



C.P.A.

# BOLETIM

# BOLETIM DA C. P.

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

## Problemas recreativos

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Roldão, 8 votos — Produção n.º 8

### QUADRO DE HONRA

Eritabrantes, Mefistófeles, Galeno, Sancho Pança,  
Dalton, Tupin, Lumur e Nazi

### QUADRO DE MÉRITO

Veste-se, Otrebla, Costasilva, Roldão, Fred-Rico,  
Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh,  
Marquês de Carinhais, Labina e Alenitnes (19)

### Soluções do n.º 70

1 — Respaldo, respalda, 2 — Rabeco, rabeca, 3 — Pesporrência, 4 — Parcel, 5 — Chama, ardor ou calor, 6 — Zé-dos-Anzoes, 7 — Sainete, 8 — Gerador, 9 — Pilula-pila, 10 — Debater-deter ou Pelejar-pejar, 11 — Ano de ovelhas ano de abelhas, 12 — Lépido-ledo, 13 — Matuto-mato, 14 — Mecheiro-mero, 15 — Parrado-pardo, 16 — Pica, picão, 17 — Tartarafha, tartaranhão, 18 — Pinta, pintão, 19 — Aiabutipita, 20 — Fino, iril, nilo, olor, 21 — Rabuge, 22 — Cassula, 23 Brinquedo, 24 — Zurrapa.

### Charadas sincopadas

1 — 3-Para nela meter um *pequeno corvo* fiz uma gaiola dum *vaso de cortiça* — 2.

Sancho Pança

2 — 3-Diz ao homem da *moagem* que isso é uma grande *cantiga*... — 2.

Roldão

3 — 8-Jogue o *colega* o *valete* — 2.

Roldão

4 — 3-Quem é *puro* não pode ter viver *imundo* — 2.

Tupin

5 — 8-Tanta *gritaria* por causa de uma *bola*! — 2.

Veste-se

6 — 8-A *rapariga* tendo saúde até *salta* — 2.

Otrebla

### Transpostas

7 — Exporto *tripa de sardinha* que serve de *isca*, em larga *escala* — 2.

Sancho Pança

8 — Caiu no *laço* um *pisco* — 2

Fred-rico

### Eléctricas

9 — Dizem que a *mascote* do *espião* é um *trapo* formando uma *roda* — 2

Galen

10 — Já te ouvi proferir um *discurso admirável*! — 2.

Roldão

### 11 — Em quadrado

Colher de pau	•	•	•	•
Gritar	•	•	•	•
Penetra	•	•	•	•
Veu fino	•	•	•	•

Sancho Pança

### 12 — Enigma ferro-viário

Em que apeadeiro se encontra a máquina de apisoar o *pano*? — 2.

Tereco

### 13 — Logogrifo

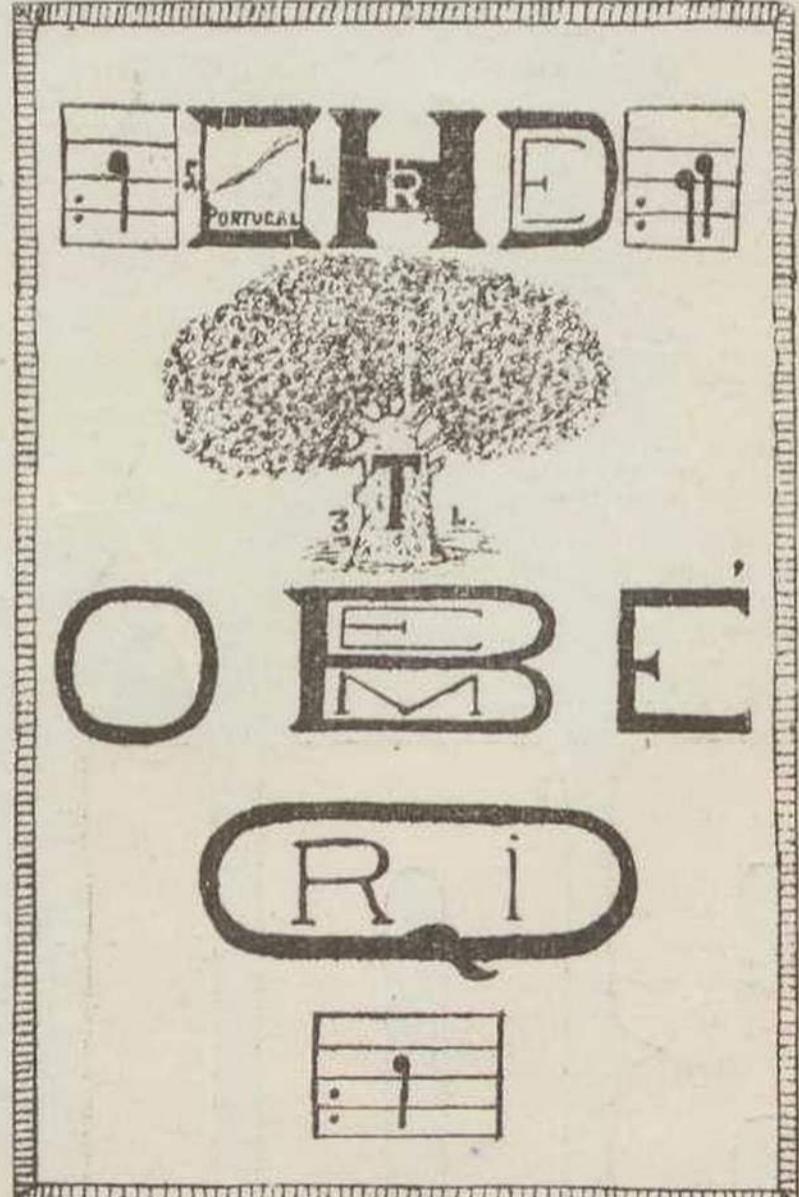
(Ao Galeno agradecendo a «Aiabutipita»)

Quem *empresta* não melhora — 1-8-4-5-3-7.  
Diz um *ditado* antigo — 6-3-5-7-8.  
Vai-se, é *claro*, embora — 1-2-7-8.  
O «*dinheiro*» e o *amigo*!

Pinto

### 14 — Enigma pitorresco

(Agradecendo a todos os confrades que votaram nas minhas produções publicadas durante o ano de 1934)



BRAÇO DE PRATA — ROLDÃO

(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA C.P.



**ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA**

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** Caminhos de Ferro e Automóveis. — O Exercício de 1934. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Consultas e Documentos. — Inauguração do campo de jogos do Grupo Desportivo da C. P. — Orfanato Ferro-viário da C. P. — Pessoal.

*Na cidade do Porto realizou-se nos dias 27, 28 e 29 de Abril passado o I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil. O Sr. Eng.º Francisco Ramos Coelho, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral apresentou nesse Congresso uma tese sobre a cooperação do automobilismo e caminhos de ferro. O Boletim da C. P. a seguir insere nas suas colunas este interessante trabalho.*

## Caminhos de Ferro e Automóveis

— Sua cooperação —

1) — *A Estrada e o carril.* — E' este — ou outro mais ou menos equivalente — o título de numerosíssimos relatórios, memórias, conferências, artigos de revistas, livros, etc., que, nestes últimos tempos e em todo o mundo, têm surgido desde que o espantoso desenvolvimento tomado pelo automobilismo veio profundamente modificar as condições em que, de há muito, se exercia a indústria dos transportes por caminhos de ferro.

Vão, também, sendo já em número respeitável os congressos e as conferências, nacionais ou internacionais, em que este momento assunto

tem sido detalhada e proficientemente apreciado e discutido.

Ele continua, porém — e certamente continuará ainda por largo tempo — na ordem do dia, não sendo, pois, de estranhar que neste Congresso, destinado a tratar assuntos de automobilismo e de aviação civil, algumas palavras sejam dedicadas a uma questão que tão universalmente tem despertado o alarme e chamado as atenções não só de todos quantos, pelos seus interesses, se acham mais ou menos ligados à sorte dos meios de transporte em causa, como também de todos aquêles — e deveria ser

1405 22.6.1935  
PELO OF. DE FERROVIAS  
CIRCUNSCRIÇÃO  
LISBOA —

a totalidade — para quem o interesse nacional sobreleva ao particular e que não desconhecem quanto êsse interesse nacional é profundamente afectado pelo choque produzido entre os dois referidos meios de transporte.

\* \* \*

2) — Acentuada, sobretudo depois do termo da Grande Guerra, a formidável expansão técnica, industrial e turística do automobilismo, foi sob o aspecto de concorrência — e de concorrência geralmente desordenada — que êste surgiu perante o caminho de ferro, o qual, tendo antes, pode-se dizer, morto a estrada, gosara até então tranqüilamente de um monopólio de facto.

Produziu-se, assim, uma das mais importantes e profundas modificações que se têm operado na estrutura económica de todos os países, modificação essa que foi particularmente extensa e rápida nos Estados Unidos da América do Norte, a ponto de os capitais, ali invertidos nos transportes automóveis e nas linhas de caminhos de ferro e respectivo material circulante, quâsi se equivalerem.

Entre nós, a revolução foi particularmente favorecida pelo grande desenvolvimento dos trabalhos de construção e, sobretudo, de reparação das estradas, que a um tão miserável estado tinham chegado e que, nêstes últimos 5 anos, têm sido objecto das maiores atenções dos poderes públicos, a ponto de hoje o país possuir já uma rede correspondendo cabalmente às necessidades do automobilismo.

Reintegrada, pois, a estrada, ao fim de quâsi três quartos de século, nas suas funções de grande artéria de transporte, passou ela a representar um temeroso competidor do caminho de ferro, competidor que — entrando em acção num meio que para tal não estava por fórmula alguma preparado — começou a exercer-se por uma fórmula atríbiliaria, desconexa e irracional, dando a impressão de que, entre os dois meios de transporte, a situação tinha forçosamente de ser a de uma luta sem tréguas. Não faltou mesmo quem se convencesse de que essa luta não poderá deixar de terminar pelo desapa-

recimento dos caminhos de ferro e pelo domínio completo dos transportes automóveis!

Esses, levados pela sua fantasia ou pela sua errada visão das coisas, não compreenderam que os tão diferentes caracteres técnicos do caminho de ferro e do automóvel qualificam cada um deles como o mais próprio e adequado para determinados trajectos e para determinados transportes. Cada um tem a sua esfera de acção própria, a cada um correspondem circunstâncias especiais dentro das quais êle é o mais próprio e o mais indicado para bem satisfazer o interesse público, isto é, para bem servir a economia nacional, objectivo superior que todos devemos ter em vista de preferência a todos os outros.

Sem esquecer que o automóvel, quando ocupa o lugar que lhe é próprio, é um meio de transporte indispensável à economia de qualquer país, é, no entanto, preciso não exagerar o papel que, pela sua mesma natureza, êle pode estar em condições de desempenhar com vantagem para si próprio e para os interesses gerais do país.

Mas, aos primeiros tempos de desordem, de desenfreada concorrência, sucederam outros em que o problema começou a ser considerado à luz de um mais calmo e sôlo critério, iniciando-se assim o caminho para um justo equilíbrio que há de, certamente, ser atingido, como, ao fim de um maior ou menor número de anos, o tem sido sempre que os progressos da civilização determinaram o aparecimento de um novo instrumento de desenvolvimento económico e social.

Assim, começou a compreender-se — e hoje cada vez esta idéia vai estando mais difundida e sendo mais universalmente aceite — que a verdadeira solução da questão *Estrada e carril* está numa íntima e justa cooperação entre êstes dois importantíssimos meios de transporte, que ambos são necessários — mais precisamente, que ambos são indispensáveis — à vida económica dos povos.

A-pesar-das circunstâncias peculiares a cada país, não obstante a diversidade das suas condições económicas e sociais, em todos êles a política de coordenação dos dois meios de transporte, assegurando a racional utilização

de ambos em benefício da colectividade, é imposta pela perda do monopólio de facto de que gozavam os caminhos de ferro e pela interdependência dos meios de comunicação.

Essa coordenação constitui mesmo, na economia actual, um problema de capital importância. Com efeito, se é bem certo que o interesse do consumidor está em que as mercadorias transportadas pelo caminho de ferro ou pelo automóvel o sejam nas melhores condições de custo e de segurança, também não é menos certo que esse interesse não se pode alhear da necessidade de as empresas, quer de caminhos de ferro quer de transportes automóveis, serem organizadas em bases sãs e sólidas, por isso que, a dar-se o contrário e a serem elas assim conduzidas a uma situação embaraçosa, seria o mesmo consumidor que, em última análise, sofreria as funestas consequências desse estado de coisas.

A fórmula por que se deve procurar obter a coordenação dos dois meios de transporte não pode, porém, ser a mesma em todos os países, pois em cada um deles o problema se apresenta diversamente conforme as suas respectivas condições geográficas, sociais, jurídicas e administrativas.

Entretanto, consideradas de uma forma geral, as soluções a adoptar obedecem a orientações mais ou menos idênticas.

