

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 29 do corrente vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 45 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Janeiro-Março.

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

Teiró.....	1 a 238	Valete.....	5.475 a 5.712
Fé.....	239 a 476	Júpiter.....	5.713 a 5.950
Semáforo.....	477 a 714	Gabi.....	5.951 a 6.188
D. Quixote.....	715 a 952	Pequenote.....	6.189 a 6.426
Bastos.....	953 a 1.190	Marquês de Carinhas.....	6.427 a 6.664
Gili.....	1.191 a 1.428	Mefistófeles.....	6.665 a 6.902
Sancho Pança.....	1.429 a 1.666	Sardanápalo.....	6.903 a 7.140
Lumar.....	1.667 a 1.904	D. Juan.....	7.141 a 7.378
Alerta.....	1.905 a 2.142	Fan-Fan.....	7.379 a 7.616
Jecé.....	2.143 a 2.380	Diabo Vermelho.....	7.617 a 7.854
Tupin.....	2.381 a 2.618	Nazi.....	7.855 a 8.092
Roldão.....	2.619 a 2.856	O Profeta.....	8.093 a 8.330
Sota.....	2.857 a 3.094	Fred-Rico.....	8.331 a 8.568
P. Rego.....	3.095 a 3.332	Augusto.....	8.569 a 8.806
Marcial.....	3.333 a 3.570	Costasilva.....	8.807 a 9.044
Theseu.....	3.571 a 3.808	Novata.....	9.045 a 9.282
Britabrantes.....	3.809 a 4.046	Timpanas.....	9.283 a 9.520
Mago.....	4.047 a 4.284	Cruz Kanhoto.....	9.521 a 9.758
Otrebla.....	4.285 a 4.522	Veste-se.....	9.759 a 9.996
Visconde de la Morlière.....	4.523 a 4.760	Preste João.....	9.997 a 10.234
Paladino.....	4.761 a 4.998	Manelik.....	10.235 a 10.472
Cagliostro.....	4.999 a 5.236		
Visconde de Cambolh.....	5.237 a 5.474		

QUADRO DE DISTINÇÃO

Preste João, 14 votos — Produção n.º 8

QUADRO DE HONRA

O Profeta, Paladino, Marcial, Alerta, Mefistófeles, Britabrantes, Cagliostro, Bastos, Augusto, Sardanápalo, Fé, Fan-Fan, D. Quixote, Theseu, Júpiter, Sancho Pança, Tupin, Semáforo, Pequenote, Gili, Valete, Jecé, Teiró, D. Juan, Nazi, Sota, Timpanas, Mago, Lumar, Gabi e Athos.

QUADRO DE MÉRITO

Roldão, Veste-se, Novata, Fred-Rico, P. Rego, Otrebla, Cruz Kanhoto, Costasilva, Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik (11).

Soluções do n.º 93

1 — Rola-rolão, 2 — Pica-picão, 3 — Escanção-escanção, 4 — Lânguido, 5 — Direito, 6 — Raquel, 7 — Humor, 8 — Guriteiro, 9 — Abate-ate, 10 — Cômorô-côro, 11 — Mofino-mono, 12 — Monete-mote, 13 — Ascu-a-asa.

Biformes

1 — Agradeço o amparo de quem me protege — 3.

Roldão

2 — A dissolução das tintas faz uma cura rápida — 3.

Augusto

3 — Vi um carro puxado a três cavalos, carregado com este género de gramineas — 2.

Theseu

Em frase

4 — Em certos casos, o colmo de algumas gramineas tapa o espaço entre as estrias de uma coluna — 2-2.

Visconde de Cambolh

5 — A presa coberta de luto, chora o marido hidrófobo — 2-1.

Mefistófeles

6 — Se dá novamente ao gatilho, basta para matar toda a ninhada de qualquer ave — 2-1.

Otrebla

7 — Qualquer coisa, afinal de contas, não é o mesmo que uma bagatela? — 2-2.

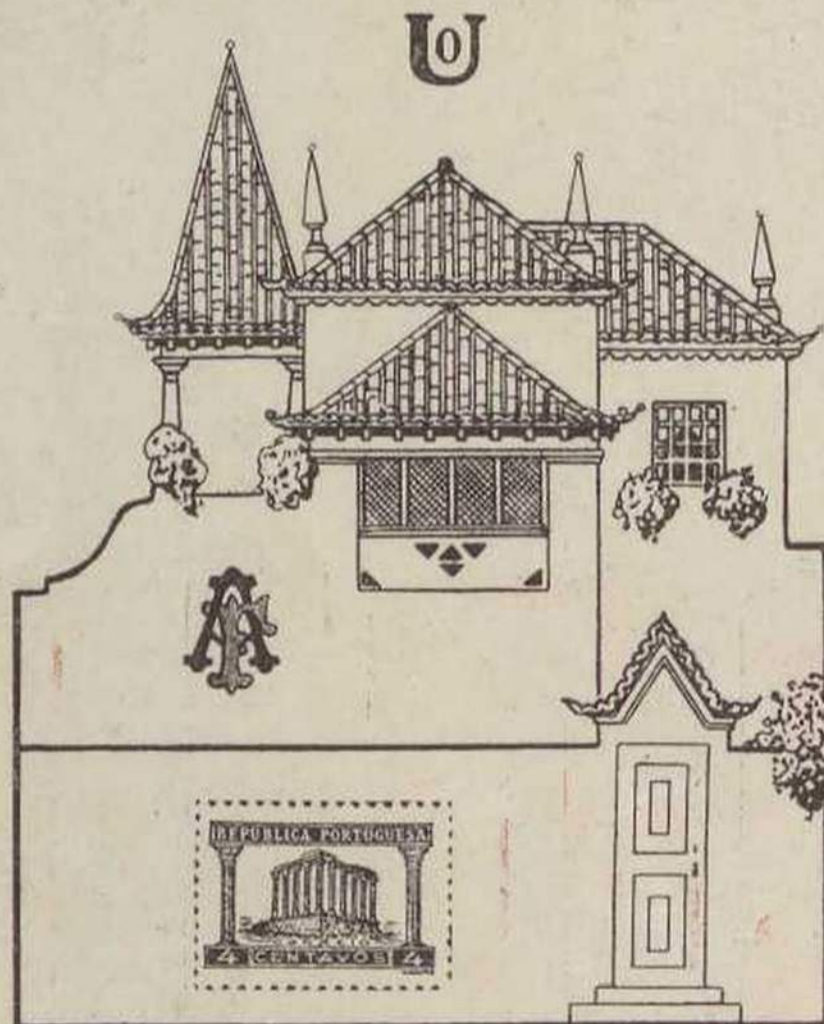
Mito

8 — Combinada

+ gos — Planta caprifoliácea
+ do — Unto de vaca
+ tro — Herpes
— Medrar —

Roldão

9 — Enigma figurado



Pinto

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Commercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMARIO: Os nossos preços. — O Turismo no Japão. — Consultas e documentos. — Festa Infantil no Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro. — Carruagens para os Caminhos de Ferro da Costa do Ouro. — Concurso do Cacho Dourado. — Pessoal.

Os nossos preços

Pelo Snr. Commercialista João Faria Lapa, Sub-Chefe do Serviço do Tráfego

«AINDA assim, é caro...». Quantos, de nós, não têm ouvido este comentário, a propósito de alguns dos nossos preços...
E contudo...

*

* *

De 61 empresas ferro-viárias de todas as partes do mundo, cujas estatísticas temos presentes, só 14 têm receita média de passageiros, por passageiro-km, igual ou inferior à nossa: da Bélgica, Estónia, Finlândia, Grécia, Japão (3), Marrocos, Romania, Checo-Eslováquia (2), Jugo-Eslávia, Chilo e Índia.

Das mesmas 61 empresas ferro-viárias, só 27 têm receita média de mercadorias, por tonelada-km, igual ou inferior à nossa: da Bélgica, Bulgária, China (3), Estónia, Finlândia, França (Leste), Hungria, Japão (3), Lituânia, Polónia, Romania, Suécia, Checo-Eslováquia, Tunísia, Jugo-Eslávia, Canadá (2), Estados Unidos da

América, México, Argentina, Chilo, Índia e Africa do Sul.

Devemos excluir do confronto, em primeira análise, aquelas empresas que servem populações cujo grau de civilização é mais atrasado que o nosso ou cujo estalão do custo de vida é de tal forma baixo — como sucede no Japão —, que não admite comparações.

Eliminaremos assim, no que respeita a passageiros, o Japão, Marrocos e Índia; no que respeita a mercadorias, a China, Japão, Tunísia e Índia.

Em segunda análise, devemos excluir do confronto aquelas empresas que, não obstante usarem de baixos preços, vêem mais elevada do que a nossa, a receita de passageiros ou de mercadorias, por km explorado, graças à forte densidade que caracteriza o seu tráfego.

Segundo este critério, serão postas de lado, no capítulo «passageiros», a Bélgica (com receita quintupla da nossa) e a Checo-Eslováquia;

no que se refere a mercadorias, a Bélgica (cuja receita é oito vezes maior do que a nossa), Bulgária, França (Leste), Hungria, Polónia, Romaniaa, Suécia, Checo-Eslováquia, Jugo-Eslávia, Canadá, Estados Unidos da América e Africa do Sul.

Restam, finalmente, como termos de comparação :

— em passageiros : Estónia, Finlândia, Grécia, Romaniaa, Jugo-Eslávia e Chélie;

— em mercadorias : Estónia, Finlândia, Lituânia, México, Argentina e Chélie.

Quere dizer : como Portugal, são tão parcimoniosos nos preços de transporte de passageiros e, simultaneamente, no de mercadorias : Estónia, Finlândia e Chélie.

Decididamente, é bem modesto, o nosso meio...

*
* *
*

Ao apreciar a política de preços, adoptada pela Companhia, tem de se considerar o Público não como decomponível em unidades-clientes, mas como somatório dessas unidades. Não é, por consequência, em tal circunstância, pertinente o critério de julgar o caso particular do cliente A, do cliente B ou do cliente C; importa apenas observar o procedimento da Companhia perante a massa global dos seus clientes.

I — Passageiros

E' vulgar ouvir-se dizer que é relativamente caro o preço de cento e tal escudos, da viagem, em 2.^a classe, no rápido, de Lisboa-R a Pôrto. Mas nenhum de nós ouviu talvez ainda dizer que a Companhia realiza em cada ano, pelo transporte de passageiros, uma receita total avaliada em 74 % da que receberia, se applicasse a êsse transporte somente a Tarifa Geral. Isto é : a Companhia, pela applicação das suas tarifas especiais, faz beneficiar o Público-passageiro de um abatimento de 26 % sobre os preços da Tarifa Geral.

Mais expressivos do que êstes, os números

a seguir indicados dão talvez melhor ideia sobre a grandeza dêsse abatimento.

A Tarifa Geral estipula como preços de transporte de passageiros, as seguintes importâncias, por 1 km :

A. R.	1. ^a classe.....	\$38,115
	2. ^a classe.....	\$26,681
	3. ^a classe.....	\$17,38
M. D. e S. S. }	1. ^a classe.....	\$38,115
	2. ^a classe.....	\$27,951
	3. ^a classe.....	\$19,118

Pois a Companhia, em 1935, realizou receita de passageiros igual à que realizaria se pedisse a cada passageiro, fôsse qual fôsse a classe a ocupar, a módica quantia de \$15 — quinze centavos! — por quilómetro a percorrer. Tal quantia nem sequer chega ao preço da 3.^a classe da Tarifa Geral na A. R., quando todos nós sabemos que o Público viajou em 1.^a classe, em 2.^a classe e — se bem que ainda mais, é certo — em 3.^a classe.

E se a Companhia quizesse abstrair da classe a ocupar pelos passageiros e, também, do percurso que êles desejassem efectuar, não teria mais que pedir a cada um, — pelo menos em 1935 —, para obter receita igual à que realizou, a insignificante quantia de 6\$00 — seis escudos! — por cada viagem.

Quási dava vontade de estabelecer tarifa única : — 6\$00 por viagem. Mas, a proceder-se assim, que diriam os milhares de passageiros que pagam hoje, pelas viagens que efectuam, importâncias muito inferiores a esta? Que diriam — e que fariam —, por exemplo, os 800 mil passageiros que, durante o ano, transitam, em 3.^a classe, entre Lisboa-R e Campolide, ao preço de \$55 por cada viagem? E não havíamos nós de nos lembrar que, da Rede Geral, Campolide é a terceira estação em movimento de passageiros (sobrelevando-a apenas as estações de Lisboa-R e Pôrto) e que quási todo o seu movimento é feito com Lisboa-R?

Nem, mesmo que não existisse esta razão, seria de aconselhar a fixação de taxa única. De facto, a boa política tarifária, em transportes, — mórmente em meios de tão fraco rendimento, como o nosso —, manda que se peça ao Público tanto quanto êle possa pagar e nada

mais de quanto êle pode pagar ⁽¹⁾. Para se obedecer a êste preceito, ha que adoptar a multiplicidade de preços: em tese, uma série indefinida; na prática, uma série definida pela necessidade de evitar dificuldades na execução do serviço.

Com efeito, consideremos a hipótese do preço único. No eixo das abcissas — OX — (Fig. 1), marquemos êste preço: — Op_2 ; marquemos, no eixo das ordenadas — OY — a quantidade de passageiros — Oq_2 — que transportaríamos se fôsse aplicável sômente aquêle preço único. O rectângulo Oq_2Dp_2 representará a receita proveniente dêste transporte.

(1) — V. Ulysse Lamalle — Cours d'exploitation des chemins de fer. — 1929 — Paris, Dunod.

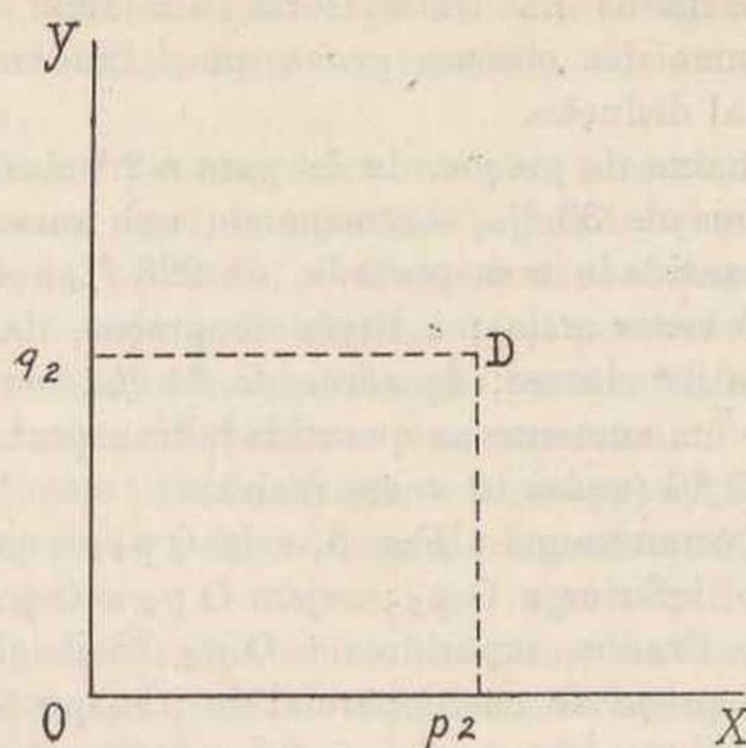


Fig. 1

No total de passageiros, considerado, — Oq_2 — está incluído um certo número de passageiros que poderia pagar um preço mais alto que Op_2 ; outro número de passageiros que poderia pagar um preço mais elevado ainda que o anterior; e assim sucessivamente, em série, evidentemente, finita.

No mesmo total de passageiros, considerado, — Oq_2 — não está incluído o número daquêles que, por não poderem suportar o preço único Op_2 , não viajam, mas que viajariam se, para êles, fixássemos preços inferiores.

Para pedir aos primeiros tudo quanto pudessem pagar e para não pedir aos segundos mais de quanto êles pudessem pagar, seríamos naturalmente levados a fixar preços inferiores e preços superiores a Op_2 .

Demonstra a prática que as quantidades transportadas crescem mais rapidamente, ou decrescem mais lentamente que as correspondentes baixas ou elevações de preços.

