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um Fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).