Três sistemas de coordenação podem ser considerados:

a) — Monopólio completo de todos os transportes terrestres;

b) — Coordenação de dois monopólios concorrentes, um englobando todos os transportes automóveis e o outro todos os transportes por caminho de ferro;

c) — Concorrência coordenada entre a estrada e o carril no quadro das suas organizações actuais.

O primeiro, isto é, o de um monopólio completo de todos os transportes terrestres — que teria a seu cargo a conservação tanto dos caminhos de ferro como das estradas, e em que as tarifas, baseadas sobre o valor de cada transporte e não sobre o seu preço de custo, poderiam ser igualmente remuneradoras qualquer que fosse o meio de transporte — é talvez o

mais sedutor em princípio, pois daria lugar a que o tráfego se encaminhasse naturalmente para o meio de transporte mais adequado.

Seria, porém, eliminada toda a concorrência, toda a competição, de modo que, dentro em pouco, os organismos que tivessem aquêles vastos serviços a seu cargo deixariam de seguir os progressos técnicos, isto é, deixariam insensivelmente de ter sempre em mira o aperfeiçoamento dos mesmos serviços.

Com o segundo sistema, isto é, da coordenação dos dois monopólios, correr-se-ia o risco de que, começando-se por um período de concorrência intensa, se lhe seguisse, dentro de um certo tempo, um outro de entendimento tendo por base a estabilização das tarifas e a repartição do tráfego, caindo-se assim no mesmo inconveniente do caso anterior.

O terceiro sistema, isto é, o da *concorrência coordenada*, cuja aplicação exige um mínimo de modificações fundamentais na política actual dos transportes, é aquêle para onde se orienta a maior parte dos países. Ele exige, porém, uma suficiente autonomia da parte dos caminhos de ferro, e, além disto, um justo equilíbrio de encargos e de regulamentação entre os caminhos de ferro e os transportes automóveis.

\* \* \*

3) — Vivemos, pois, no momento em que é necessário definir com exactidão as relações entre o caminho de ferro e o automóvel, e em que os vários países têm de proceder a um exame conscientioso, a fim de reconhecerem se as suas actuais legislações oferecem uma suficiente base para a repartição do tráfego entre aquêles dois meios de transporte, em harmonia com os interesses da economia nacional de cada um dos mesmos países.

Pode-se dizer que, em todos êles, muito longe se estava de uma tal situação, e ainda hoje — não obstante importantes modificações introduzidas por alguns nas suas respectivas legislações — a situação se conserva, em geral, longe daquela que é preciso que seja atingida.

Por mais simpatia que nos mereçam os transportes automóveis, por mais que reconheçamos

serem êles factores importantíssimos, indispensáveis mesmo, do desenvolvimento económico de qualquer país a cujas regiões desprovidas de caminhos de ferro permitem levar a vida comercial, industrial e turística, não podemos deixar de reconhecer que a desigualdade das bases económicas e jurídicas, em que êles e os caminhos de ferro têm desenvolvido a sua acção simultânea, criou a êstes últimos uma situação de desfavor que não tem contribuído senão para impedir, entre êles, uma repartição do tráfego sem grandes atritos, tão natural quanto possível e de harmonia com os interesses gerais.

Ora, é êste estado de coisas que urge modificar, e convém consegui-lo tão rapidamente quanto possível, pois os interesses em jôgo são cada vez mais importantes e, portanto, cada vez maiores as dificuldades a defrontar.

Muito há escrito sobre as diversas e numerosas formas revestidas pela desigualdade de condições económicas e jurídicas que tem colocado o caminho de ferro numa situação em geral desvantajosa perante o automóvel. São elas mais ou menos de todos conhecidas, e, por isso, longe de pretender fazer aqui uma exposição completa das mesmas, apenas nos referiremos com um certo detalhe a duas delas que consideramos de maior importância, e que — mais contribuindo para impedir que o tráfego se reparta entre o caminho de ferro e o automóvel conforme as aptidões naturais destes dois meios de transporte falseando, portanto, a sua posição relativa — mais têm favorecido a permanência da luta de concorrência entre eles.

Queremos referir-nos às tarifas e à obrigação de transportar.

Com relação às *tarifas ferroviárias* não assentou o critério adoptado para o seu estabelecimento — no regimen de monopólio que, de facto, existia — sobre a consideração do preço de custo do transporte, mas sim sobre a das possibilidades do tráfego de cada classe de mercadorias, tendo-se assim em vista, como era razoável, as conveniências da economia geral, visto que as tarifas mais elevadas aplicadas às mercadorias das categorias superiores — suficientes para pagarem as despesas de

exploração e as despesas fixas do caminho de ferro bem como os encargos do capital — permitiam o uso de tarifas baixas, correspondentes únicamente às despesas de exploração respectivas, para o tráfego das matérias primas que assim eram beneficiadas com vantagem para a economia do país.

Estas tarifas, assim estabelecidas e sujeitas à aprovação superior, obrigam as empresas de caminhos de ferro e não podem ser modificadas sem uma série de formalidades que demandam considerável tempo e que, por isso, não se coadunam com as circunstâncias actuais em que as empresas de transportes automóveis gosam de uma muito maior liberdade de acção.

Justificava-se aquela sujeição imposta aos caminhos de ferro quando êstes gosavam do monopólio de facto, por ela constituir uma protecção para o Públíco contra os abusos que poderiam derivar da existência desse mesmo monopólio. Hoje, porém, as circunstâncias são totalmente diferentes e tal justificação deixou de ter razão de ser, não se compreendendo, pois, que, sob êste ponto de vista, se mantêm para os caminhos de ferro sujeições que contrastam em absoluto com a considerável liberdade de que, em geral, gosam os transportes automóveis.

Por outro lado, a *obrigação de transportar*, que não existe para êstes últimos — e que igualmente se compreendia enquanto o caminho de ferro possuía de facto o monopólio dos transportes por isso que ela constituía uma justa e necessária garantia que se dava ao Públíco — não é também defensável no regimen actual.

Ao passo que o caminho de ferro tem a obrigação de fazer todos os transportes que lhe apareçam sem lhe ser permitido escolher, de entre êles, os que melhor lhe possam convir, o automóvel tem completa liberdade de fazer essa escolha.

Daqui resulta que êste aproveita, naturalmente, os transportes mais remuneradores, deixando ao caminho de ferro os das mercadorias mais pobres, o que representa para êste o duplo prejuízo de lhes corresponder tarifa mais baixa — em geral, como já acima dissemos, inferior ao preço do custo do transporte — e de, sendo

essas mercadorias geralmente as mais volumosas, exigirem mais material e aumentarem as despesas de tracção.

Além disto, a obrigação de transportar, acarreta também, para os caminhos de ferro, a necessidade de estarem preparados com o material e o pessoal necessários para poderem atender a uma afluência brusca e momentânea de tráfego, sob pena de, em caso contrário, logo se levantarem gerais reclamações e protestos por tal facto, sem se tomar em consideração que, fora destes casos, o material e o pessoal a mais ficarão inactivos com grave prejuízo da economia dos serviços.

Nada disto sucede com os transportes automóveis que—quer se trate de passageiros, quer de mercadorias—apenas atendem, em geral, às quantidades constantes do tráfego, tendo toda a liberdade de, em ocasiões excepcionais, per-fazerem essas quantidades, quando se trata de mercadorias, pela escolha das que mais lhe convenham.

Não significa o que acabamos de dizer que pretendamos a eliminação completa da obrigação de transportar. Não vamos tão longe, não só porque, em tal caso, os caminhos de ferro não corresponderiam bem à sua qualidade de serviços públicos, como também porque introduziria um certo arbitrio nos transportes, com grave prejuízo para a segurança da vida económica da nação.

Deve, porém, aquela obrigação ser consideravelmente limitada, tendo em vista que os

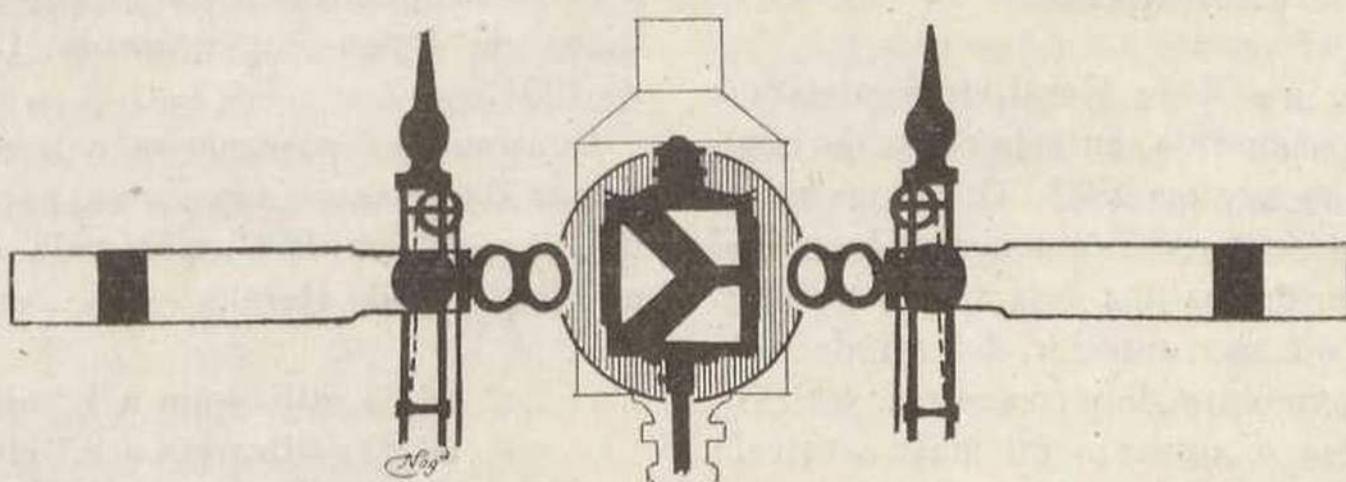
clientes fiéis—isto é, aquêles que dão todos os seus transportes ao caminho de ferro—gozem de um tratamento diferente daquêle que é dado aos clientes eventuais, isto é, àquêles que só procedem por aquela forma quando lhes convém ou não podem utilizar o automóvel.

Não insistimos sobre êstes dois pontos: *tarifas e obrigação de transportar*, com o objectivo de—enfileirando ao lado dos que defendem o caminho de ferro contra o automóvel—pretendermos mostrar que as condições de funcionamento daquêle são sempre mais desfavoráveis do que as que dizem respeito ao automóvel.

Não. O nosso objectivo, com a exposição que estamos fazendo, não é defender o caminho de ferro contra o automóvel nem o automóvel contra o caminho de ferro. É bem mais elevado, pois, como portugueses, visamos, não o interesse particular de qualquer destas duas importantes indústrias, mas o bem da economia do país, quere dizer o interesse geral da nação.

Ora, estando êste interesse, como atraímos, não na concorrência desmarcada e livre entre os dois meios de transporte que consideramos, mas sim numa cooperação—ou concorrência coordenada—entre os mesmos, para cuja consecução se torna necessária a existência de determinadas condições, quisemos insistir um pouco sobre duas das que mais importa assegurar, sem nos determos, para não alongar este trabalho—em outras, posto que de menor importância.

(Continua)



# O Exercício de 1934

Pelo Snr. Comercialista João Faria Lapa, adjunto da Divisão de Exploração

**A**s linhas que vão seguir-se serão escritas sob a impressão de se ter visto, nos dois primeiros meses do ano em que estamos, as receitas baixarem de quase mil contos, em relação aos dois primeiros meses de 1934.

Razão é esta que não chega para justificar uma análise parcial ou menos serena ao que se passou durante o ano de 1934. Sejamos justos e não nos deixemos apossar do desânimo, que nunca resolveu situações, antes sempre impediu uma visão nítida dos acontecimentos e prejudicou o decisivo auxílio que devemos prestar a quem procura ou impõe remédios.

Em 29 de Abril último reuniu-se a Assembléa Geral dos Acionistas da Companhia, que aprovou o Relatório e Contas do exercício de 1934 e mais uma vez louvou a disciplina, zelo e competência de todo o pessoal.

No capítulo *Receitas*, o ano de 1934 foi mais favorável do que o anterior; embora ainda não tivéssemos atingido o total de 1930, o certo é que ultrapassámos já a receita de 1931.

Circunstâncias várias, adiante citadas, prejudicam, todavia, a possibilidade de se encarar esse facto como sintoma de mais desafogada situação futura.

Como de costume, observemos as receitas por rubricas.

## PASSAGEIROS

Em 1934, na Rêde Geral, transportámos 15.636.000 passageiros, ou seja cerca de 1 milhão a mais do que em 1933. Tornámos assim a atingir e até a exceder um pouco o nível de 1931, superior aos dos dois anos seguintes.

Tal como no ano anterior, foi a rête mais pobre em movimento de passageiros, o S. S., aquela em que o aumento foi mais sensível: quase 16% (267.000 passageiros).