A Fig. 2, em que no eixo das abcissas foram marcados, em seus valores relativos e aproximados, os preços médios das 3.^a, 2.^a e 1.^a classes, e, no eixo das ordenadas, as quantidades de passageiros - quilómetro

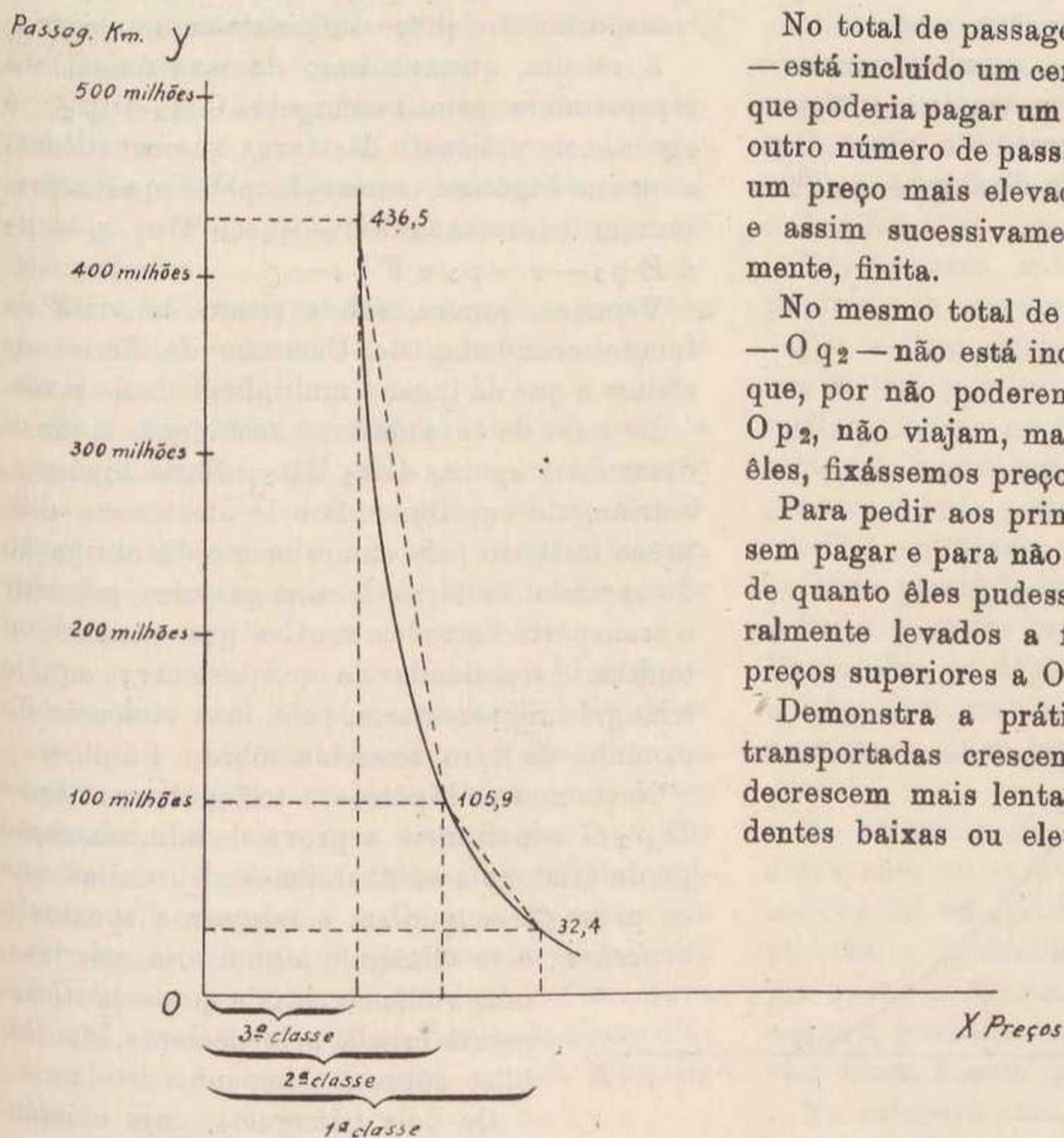


Fig. 2

transportados na Rêde Geral, em 1935, em cada uma das classes, prova que é fundamentada tal dedução.

A' baixa de preços, da 1.^a para a 2.^a classes, de cerca de 30 %, corresponde um aumento na quantidade transportada, de 226 % (cerca de 7,5 vezes mais); à baixa de preços, da 2.^a para a 3.^a classes, de cerca de 34 %, corresponde um aumento na quantidade transportada, de 330 % (quási 10 vezes mais).

Reportando-nos à Fig. 3, seja $O p_1$, o preço fixado, inferior a $O p_2$; sejam $O p_3$ e $O p_4$ os preços fixados, superiores a $O p_2$. Seja ainda $O p$ o preço de custo parcial do transporte de passageiros, isto é, o que diz respeito apenas às despesas dependentes do tráfego e abaixo do qual, por consequência, não se deveria estabelecer preço de venda algum, sob risco de o transporte acarretar, nêsse caso, prejuízo.

Da fixação do preço $O p_1$, resultou um acréscimo na quantidade de passageiros transportados — $q_2 q_1$ —; da fixação do preço $O p_3$ resultou ficar só uma parte de $O q_2$ — $q_2 q_3$ —

sujeita ao preço $O p_2$; e, finalmente, da fixação do preço $O p_4$ resultou ainda ficar só uma parte de $O q_3$ — $q_3 q_4$ — sujeita ao preço $O p_3$. O preço $O p_4$ passou a aplicar-se aos passageiros do grupo $O q_4$.

Como já vimos, se fôr

$$p_1 p_2 = p_2 p_3 = p_3 p_4,$$

será

$$q_1 q_2 > q_2 q_3 > q_3 q_4.$$

Por consequência, a linha que une os pontos C, D, E, F é uma linha curva. Esta linha corta o eixo das ordenadas — pois que seria finito o número de passageiros transportados a preço nulo — e também o eixo das abscissas — pois que seria nula, a quantidade de passageiros transportados a preço suficientemente elevado.

A receita, que, no caso da taxa única, era representada pelo rectângulo $O q_2 D p_2$, é agora, com aplicação das taxas que constituem a nossa hipótese, acrescida pelas que representam os rectângulos — $q_2 q_1 C c$ —, — $p_2 d E p_3$ — e — $p_3 e F p_4$ —.

Vejamos, porém, sob o ponto de vista da função económica do Caminho de Ferro, os efeitos a que dá lugar a multiplicidade de taxas.

No caso de taxa única, o rectângulo a considerar seria apenas $O q_2 D p_2$. Nesta hipótese, o triângulo curvilíneo $B b D$ atestaria o desprêzo tarifário pelo cumprimento da obrigação do caminho de ferro de, sem prejuízo, permitir o transporte de todos aquêles que queiram ou tenham necessidade de se deslocar; aquêlê triângulo representaria, pois, uma violência do caminho de ferro, exercida sobre o Público.

Nesta mesma hipótese, o triângulo curvilíneo $D p_2 G$ constituiria a prova de administração perdulária, pois se abandonavam receitas que os passageiros podiam e estavam dispostos a conceder; êste triângulo significaria, por isso, uma violência, ainda que voluntariamente criada pelo paciente, do Público sobre a Companhia.

Os dois triângulos, cuja existência é nociva, só serão «preenchidos» se se fixarem taxas abaixo e acima da primitiva taxa única; o «preen-

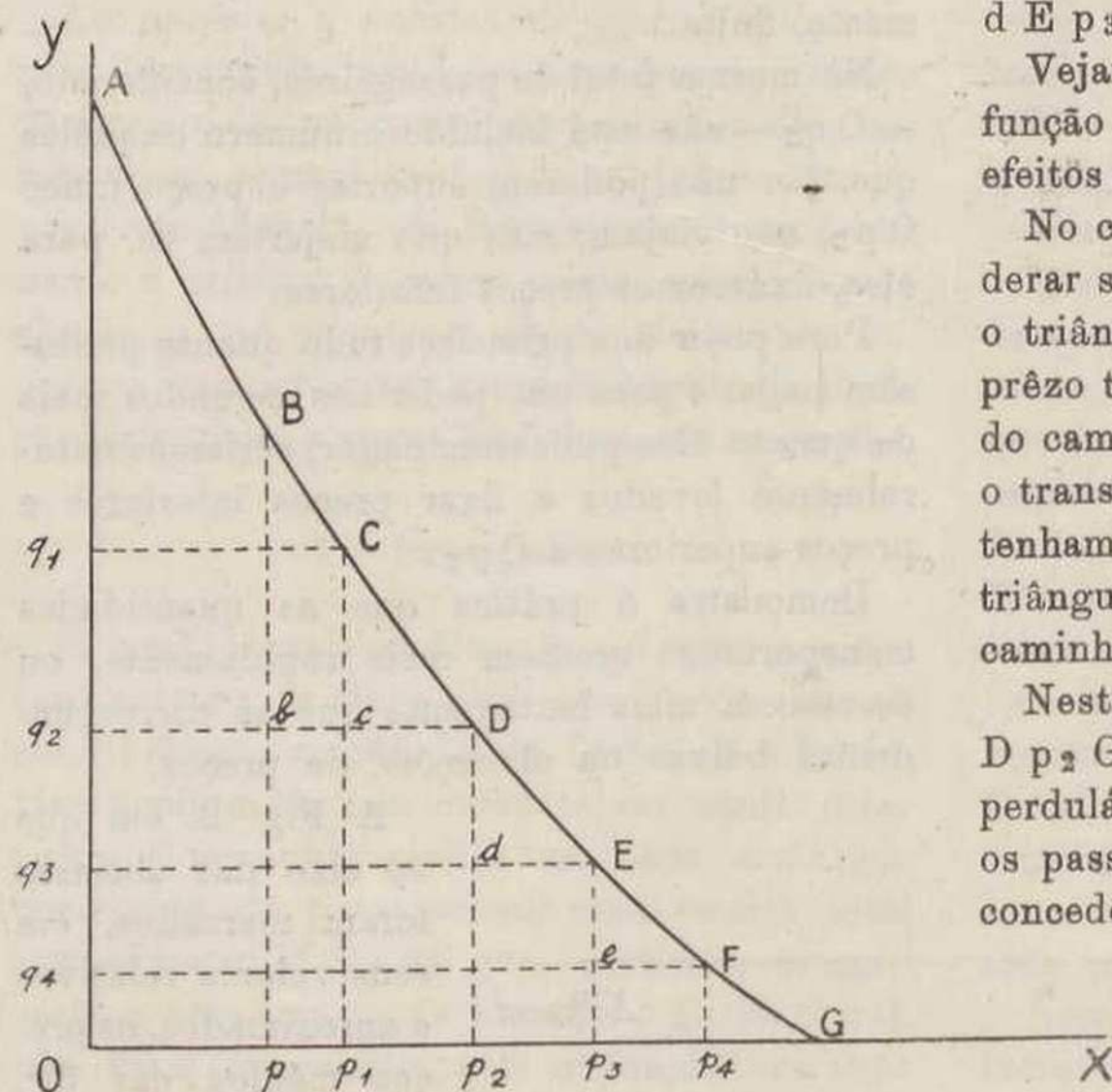


Fig. 3

chimento» tornar-se-á tanto mais perfeito, quanto maior fôr o número de novas taxas, isto é, quanto mais completa fôr — dentro dos limites da facilidade de execução do serviço — a gama dos preços aplicáveis. Só assim se consegue, na medida do possível, a coincidência dos interesses recíprocos, do caminho de ferro e do Público.

*
* *
*

Reconhecido que devemos fixar múltiplos preços e que o preço médio que cobramos é de \$15 por km ou de 6\$00 por viagem, resta saber: — poderiam êsses preços, já de si tão reduzidos, mesmo tendo em conta o nosso modestíssimo meio, ser mais reduzidos ainda?

A resposta talvez pudesse ser afirmativa se...

Determinemos a condicional.

Não é raro lermos, na literatura da especialidade, que a produção das emprêsas ferro-viárias, consideradas como industriais, é constituída pelo transporte de passageiros e de mercadorias.

Também é freqüente dizer-se que as emprêsas ferro-viárias vendem o transporte de pessoas e de mercadorias.

Reportando-nos, por enquanto, somente a passageiros, diremos que a primeira afirmação é — parece-nos — errônea, porque limita a produção à extensão das vendas; a segunda é, em absoluto, exacta, mas pode levar o não precavido a concepções menos verdadeiras.

Se supuzermos, por momentos, a hipótese — felizmente, com nenhuma probabilidade de se verificar — que, em determinado dia, nem um único passageiro se apresentava nas nossas estações, não seria por êste motivo que nós podíamos deixar de efectuar os combóios regulares de passageiros. A Companhia nêsse dia «produzia», ainda que não tivesse transportado um só passageiro; tanto «produzia» que estava apta a «vender» o produto fabricado nêsse dia; simplesmente, não «vendia», porque ninguém queria comprar.

Não podemos, portanto, dizer que a «produção» das emprêsas ferro-viárias é o transporte de passageiros. O que elas produzem —

pelo menos nêste capítulo de Passageiros —, é o deslocamento de combóios, cheios ou vazios.

E como antecipadamente elas conhecem, com o maior rigor, a qualidade e quantidade do que hão de produzir, vendem a cada comprador, considerado individualmente — por cada lugar do combóio —, uma fracção ou a totalidade do produto a fabricar — o deslocamento.

Concretizando ideias: a nossa produção é representada pelo número de lugares-quilómetro oferecidos; o número de lugares-quilómetro ocupados traduz o montante das vendas.

O nosso produto tem características muito peculiares, que é conveniente pôr em destaque.

Ao contrário do que sucede com a generalidade das indústrias, o produto — deslocamento de combóios — não é armazenável, não é susceptível de constituir existência.

Mais: se ha excedente da produção sôbre a venda, todo êsse excedente se volatiliza, desaparece instantâneamente, no preciso momento em que termina o seu fabrico; com êle, toda a despesa feita com a sua produção.

Há, por isso, todo o interesse em ajustar a produção às exigências da compra.

Ora a Companhia, como emprêsa comercial que é, tem por fito, ainda que não exclusivo, realizar lucro; na impossibilidade de atingir esta, nos tempos correntes, longínqua miragem, procura a todo o transe que, ao menos, as suas receitas equilibrem as suas despesas.

Dêste princípio-base, que tem de presidir à solução de todos os problemas que na vida da Companhia se deparam, resulta haver sempre a considerar, na apreciação de qualquer dêsses problemas, duas grandezas: a receita e a despesa.

No balancear das quantidades por nós vendidas com as quantidades produzidas, a duas conclusões se pode chegar: ou as primeiras atingem o montante das segundas ou então, por qualquer motivo (deficiente capacidade de compra, produção inadaptada ao consumo, etc.) elas ficam àquem das quantidades produzidas.

No primeiro caso, o comprador, se a Companhia se limitar a não querer perder, pagará, por cada unidade produzida que deseja obter, uma importância igual ao custo unitário de

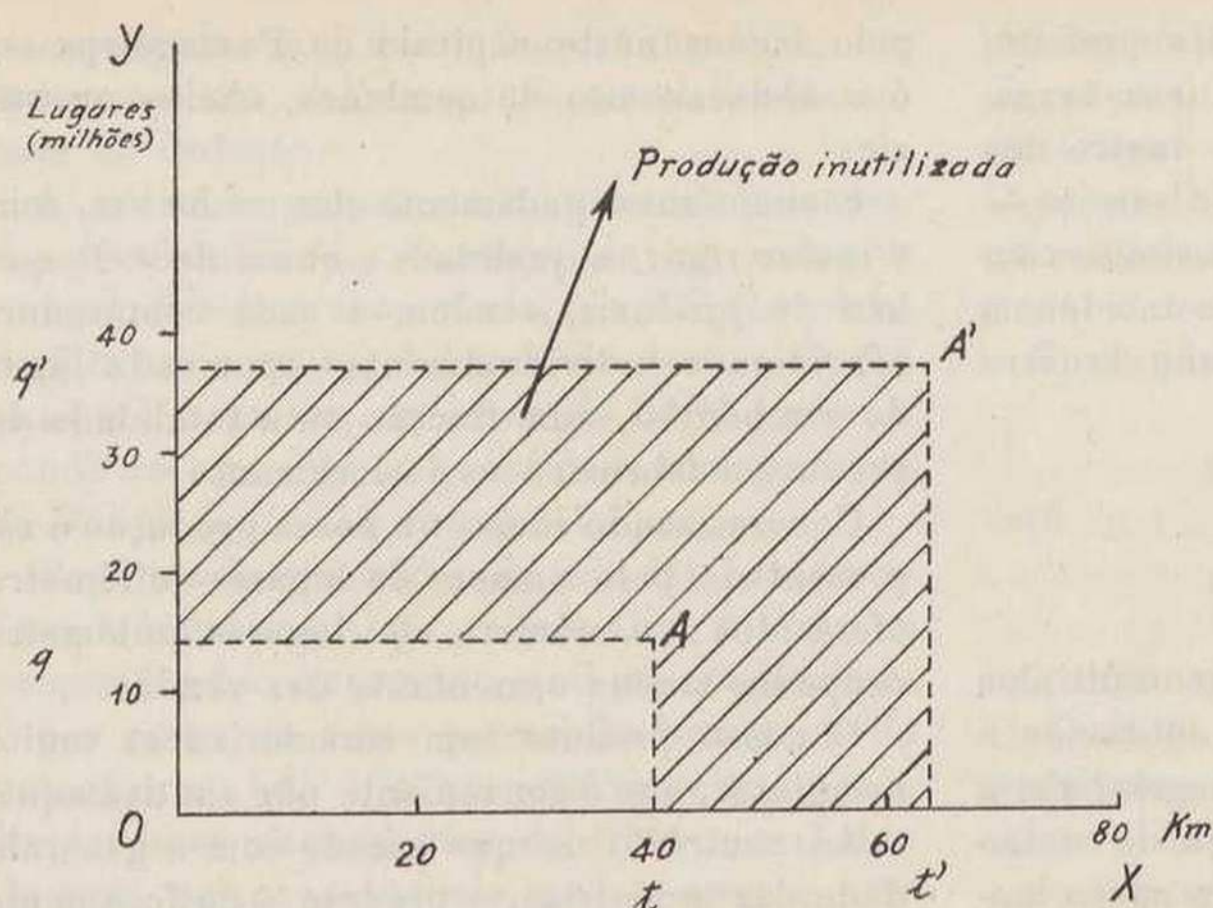


Fig. 4

produção, obtido pela divisão da despesa total pelo número de unidades produzidas.

No segundo caso, para a Companhia não perder, — mas também nada ganhar —, o comprador terá de pagar, por cada unidade produzida que deseje obter, o quociente da divisão em que o divisor é a quantidade de produtos vendidos e o dividendo, a importância correspondente à soma da quantia gasta no fabrico dos produtos vendidos com a quantia gasta no fabrico dos produtos não vendidos e, por tal motivo, *inutilizados*. É evidente que só por tal processo pode a Empresa angariar a receita necessária para cobrir a despesa correspondente não só à produção que colocou, como também àquela que, por não vendida, se inutilizou.

Neste mesmo caso, quanto maior fôr o excedente de quantidade produzida sobre a vendida, tanto mais pesa no preço de venda a quantia correspondente à produção inutilizada.

Visto, por esta faceta, o panorama da actividade industrial da Companhia, fácil é concluirmos que o interesse está em se vender a totalidade da produção, isto é, em se conseguir a ocupação total dos comboios ou, se tal fôr impossível, em se obter ocupação que pouco se afaste da lotação oferecida.

Tomemos, para elemento de observação, o ano de 1935, e marquemos (Fig. 4), nos eixos OX e OY, os seguintes elementos a ele respeitantes: no eixo das abcissas, $O t' = 63$ Km. — percurso médio dos comboios de passageiros — e $O t = 40$ Km. — percurso médio dos passageiros —; no eixo das ordenadas, $O q' = 37$ milhões — lugares oferecidos — e $O q = 14$ milhões (ou mesmo 15, contando com cobranças em trânsito, etc.) — lugares ocupados —.

Os rectângulos $O q' A' t'$ e $O q A t$ representarão: o primeiro, a produção — quantidade de lugares-quilómetro oferecidos —; o segundo, a venda — quantidade de lugares-quilómetro ocupados —.

A parte tracejada corresponderá, portanto, o excesso da produção sobre a venda, isto é, a produção inutilizada. A sua área é cerca de 3 vezes maior que a do rectângulo $O q A t$ — venda —.

Isto significa que nós vendemos, no ramo «transporte de passageiros», a quarta parte do que produzimos. Por cada 4 produtos fabricados, vendemos 1, ou — talvez melhor se faça ideia — por cada 100 fabricados, vendemos 25. O resto inutiliza-se logo após o fabrico. Não devem existir, neste aspecto, muitas indústrias similares.

Como já dissemos atrás, se a Companhia quizesse nada ganhar, nem nada perder, o preço de venda da quantidade $O q A t$ seria tal que produzisse receita igual à importância gasta na produção $O q' A' t'$.

Se toda a produção fôsse vendida, isto é, se

$$O q A t = O q' A' t'$$

a despesa realizada com a produção $O q' A' t'$ sofreria, em boa verdade, um acréscimo.

É que, oferecendo nós, por comboio-quilómetro, 226,7 lugares ⁽¹⁾, e sendo ocupados ape-

(1) — Todos estes números se referem a 1935.

nas 55,4, teríamos, no caso de venda igual à produção ou, o que é o mesmo, no caso de ocupação total, de transportar, em cada combóio-quilómetro, mais 171,3 passageiros. Se atribuirmos a cada passageiro o peso médio de 80 Kg., as locomotivas de cada combóio teriam de rebocar carga superior em 14 toneladas à actual.

Atendendo, porém, a que, uma vez lançado o combóio, o acréscimo (ou a diminuição), em 14 toneladas, da carga rebocada, deve exercer influência mínima na despesa originariamente provocada pela realização desse combóio, partamos de princípio que, praticamente, se conservaria fixa a despesa, mesmo que a ocupação dos nossos actuais combóios fôsse total. Desprezamos também assim, é facto, outros motivos de acréscimo de despesa, como maior gasto de cartão para bilhetes, reforço de pessoal de revisão nos combóios, etc. etc.. Mas considerando mesmo estes motivos de aumento, seria relativamente diminuto o acréscimo da despesa.

Partindo deste princípio, concluímos que, se a Companhia não pretendesse alterar os resultados financeiros que hoje lhe advêm do transporte de passageiros, poderia exigir, em média, a cada um destes, por quilómetro de percurso, e no caso de ocupação total, a quarta parte dos \$15 que constituem actualmente a receita média de cada passageiro-quilómetro. Quere dizer: dando uma pequena margem, que poderia compensar o diminuto acréscimo de despesa, a Companhia, para se conservar na mesma situação em que presentemente se encontra, cobraria, em média, de cada passageiro \$05 — meio tostão! — por quilómetro de percurso a efectuar. Não se reportando ao percurso, a cobrança seria, nesta base dos \$05, de cerca de \$300 por viagem.

Infelizmente, porém, a realidade está, como vimos, muito longe da hipótese considerada.

Desta circunstância resultam não só as consequências a que já aludimos, mas ainda outra, à qual chegou a oportunidade de nos referirmos.

Continuando a supor a despesa efectuada com a produção constante, qualquer que seja, dentro de determinados limites, a variação da quantidade vendida, o preço de cada unidade

vendida, no caso de a Companhia não ter lucro nem prejuízo, será determinado pela fracção

$$p = \frac{D}{q}$$

em que

p = preço unitário de venda

D = despesa total efectuada com a produção

q = quantidade vendida (lugares-quilómetro ocupados).

Daquela expressão resulta

$$p q = D$$

ou, por hipótese,

$$p q = \text{Const.}$$

Se no eixo das ordenadas (Fig. 5) figurarem diversos valores de q

$$O q_1, O q_2, O q_3, O q_4, O q_5$$

e no das abcissas, os correspondentes valores de p

$$O p_1, O p_2, O p_3, O p_4, O p_5$$

pela simples razão da igualdade das áreas dos rectângulos formados, e por se tratar de coordenadas rectangulares, verificaremos que os pontos A, B, C, D, E pertencem a um dos ramos de uma hipérbole equilátera, que tem por assíntotas os eixos O Y, das quantidades vendidas, e O X, dos preços de venda (no caso de tanto lucros como prejuízos serem nulos).

Considerando que O C é semi-eixo transversal da hipérbole (por ser a bissectriz do ângulo formado pelas assíntotas), e portanto que C é o vértice deste ramo da hipérbole, se supozermos que este ponto define a actual situação no ramo «venda de transporte de passageiros», isto é, que $O p_3$ representa o preço médio de venda de cada lugar-quilómetro e que $O q_3$ representa a quantidade de lugares-quilómetro vendida, concluiremos que diminuindo as quantidades vendidas, para limites inferiores ao actual, o preço de venda deveria crescer rápi-

damente; da observação da figura se conclue também que, aumentando em relação à actualidade, as quantidades vendidas, o preço de venda deveria decrescer, mas lentamente.

De facto, se partirmos dos números de 1935, ano em que a Companhia cobrou, em média, de cada um dos 574 milhões de passageiros-quilómetro a quantia de 6\$00 por viagem, veremos que, para conseguir sempre a mesma receita total, a metade daquela quantidade deveria corresponder o dôbro do preço, à quarta parte da mesma quantidade, um preço quádruplo do inicial, etc. O seguinte quadro:

$d_1 = 287$	574 m. passag.°-Km. 6\$00	$d'_1 = 6$00$
$d_2 = 143,5$	287 m. passag.°-Km. 12\$00	$d'_2 = 12$00$
$d_3 = 71,75$	143,5 m. passag.°-Km. 24\$00	$d'_3 = 24$00$
	71,75 m. passag.°-Km. 48\$00	

mostra que, se a quantidade vendida passasse

de 574 milhões lug.-km. para 287 milhões (baixa de 287 milhões), o preço, para obter receita igual, teria de atingir 12\$00 (aumento de 6\$00). Mas se atentarmos no escalão seguinte verificaremos que, à baixa, na venda, de 143,5 milhões

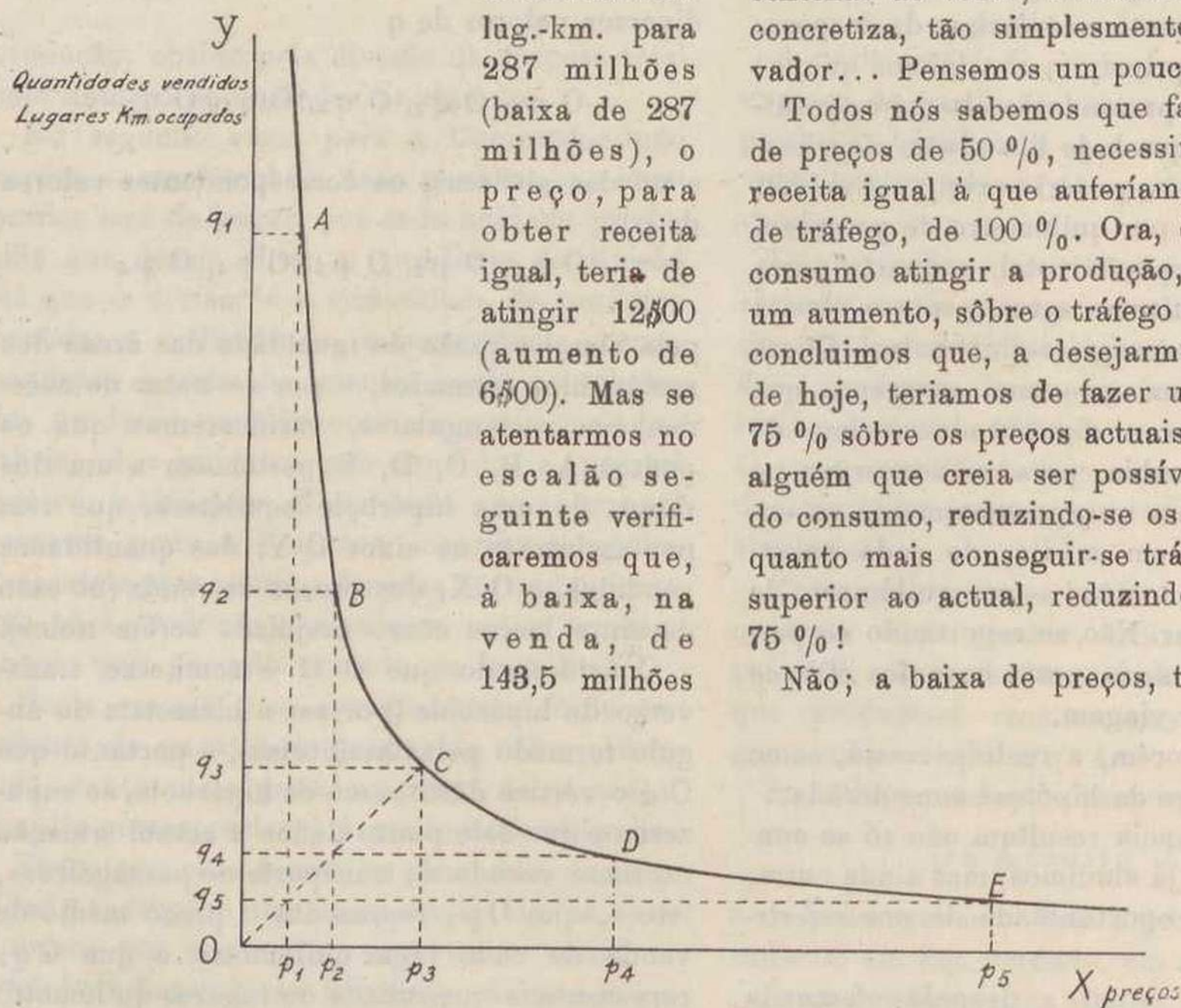


Fig. 5

de lug.-km., corresponde um aumento no preço de 12\$00. Mais frisante é ainda a observação do terceiro escalão, como o seria, em crescendo, a observação de sucessivos escalões.

O que dizemos para os decréscimos nas quantidades vendidas, aplica-se, mas em sentido inverso, como é bem de vêr, aos acréscimos.

Estando, como já dissemos, o nosso interesse em ajustar, tanto quanto possível o consumo à produção, ou o inverso, ou ambos, recíproca e simultâneamente, resta vêr se tal objectivo é fácil de atingir ou, se o não é, quais as dificuldades que se nos deparam.

O critério simplista aconselha-nos, para levar o consumo ao nível da produção, a baixar os preços. «Baixem os preços, e verão os combóios cheios» — qual, de nós, não tem ouvido, centenas de vezes, a frase lapidar em que se concretiza, tão simplesmente, o remédio salvador... Pensemos um pouco.

Todos nós sabemos que fazendo uma baixa de preços de 50 %, necessitamos, para obter receita igual à que auferíamos, um acréscimo de tráfego, de 100 %. Ora, como nós, para o consumo atingir a produção, precisavamos de um aumento, sôbre o tráfego actual, de 300 %, concluimos que, a desejarmos receita igual à de hoje, teríamos de fazer um abatimento de 75 % sôbre os preços actuais. Não ha decerto alguém que creia ser possível obter o dôbro do consumo, reduzindo-se os preços a metade; quanto mais conseguir-se tráfego quatro vezes superior ao actual, reduzindo-se os preços de 75 %!

Não; a baixa de preços, tomada como medida geral, não podia deixar de produzir, — porque a capacidade de compra do nosso Público é limitada, mesmo bastante limitada — o decréscimo da

receita. Que neste ou naquêlê trôço de linha, que neste ou naquêlê caso de concorrência, o abaixamento de preços, determinado por estudo cuidadoso, possa dar resultado, criar acréscimo de receita, ninguém contesta; mas daqui, até à baixa geral de preços, vai um abismo cuja transposição seria fatal.

Para mais, a diminuição de receita, neste particular do transporte de passageiros, reverteria carácter bastante grave.

Sabe-se — di-lo a estatística — que em 1935, foi de 91,7 a quantidade de passageiros transportados, em média, por comboio.

Considerando que a cobrança feita a cada passageiro foi, no mesmo ano, de 6\$00, determinaremos a receita bruta, média, por comboio, de, números redondos, 550\$00.