Seguiram-se-lhe o M. D., com um acréscimo de 11% (336.600 passageiros), e, finalmente, a A. R., com um acréscimo já menor: 6% (650.300 passageiros).

O que, tudo considerado, dá, para a Rêde Geral, um aumento de 7,6%.

Embora seja legítimo supor que das proviências tomadas pela Companhia nos últimos anos, atinentes a atrair passageiros ou fomentar o gosto pelas viagens, alguns resultados se estejam já colhendo, a verdade é que não nos devemos esquecer, ao analisar este sensível aumento na quantidade de passageiros transportados, que em 1934 se realizaram a Exposição Colonial do Pôrto, as Festas de Lisboa e as Festas da Rainha Santa, em Coimbra, factos accidentais que sempre provocam desusada afluência.

Estas realizações e outras ainda, como as de carácter desportivo, são para nós tão benéficas que não é arrôjo evidenciar-se o grande interesse que a Companhia tem em que elas se efectivem com freqüência.

Se nos reportarmos a 1929, verificamos que em 1934 transportamos, na Rêde Geral, menos 1.800.000 passageiros, dos quais perto de 1.300.000 eram passageiros da Antiga Rêde.

Aumentou um pouco a freqüência dos comboios trâmeis, mas foi de cerca de 2.700.000 a baixa na quantidade de passageiros dos comboios de longo curso, desde 1929 até fim de 1934.

Continuou a acentuar-se a fuga dos passageiros das classes superiores para as inferiores. Assim, em 1933, por cada 1.000 passageiros, na Rêde Geral,

24,63 utilizaram a 1.ª classe
96,99 utilizaram a 2.ª classe
878,38 utilizaram a 3.ª classe

ao passo que em 1934 de 1.000 passageiros,

21,44 utilizaram a 1.ª classe

91,32 utilizaram a 2.ª classe

887,24 utilizaram a 3.ª classe

A não ser no S. S., rede em que o percurso médio de passageiros se conservou constante em relação a 1933 (41,8 Km.), em todas as outras redes ele aumentou: na A. R. passou de 38,8 Km. para 40,8 Km.; no M. D., de 27,8 Km. para 28,4 Km., e, finalmente, na Rete Geral, de 39,0 Km. para 40,7 Km.

Quer do aumento da quantidade de passageiros, quer do aumento do percurso médio resultou, evidentemente, um acréscimo importante no número de passageiros-quilómetro.

Na realidade, dos 507 milhões de passageiros-quilómetro, de 1933, passamos, em 1934, para 572 milhões; ou, em percentagem, um aumento de 12,8. Não nos passe despercebido, porém, que dos 650 milhões de passageiros-quilómetro de 1929, nada menos de 12 % deixaram de viajar em 1934 (notando-se que, por coincidência, o percurso médio do passageiro na Rete Geral em 1929 aproxima-se do de 1934: 41,0 Km. em 1929 e 40,7 Km. em 1934).

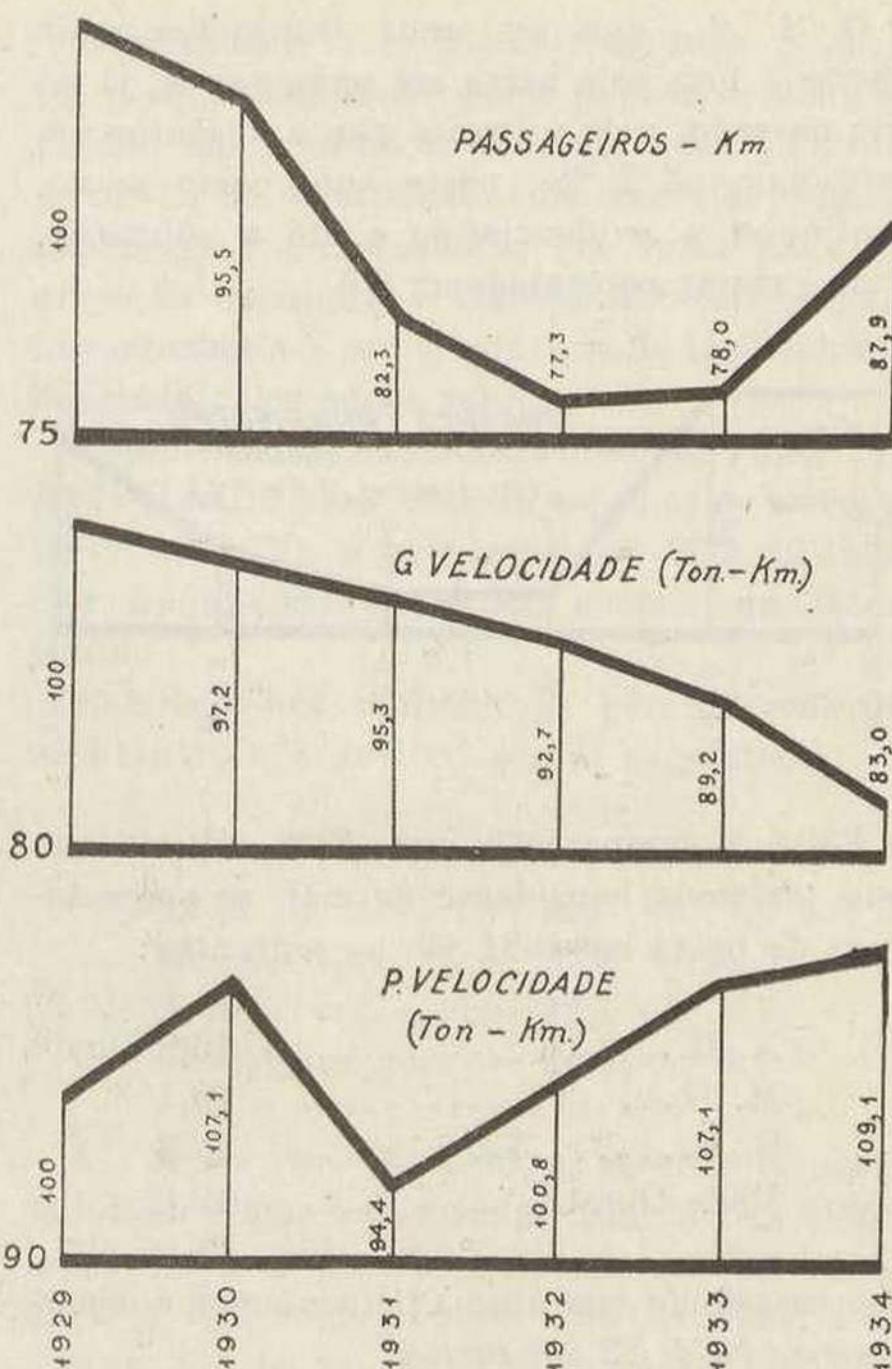
Para o aumento verificado em 1934, contribuiu o S. S. com 9 milhões (13,8 %), o M. D. com 11 milhões (13,7 %) e a A. R. com 45 milhões (12,4 %).

Não podia, em 1934, deixar de ser superior ao de 1933, o percurso de combóios de passageiros; na verdade, houve uma diferença para mais em todas as redes, representando o total de 190 mil Km., o que forçou, naturalmente, a um acréscimo de despesa.

Não obstante este aumento de percurso, a quantidade de passageiros por combóio-quilómetro cresceu, de 1933 para 1934, por uma fórmula digna de registo, de onde se conclui que foram melhor aproveitados os combóios.

Essa quantidade é representada pelos seguintes números:

	1933	1934	Diferença para mais
A. R. ....	62,4	68,0	5,6
M. D. ....	44,6	50,6	6,0
S. S. ....	28,3	31,5	3,2
Rete Geral....	51,2	56,4	5,2



Se não fôssem as reservas com que devemos encarar estes resultados, reservas a que acima fizemos referências, o ano de 1934, no capítulo *Passageiros*, constituiria uma segura base de feliz augúrio.

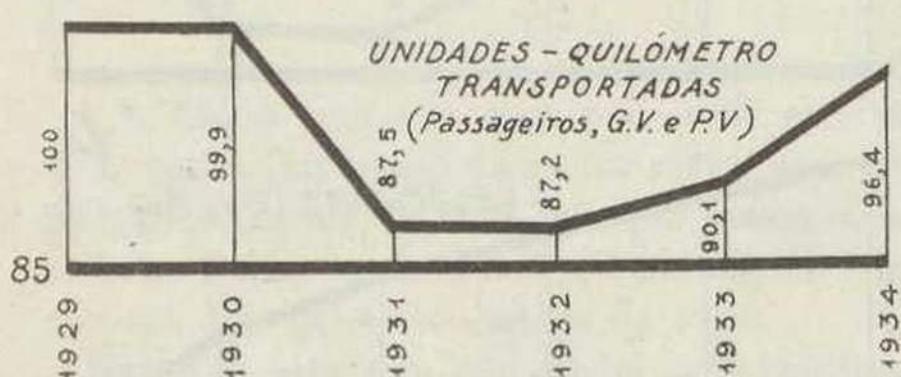
Efectivamente, a receita de passageiros, na Rete Geral, subiu, de 1933 para 1934, de 6.700 contos, nada menos de 8 % das receitas de 1933.

Ultrapassámos desta fórmula não só, é claro, as receitas de 1933, mas também as de 1932, não chegando embora a atingir as de 1931.

O aumento foi geral a todas as redes e, facto mais curioso, quase uniforme em todas elas. Em percentagem sobre as receitas de 1933 e discriminado por cada rede, ele foi:

A. R. ....	+	8,2
M. D. ....	+	7,7
S. S. ....	+	8,3
Rete Geral....	+	8,2

O S. S., que em anos transactos mais afectado fôra pela baixa em passageiros, já no ano passado, pela primeira vez, apresentou um acréscimo de 7 %; neste ano, como se vê, continuou a evidenciar-se e até a sobresair, com a maior percentagem: 8,3.



Feita a comparação com 1929, último ano que podemos considerar normal, as percentagens de baixa em 1934 são as seguintes:

A. R.....	16,8
M. D.....	19,1
S. S.....	32,3
Rêde Geral... ..	19,8

representando esta última percentagem a *importante verba de 22 mil contos*.

## MERCADORIAS

É este capítulo, o de mercadorias, que estávamos já habituados a encarar com optimismo, aquêle que, neste ano, traduz sintomas graves, de causar sérias apreensões.

Os resultados que ele apresenta, embora não destruíssem os acréscimos de receita de passageiros, são, contudo, de molde a anular o bom efeito que nos nossos espíritos poderiam ter produzido os aumentos verificados no tráfego de passageiros.

A G. V., como de costume, apresenta uma menor tonelagem: de 121 mil toneladas em 1933, na Rêde Geral, passamos para 114 mil (nem chega bem) em 1934.

A quebra de G. V. foi geral às três redes; até o S. S. que desde há dois anos apresentava aumentos, ainda que ligeiros, tem este ano sua quota-parte do decréscimo.

Leva a primazia o M. D., com 17,4 % de baixa; segue-se a A. R., com 4,2 %, e, finalmente, o S. S., com 3,8 %.

A P. V. — que, é bom não esquecer, representa, na Rêde Geral, mais de metade das receitas totais — apresenta, na realidade, uma maior tonelagem na Rêde Geral; de 3.387 mil toneladas em 1933, passa a 3.475 mil toneladas em 1934; proporcionalmente, menos de metade do acréscimo do ano anterior pois que a percentagem em 1934 é de 2,5 e em 1933 foi de 5,2.

Ao contrário do ano passado, este acréscimo não foi geral às três redes. Ao passo que na A. R. e no M. D. atingiu, respectivamente, 2,2 % e 5,1 %, no S. S. verificou-se um decréscimo de 1,4 %.

O percurso médio de 1 tonelada, que desde 1929 vinha crescendo, à excepção da G. V., que só no ano passado baixou um pouco, sofreu este ano um revez, tanto na G. V. como na P. V.

Na Rêde Geral, esse percurso é representado pelos seguintes números:

	1933	1934
G. V.....	186,5 Km.	185,4 Km.
P. V.....	147,3 Km.	146,3 Km.

A baixa de percurso na G. V. é comum às três redes. Na A. R. ele desceu de 180,9 Km., em 1933, para 179,1 Km. em 1934; no M. D.; de 88,2 Km. para 86,3 Km.; o S. S., exactamente a rede onde o decréscimo da tonelagem foi menor, é que teve a maior baixa no percurso: 210,6 Km. em 1933, para 204,8 Km. em 1934, número este ainda inferior ao de 1932.

A baixa de percurso na P. V. não atingiu as três redes. No M. D. passou de 64,3 Km., em 1933, para 64,9 Km. em 1934; no S. S. e nos mesmos anos, de 121,6 Km. para 122,4 Km.; só na A. R. sofreu uma diminuição de 0,03 Km., pois que em 1934 ficou nos 143,10 Km.

Analizando a variação da quantidade de toneladas-quilómetro, que em si congrega os dois elementos anteriores — quantidade de toneladas e percurso —, notamos que das 22.658 mil toneladas-quilómetro de G. V., transportadas na Rêde Geral em 1933, passámos, em 1934, a 21.107 mil; uma percentagem de baixa, por-

tanto, de um pouco mais de 6, dupla da notada no ano anterior.

Continua, pois, a aceleração no decréscimo do tráfego de G. V.

Foi particularmente atingido o M. D., com uma quebra de quase 20 %; seguiu-se-lhe o S. S., com 6 %, e, finalmente, a A. R. com 5 %.

Na P. V., como de costume, nota-se um acréscimo, este ano muito inferior ao notado em anos anteriores: se em 1933 transportámos 498.931 mil toneladas-quilómetro, em 1934 subimos a 508.546 mil. Um leve aumento de 1,9 %, quando no ano passado e no anterior ele foi de 6 %.

Deste aumento, participa o S. S. com 0,7 %, a A. R. com 2 % e o M. D., o mais atingido na baixa da G. V., com 6 %.

Tal como sucedeu para passageiros, mas evidentemente em menor escala, o percurso de comboios de mercadorias teve, comparado 1934 com 1933, um aumento de 63.132 Km. na Rêde Geral, embora no S. S., cujo movimento em P. V. foi quase igual ao do ano anterior, o percurso dos comboios baixasse de 9.370 Km.

Observando as receitas, não é de estranhar que as de G. V. sofram, mais uma vez, redução; o que choca, é reconhecer que as de P. V. seguem o mesmo caminho, elas que, salvo o ano de 1931, acusavam um regular crescendo, mais que valioso, por contrabater o movimento, em sentido contrário, das de Passageiros e das de G. V.

Efectivamente, comparado 1933 com 1934, as receitas de G. V. e de P. V. acusaram diminuições traduzidas pelas seguintes percentagens:

	G. V.	P. V.
A. R. ....	— 3,4	— 1,3
M. D. ....	— 9,9	— 2,7
S. S. ....	— 1,2	— 3,2
Rêde Geral ....	— 3,8	— 1,9

Surge, assim, este aparente contra-senso: é que havendo nós transportado uma quantidade de toneladas quilómetro de P. V. superior à de 1933, a receita que lhe correspondeu foi inferior.

Explica-se o facto por dois motivos: primeiro, porque somos obrigados por vezes a baixar preços, única forma de conseguir reter ou atrair o tráfego de determinadas mercadorias; segundo, porque a mercadoria que mais paga de preço de transporte é também aquela que mais instantemente é solicitada e mais facilmente é desviada pelos concorrentes.

Significam aquelas percentagens que, na Rêde Geral e para as duas espécies de tráfego, G. V. e P. V., a cobrança, em 1934, foi inferior à de 1933 em 3.500 contos, na Rêde Geral.

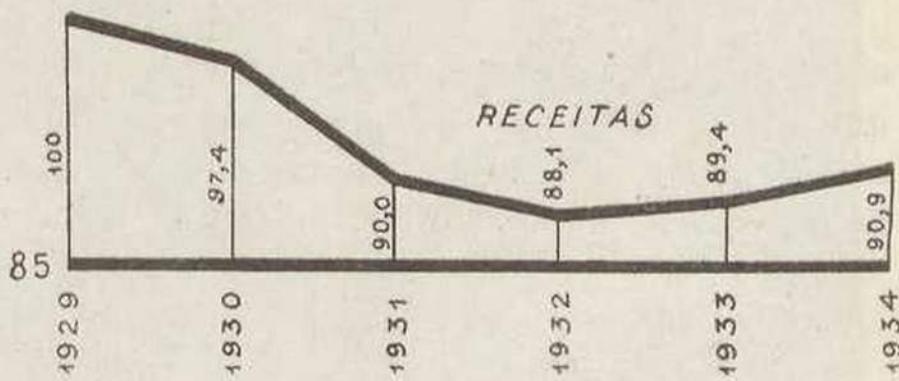
Referindo-nos a 1929, as percentagens de receitas do ano de 1934 são as seguintes:

	G. V.	P. V.
A. R. ....	— 28,0	+ 7,0
M. D. ....	— 24,3	— 10,5
S. S. ....	— 12,1	— 6,7
Rêde Geral ....	— 24,4	+ 1,2

Ao passo que, em 1933, as receitas de mercadorias eram, comparadas com as de 1929, inferiores em uma importância que não chegava a mil contos, neste ano de 1934, elas ficaram abaixo das de 1929, em perto de 4.400 contos.

\* \* \*

Consideradas as receitas de passageiros, de mercadorias e as receitas diversas de tráfego,



notamos que as receitas de 1934 excederam as de 1933 em 4.300 contos.

No nível em que ficamos no ano de 1934, ainda faltam 18.000 contos para atingirmos o nível de 1930 ou 25 mil contos para chegarmos à receita de 1929.

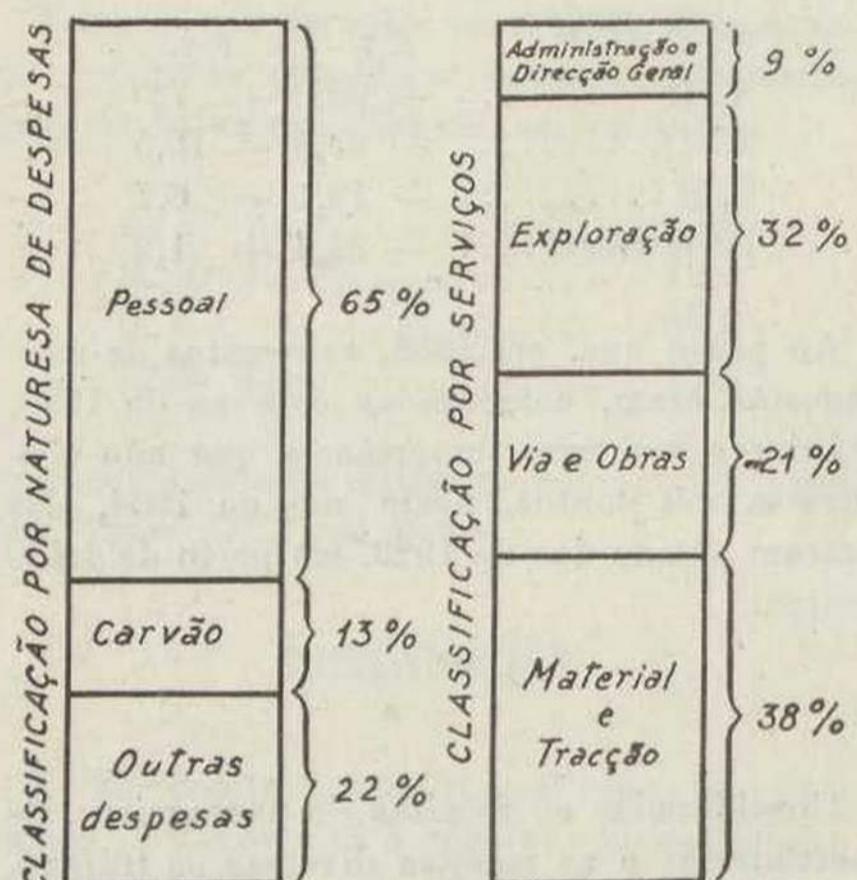
Muito melhor seria para nós o ano de 1934, se as receitas de mercadorias tivessem seguido o rumo que vinham tendo há anos; do seu habitual acréscimo, somado ao excepcional aumento da receita de passageiros, a que nos deshabituaríamos já, resultaria um total de receitas animador. Pois exactamente no ano em que os passageiros afluíram e nos proporcionaram um acréscimo de receita desconhecido desde 1929, é que as receitas de mercadorias começaram baixando.

O sintoma é grave, porque a baixa não deve constituir facto esporádico, accidental; antes deve ser o primeiro resultado evidente da con-

tem pronunciado, continua pesando de forma sensível na verba de encargos financeiros; em 1934, ele obrigou a Companhia a dispender, no serviço de obrigações, mais 7.600 contos do que em 1931.

Faz-se, por isso, o que é possível, dentro dos recursos da Companhia, para aumentar as receitas, por mínimo que seja o aumento.

Continua-se na política de atracção de tráfego, quer de passageiros, quer de mercadorias, suscitando, para os primeiros, o gosto das viagens, facilitando, acelerando, ou reduzindo preços, em último recurso, para as segundas.



corrência desregrada que sofremos e das peias que, de facto, empecilham a nossa acção, ao contrário do que sucede com os outros meios de transporte.

Na espectativa de maiores baixas de receitas, não pode a Companhia deixar o caminho da compressão de despesas, há tanto encetado, com manifesto prejuízo de melhoramentos, de adaptações à vida de hoje, mais exigente que a de outrora.

O agravamento do preço do franco, que se

Na Rêde Geral, o coeficiente de exploração <sup>(1)</sup> melhorou: em 1933 — 86,76 %; em 1934 — 85,75 %.

A A. R. também melhorou o seu coeficiente de exploração (81,96 % em 1933 e 80,44 % em 1934), apresentando as redes do M. D. e S. S. um ligeiro acréscimo (96,01 % em 1933 e 96,17 % em 1934).

Note-se, todavia, que as melhorias dos coeficientes de exploração não são resultado directo de aumento de receitas, antes consequência da necessária compressão de despesas, levada a cabo com o natural prejuízo de certos serviços.

Como de costume, em dois gráficos acima insertos, inscreveram-se, em um deles, as quotas-partes que da despesa total cabe a cada uma das rubricas: pessoal, carvão, outras despesas; em outro, fez-se a classificação de despesa por Serviços.

Continuamos — e continuaremos, pelo visto — a lutar. Luta esta que — partamos d'este

(1) Vidé no *Boletim* de Outubro de 1929, pág. 50, o conceito de «coeficiente de exploração».

princípio, como axioma — não pode terminar pelo desaparecimento dos caminhos de ferro. Os nossos esforços devem limitar-se, pois, a colaborar na procura de uma situação de equilíbrio que forçosamente se há de encontrar e que será para todos nós a garantia de uma vida menos pejada de preocupações.

Orientados nêste sentido, se da parte de cada

um de nós houver o esforço contínuo e permanente, a vontade firme, a absoluta disciplina, que é nobre, porque é consciente e voluntária, o seu somatório constituirá valioso auxílio a quem tem por missão trazer melhores dias à Companhia — a todos nós, afinal.

Cumpramos, de boa vontade, essa obrigação.

CONCURSO  
DE FOTOGRAFIAS  
DE 1935



Porto  
de Lisboa



Fragatas



*Fotog. do Ssr. Manuel Gonçalves,  
empregado de 2.ª classe dos  
Serviços Gerais da Exploração.*



# Prescrições para a segurança individual do pessoal

*(Continuação)*

## ARTIGO 28.<sup>º</sup>

*(Continuação)*

E' muito perigoso :

5.<sup>º</sup> — Assentar-se (Fig. 33), ou pôr-se em pé

sobre os tampões de choque de veículos parados ou em marcha (Fig. 34 e 35).

6.<sup>º</sup> — Colocar-se à frente dos veículos para os puchar (Fig. 36), ou segura-los pelos tampões de choque (Fig. 37) para os fazer parar. Arrisca-se a cair na via.