Porque neste número não estão consideradas as receitas de bilhetes de assinatura, de identidade, de cobranças suplementares, nem as de G. V., cujo transporte se faz, em parte, nos comboios de passageiros, elevemo-lo, por cálculo propositadamente desfavorável à conclusão a que pretendemos chegar, a 800\$00 — quociente, reforçado, da receita bruta *total*, em 1935, de «Passageiros» e «G. V.» — 122.147 contos — por 154.920 comboios de passageiros, que se realizaram em 1935.

O mais leigo em assuntos ferro-viários tem decerto a certeza que um comboio à 63 km — percurso médio dos comboios de passageiros — obriga a Companhia a dispendir mais de 800\$00, importância determinada considerando tódã a G. V. transportada em comboios de passageiros — o que não é verdade —, e sujeita ainda à dedução do imposto ferro-viário.

Estas perspectivas não só vêm reforçar a conclusão a que já havíamos chegado, de que seria mais que inconveniente a adopção de baixa geral dos preços, mas também nos esclarecem que, mesmo no caso de ocupação total dos comboios, isto é, com volume de vendas quatro vezes maior que o actual, nós deveríamos fixar preço médio superior à quarta parte do preço médio que hoje aplicamos.

No entanto, a Companhia tem envidado os esforços para que, aumentando as vendas, se consiga fazer aproximar o seu volume do da produção.

O estabelecimento de preços reduzidos para as viagens dos principais centros para pontos reputados como de interesse turístico, ou susceptíveis de se valorizarem, sob êste aspecto; a realização de comboios especiais, a preços acessíveis a todas as bôlsas — e em que, para êles, se verifica a venda igual ou quási igual à produção —, constituem exemplos que traduzem não tanto o interesse imediato de realizar receita, mas o intuito, mais profundo, de despertar, pouco a pouco, no espírito do Público, o gôsto de viajar, o prazer de realizar excursões. Resultados, se os houver, de tal campanha, só a prazo longo e muito lentamente se manifestarão.

Não é, portanto, de esperar — pelo menos, se fenómeno extraordinário e imprevisto não ocorrer — que o consumo se aproxime, em curto espaço de tempo, da produção.

O inverso — reduzir a produção às proporções do consumo — também não é fácil, nem conveniente, ainda que à primeira vista possa não parecer.

Da observação da Fig. 4, resalta que tal objectivo, para ser atingido, exigiria a igualdade de $O t'$ — percurso médio dos comboios — com $O t$ — percurso médio dos passageiros e, mais ainda, a igualdade de $O q'$ — quantidade de lugares-quilómetro oferecidos — com $O q$ — quantidade de lugares-quilómetro ocupados —.

Dificuldades várias e múltiplas obstam a que possa considerar-se singela a execução dessas medidas, mesmo quando ela fôsse conveniente.

A Companhia presta serviços que são de interesse público; basta êste imperativo, para limitar a acção que poderia exercer, se houvesse que ter em vista sòmente a sua finalidade comercial.

Os comboios têm, até certo ponto, percurso obrigado, pela necessidade de ligação dos principais centros. Além disso, a sua origem e o seu destino — mormente para os de longo curso — devem ser, em regra, estações providas de instalações apropriadas (linhas de resguardo, placas de inversão de máquinas, etc.).

Abstraindo Lisboa e Pôrto — e êstes tomados nas devidas proporções — não temos, no País, centros populacionais importantes, que alimentem com largueza a ocupação dos comboios.

Por isso, um combóio saído de Lisboa ou do Porto para qualquer ponto que não seja uma destas cidades, chega a destino com ocupação menos que satisfatória: os passageiros que, porventura, o enchiam, à partida daquelas cidades, vão ficando pelos pontos intermédios.

O inverso se dá nos combóios descendentes e que não saiam do Porto. Partem da origem com fraca utilização e, pouco a pouco, no decorrer da viagem, vão sendo ocupados, de forma a chegar a destino satisfatoriamente utilizados.

Isto é, os combóios não são, em regra, ocupados na totalidade do percurso; à medida que os ascendentes se afastam da origem vai enfraquecendo a utilização, sucedendo o contrário, nos descendentes, à medida que se aproximam do destino.

Isto, quanto a percurso. No que diz respeito a quantidade de lugares oferecidos, a própria natureza do material de transporte de que dispomos para a composição dos combóios, não consente, por fraco poder de adaptação, que se fixe em desejado limite, aquela quantidade. O número de lugares oferecidos tem de ser, forçosamente, múltiplo da lotação de cada carruagem; este crescimento ou decrescimento, em saltos bruscos, impede que adaptemos a composição às necessidades do tráfego — a produção ao consumo —.

O movimento de passageiros, nos dois sentidos, ascendente e descendente, não se equilibra. Na A. R., em 1935, transportaram-se, no sentido descendente, cerca de 10 milhões de passageiros-quilómetro a mais que no sentido contrário; o fenómeno verificou-se também, mas em ordem inversa, no S. S. e M. D. em que, no primeiro, se transportaram cerca de 2 milhões de passageiros-quilómetro, a mais, no sentido ascendente e, no segundo, cerca de 1 milhão de passageiros-quilómetro, a mais, no mesmo sentido. É claro que, para prover ao transporte

de um excedente de passageiros, num dos sentidos, tem de circular material vazio, no sentido contrário.

Eliminar combóios — outra solução para fazer baixar a quantidade de lugares-quilómetro oferecidos, a produção. Mas se nós sabemos que a rarefacção de circulações trás, como consequência, o maior afastamento do Público; se nós sabemos ter a experiência demonstrado que, pelo menos em trajectos curtos, próximos das cidades importantes, a intensificação de circulações, a intervalos curtos, de forma a o Público não ter que se preocupar com horários, anima e atrai tráfego, — que haveríamos nós de esperar da supressão de combóios?

A verdade é que por toda a parte vai grande afan na procura do sistema de exploração que, vantajosamente, venha substituir o que fez seus tempos: — aquêle dos pesados combóios de longas composições, obedecendo a horários de marcha hoje considerada lenta, estabelecendo a ligação da procedência a destino uma vez ou duas vezes por dia.

Lá fora — campo experimental que nós não podemos ter a veleidade de nos supor — tentam-se vários processos. Carruagens leves, auto-propulsoras, defendem uns; carruagens leves, mas rebocadas por locomotivas de grandes velocidades, pugnam outros; combóios rápidos e freqüentes, de forma a evitar ao Público preocupações de horários, é opinião unânime.

Nesta azáfama de estudos, de experiências, a necessidade premente ha de conduzir em breve — estejamos certos — à descoberta da verdadeira solução.

Adoptando-a — e eis segundo problema que já reveste também aspecto de carácter financeiro —, seria então, mas só então, legítimo esperar que a produção e o consumo, amigos reconciliados, procurassem aproximar-se. E — quem sabe? — talvez que as circunstâncias permitissem o estudo de possíveis reduções...



O Turismo no Japão



A mulher japonesa segundo o grande pintor
Kitagawa Outamaro (1754-1806)

turismo é, de todos os serviços económicos japoneses, talvez o melhor compreendido. Ao Japão podem ir os governos europeus procurar proveitosas lições de organização dessa poderosa indústria,

pois até os seus pequenos detalhes, na Europa por vezes tão esquecidos, são ali tomados na devida consideração.

Na véspera da nossa chegada a Kobe, tivemos o primeiro contacto com essa admirável organização turística japonesa que convém relatar.

O comissário do belo *Asama-Marú* que nos conduzia, mandou levar aos nossos camarotes um bilhete com o qual podíamos efectuar gratuitamente o trajecto ferroviário de Kobe a Tokio.

Caters e eu fomos ao gabinete do comissário agradecer a gentileza que a Companhia nos oferecia, mas nós, com uma bagagem complicada e numerosa, preferíamos ir desembarcar a Yokohama, a dois passos de Tokio, onde a deixariamos, até ao nosso embarque para o Canadá.

O Comissário, espantado com a nossa objecção, replicou-nos que se era por causa das malas, ele tomaria conta delas e em Yokohama ser-nos-iam entregues a bordo do vapor que nos conduzisse a Vancouver, embora esse vapor pertencesse a outra Companhia.

Nada por isso tínhamos a pagar e tomando o combóio em Kobe poderíamos gratuitamente visitar Osaka, Nagoia, Kioto, Nara, e outros recantos pitorescos que encontrávamos no caminho.

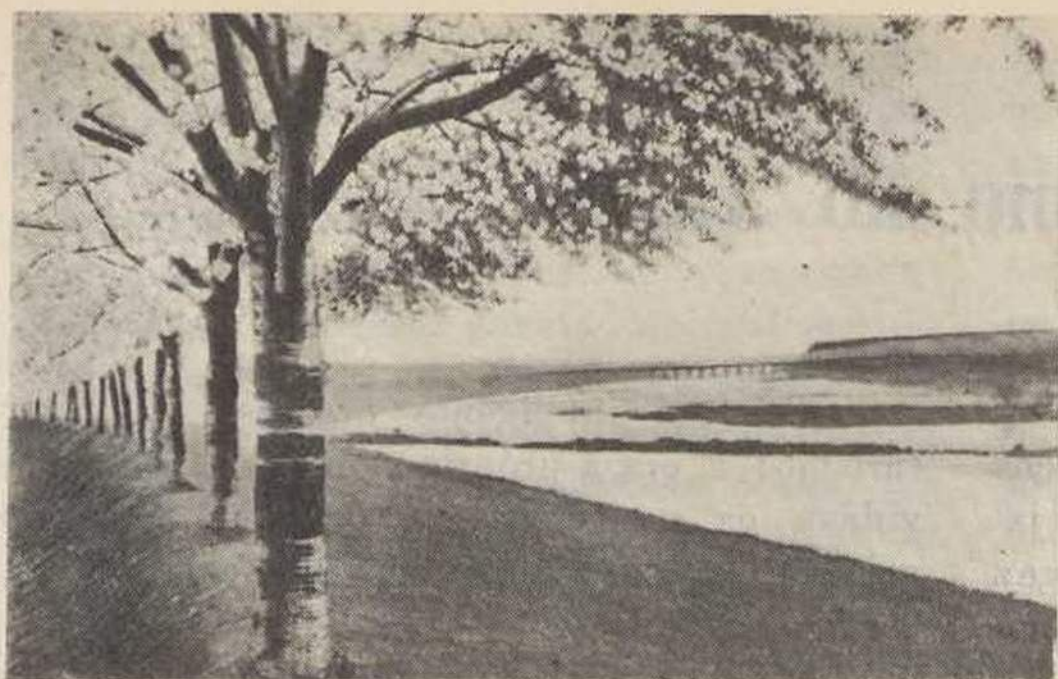
Singular e inteligente processo de fazer turismo! E era a própria Companhia que convidava os passageiros a deixarem os seus vapores para seguirem pela via concorrente, o caminho de ferro.

Vim depois a saber que tôdas as Companhias de navegação nacionais e estrangeiras davam essa faculdade; algumas, porém, destas últimas, cobravam uma pequena parte do bilhete, visto não quererem suportar a soma mínima por que o caminho de ferro lhes oferecia o transporte dos seus passageiros.

Desembarçados das nossas malas, foi com

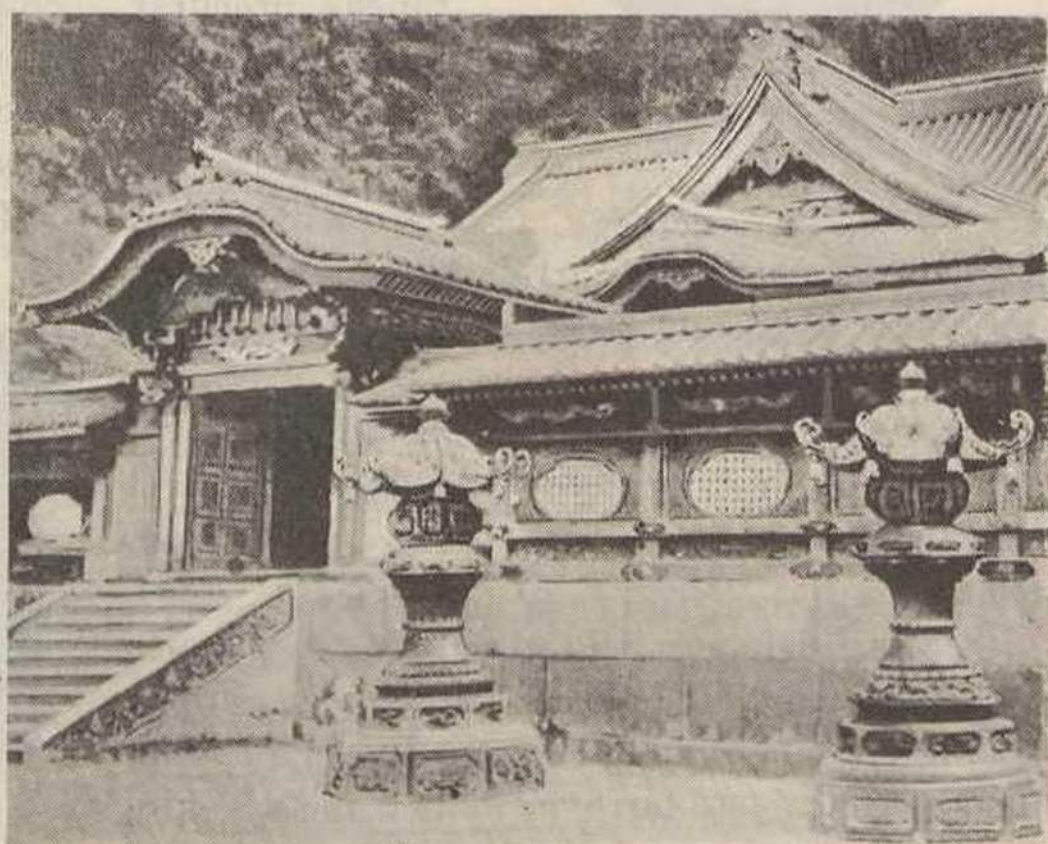


O Buda de Kamakura



No Japão. Cerejeiras em flor

verdadeira alegria que descemos em Kobe, donde partimos para Osaka, primeira escala da nossa viagem, e donde devíamos seguir directamente a Tokio, visto tencionarmos voltar de novo ao Sul, para visitarmos Myajima. Quarenta e oito horas depois de estarmos em Tokio fomos à agência de turismo dos caminhos de ferro imperiais, onde o director sr. Sugiyama, nos disse que éramos esperados. O Ministério dos Estrangeiros tinha-os avisado de que dois «honoráveis» jornalistas europeus se propunham visitar o Japão e para eles pedia tôdas as facilidades. Imediatamente, sem que eles vissem os nossos bilhetes de visita, fomos tratados pelos



O templo Iemitsu, em Nico. «Os japoneses disseminaram a maior parte dos templos em acidentados jardins. Tais templos compreendem o santuário, chamado *hondo*; a sala das prédicas, denominada *amida-do*; a biblioteca, o tesouro, o pagode e as fontes. As lanternas, *ishidora*, de bronze ou de rocha vulcânica, são numerosas em redor dos edifícios. À entrada dos jardins dos templos levantam-se pórticos (*torii*) sob os quais é obrigatória a passagem». (1)