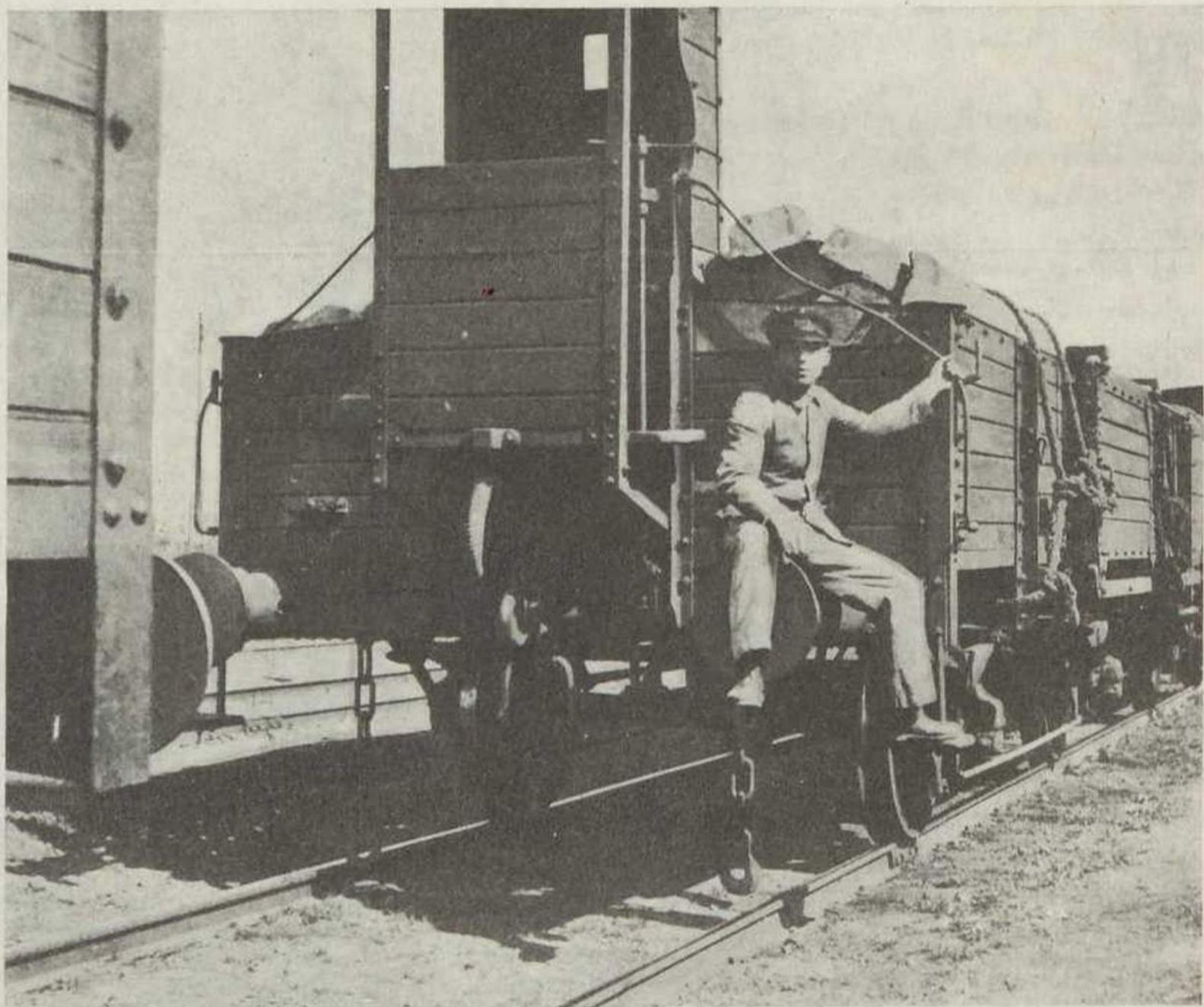


Fig. 33

**É perigoso**

assentar-se sobre os tampões de um veículo. Pode ficar ferido em caso de encôsto

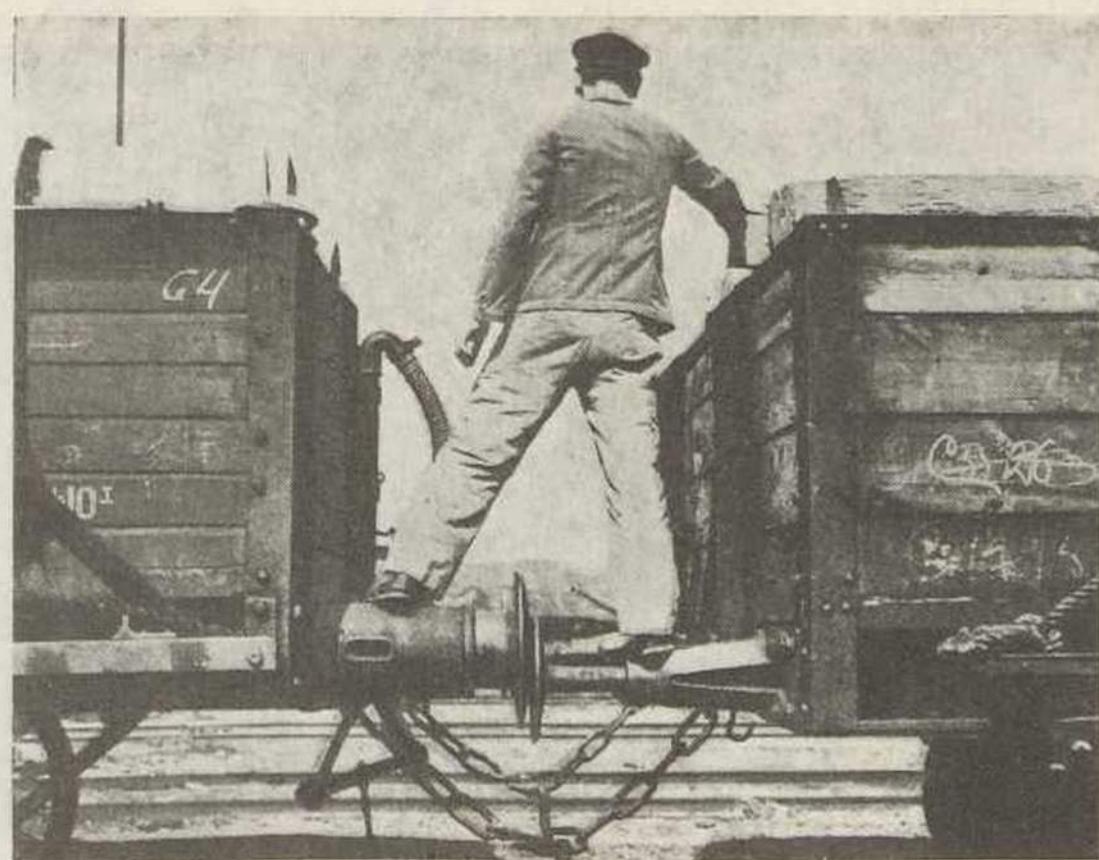


Fig. 34

**É perigoso**

Pôr-se em pé sobre os canhões dos tampões.  
Arrisca-se a ser projectado ao chão



Fig. 35

**É perigoso**

Manter-se de pé sobre as hastes dos tampões.  
Podem os pés ficar entalados entre o tampão e a manga

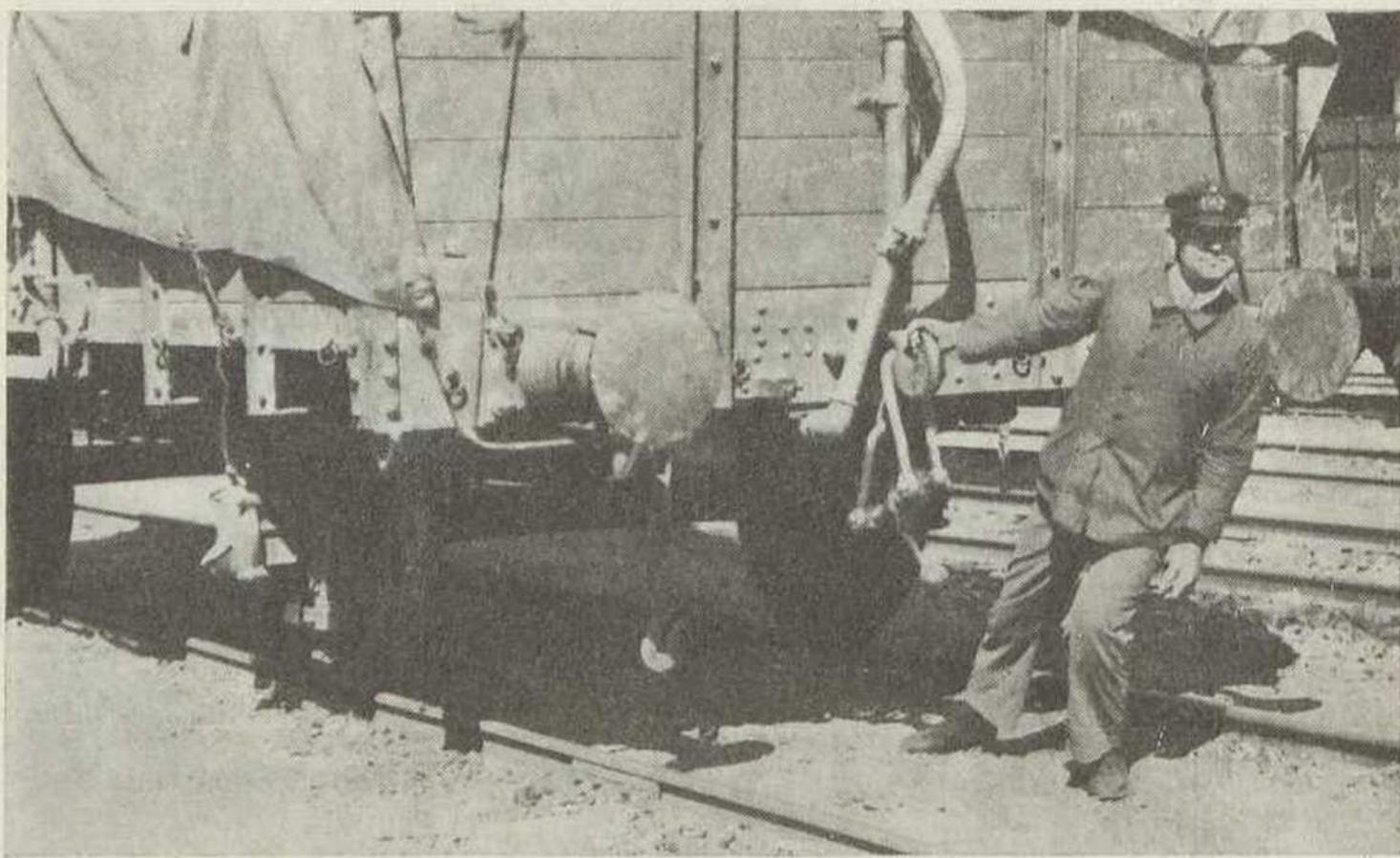


Fig. 36

**É perigoso**

colocar-se à frente dos veículos para os puchar. Pode cair na via e ser colhido.

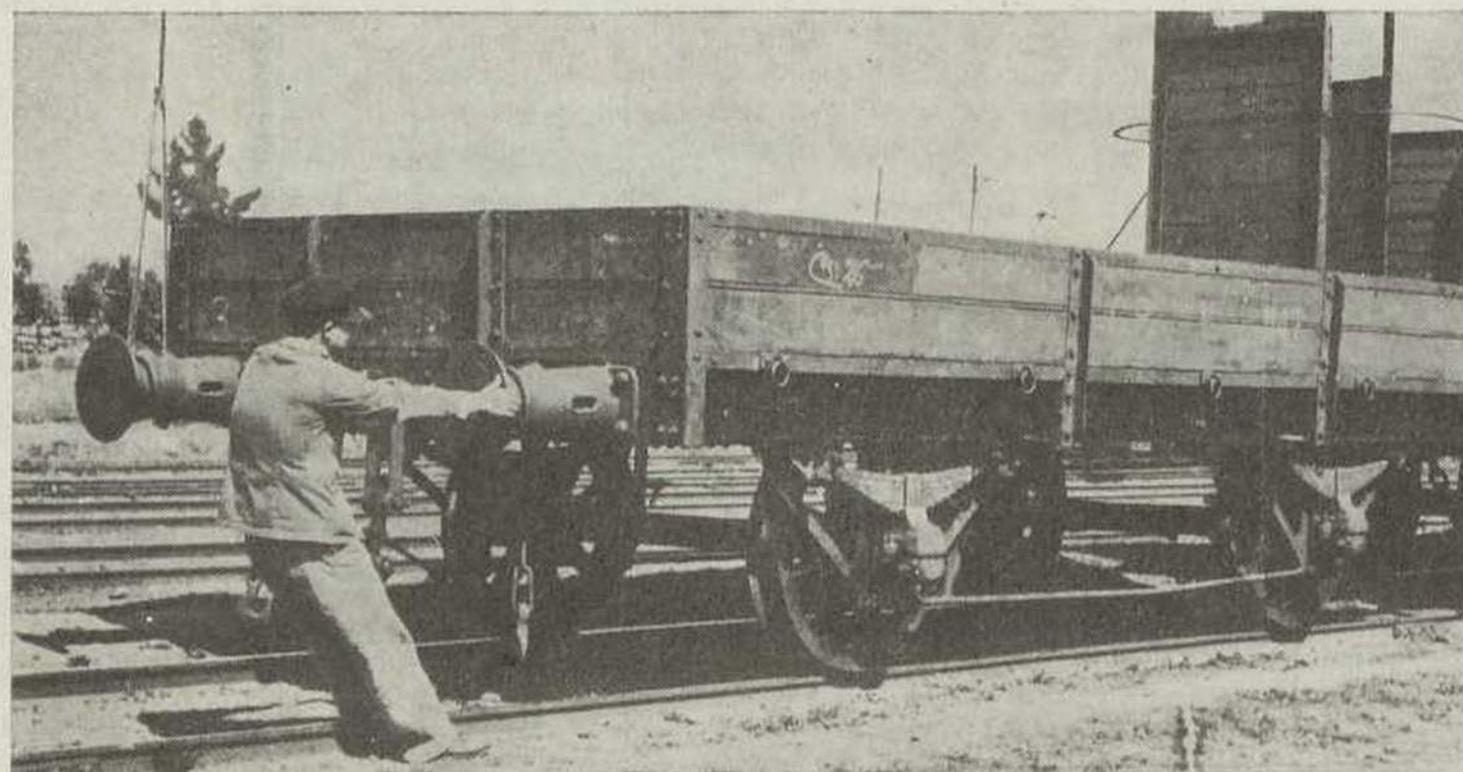


Fig. 37

**É perigoso**

fazer parar os vagões segurando-os pelos tampões de choque. Arrisca-se a ser projectado ao chão quando se dá o encôsto.

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 612 — Qual a importância a cobrar e processo de taxa nos seguintes casos:

1.º — Um passageiro viajando no comboio n.º 56, é portador de bilhete de assinatura de 2.ª classe da Tarifa 14 de Campanhã a Coimbra-B. Muda em Curia para 1.ª classe e avisa o revisor, que segue a Lisboa-R.

2.º — Um passageiro viajando no comboio n.º 822, portador de bilhete de 3.ª classe do Aviso ao Público A. n.º 426 de S. Tiago do Cacém a Setúbal, avisa o revisor do comboio que segue a Lisboa-T. P.

3.º — Um passageiro munido de meio bilhete de 2.ª classe de Lisboa-R. a Figueira da Foz (via Oeste), vendido para o comboio n.º 201 à vista do bilhete de identidade de congressista, sem direito a excesso de percurso, avisa o revisor do comboio n.º 51 que segue a Aveiro.

4.º — No comboio n.º 51 um oficial do exército apresenta ao revisor requisição militar para o seu transporte em 1.ª classe de Lisboa-R. a Santarém e pregunta quanto tem a pagar devido a faltar na requisição a indicação: «Pode viajar em comboio rápido».

R. — 1.º caso:

#### Mudança de classe:

Curia a Coimbra-B. — 28 Km.

Tarifa Geral — 2.ª classe .....	7\$55
Tarifa Geral — 1.ª classe .....	10\$80
	<u>3\$25</u>
$3$25 \times 5\% = \dots \dots \dots$	\$17
Arredondamento .....	\$03
	<u>3\$45</u>

Transporte..... 3\$45

Excesso de percurso:  
Coimbra-B. a Lisboa-R. — 224 Km.

Tarifa Geral — 1.ª classe....	85\$50
$85$50 \times 25\% = \dots \dots \dots$	21\$38
Arredondamento .....	\$02
	<u>106\$90</u>

#### Taxa de velocidade:

Campanhã - Coimbra - B. —	
119 Km.....	4\$95
Coimbra-B. a Lisboa-R. —	
224 Km.....	<u>8\$25</u>
	<u>13\$20</u>
<i>Total a cobrar</i> .....	<u>128\$55</u>

#### 2.º caso:

S. Tiago do Cacém a Setúbal .....	22\$00
S. Tiago do Cacém a Lisboa-T. P....	<u>26\$60</u>
	<u>4\$60</u>
$4$60 \times 5\% = \dots \dots \dots$	\$28
Arredondamento .....	\$02
	<u>4\$85</u>

3.º caso: — A forma de fazer a cobrança por excesso de percurso aos congressistas é indicado nas respectivas cartas-impressas.

No caso de que se trata e em conformidade com a carta-impressa n.º 1224, a cobrança a efectuar é a seguinte:

#### Mudança de via:

Lisboa-R. a Figueira (T. G.) via	
Oeste — 220 Km.....	58\$80
Lisboa a Figueira (T. G.) via	
Norte — 228 Km.....	<u>60\$90</u>
	<u>2\$10</u>

#### Excesso de percurso:

Alfarelos a Aveiro — 75 Km.....	20\$15
$20$15 \times 25\% = \dots \dots \dots$	5\$04
Arredondamento .....	\$01
	<u>25\$20</u>

#### Taxa de velocidade:

Lisboa-R. a Aveiro — 280 Km.....	9\$90
<i>Total a cobrar</i> .....	<u>38\$20</u>

4.º caso: — Quando na requisição não esteja autorizada a utilização do comboio rápido,

pode permitir-se a utilização dêste combóio, pagando o interessado *por inteiro*, no caso de que se trata, a diferença para 100 quilómetros, bem como a taxa de velocidade.

Na requisição menciona-se apenas o número do mod. F. 21 estabelecido para a viagem de Lisboa a Santarém.

No mod. F. 33 faz-se a devida participação, indicando-se os números dos mod. F. 21 e F. 30-C estabelecidos.

*P. n.º 613.* — Peço o detalhe da seguinte taxa:

Um automóvel em g. v. de Abrantes a Lisboa-P., carga pelos donos e descarga pela Companhia.

*R.* — O consultante não indica o número de lugares atribuível ao veículo nem o comprimento do mesmo.

Supõe-se, no entanto, que está em tudo ao abrigo da Tarifa Especial n.º 13, e, nesta conformidade, vai detalhada a taxa:

135 Km., Tarifa 13, Preço A.

Preço .....	327\$40
Descarga 3\$80 × 11 × 2 = 17\$60.	17\$60
Reg.º e Aviso de chegada 1\$10.	1\$10
Adicional de 10% sobre 18\$70 .....	1\$87
Arredondamento .....	503
Total .....	343\$00

## E 11:

*P. n.º 614.* — Peço me diga se às cobranças mandadas efectuar pela Via e Obras em V 8 é aplicado o disposto nos Art.ºs 306.º ou 307.º do Livro E. 11, visto êste modelo não trazer sêlo fiscal e a Via e Obras requisitar recibo em Mod. F. 251.

*R.* — Para as cobranças mandadas efectuar por V 8, estabelece-se sempre o mod. F. 251.

Como o V 8 tem um recibo para entregar à pessoa que paga, a parte A do mod. F 251, junta-se à parte B e enviam-se as duas ao Serviço da Fiscalização.

Se o V 8 não fôr enviado à estação, ser-lhe-á apôsto o sêlo respectivo, cuja importância será debitada a menos pelo mod. F 251 estabelecido.

## DOCUMENTOS

### I — Direcção Geral

Ordem do Dia n.º 3452. — Estabelece o programa das conferências de Higiene Social a realizar em várias estações por médicos do Serviço de Saúde da Companhia, conforme o plano anunciado no número de Janeiro último do *Boletim da C. P.*

### II — Tráfego

2.º Ampliação ao 18.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de Pequena Velocidade. — Por esta ampliação fica incluída a estação de Campanhã entre as de destino mencionadas no 18.º Aditamento ao Complemento, por terem sido construídos junto àquela estação grandes armazéns para depósito de mercadorias.

Aditamento n.º 28 à Classificação Geral. — Publicou-se êste Aditamento para beneficiar algumas mercadorias que pouco se estavam a movimentar nas linhas da Companhia, quer atribuindo-lhes tabelas de preços mais reduzidas (azeitonas, bidões de aço ou de ferro, mexoalho) quer reduzindo os mínimos de peso para aplicação da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. (louça de ferro esmaltado, tambores de aço ou de ferro) e ainda baixando os mínimos de carregamento de vagão completo (amêndoas comum com casca, hortaliças não designadas, noz comum).

Além destas modificações criaram-se ainda as rubricas «binitrotoluol (ou binitrotoluena)» e «Nóras de ferro para tirar água» por se tratar de mercadorias com freqüência transportadas e que não estavam expressamente designadas.

Existindo na Classificação Geral as rubricas «Móbilia não designada, acondicionada em caixas ou grades» e «Móbilia não designada, sem acondicionamento», enquanto a designação de «Móveis não designados» era única e aplicável quer aos móveis acondicionados quer aos apresentados a despacho sem acondicionamento, desdobrou-se a rubrica «Móveis não designados» harmonizando as duas novas rubricas com as correlativas já existentes para «Móbilia». Aproveitou-se a oportunidade para substituir pela Zona I a Zona B em cujos percursos a mobília e os móveis usufruem de preço

especial, e assim foram estas mercadorias favorecidas.

**Aviso ao Públ. A. n.º 447.** — Em virtude de terem sido concluídas as linhas privativas do Pôrto de Setúbal e bem assim, por parte da Companhia, as obras da estação de Setúbal-Mar, foram abertas à exploração, em 25 de Abril p.º p.º, a estação de Setúbal-Mar e as linhas do Pôrto de Setúbal, designadas naquêle Aviso ao Públ. por «Setúbal-Mar-Pôrto».

No referido Aviso ao Públ. se estabelecem as condições em que é feito o serviço não só na estação de Setúbal-Mar como também nas linhas do Pôrto de Setúbal.

**Aviso ao Públ. A. n.º 448.** — Tendo-se reconhecido que a estação fluvial de Lisboa-Jardim poderia efectuar também o serviço que desempenhava a estação de Cais da Areia, foi esta estação encerrada em 28 de Abril p.º p.º, o que representa uma economia.

**Circular n.º 829** — Disposições legais sobre o comércio e trânsito de vinhos comuns. — Trata da entrada nas gares das estações dos agentes da Federação dos Vinicultores do Centro e Sul de Portugal e da exigência da apresentação das guias de trânsito das remessas de vinhos comuns, de harmonia com as disposições legais em vigor.

### III — Fiscalização

**Circular n.º 830.** — Inclui uma série de prescrições a observar na aplicação da Tarifa Geral, relativamente a mercadorias.

**Carta-impresa n.º 1299.** — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena de Março de 1935 e que devem ser apreendidos.

**Carta-impresa n.º 1300.** — Sobre a redução de 50% no preço de transporte dos cãis destinados à 7.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, realizada nos dias 4 e 5 de Maio de 1935.

**Carta-impresa n.º 1301.** — Trata da redução de 45% nos preços da Tarifa Geral, em 3.ª classe, concedida às pessoas que utilizaram os combóios

especiais destinados a Vila Viçosa, por motivo da Peregrinação Nacional a N. S. da Conceição, em 28 de Abril de 1935.

**Carta-impresa n.º 1302.** — Comunica que os passes válidos na Antiga Rêde podem ser utilizados entre Campanhã e Pôrto, sem qualquer pagamento, em todos os combóios na sua classe, ficando, porém, os seus portadores sujeitos ao pagamento de lugar de luxo quando se sirvam do «Sud-Express».

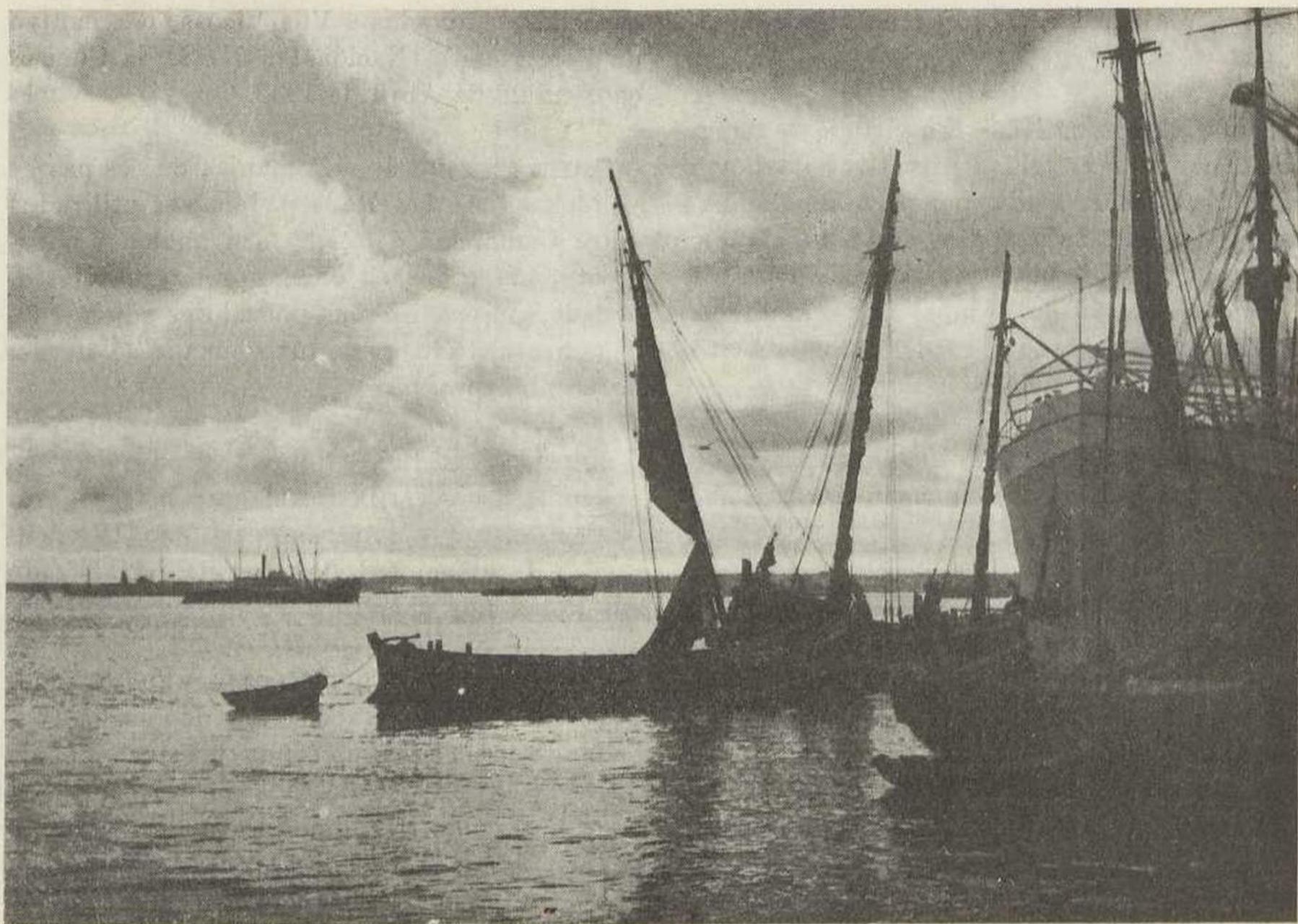
**Carta-impresa n.º 1303.** — Sobre a redução de 50% nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no IV Congresso Internacional de Hospitais, realizado em Roma nos dias 19 a 26 de Maio de 1935.