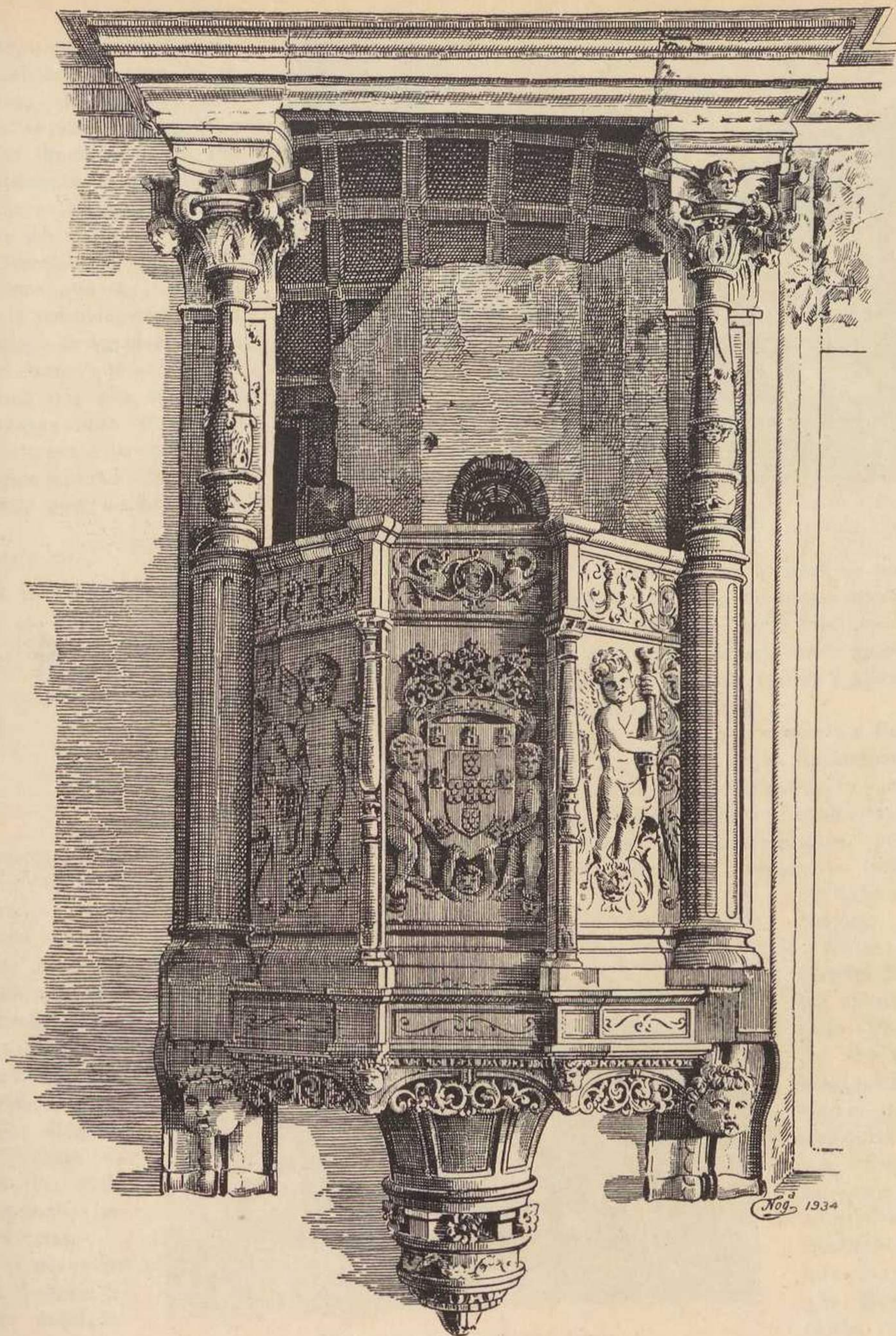
(1) Henry Martin. — *La Grammaire des Styles* — L'art japonais.



Miyajima. — Lanternas e «torii»

hotel, cada um de nós, um programa completo e substancial e um passe de livre circulação em tôda a rede ferroviária do império japonês.

O programa marcava as horas de chegada e partida, os hotéis em que nos alojariamos, os sítios que devíamos vi-



TOMAR — Púlpito do Refeitório do Convento de Cristo

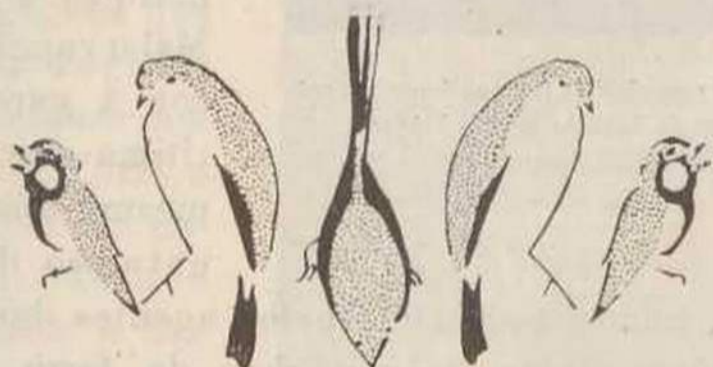
*Desenho de José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhadores,
na Divisão de Via e Obras.*

sitar, e como referência especial, acrescentava que as nossas «honoráveis» pessoas seriam conduzidas pelos funcionários do Departamento de turismo em tôdas as terras que tínhamos que visitar.

Corremos à agência de turismo que tão bem nos havia recebido, onde numa torrente de agradecimentos declaramos que aquele programa nos não convinha. Desejávamos alojamento retintamente japonês, queríamos ter um contacto vivo com o povo e não eram os



Uma das mais belas pontes do Japão



Desenho de J. Nogueira, sob a inspiração de Masayoshi.

«palaces» e os comboios de luxo que nos interessavam. E que a ideia de nos mandar acompanhar era duma requintada amabilidade, mas nós jornalistas, extremamente curiosos, preferíamos errar pelas cidades, à procura de emoções e de impressões imprevistas.

O director da Agência ficou desolado. Ele, que já

anunciara a nossa chegada a todos os pontos onde devíamos passar! E ver hotéis japoneses achava muito bem; mas havia dois que, com o Imperial de Tokio, onde estávamos alojados, o de Fujiama e o de Gifu, faziam a glória da indústria hoteleira japonesa.

Era necessário, pois, que vissemos o Palace de Fujiama e o de Gifu, e que viajássemos no «Fugi», comboio de luxo extra-rápido que liga Tokio com o Oeste do Japão. Acedemos, com prazer, e não nos arrependemos, porque aqueles dois hotéis são verdadeiros modelos de arte e de conforto.

Na minha carteira de notas anotei depois «Palace de Gifu, a cama mais macia em que tenho dormido».

O «Fugi» é um comboio admirável de conforto e de boa disposição. Restaurante magní-



Colheita de folhas de chá na plantação de Shizuola



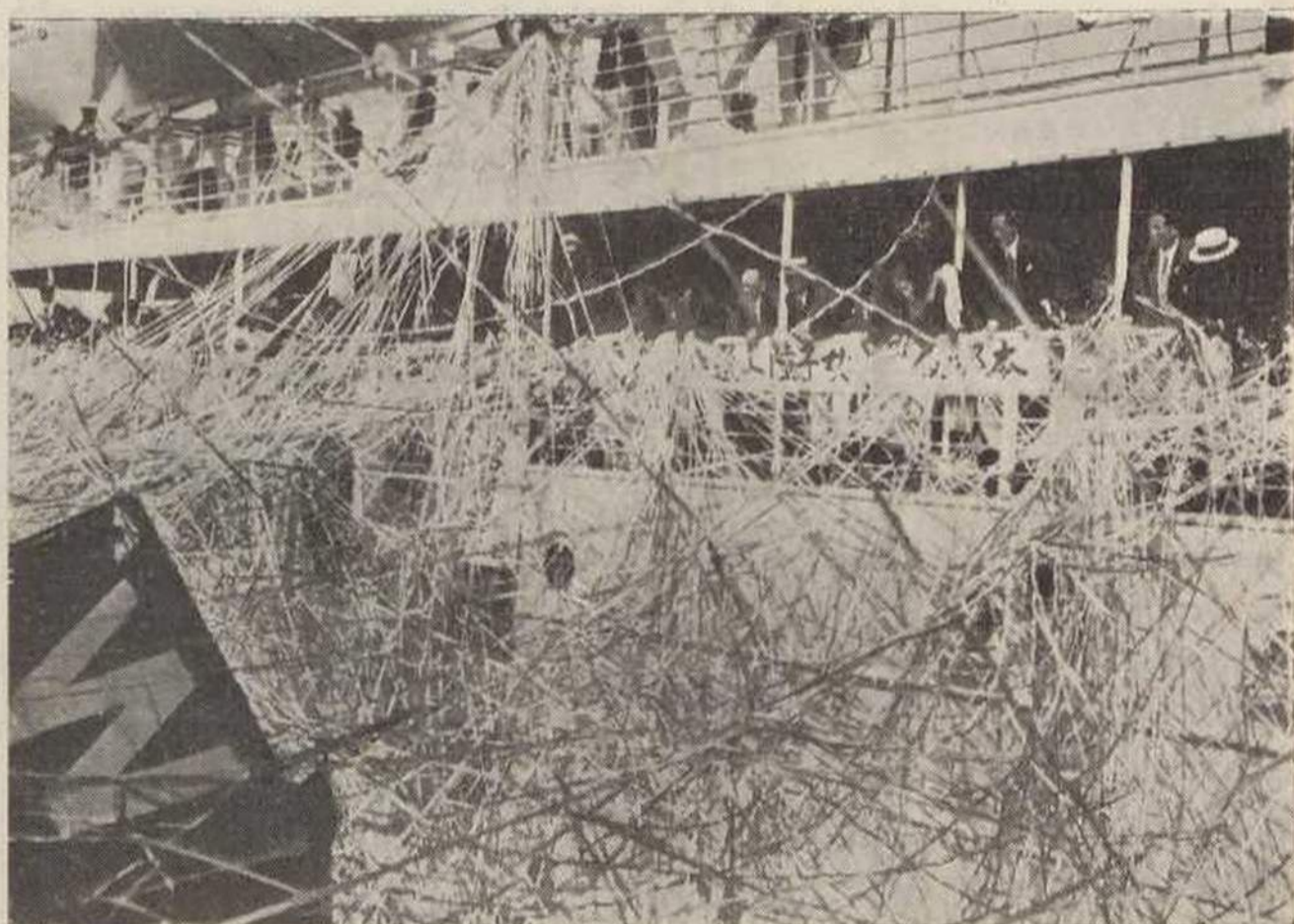
A estação de Tóquio, de onde partem diariamente mais de 130 comboios. A inauguração dos caminhos de ferro no Japão remonta ao ano de 1872 (em Portugal, ao de 1856, como é sabido) e teve lugar no pequeno troço da linha de Tokio a Yokohama, numa extensão de 28 Km. Actualmente, o comprimento das vias férreas exploradas pelo Estado atinge 17.768 Km. e o das Companhias particulares ultrapassa 10.000 Km.

fico, e, como toda a vida japonesa, baratíssimo. Camas à disposição dos passageiros ao preço irrisório de 3 «yens», (18 escudos) por uma noite inteira, e à cauda uma carruagem observatório, com largas vidraças, para a gente poder apreciar a paisagem em todos os seus aspectos e uma varanda onde nos poderemos sentar, quando faz bom tempo.

Enviado outro programa às agências de turismo conforme as nossas indicações, em todas as terras, à chegada do comboio era certo encontrarmos o respectivo funcionário a saudar-nos respeitosa e profundamente; mas, depois de nos perguntar se de algo precisávamos, retirava-se discretamente conforme as instruções rece-

bidas. Para terminar estas notas sobre o turismo no Japão, devo dizer que em Yokohama à partida do «Hyie-Maru» que nos devia levar ao Canadá, lá estavam nos nossos camarotes as nossas malas, tais como as havíamos deixado, um mês antes, em Kobe.

Ao chegarmos a Vancouver, repetiu-se a cena. Mal o vapor atracou à gare marítima que é, ao mesmo tempo, a estação da ci-



A partida do paquete «Asama-Marú» de Hong-Kong



Desenho de J. Nogueira, sob a inspiração de Hokusai.

Nós tínhamos bilhetes directos e combinados, de Japão a Paris, e podíamos, sem aumento de preço, escolher a via que quizéssemos.

Em razão, porém, das nossas nove malas, optámos pela via «Canadian Pacific» que no trajecto nos mostraria as cataratas do Niagara.

O agente da «Great Northern» veio, porém, propôr-nos a sua linha por ser a mais rápida; ela tomaria conta das bagagens que nos seriam entregues em Nova York, a bordo do navio que nos levasse à Europa, por cujo serviço tínhamos a pagar apenas a camionagem da estação central de Nova York a bordo, uma ninharia. E, como possuíamos bilhetes directos, tínhamos direito a um percurso suplementar até 1.000 quilómetros e assim pudemos visitar Toronto, Ottawa, Montreal e as ca-

taratas do Niagara que não ficavam no nosso caminho.

Que consideráveis e complicadas combinações não teria sido preciso fazer para se chegar a este resultado!

A minha preocupação agora era encontrar as minhas malas, mas quando em Nova York cheguei a bordo do *Bremen*, às 11 da noite, lá

estavam elas arrumadas no meu camarote, ainda com a cinta que lhe havia posto a Alfândega de Vancouver.

O Japão é bem interessante, mas é preciso partir e os poucos dias que nos restavam gastámo-los numa viagem ao Nikko, a grande maravilha imperial japonesa e a admirar a sua célebre ponte lacada de vermelho, por onde só pode passar o imperador, a visitar a célebre fábrica colossal de cimento de Asano, em Komada, e as plantações de



Um sorriso japonês

chá de Shidzuoka, chá que está fazendo no mundo inteiro uma terrível concorrência ao de Ceilão e da China.

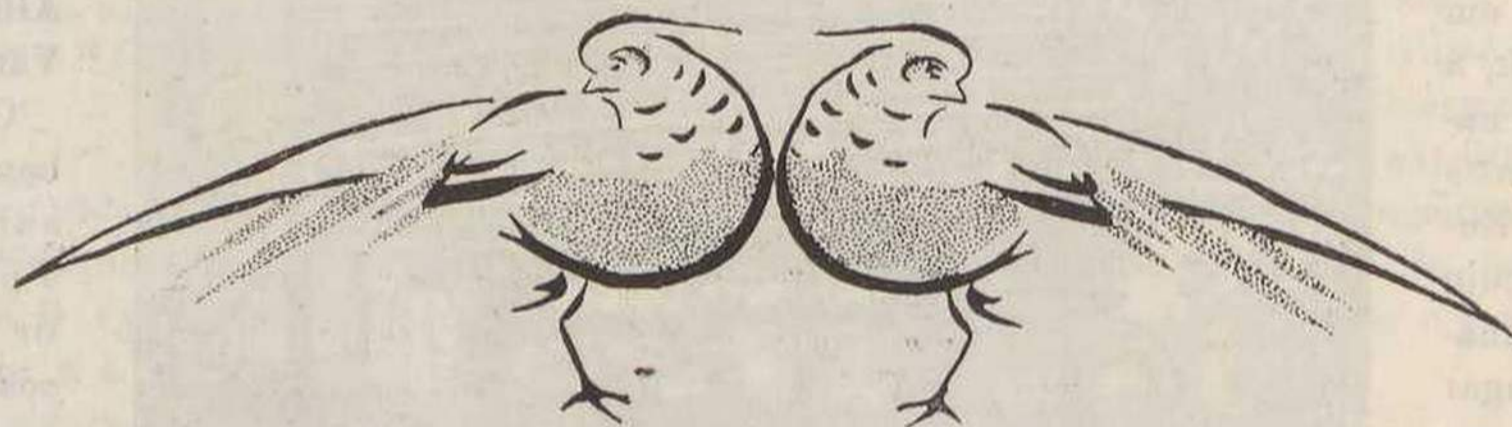
A Câmara de Comércio de Tokio ofereceu-nos uma recepção, tendo tido a grata gentileza de convidar alguns dos seus mais graduados sócios sabendo francês, para conversarem conosco; disto resultou uma tal série de convites que, se os tivéssemos aceitado teríamos que ficar mais um mês no Japão.

O *Htye-Marú*, correio de Vancouver, estava a chegar a Yokohama, e devia levar-nos ao Canadá. Nos armazens de Tokio fizemos as últimas compras. Era tudo tão barato que se não fôsse a Alfândega teríamos trazido de lá um enorme sortimento que nos cobriria, com a diferença de preço, tôdas as despesas da viagem.

No cais de Yokohama, à largada do *Htye Marú*, repetiu-se a cena de Hong-Kong: numerosas serpentinas foram lançadas de bordo aos amigos que ficavam. Um gracioso grupo de japonesas estava em frente de nós a dizer adeus a uma menina que partia; como elas eram muitas e a passageira uma só, esta ofereceu-nos algumas serpentinas que atirámos às suas amigas.