**Carta-impresa n.º 1304.** — Determina que os mod. F. 218 só sejam estabelecidos depois da chegada das remessas e, sendo possível, depois do fecho do serviço de cada dia; e recomenda o cumprimento do disposto no 2.º período do art. 2.º da Tarifa de Despesas Acessórias, isto é, que por deficiência de endereço nas declarações de expedição não se estabeleçam os referidos modelos, salvo quando se trate de remessas constituídas por vagões completos.

**Carta-impresa n.º 1305.** — Determina que todos os vagões utilizados para transporte de malas postais sejam objecto de uma expedição em grande velocidade, e instrui, de uma maneira geral, sobre êstes transportes.

### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Abril de 1935

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.294	4.289	1.921	1.747	1.693	1.433
*    *    8    *    14...	4.299	4.139	1.916	1.842	1.727	1.451
*    *    15    *    22...	4.804	4.816	1.879	2.030	2.107	1.572
*    *    23    *    30...	5.829	5.512	2.281	2.307	2.434	1.950
Total .....	19.226	18.756	7.997	7.926	7.961	6.406
Total do mês anterior	19.518	18.770	8.339	7.583	8.351	9.394
Diferença ....	— 292	— 14	342	+ 343	— 390	— 2.988



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Tarde de Inverno

*Fotog. do Sr. Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.ª classe  
dos Serviços Gerais da Exploração.*

## Factos e informações

### Inauguração do Campo de Jogos do Grupo Desportivo da C. P.

No dia 28 de Abril p.º p.º foi solenemente inaugurado, com um festival organizado pelos seus dirigentes, o Campo de Jogos do Grupo Desportivo da C. P., situado junto ao apeadeiro de Marvila, e cuja construção alguns dias antes tinha sido terminada.

Com a assistência de cerca de 2.500 pessoas

realizaram-se 3 desafios de foot-ball, disputados com grande entusiasmo e animação.

A's 13 horas efectuou-se o 1.º desafio entre o team do Grupo Desportivo da C. P. e o Atlético Club Lisbonense, que foi vencido por 4 bolas a 1.

A's 15 horas, para disputa da artística taça de prata «Caminhos de Ferro», realizou-se o 2.º desafio, entre o Chelas Foot-Ball Club e o Marvilense, tendo saído vencedor o primeiro por 3 bolas a 1.



O Sr. Eng.<sup>º</sup> Mário Costa quebrando a tradicional garrafa de «Champagne»

No final dêste desafio realizou-se a meio do campo a cerimónia da inauguração oficial do campo de jogos.

Na presença dos Ex.<sup>mos</sup> Snrs. Engenheiro Mário Costa, que representava o Conselho de Administração da Companhia; Engenheiro Jorge Malheiro, representando o Ex.<sup>mo</sup> Snr. Director Geral; vários engenheiros das Oficinas e mais pessoal superior da Companhia, corpos gerentes do Ateneu Ferro-Viário, dirigentes e redactores desportivos, foi lida a acta inaugural e assinada seguidamente por tôdas as individualidades presentes.

Pelo Ex.<sup>mo</sup> Snr. Engenheiro Mário Costa foi então quebrada a tradi-

cional garrafa de *Champagne*, levantando-se nessa ocasião entusiásticos vivas à Companhia, ao Grupo Desportivo da C. P. e à Imprensa Desportiva.

Finda a cerimónia começou, por volta das 17 horas, o 3.<sup>º</sup> e último encontro do programa do festival, entre os *teams* do Belenenses e do Barreirense. O desafio teve fases de muito interesse e despertou por vezes grande entusiasmo na assistência, principalmente depois da vigorosa reacção do Barreirense, que, no último quarto de hora do jôgo



Várias individualidades que assistiram à cerimónia da inauguração do campo



Uma fase dum desafio de «foot-ball»

quasi conseguiu anular a vantagem que o Belenenses lhe levava de 3 bolas de diferença. Ao Belenenses, que venceu por 3-2, foi entregue a valiosa taça C. P., de prata.

O festival, que decorreu sempre na melhor ordem, teve a abrilhantá-lo a banda-orquestra do Ateneu Ferro-Viário, superiormente regida pelo Maestro Serra e Moura.

Tôda a imprensa desportiva de Lisboa fez os mais calorosos elogios à organização do festival e à inauguração do campo, que classificou de esplêndido.

Fez, igualmente, as melhores referências disposição, higiene e asseio das respectivas dependências (vestiários, ducheiros, etc.).

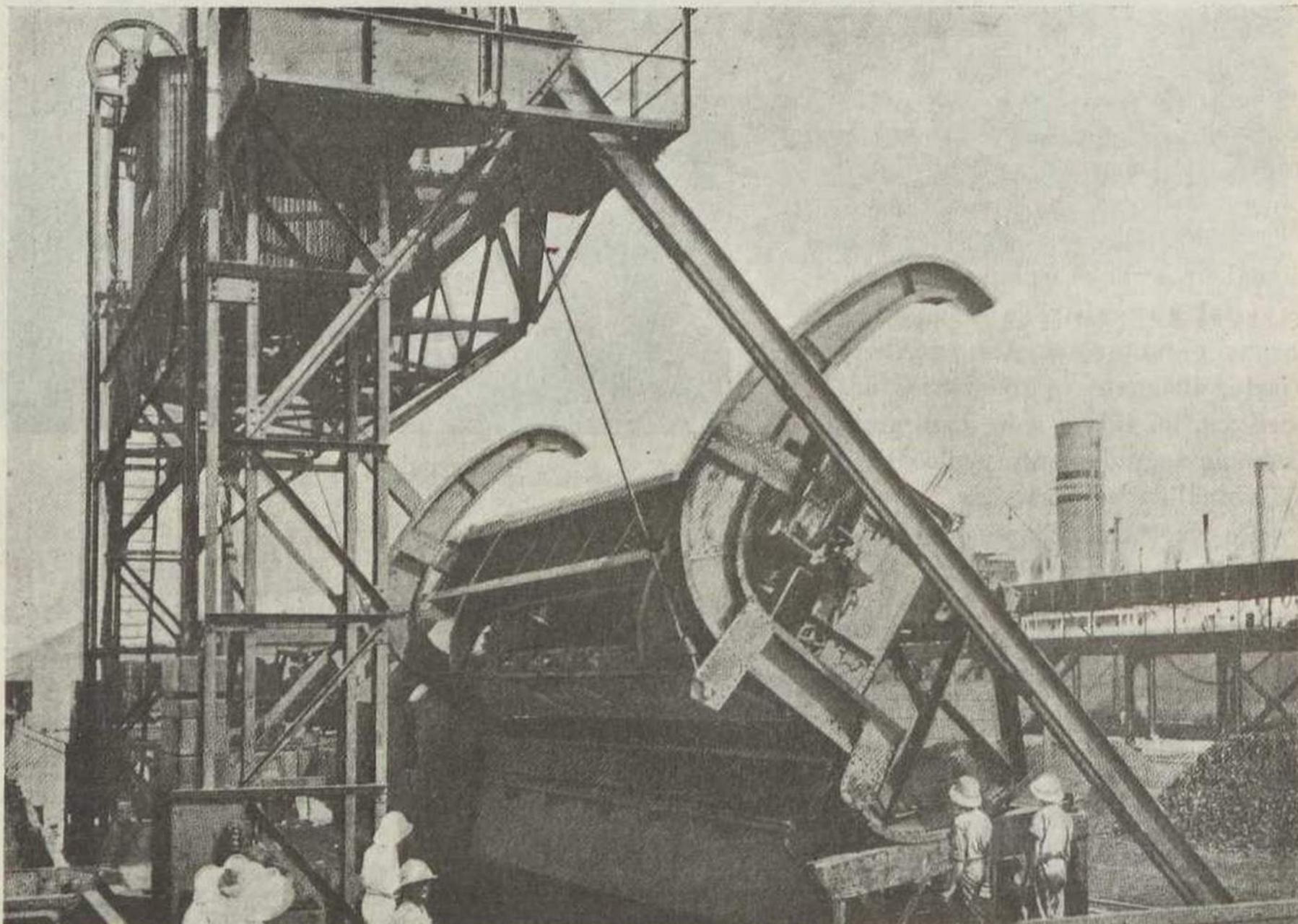
O campo está preparado não só para a prática de *foot-ball*, como também para *basket-ball*, *hand-ball*, *voley-ball*, *tennis*, etc.

A construção do Campo, que era a maior aspiração do Grupo Desportivo da C. P., deve-se não só ao importante auxílio material da Companhia, como também à dedicação dos

sócios, que contribuiram gratuitamente com o seu trabalho, em horas extraordinárias e aos domingos e feriados, num louvável espírito de altruísmo e amor pela causa do desporto.

### Orfanato Ferro-Viário da C. P.

Informam-nos da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-Viário da C. P. que, por motivo de saúde e a seu pedido, deixou de fazer parte daquela Comissão, onde desempenhou com bastante zélo o cargo de tesoureiro, o Snr. Raimundo Geral de Oliveira.



A fotografia mostra-nos um aparelho para descarga rápida de minério efectuando a descarga de um vagão de minério de manganésio num cais de Takoradi (Costa do Ouro, África). O veículo é virado, caindo o mineral dentro de depósitos que comunicam com os porões do navio em que é embarcado. As minas de manganésio da Costa do Ouro, foram descobertas em 1914, tendo a sua exploração começado pouco depois. Em 1929 a extração de minério já atingia 500.000 toneladas. O seu transporte faz-se em vagões de 25 toneladas que, formando longos combóios, percorrem os 60 quilómetros que separam as minas do pôrto de embarque

# Pessoal

## Actos dignos de louvor

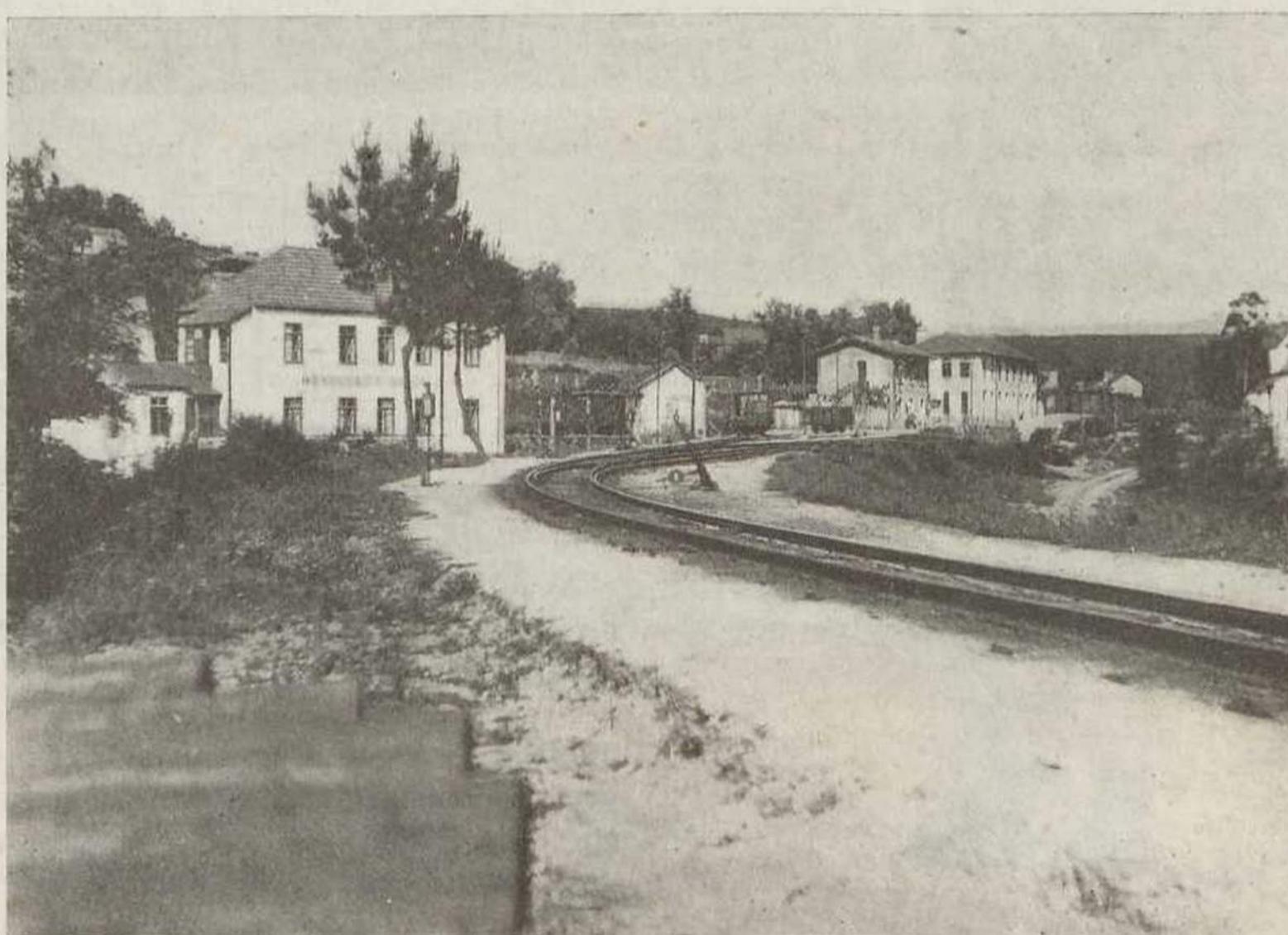
E' com a maior satisfação que o *Boletim da C. P.* regista os seguintes actos de altruísmo e honestidade, dignos de louvor e que honram e significam a numerosa classe dos ferroviários:

Em 6 de Abril passado, quando o comboio n.º 1434 retomava a marcha na estação de Campolide, escorregou, ficando entre o material e a plataforma, um operário das Oficinas de Obras Metálicas. O carregador da estação de Campolide, Snr: José Joaquim Duarte, ao notar aquela queda, imediatamente e com risco da própria vida deitou-se na beira da plataforma forçando o sinistrado a manter-se cingido ao cordão da cantaria, evitando assim que este desastre tivesse graves consequências.

No dia 16 de Abril passado, o carregador suplementar da estação de Covilhã, Snr. Joaquim Miguel, encontrou naquela estação uma nota de Esc. 20\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.

O guarda-freio de 3.ª classe António Batista Alves Júnior, estando no dia 2 de Janeiro último em serviço de revisão encontrou numa carruagem do comboio n.º 736 uma carteira com importantes valores que imediatamente a entregou ao chefe da estação de Campanhã.

Foi também louvado pela Direcção Geral e premiado pecuniariamente o fiel de estação de Praias-Sado, Snr. Alfredo Domingos Macau, por ter evitado com as suas sensatas e rápidas medidas o descarrilamento do comboio 801, em 29 de Dezembro do ano findo.



Linha do Vale do Vouga — Sarnada

**Nomeações****Mês de Abril****EXPLORAÇÃO****Guarda de estação:** António Vieira.

**Carregadores:** António da Costa Carvalho, David António, Augusto Ferreira da Silva, António Amieiro da Costa, João Gonçalves, Albino das Neves, Joaquim Jacinto Patrício, João Pereira da Silva, Francisco Madureira Barbosa, Crispim Corrêa, Miguel Luís Coutinho, Manuel Antunes, Evaristo António Barros, Manuel Nunes Pontes, António Lima, Bernardino Pereira, Francisco Pinto de Macedo, João da Silva, Honorato António Machado,

**AGENTES QUE COMPLETARAM  
40 ANOS DE QUADRO**



Júlio Alves de Jesus

Chefe de 3.ª classe

Admitido como praticante a 19 de Março de 1894



Joaquim Coelho Ramos da Silva

Bilheteiro principal

Admitido como praticante a 27 de Fevereiro de 1894

Orlando Pereira Mendonça, Hermínio Fernando Ramos Nogueira, Manuel Vieira e Augusto Gomes Bragança.

**Serventes:** João de Jesus, Francisco dos Reis Medina, João Francisco e José Valente.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

**Sub-chefe de Depósito:** Alvaro Soares de Pinho.

**Promoções****Mês de Abril****EXPLORAÇÃO****A capataz-principal:** Joaquim Alves.

**A capatazes de 1.ª classe:** Miguel de Matos e Manuel Fernandes.

**A capatazes de 2.ª classe:** João Dias Monsanto, António Lourenço e Joaquim de Azevêdo Lima.

**A agulheiros de 2.ª classe:** Duarte Bispo e Joaquim Martins.

**A agulheiros de 3.ª classe:** João Alfredo Pastôr Martins, Francisco Duarte Braga, António Pais de Aguiar, José da Silva Mendes, António da Costa Farinha, Francisco Vicente de Castro, Justino de Sousa, Avelino Ramalho e José Inácio Nunes.

**Reformas****Mês de Abril****EXPLORAÇÃO****José Pedro da Silva,** Sub-chefe de Serviço.

Reformou-se êste funcionário com 50 anos de serviço que foram outros tantos anos de constante dedicação pela Companhia.

Admitido como praticante em 7 de Dezembro de 1884, foi promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1886.

Depois de ter passado sucessivamente por diferentes categorias, foi promovido a inspector em 1 de Janeiro de 1907, a inspector principal em 1 de Janeiro de 1918 e, finalmente em 1 de Janeiro de 1928 a Sub-chefe de Serviço.

Durante a sua longa carreira foi êste funcionário elogiado diversas vezes por bons serviços prestados.

Os seus dotes de carácter e a sua delicá-

deza no trato grangearam-lhe a sincera amizade de tôdas as pessoas que com ele privaram.

Com a sua reforma perde a Companhia um funcionário exemplar pela dedicação e inteligência com que tratava todos os assuntos a seu cargo, e os seus companheiros de trabalho, um colaborador precioso.

O *Boletim da C. P.* expressa os sinceros votos por que o Snr. José Pedro da Silva gose durante muitos anos, um merecido descanso.

*Alberto Jorge dos Santos*, Chefe de 1.ª classe.

*Joaquim da Costa Júnior*, Condutor de 2.ª cl.

*Pedro Augusto*, Capataz de 1.ª classe.

*Joaquim Lourenço*, Agulheiro de 3.ª classe.

#### VIA E OBRAS

*Joaquim Martins*, Chefe de distrito.

*António Carvalho*, Assentador de distrito.

*Gregório Dôres*, Assentador de distrito.

*Vespaziana de Jesus*, Guarda de distrito.

*Gertrudes Helena*, Guarda de distrito.

*Taurina da Conceição*, Guarda de distrito.

#### Mudanças de categoria

Para:

**Guarda de estação:** *O agulheiro de 3.ª classe, João Almeida Reis.*

**Serventes:** *Os carregadores, Henrique Carreira e António Campos Serafino.*



No dia 7 de Abril passado, os agentes da 3.ª Circunscrição de Exploração, promoveram uma simpática homenagem de despedida ao Sub-chefe de Serviço, encarregado daquela Circunscrição, Snr. José Pedro da Silva. A esta festa, que foi muito concorrida, assistiram inspectores, agentes das estações, de trens, de revisão, empregados no escritório da Circunscrição, e até agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Numa das salas da estação de Coimbra-B., foi descerrado um retrato do Snr. José Pedro da Silva tendo, nessa ocasião, sido proferidos alguns discursos enaltecendo os dotes de carácter do homenageado. O Snr. José Pedro da Silva recebeu, também, algumas recordações como testemunho de muita simpatia de todos os seus subordinados. A presente fotografia mostra-nos o Sub-chefe de Serviço Snr. José Pedro da Silva rodeado do agente comercial, inspectores e pessoal dos escritórios da 3.ª Circunscrição, alguns dias após a homenagem do dia 7 de Abril passado.

## Falecimentos

Mês de Abril

### EXPLORAÇÃO

† *João da Costa Freitas*, Guarda-freio de 2.ª classe em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 9 de Fevereiro de 1917, foi nomeado carregador efectivo em 28 de Abril de 1925 e promovido a guarda-freio de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† *José Pereira Teotónio*, Capataz de 2.ª classe em Entroncamento.

Nomeado carregador em 21 de Junho de 1920, foi promovido a capataz de 2.ª classe em 21 de Julho de 1934.

† *Joaquim Monteiro da Silva Perdigão*, Agulheiro de 2.ª classe em Tua.

Admitido como carregador eventual em 16 de Agosto de 1914, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 3 de Junho de 1924 e promovido a agulheiro de 2.ª classe em 21 de Outubro de 1930.

† *António Martins*, Agulheiro de 3.ª classe em Alfarelos.

Admitido como carregador suplementar em 18 de Julho de 1911, foi nomeado carregador em 21 de Maio de 1914 e promovido a agulheiro em 21 de Dezembro de 1917.

† *José Leonardo Pires*, Guarda de P. N. em Évora.

Admitido como guarda rondista interino em 27 de Novembro de 1904, foi considerado guarda rondista do quadro em 10 de Maio de 1919 e passado a guarda de P. N. em 21 de Fevereiro de 1928.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Virgílio Augusto Góis*, Fogueiro de locomóvel.

Admitido como limpador de máquinas em 9 de Abril de 1919. Foi nomeado fogueiro de locomóvel em 1 de Janeiro de 1929.



† *João da Costa Freitas*  
Guarda-freio de 2.ª classe



† *Joaquim M. S. Perdigão*  
Agulheiro de 2.ª classe



† *António Martins*  
Agulheiro de 3.ª classe



† *José Leonardo Pires*  
Guarda de P. N.

NO

8 Letras

Terço

Charadas em frase

16 — É singular o geito que dás ao cantar — 1-1.

Zé Sabino

17 — Com a aflição dei um grito que me tornei duvidoso — 1-2.

Zé Sabino

(Ao Zé Povinho)

18 — Uma réplica do «Ventura» não tem contestação — 2-2.

Britubrantes

19 — No pilar «lia» um côxo o edital — 1-1.

Veste-se

20 — Classifica as «notas» e revê por elas os decretos riais — 4-1.

Sancho Pança

(A D. Quixote)

21 — Um momento amigo... Suspenda a agressão porque pode partir a vareta do guarda-sol — 2-1.

Sancho Pança

Aumentativas

22 — A «árvore silvestre cuja madeira serve para remos» foi cortada pelo campónio — 2.

Sancho Pança

23 — A estátua que além vés é de uma pessoa de grande representação — 3.

Roldão

24 — Esta «planta do Brasil» parece-se muito com a «planta anonácea de Cabo Verde» — 2.

Labina

25 — Leva a chibata para bater no macho — 2.

Zé Sabino

26 — Charada em verso

(Ao Virgolino)

A-pesar-de não ser fero — 2

(O trabalho em questão

Com certeza fica a zero — 2

E não dá co'a solução

Não se ponha sorumbático

Que, por fim, sempre ha-de achar:

Do escrito enigmático

A chave p'r'o decifrar

Pinto

## Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Junho de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$80	Cebolas..... kg.	1\$40	Presunto..... 10\$00 e	10\$50
» Nacional..... 2\$70 e	2\$75	Chouriço de carne.... *	14\$00	Queijo da Serra..... *	11\$00
» Valenciano..... kg.	2\$80	Far.º de milho amarelo. *	1\$40	» flamengo..... kg.	24\$00
» São.....	8\$10	» » » branco.. *	1\$80	Sabão amêndoas..... *	1\$30
» Carolino.....	8\$10	» trigo..... *	2\$25	» Offenbach de 1.º *	2\$50
Assucar de 1.º Hornung kg.	4\$40	Farinheiras..... *	7\$80	» » » 2.º »	2\$00
» 1.º manual .. *	4\$20	Feijão amarelo..... lit.	1\$75	Sal..... lit.	1\$16
» 2.º Hornung »	4\$15	» branco..... 1\$90 e	1\$95	Sêmea..... kg.	1\$80
» 2.º manual .. »	8\$95	» frade..... 1\$90 e	1\$40	Toucinho..... 6\$50 e	6\$60
» pilé..... »	4\$25	» manteiga..... lit.	2\$05	Vinagre..... lit.	1\$75
Azeite de 1.º..... lit.	7\$80	Grão de 1.º..... *	2\$75	Vinho branco-Em Campanh. *	1\$80
» 2.º..... »	7\$00	» 2.º .....	1\$90	Vinho branco-Em Tunes... »	1\$70
Bacalhau Islandia..... kg.	4\$10	Lenha..... kg.	1\$20	Vinho branco-Rest.º Arma.º »	1\$65
» Saece.... 4\$40 e	4\$80	Manteiga..... *	16\$00	Vinho tinto-Em Gata.... *	1\$05
» Inglês.....	6\$40	Massas..... *	8\$60	Vinho tinto-Em Campanh. »	1\$80
Banha..... kg.	7\$80	Milho..... lit.	1\$85	Vinho tinto-Em Tunes.... »	1\$70
Batatas..... *	variável	Ovos..... duzia	variável	Vinho tinto-Restant. Arma.º *	1\$65
Carvão de sôbro kg.	5\$00 e	Petróleo..... lit.	1\$00		

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.

Além dos géneros acima citados, os Armazens 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 louça 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.).