E foi assim entre sorrisos e cordiais saudações que nos despedimos do Império Nipónico, tão cheio de encantos, e representado no cais de Yokohama por um dos seus mais belos ornamentos, a Mulher Japonesa.

*Do livro Paris-Tokio-Via Moçambique, de Guerra
Maio. Ver Boletim da C. E. do mês transac-
to, pág. 97 a 102.*



Desenho de J. Nogueira, sob a inspiração de Masagoshi

Por melhor que se faça,

é sempre possível

fazer ainda melhor

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I—Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 680. — Peço que seja discriminada a importância a cobrar no M. D. pelo transporte de um vagão K de 3 pisos com 318 carneiros, carga e descarga pelos donos, de Rio Tinto a Bragança, em p. v.

R.

Distância: 136 Km. — Tabela 4

Lotação dos 3 pisos: $80 \times 3 \dots$	240 cabeças
Excedentes $\dots \dots \dots$	78 "
	318 "

Transporte (3 pisos) $15\$40 \times 11 \times 3 \dots \dots \dots$	508\\$20
" (excedentes 1 piso) $15\$40 \times 11 \dots \dots$	169\\$40
	677\\$60
Imposto do selo $\dots \dots \dots$	34\\$22
Evoluções e manobras $1\$20 \times 11 \times 3 \dots \dots \dots$	39\\$60
Trasbordo $2\$00 \times 11 \dots \dots \dots$	22\\$00
Registo e assistência $\dots \dots \dots$	570
	774\\$12
Adicional de 10% $\dots \dots \dots$	77\\$42
Adicional de 5% $\dots \dots \dots$	42\\$58
Arredondamento $\dots \dots \dots$	503
Total $\dots \dots \dots$	891\\$15

P. n.º 681. — Peço que me seja indicada a seguinte taxa:

Um vagão particular com 10.000 quilos de escórias de vidro, em p. v. de Marinha Grande a Alfarelos.

R. — Segue discriminação da taxa:

Distância 71 Km. — Tarifa Geral, 6.ª classe

Transporte $501,35 \times 1.000 \times 11 \dots \dots \dots$	148\\$50
Bónus (vagão particular) $501 \times 71 \times 11 \dots \dots \dots$	7\\$81
	140\\$69
Manutenção $540 \times 10,00 \times 11 \dots \dots \dots$	44\\$00
Registo e aviso de Chegada $\dots \dots \dots$	1\\$10
	185\\$79
Adicional de 10% $\dots \dots \dots$	18\\$58
Arredondamento $\dots \dots \dots$	503
Total $\dots \dots \dots$	204\\$40

P. n.º 682. — Peço indicar-me a taxa do seguinte transporte em v. g.:

Sacos massa alimentícia $\dots \dots \dots$	3.000 Kg.
Sacos com batata $\dots \dots \dots$	6.000 Kg.
Carne congelada $\dots \dots \dots$	1.000 Kg.

Carga e descarga pelos donos, de Santarém a Pombal.

R. — A este transporte corresponde a aplicação da Tarifa Geral. As expedições de vagão completo constituídas por mercadorias sujeitas a mais de um parágrafo da Tarifa Especial n.º 1 de G. V., não podem ser aceitas por esta Tarifa. Veja a Circular n.º 472 da Exploração-Serviço do Tráfego.

Segue discriminação da taxa:

Distância: 96 Km. — Tarifa Geral

Massa alimentícia: base 5.ª $\dots \dots \dots$	Com adicional de 10% e multiplicador 11.
Carne congelada: base 6.ª $\dots \dots \dots$	
Batata: base 6.ª $\dots \dots \dots$	Sem adicional de 10% e com multiplicador 6.

Transporte de massa alimentícia $17\$14 \times 11 \times$	
$\times 3,00 \dots \dots \dots$	565\\$62
Manutenção $540 \times 11 \times 3,00 \dots \dots \dots$	13\\$20
Transporte de carne congelada $12\$10 \times 11$	
$\times 1,00 \dots \dots \dots$	133\\$10
Manutenção $540 \times 11 \times 1,00 \dots \dots \dots$	4\\$40
Registo e aviso de chegada $\dots \dots \dots$	1\\$10
	717\\$42
Adicional de 10% $\dots \dots \dots$	71\\$75
	789\\$17
Transporte de batata $12\$10 \times 6 \times 6,00 \dots \dots \dots$	435\\$60
Manutenção $540 \times 6 \times 6,00 \dots \dots \dots$	14\\$40
Arredondamento $\dots \dots \dots$	503
Total $\dots \dots \dots$	1.239\\$20

P. n.º 683. — Peço me informe se devo aceitar a despacho, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8 /108, um fogareiro de ferro com 7 Kg.

O 3.º aditamento à referida tarifa diz não se poder aceitar mobiliário ou análogos; porém, para efeito de Estatística, o fogareiro é tido

como ferro em obra o que me faz ter dúvida se devo aplicar a Tarifa n.º 8/108 ou não.

R. — O objecto, a que o consulente se refere, pode aceitar-se por Tarifa 8/108, pois deve considerar-se como utensílio de cozinha e não como análogo a mobiliário.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 684. — O mod. M 117 é fornecido pela estação testa de via única quando o combóio procedente de via dupla tenha qualquer cruzamento extraordinário no trôço de via única onde vai circular, conforme 2.º período do Artigo 110.º do Livro 2. Em face disso a primeira estação anterior de paragem deve ainda cumprir com o 1.º período do artigo 62.º, dando-se neste caso uma duplicação de fornecimento daquele mod.?

R. — O mod. M 117 deve ser fornecido pela estação testa de via única, limitando-se a estação anterior de paragem a visar aquele modelo que vai em poder do condutor e maquinista.

Esta medida tem por fim evitar a duplicação do fornecimento do mod. M 117.

Livro E 6:

P. n.º 685. — Quando por um revisor fôr entregue um passageiro ao chefe de uma estação para lhe fazer a respectiva cobrança e aquele, não sendo portador de qualquer documento comprovativo da sua identidade, tiver que ser autoado por falta de dinheiro, devem lavar-se os autos pelas indicações por êle prestadas, mandando-o em liberdade, ou deve-se entregá-lo às autoridades porque podem essas indicações ser falsas?

Como frequentemente se dão casos desta natureza, peço elucidar-me.

R. — Se os passageiros não puderem comprovar a sua identidade e morada e não exista pessoa idónea que comprove as declarações feitas e delas tome a responsabilidade, os passageiros deverão ser entregues às autoridades com o respectivo auto.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 38 à Classificação Geral. — Por ter sido facilitada a entrada de vinhos maduros na região demarcada dos vinhos verdes, tornou-se, por este aditamento, extensiva à estação de Rio Tinto a concessão que a nota 18 do aditamento n.º 26 à Classificação Geral outorga para as remessas de vasilhame de madeira vazio, de Gaia, Campanhã e Alfândega.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 107 de G. V. — Modifica os preços do Artigo 6.º (Serviço combinado com a Sociedade Estoril).

15.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 14 de G. V. — Modifica os preços dos bilhetes de assinatura semanais e mensais das estações de Gaia a Aveiro para Pôrto ou vice-versa.

Aviso ao Público A. n.º 521. — Anuncia o encerramento provisório do Despacho Central de Colares, a partir de 5 de Março.

Aviso ao Público A. n.º 522. — Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de Famalicão e Pevidém, a partir de 10 de Março.

Aviso ao Público A. n.º 523. — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Evora, a partir de 31 de Março.

II — Fiscalização

Circular n.º 855. — Presta esclarecimentos sobre a aplicação da Tarifa Especial n.º 5.

Circular n.º 856. — Indica o modo de execução do serviço para as estações da linha do Vale do Tâmega, explorada pela Companhia do Norte de Portugal.

Comunicação-Circular n.º 37. — Refere-se à fiscalização do imposto sobre o valor de transações, dizendo que é terminantemente proibido facultar ou dar quaisquer esclarecimentos que fôrem pedidos pelos fiscais dos impostos.

Comunicação-Circular n.º 38. — Tem por objecto a colagem de sêlos de franquia postal, quando os expedidores de peixe pretendam que as senhas sigam juntas às respectivas escriturações e quando os expedidores de volumes ao abrigo da Tarifa 8/108 desejem que as senhas sejam enviadas juntas às guias.

Comunicação-Circular n.º 39. — Indica quais as taxas

do complemento do imposto ferroviário a cobrar pelos transportes ao abrigo da Tarifa Especial n.º 9 de g. v.

Comunicação-Circular n.º 40. — Altera a redacção do artigo 138.º das Instruções Complementares ao E 11, sobre requisição de vagões.

Comunicação-Circular n.º 41. — Em aditamento à

CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1937

PORTO

A Torre dos Clérigos



*Fotog. de Alvaro Paz, enfermeiro
do posto de Alfaiates.*

Comunicação-Circular n.º 30, de 14 de Janeiro de 1937, indica mais combóios que podem ser utilizados pelos portadores de bilhetes vendidos ao abrigo da Tarifa especial n.º 21.

Comunicação-Circular n.º 42. — Refere-se à autorização concedida à Companhia Hortícola-Agrícola Portuense, Limitada, para expedir, em portes a pagar, plantas vivas, de Pôrto e Campanhã para qualquer estação das linhas do País.

Carta Impressa n.º 75. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Fevereiro de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 76 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura mensal extraviados na 1.ª quinzena do mês de Março de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 77. — Diz que, até nova ordem, devem ser aceitas as cadernetas fornecidas aos membros da Câmara Corporativa e da Assembleia Nacional para a Sessão Legislativa 1936/1937.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1937

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.498	5.263	2.107	1.980	2.770	2.453
» » 9 » 15	4.104	3.998	1.812	1.692	2.235	2.042
» » 16 » 22	4.394	4.333	1.848	1.859	2.498	2.073
» » 23 » 31	5.196	5.211	2.409	2.359	3.259	2.484
Total.....	18.192	18.805	8.176	7.890	10.762	9.052
Total do mês anterior	17.240	17.587	7.341	6.541	9.524	7.703
Diferença .	+ 952	+1.218	+ 835	+1.349	+1.238	+1.349

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1937
Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1937		Percurso efectivo em		Diferenças em 1937		Percurso efectivo em		Diferenças em 1937		
	1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos	
Janeiro.....	De passageiros..	409.053	396.292	—	12.761	132.095	133.873	1.778	—	137.270	138.388	1.118	—
	De mercadorias	206.454	224.799	18.345	—	36.248	40.028	3.780	—	86.153	138.284	52.131	—
	Em manobras..	66.862	76.524	9.662	—	27.740	26.662	—	1.078	32.100	37.831	5.731	—
	Totais..	682.369	697.615	28.007	12.761	196.083	200.563	5.558	1.078	255.523	314.503	58.980	—
Total das diferenças em 1936		A mais:		15.246		A mais:		4.480		A mais:		58.980	
Fevereiro ...	De passageiros	413.640	394.270	—	19.370	131.939	130.813	—	1.126	137.728	139.654	1.926	—
	De mercadorias	218.018	222.037	4.019	—	42.311	42.325	14	—	93.345	117.585	24.240	—
	Em manobras..	71.441	75.285	3.844	—	28.158	26.751	—	1.407	34.053	36.096	2.043	—
	Totais..	703.099	691.592	7.863	19.370	202.408	199.889	14	2.533	265.126	293.835	28.209	—
Total das diferenças em 1936		A menos:		11.507		A menos:		2.519		A mais:		28.209	
Março.....	De passageiros..	380.892	359.325	—	21.567	123.267	118.192	—	5.075	125.693	127.870	2.177	—
	De mercadorias	215.631	215.337	—	294	40.503	42.687	2.184	—	92.399	119.075	26.676	—
	Em manobras..	71.225	70.798	—	427	26.800	24.807	—	1.993	30.238	32.452	2.214	—
	Totais..	667.748	645.460	—	22.288	190.570	185.686	2.184	7.068	248.330	279.397	31.067	—
Total das diferenças em 1936		A menos:		22.288		A menos:		4.884		A mais:		31.067	
Desde Janeiro	De passageiros..	1.203.585	1.149.887	—	53.698	387.301	382.878	—	4.423	400.691	405.912	5.221	—
	De mercadorias	640.103	662.173	22.070	—	119.062	125.040	5.978	—	271.897	374.944	103.047	—
	Em manobras..	209.528	222.607	13.079	—	82.698	78.220	—	4.478	96.391	106.379	9.988	—
	Totais..	2.053.216	2.034.667	35.149	53.698	589.061	586.138	5.978	8.901	768.979	887.235	118.256	—
Total das diferenças em 1936		A menos:		18.549		A menos:		2.923		A mais:		118.256	



Praia da Rocha

Fotog. do Eng.º Horta e Costa

Factos e informações

Festa infantil no Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro

Na véspera do Natal e na ampla sala do edifício das Oficinas Gerais onde funciona a Escola de ensino primário elementar do Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro, realizou-se uma interessante festa infantil que o *Boletim da C. P.* não quer deixar de registar nas suas colunas, embora o faça um pouco tardiamente. Constatou-se a inauguração de uma linda Árvore de Natal e da distribuição de bolos e brinquedos aos 76 alunos da Escola e do curso de ginástica do referido Grupo, todos filhos de empregados ferro-viários.

A simbólica e tradicional Árvore, que se encontrava lindamente ornamentada de brinque-

dos, estava colocada no centro da vasta sala, produzindo com a policromia dos seus adornos e com a variegada cor das suas minúsculas lâmpadas, um aspecto agradável.

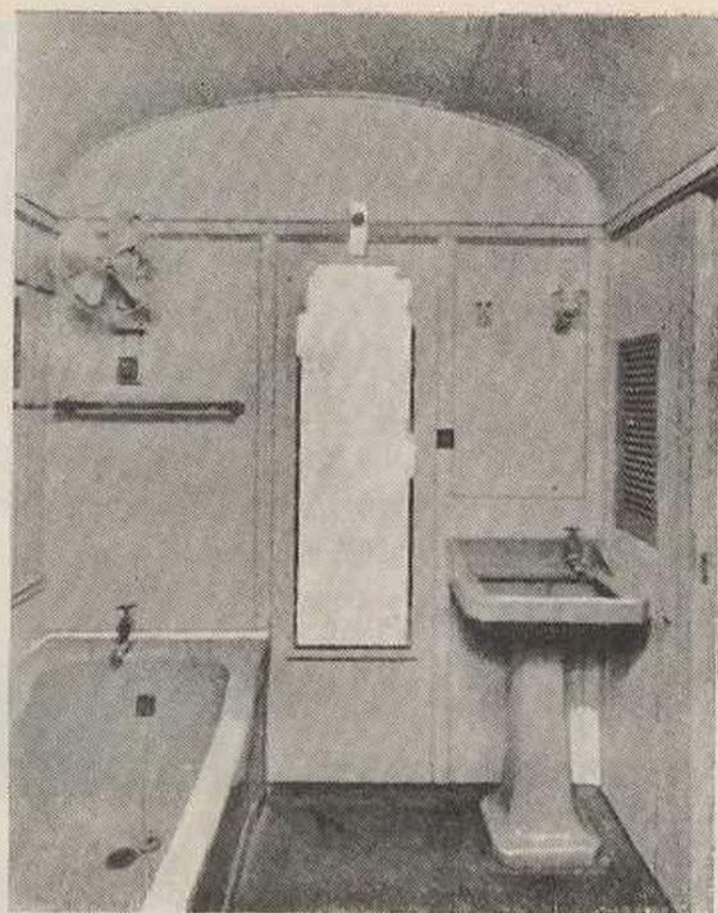
Pouco depois das 17 horas, com a sala repleta de assistentes, tomou lugar na Mesa de Honra o Snr. Eng.º Francisco de Mendia, Presidente do Conselho Técnico do Grupo Desportivo, que foi secretariado pela Ex.ª Snr.ª D. Susana Rosa e pelo Snr. Eng.º Valentim Bravo.

Dando início à encantadora festa, o Snr. Eng.º Mendia historiou as várias fases por que tem passado o Grupo Desportivo através os seus sete anos de existência e enalteceu a acção que a Companhia tem benêficamente desenvolvido em seu favor.

Em nome da Direcção do Grupo Desportivo,

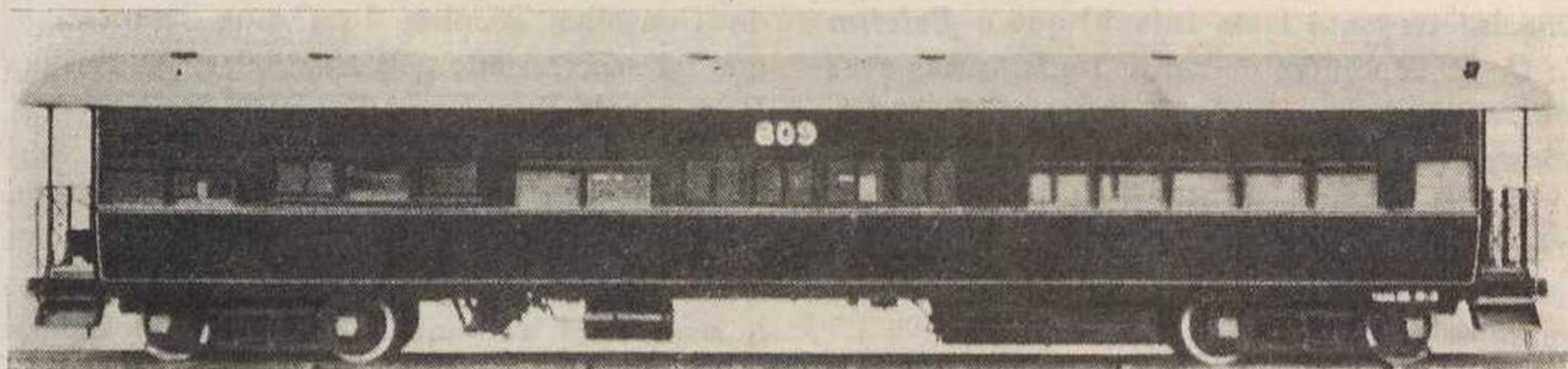
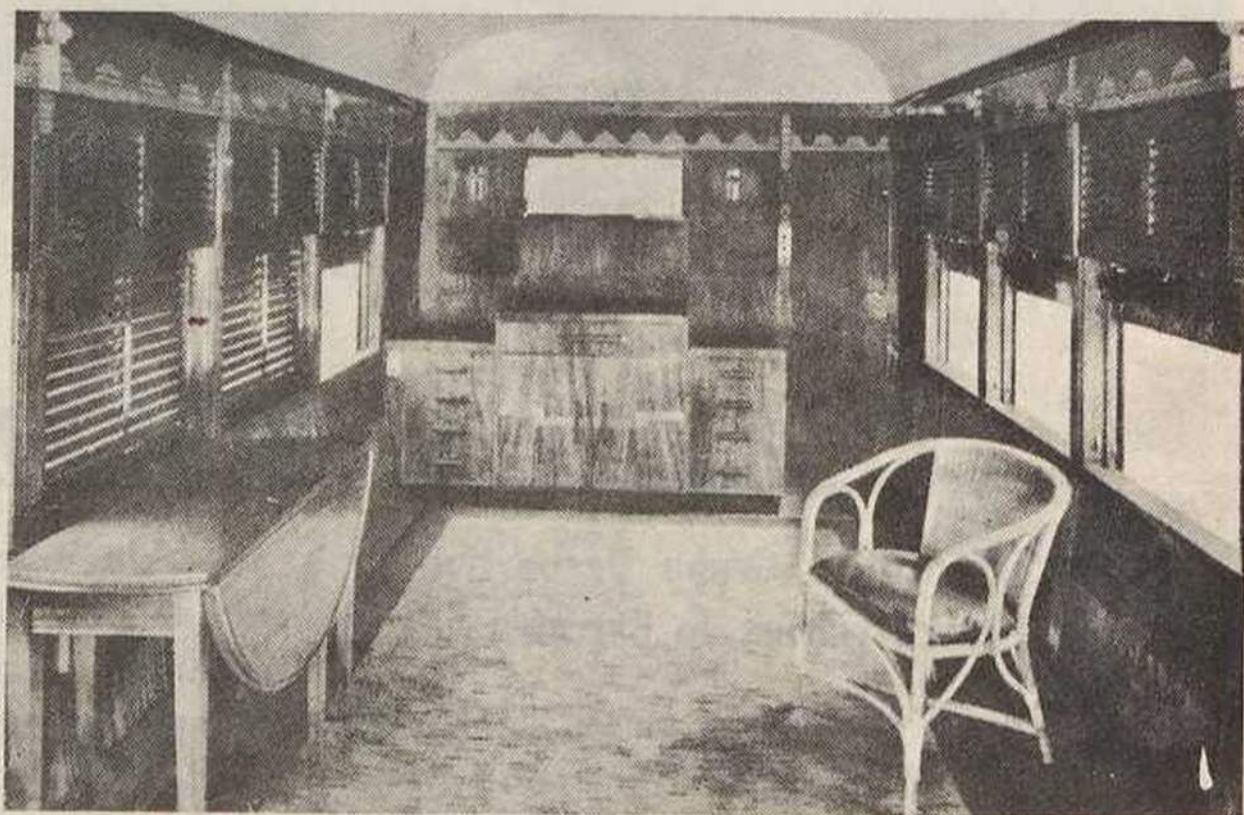
falou depois o Snr. João Casimiro Paulos que agradeceu toda a boa vontade, dedicação e estímulo que, tanto o Snr. Eng.^o Mendia como os seus valiosos colaboradores, Snrs. Eng.^{os} Valentim Bravo, Manuel Bruschy e Adriano Baptista, tinham sempre manifestado, de forma a tornar exequível e a ser coroada de pleno êxito aquela iniciativa. Procedeu-se, em seguida, ao sorteio dos brinquedos da Arvore do Natal, que decorreu cheio de alegria.

E assim, no meio de satisfação geral, terminou a pequena festa que o Grupo Desportivo dos Ferro-viários do Barreiro levou a efeito na véspera do Natal de 1936, pelo que o *Boletim da C. P.* endereça à sua Direcção, composta pelos Snrs Lionel Guiomar de Almeida Santos, Presidente, Arnaldo da Silva Mendes, Secretário e João Casimiro Paulos, Tesoureiro, os seus aplausos.



Quarto de banho das novas carruagens destinadas aos Caminhos de Ferro da Costa do Ouro

Destinadas aos caminhos de ferro da Costa do Ouro (África ocidental inglesa) fôram recentemente construídas na Inglaterra, três interessantes carruagens para transporte do pessoal superior daquele caminho de ferro, quando tenha de se deslocar, prolongadamente, em visita de inspecção. As carruagens fôram construídas tendo em vista as condições do clima tropical da região a que se destinam. A fotografia da direita mostra o aspecto interior de um dos salões.



Aspecto exterior de uma das novas carruagens dos Caminhos de Ferro da Costa do Ouro

Concurso do Cacho Dourado

O Ministério de Agricultura, pela Repartição de Estudos, Informação e Propaganda da Direcção Geral dos Serviços Agrícolas, pede-nos a publicação do seguinte:

Concurso do Cacho Dourado

Bases do compromisso

I

Em cada época vindimária se realizará em Lisboa um concurso de Ranchos Vindimeiros com o título de *Concurso do Cacho Dourado* para entrega do Trofeu ao rancho 1.º classificado do qual ficará detentor durante o ano. O Trofeu compõe-se de labor em prata, que o rancho poderá exhibir, quando se apresente corporizado em qualquer manifestação pública, e de que se constitui fiel depositário na pessoa do Condutor ou Chefe para apresentação a concurso no ano seguinte. Nas fôlhas de parra figuradas no Trofeu será gravado em cada ano o título e localidade do Rancho vencedor.

II

Podem concorrer os ranchos de qualquer região do País. O objecto do concurso consiste na execução de trova, dança, com trajo livremente escolhido por cada um, dentro do estilo regional respectivo.

III

Os prémios pecuniários a distribuir cada ano, limitados pelos recursos disponíveis, definem-se em Janeiro. Para o ano de 1937, o Centro de Estudo do Vinho e da Uva oferece os seguintes:

- 1.º Prémio — 6.000\$00 Escudos
- 2.º Prémio — 3.000\$00 »
- 3.º Prémio — 1.000\$00 »

A estes prémios podem juntar-se outros provenientes de entidades auxiliaadoras eventuais.

IV

Até ao dia 1 de Julho, os ranchos concorrentes enviam a sua inscrição indicando título, localidade e número provável de figurantes, ao Centro de Estudo do Vinho e da Uva.

A ser feita a inscrição, deve estar completo o preparo do rancho para se apresentar com a Canção e Dança ensaiadas e modelo de vestuário escolhido. Cada rancho pode fazer-se acompanhar de orquestra apropriada e figurantes decorativos que entender. O juri receberá cópia da poesia que vier a ser cantada e poderá tomar conhe-

cimento prévio da música e danças correspondentes, no intento de averiguar se de qualquer modo não prejudica o decôro e bons costumes.

V

Em 1 de Setembro anuncia-se o dia, hora, local de comparação dos ranchos e ser-lhes-á dado conhecimento do programa que tenham a cumprir dentro do conjunto previsto.

A Comissão Técnica de Viticultura e Enologia, de acôrdo com o que lhe foi manifestado pelo Centro de Estudo do Vinho e da Uva, considera celebração de festas vindimárias actos de interesse nacional, pela influência morigeradora que exercem no sentimento popular, despertando amor da terra, admiração dos frutos, respeito do trabalho.

Reputa-se também estimulantes de saúde espiritual pela alegria que geram e simpatia que acordam entre os participantes ou atraídos a presenciar o seu desenvolvimento.

Assim lhes atribui carácter cultural e, portanto, dentro do programa constitutivo que procura cumprir.

Levado por êsse convencimento, se empenha em promover a repetição de manifestações no sentido da realizada em 25 de Outubro do ano findo, a título de experiência. Pretende-se mesmo conseguir a perpetuidade da festa, por meio a torná-la querida do povo da cidade e aceite na tradição. O propósito consiste em celebrá-la todos os anos na época própria da vindima, por continuidade regular até em correspondência com a primeira que constituirá o elo inicial da cadeia ininterrupta.

Para reduzir a ideia a forma concreta procurou-se um símbolo transmissível que de mão em mão circule cada ano, como testemunho de uma realidade sempre viva. Escolheu-se o cacho preso ao sarmento e cercado de parras que se fabricou de prata em labor artístico para ser trofeu entregue ao vencedor no concurso de Ranchos Vindimeiros das regiões vitícolas, vindos à cidade disputar a primazia de representação.

Intitula-se *Concurso do Cacho Dourado* o certame festivo anual que esta Comissão e o Centro de Estudo do Vinho e da Uva se empenham em promover e para o qual vêm pedir apoio e publicidade que o levem ao conhecimento de quantos possam interessar-se e concorrer para o seu melhor êxito.

A sede do C. E. V. U. é na Rua da Emenda, 69, 2.º

O «Serviço de Informação Radiofónica do Ministério da Agricultura», é transmitido tôdas as segundas-feiras, às 21 horas, pela Emissora Nacional,

Pessoal

Actos dignos de louvor

No dia 27 de Janeiro último o limpador de Revisão de Material Circulante de Lisboa, snr. José Victorino, encontrou no lavatório de uma carruagem uma carteira contendo dinheiro e vários documentos de importância, de que fez entrega imediata ao chefe da estação.

Também em 9 de Fevereiro último, o ensabador de 2.^a classe da Revisão de Material Circulante de Lisboa, snr. Júlio Maria de Figueiredo, encontrou no lavatório de uma carruagem um anel de ouro de que fez entrega imediata ao chefe da estação.

O assentador do distrito n.º 401, snr. Alvaro Augusto Madeira, encontrou no dia 6 de Fevereiro passado um objecto de ouro que imediatamente entregou na estação de Alfândega.

O continuo, snr. Alfredo Paiva, encontrou no dia 23 de Março último uma gabardine perdida

no corredor da Divisão de Material e Tracção, que imediatamente entregou ao chefe do Pessoal Menor.

O assentador do distrito 282, snr. Alberto dos Reis, encontrou em 6 de Abril passado, na linha do Sado, uma bolsa contendo dinheiro, que imediatamente entregou ao chefe de distrito.

O limpador de carruagens do Pôsto do Material Circulante de Sintra, snr. Francisco Garcia, encontrou numa carruagem do comboio n.º 1329, de 1 de Abril passado, uma carteira contendo vários documentos e uma importante quantia em notas, que entregou imediatamente ao chefe da estação de Sintra.

São dignos de louvor êstes actos de honestidade que acabamos de relatar e que registamos com grande satisfação.

Condecorações

No dia 14 de Fevereiro último, por ocasião da inauguração das carruagens construídas nas Oficinas da Companhia, para a Sociedade «Estoril», foram condecorados com o grau de Cavaleiro da Ordem de Mérito Industrial, os seguintes agentes:

António Alfredo Garcia, Contramestre Principal das Oficinas Gerais;

Carlos Rodrigues Gonçalves, Contramestre de 1.^a classe nas Oficinas do Barreiro;

Júlio Caetano Veríssimo, Contramestre Principal das Oficinas do Barreiro;

José Ferreira Pires, Chefe de brigada das Oficinas do Barreiro.

O *Boletim da C. P.* felicita êstes agentes pela elevada distinção recebida.

AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS
DE SERVIÇO



João da Silva Júnior

Contra-mestre de 1.^a classe

Admitido em 10 de Maio de 1897, como aprendiz

Nomeações

Mês de Março

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 3.ª classe: Joaquim Miguel de Oliveira.

Capataz: Joaquim de Oliveira.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 65.ª Secção: Dr. Manuel Mendes de Almeida (residente em Fronteira).

Promoções

Mês de Fevereiro

DIRECÇÃO GERAL

Chefe de Secção: Vicente Agostinho Lazana.

**Agentes aprovados
para as categorias imediatas
nos exames realizados no 1.º trimestre
do corrente ano**

EXPLORAÇÃO

Chefes de 2.ª para 1.ª classe: António Tiago da Costa Gonçalves, Alberto Monteiro Machado, Manuel Ribeiro de Aguiar, José de Pinho Valente Júnior e Ricardo Carlos da Silva.

Chefes de 3.ª para 2.ª classe: Ovídio Ferreira de Sousa e Sérgio Amabélio de Azevedo.

Factores de 2.ª para 1.ª classe: Distinto — Manuel Borges Ferreira.

Aprovados: — Jerónimo Augusto Ribeiro, Manuel Rafael Ferreira, José Maria Pinheiro Magalhães, Severo de Moraes Gonçalves e Manuel Monteiro.

Praticantes para Aspirantes: Manuel Joaquim Pontes Gazzo, João Edmundo Oliveira Morgado, Fernando Fernandes Farinha, António Velez Conchinhas, José Machado Forte e António do Couto.

Condutores de 2.ª para 1.ª classe: Jacinto da Silva Aguizo, António Gonçalves, João Alves Grácio, José Francisco da Silva e José Joaquim.

Guarda-freios de 1.ª para Condutores de 2.ª classe: Albano Calheiros, Manuel Mendes,

José Pereira da Silva, Aníbal José da Costa, Lourenço Morato Madeira, Sebastião Afonso Novo e Hilário das Neves.

Guarda-freios de 2.ª para 1.ª classe: Distintos — António José Vaz e Armando Damázio.

Aprovados — António da Graça, António Lopes Ferreira, Albino de Almeida, Henrique Joaquim Cordeiro, Joaquim Fernandes Gata, João Marques Chaparro, Antonio Pereira Machado, Francisco Marques, José dos Reis, Manuel Duque Antunes, José Lopes Pereira Coutinho e Josué Vieira Amaro.

Guarda-freios de 3.ª para 2.ª classe: Joaquim Pimentel Girão, Manuel Lopes, Celestino Santos, Mário José Santos, José de Almeida, José Vítor Januário, António Soares, José Inácio Matos, António Lopes, António Carvalho, António Henriques e Alfredo Nunes de Matos.

Agentes com cartão para Guarda-freios de 3.ª classe: Distintos: — Guilherme Semêdo, António Rodrigues, Manuel Fernandes e Manuel Henriques.

Aprovados: — Mário Santiago de Carvalho, Manuel Rodrigues Caiano Júnior, José da Luz Lino, Joaquim Bernardo Carvalho, Mário de Oliveira Santos, Francisco Constâncio, António Nobre Tarrafa Alves, Sebastião Barata, António José, Abílio Francisco, Elísio de Jesus Mendes, Feliciano Henrique, João Alfredo Pastor Martins, Joaquim da Silva Moutela, Manuel da Luz, Manuel Eugénio da Costa, Artur Almeida, Albano Robalo das Neves, Francisco Sarnadas Rêgo, José Gonçalves Pássaro, Julião Rafael Mesquita, António Manuel, António de Oliveira, Mário Mendes Narciso e José Valente Baptista.

Agentes com cartão para Revisores de 3.ª cl.: Distinto — José Vieira.

Aprovados — Albertino Pereira, Augusto Pereira Pinto, Francisco Teodoro Póvoas, Antero Francisco Afonso, Carlos Augusto Teixeira Lopes, Francisco Oliveira Campos, Joaquim da Conceição Luz, Manuel Conceição Teixeira e António Júlio Marçal.

VIA E OBRAS

Classificações

Como resultado dos exames realizados em Dezembro a que o Boletim fez referência no

número de Março passado, foram classificados *Encarregados de obras* os seguintes agentes:

Manuel Gaspar, Alvaro Duarte Maia, José Marques, Silvério Jorge, César Vilela Rodrigues, Angelo Faria Rodrigues, Armando Miranda, José Patuleia, José da Silva Ramalho, José Casaleiro e Joaquim Pires.

Mudança de categoria

Mês de Março

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Servente: *O Limpador*, Sebastião da Silva.

Agentes reformados

Mês de Fevereiro

DIRECÇÃO GERAL

Adriano Ernesto Leite e Silva, Sub-chefe de Repartição.

EXPLORAÇÃO

João Ferretra, Condutor de 2.^a classe de Entroncamento.

Bernardino Martins, Capataz de 1.^a classe de Alcântara-Mar.

Alberto Sequeira Rodrigues, Agulheiro de 3.^a classe de Lardosa.

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

António Moreira Lopes, Chefe da 5.^a Circunscrição.

A reforma do Snr. Moreira Lopes contristou todos os seus superiores e subordinados porque, se para uns ela representou a falta de um agente dedicado, correctíssimo e sabedor, para outros foi o cessar do convívio de um verdadeiro amigo, porque o Snr. Moreira Lopes soubera, mercê dos seus dotes de carácter e bondade, grangear a amizade de todos que com elle privavam.

Entrou para a Companhia em 22 de Abril de 1896, como praticante, e, depois de ter passado sucessivamente por várias categorias, foi promovido a sub-inspector em 1 de Abril de 1919

e a inspector em 24 de Outubro de 1920. Em 1 de Janeiro de 1932 foi nomeado Chefe de Circunscrição.

Nos seus longos 40 anos de aturado trabalho, foi o Snr. Moreira Lopes elogiado várias vezes por bons serviços prestados.

Em Julho de 1928 foi ao estrangeiro em missão de estudo.

Ao Snr. Moreira Lopes deseja o *Boletim da C. P.*, sinceramente, que gose por muitos anos o descanso de uma reforma bem merecida.



António Moreira Lopes

Manuel Rodrigues Cristóvam, Empregado principal dos Serviços Gerais.

Maximino José Torres, Empregado de 1.^a classe da 3.^a Circunscrição.

João Manuel Mergulhão Capelas, Chefe principal de Caldas da Rainha.

David Pinto Machado, Factor de 1.^a classe de Lisboa R.

António Saraiva, Telegrafista principal de Entroncamento.

José Salvado de Oliveira, Revisor principal de Lisboa.

António Modesto, Faroleiro de Faro.

Francisco de Almeida, Faroleiro de Campanhã.

João Antunes, Guarda de P. N. de Braço de Prata.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Urbano, Arrais.

António Marques, Capataz.

António Cristóvam, Capataz.

VIA E OBRAS

Eduardo António da Silva, Sub-agente Técnico.

Joaquim Fontes, Ajudante de Secção.

Segisberto da Graça, Chefe de distrito.

Miguel Vicente, Assentador de distrito.

Rosa Calado, Guarda de distrito.

Marta do Rosário, Guarda de distrito.

Maria do Carmo, Guarda do distrito.

Falecimentos

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

† *José Maria Ogando*, Encarregado de Contabilidade de Lisboa-R.

Admitido como praticante de factor em 15 de Janeiro de 1902, foi nomeado aspirante em 19 de Julho de 1902, e promovido a Encarregado de Contabilidade em 1 de Abril de 1923.

Em 1915 e 1918 foi elogiado por bons serviços prestados.

† *José Gonçalves Areias*, Chefe de 3.^a classe de Montedor.

Admitido como praticante em 1 de Julho de 1910, foi nomeado factor de 3.^a classe em 29 de Novembro de 1911 e promovido a chefe de 3.^a classe em 19 de Maio de 1926.

† *João Mendes*, Faroleiro de Lisboa-R.

Admitido como carregador suplementar em 30 de Outubro de 1915, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Setembro de 1916 e faroleiro em 21 de Janeiro de 1933.

Em Abril de 1920, foi gratificado por bons serviços prestados.

† *Bernardino Peretra Marinho*, Carregador de Lavradio.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *José Augusto Constantino*, Carregador de Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 11 de Novembro de 1918, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *Maximino Pereira*, Carregador de Borba.

Admitido como carregador suplementar em 22 de Agosto de 1927, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Julho de 1935.

† *Angela Fernandes Bernardo*, Guarda de P. N. de Pêso.

Admitida como guarda de P. N. em 15 de Maio de 1911.

MATERIAL E TRACÇÃO

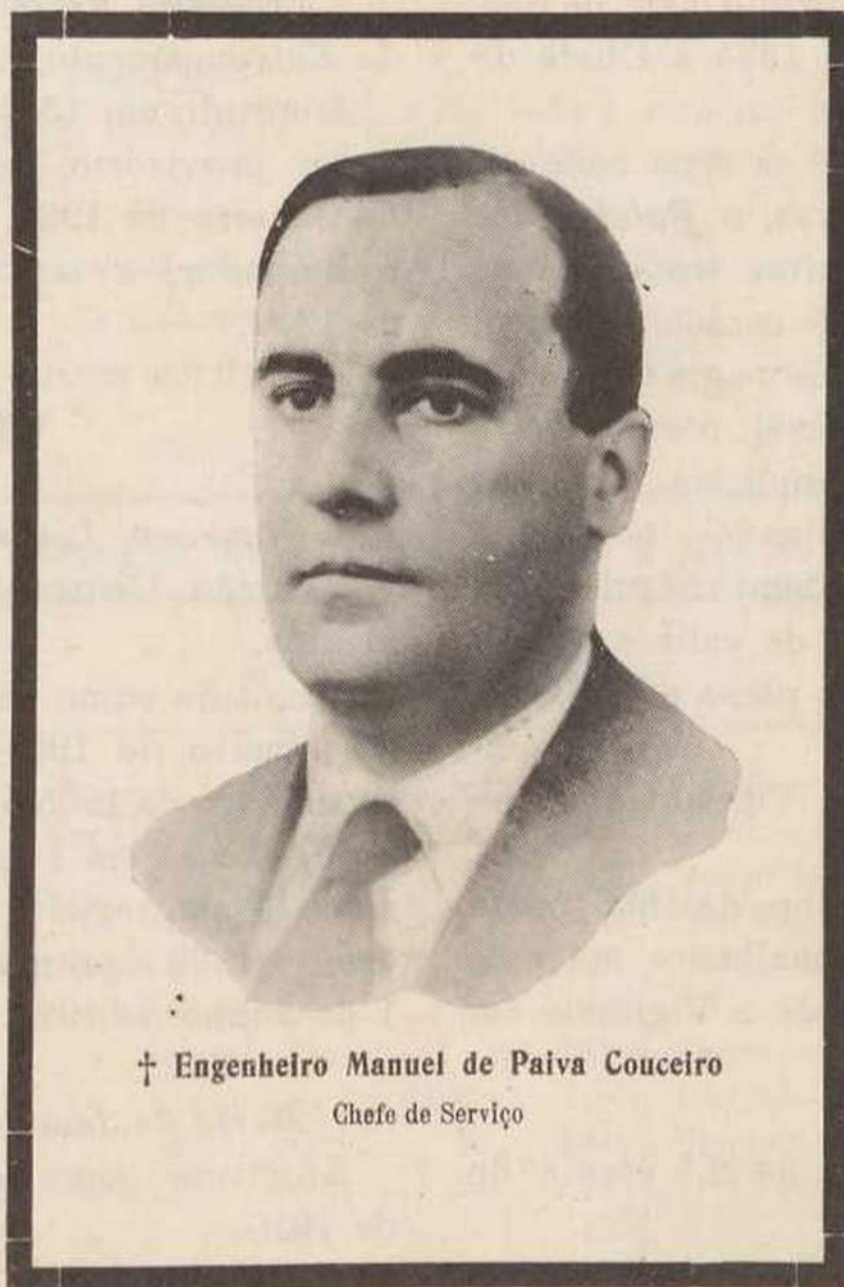
† *Engenheiro Manuel de Paiva Couceiro*, Chefe de Serviço.

Foi uma dolorosa surpresa para todos, a inesperada notícia do falecimento do desditoso engenheiro Couceiro, que contava apenas 44 anos. De educação esmerada, viajado, culto,

falando e escrevendo correntemente, como o português, as línguas francesa, inglesa e alemã, o engenheiro Couceiro era um distinto técnico, tendo deixado numerosos trabalhos de importância, que comprovam bem o seu mérito.

Ao seu esforço pessoal se deve em parte o êxito obtido na recente construção das carruagens para a Sociedade Estoril, para não citar senão um dos seus últimos trabalhos.

Depois de obter, em 1916, o seu diploma de engenheiro civil na Escola Politécnica de Zurich, (Suíça), veio para Portugal onde frequentou a Escola de Oficiais Milicianos, partindo depois



† Engenheiro Manuel de Paiva Couceiro
Chefe de Serviço

para França a servir no 2.º Grupo Automóvel do Corpo Expedicionário Português, distinguindo-se aí pelos seus conhecimentos e espírito de organização.

Em Setembro de 1919, já depois de licenciado, o engenheiro Couceiro ingressou na Companhia como engenheiro praticante.

Em 1 de Março de 1920 era nomeado agente técnico, em 1 de Janeiro de 1922, engenheiro adido e, um ano depois, engenheiro adjunto.

Em 1927 foi promovido a Sub-Chefe de Serviço e em 1 de Janeiro de 1934 a Chefe de Serviço.

Utilizando freqüentemente os seus conhecimentos de línguas estrangeiras, o *Boletim da C. P.* ficou-lhe a dever muitas traduções de notícias acerca de assuntos de carácter técnico, que fôram publicadas nas suas páginas.

De um trato simples e afável, o engenheiro Couceiro deixa profundas saudades nos seus superiores, colegas e subordinados, por quem era indistintamente estimado, tendo os primeiros perdido nêle um colaborador de valia e os restantes um amigo, na acepção plena da palavra.

† *José das Neves Valadas*, Vigilante no Depósito de Faro.

Admitido em 30 de Novembro de 1896, como servente auxiliar, nomeado malhador em 1 de Setembro de 1898 e promovido a Vigilante em 1 de Janeiro de 1932.

† *José Martins*, Fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Campanhã.

Admitido em 27 de Novembro de 1928, como limpador suplementar e nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Manuel Fernandes*, Limpador do Depósito de Entroncamento.

Admitido em 22 de Junho de 1916, como limpador auxiliar e nomeado limpador do quadro em 25 de Março de 1919.

† *Francisco Ferreira*, Limpador do Depósito de Entroncamento.

Admitido em 13 de Julho de 1911, como limpador provisório, nomeado Acendedor em 26 de Janeiro de 1920, tendo passado novamente a limpador, a seu pedido, em 26 de Abril de 1924.

VIA E OBRAS

† *Francisco Lourenço*, Chefe de Secção da Repartição Central do Serviço de Abastecimentos.

Admitido como amanuense provisório em 20 de Janeiro de 1904, nomeado efectivo em 20 de Janeiro de 1905, foi promovido a amanuense de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1909. Foi classificado empregado principal em 27 de Setembro de 1923 e promovido a Chefe de Secção em 1 de Junho de 1927.

† *Maria de Jesus*, Guarda do distrito n.º 94. Admitida como guarda em 21 de Agosto de 1910.



† José Maria Ogando
Encarregado de Contabilidade



† Francisco Lourenço
Chefe de Secção



† José Gonçalves Areias
Chefe de 3.ª classe



† Bernardino Pereira Marinho
Carregador

D

O

Nota

9 Letras

Theseu

Duplas

- 11 — Ora vê lá, olha bem!
 Tu que és um Zé ninguém,
 Tão *débil* e tão franzino,
 Como podes meu *maroto*
 Ser tão mau, cruzes canhoto,
 Sendo assim tão pequenino? — 3

Theseu

- 12 — Uma *pessoa desageitada*, vendeu-me uma *medida*
 de cereais correspondente a 6 alqueires — 2

Preste João

- 13 — Numa *pequena mala* meti um *antigo hábito* de *penitente* — 2.

Manelik

- 14 — Uma *colecção de palavras* é um *vocabulário* — 4.

D. Quixote

- 15 — O *requinte* da linguagem charadística atingiu já
 o ponto mais elevado — 4.

A'lerta

- 16 — Um *mau estudante* é um *homem bruto* — 3.

Roldão

- 17 — Este *vaso de barro* do *feitio da ânfora* é *fácil* de
 quebrar-se — 2.

Cagliostro

18 — Em triângulo

Saudação

Poeta entre os gregos antigos

Jornada

Vínculo moral

Letra

• • • • •
 • • • • •
 • • • • •
 • • • • •
 • • • • •

Sardanápalo

Sincopadas

- 19 — 3-Com esta *paixão* que tenho pelo charadismo,
 encho de rancor os que não gostam d'ele — 2.

Labina

- 20 — 3-Se o empregado vendeu a obra de autor clássico
 por preço irrisório, *sove* esse mariola — 2.

Marquês de Carinhas

- 21 — 3-Uma «*cobra venenosa*» matou uma «*mulher*» — 2.

Cruz Kanhoto

- 22 — 3-«*Louvado*» seja Deus! Vi-me livre d'esse *maçador* — 2.

Britabrantes

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Maio de 1937

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional... kg. 2\$50 e	2\$60	Chouriço de carne kg.	14\$00	Petróleo-rest. Armazens lit.	1\$35
» Valenciano kg.	2\$85	Far.ª de milho branco .. »	1\$20	Queijo da Serra kg.	11\$50
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	» » » amarelo .. »	1\$20	Queijo flamengo »	23\$00
» » 1.ª manual .. »	4\$15	» » trigo kg.	2\$15	Sabão amêndoa »	\$95
» » 2.ª Hornung »	4\$15	Farinheiras »	7\$00	» Offenbach »	2\$20
» » 2.ª manual .. »	3\$90	Feijão amarelo lit.	1\$60	Sal lit	\$30
» pilé »	4\$30	» branco »	1\$60	Sêmea kg.	\$75
Azeite de 1.ª lit.	8\$60	» frade 1\$20 e	1\$50	Toucinho »	6\$40
» » 2.ª »	8\$30	» manteiga lit.	1\$80	Vinagre lit.	1\$15
Bacalhau inglês 4\$10, 4\$70, 5\$15 e	5\$70	Lenha kg.	\$20	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$70
» Islândia kg.	4\$20	» de carvalho »	\$25	» » -Em Lisboa... »	1\$60
Bacalhau Port. 4\$05, 4\$30, 4\$35, 4\$50 e	4\$80	Manteiga »	15\$00	» » -Rest. Armazens »	1\$45
» Sueco . 4\$20, 4\$40 e	4\$70	Massas »	3\$40	» tinto-Em Campanhã... »	1\$70
Banha »	7\$20	Milho lit	\$85	» » -Em Gaia »	1\$70
Batatas »	variável	Ovos duz.	variável	» » -Em Lisboa »	1\$60
Carvão sóbro kg \$50, \$55 e	\$60	Presunto kg.	11\$00	» » -Restant. Armazens »	1\$45
Cebolas kg.	variável	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$30		

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 Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 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.**).