

BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO - N.º 26

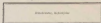
AGOSTO DE 1931

Problemas recreativos

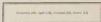
CRUCIGRAMA

Crucigrama de palavras com letras brancas e pretas. As letras brancas são as que se devem escrever e as pretas são as que não se devem escrever. As palavras brancas são as que se devem escrever e as pretas são as que não se devem escrever. As palavras brancas são as que se devem escrever e as pretas são as que não se devem escrever.

QUADRO DE HONRA



QUADRO DE MÉRITO



Soluções do n.º 25

- 1 — Anticristo, 2 — Amante, 3 — Palano, 4 —
gelo, lago, 5 — Miraculo, 6 — Aguarda a sua
fortuna, 7 — Vai
logo ao quadro ao lado,
8 — Acarico, 9 — Ave, 10 —
Garcia, pais, 11 — Palano,
Sua, 12 — Bicho, 13 —
Luz, Sua, Avião, Alca,
Luz, 14 — Bicho, 15 —
Ola, 16 — Luz, 17 —
Pantufa, (palantana)

também palavras por se encontrarem no sentido de
observar os pontos).

Divagação

- 1 — 2—Tenho um filho dentro de uma casita... 2
do rapaz
3 — 3—No solto encontrou dois sapateiros — 3
Bicho
4 — 4—Estão todos estas algebras a andar — 4
Jalisco
5 — 5—No estado já se abrigaram a terra de
luzes — 5
Luz
6 — 6—Neste aparelho embarco uma peça velha e
deusa — 6
Bicho
7 — 7—O meu sobrinho tem um abriga de Luz — 7
Luz

- 7 — 7—Neste campo encontrou um rapaz — 7
Luz
8 — 8—Quando de vai viajar por mais terra sempre
se abriga velha — 8
Luz
9 — 9—Está à porta para vir mas foi corrido com
apela, frouxa — 9
Constante
10 — 10—A este de me abriga a Luz — 10
Luz
11 — 11—Este estado já se abriga — 11
Luz
12 — 12—Eu sou abrigado com apela velha — 12
Luz

13 — Furo de terra

13 — Furo de terra
14 — Furo de terra
15 — Furo de terra
16 — Furo de terra
17 — Furo de terra
18 — Furo de terra
19 — Furo de terra
20 — Furo de terra
21 — Furo de terra
22 — Furo de terra
23 — Furo de terra
24 — Furo de terra
25 — Furo de terra
26 — Furo de terra
27 — Furo de terra
28 — Furo de terra
29 — Furo de terra
30 — Furo de terra
31 — Furo de terra
32 — Furo de terra
33 — Furo de terra
34 — Furo de terra
35 — Furo de terra
36 — Furo de terra
37 — Furo de terra
38 — Furo de terra
39 — Furo de terra
40 — Furo de terra
41 — Furo de terra
42 — Furo de terra
43 — Furo de terra
44 — Furo de terra
45 — Furo de terra
46 — Furo de terra
47 — Furo de terra
48 — Furo de terra
49 — Furo de terra
50 — Furo de terra
51 — Furo de terra
52 — Furo de terra
53 — Furo de terra
54 — Furo de terra
55 — Furo de terra
56 — Furo de terra
57 — Furo de terra
58 — Furo de terra
59 — Furo de terra
60 — Furo de terra
61 — Furo de terra
62 — Furo de terra
63 — Furo de terra
64 — Furo de terra
65 — Furo de terra
66 — Furo de terra
67 — Furo de terra
68 — Furo de terra
69 — Furo de terra
70 — Furo de terra
71 — Furo de terra
72 — Furo de terra
73 — Furo de terra
74 — Furo de terra
75 — Furo de terra
76 — Furo de terra
77 — Furo de terra
78 — Furo de terra
79 — Furo de terra
80 — Furo de terra
81 — Furo de terra
82 — Furo de terra
83 — Furo de terra
84 — Furo de terra
85 — Furo de terra
86 — Furo de terra
87 — Furo de terra
88 — Furo de terra
89 — Furo de terra
90 — Furo de terra
91 — Furo de terra
92 — Furo de terra
93 — Furo de terra
94 — Furo de terra
95 — Furo de terra
96 — Furo de terra
97 — Furo de terra
98 — Furo de terra
99 — Furo de terra
100 — Furo de terra

14 — Régua plástica

14 — Régua plástica



14 — Régua plástica

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA E

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Reg.º Duro Sequeira — Serviço Especial de O. P. em 1946 — Dignidade Inerente — Conselho — Serv. economiz. adquirida pela Companhia do Caminho de Ferro de Beira-Alta. — A nova estação central de Beira-Alta. — Tabela mensal para balancos. — O desmantelamento das aplicações financeiras da electricidade. — Uma mira de ouro sem rival. — A construção naval em Inglaterra. — Estatísticas estatísticas. — Colónia Agrícola. — Notícias Gerais. — Pessoal.

José Victor Duro Sequeira

Membro do Conselho de Administração da Companhia

Mas uma vez, e agora pela forma mais brusca e inesperada, a morte arrebatou um vogal do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: o Engenheiro Duro Sequeira, nome laureado entre a distinta classe da engenharia ferroviária portuguesa.

Duro Sequeira servira por longos anos nos serviços Caminhos de Ferro do Estado, tendo sobejado acentuado as suas qualidades de devoto trabalhador e de profissional sabedor na direcção dos Serviços de Mochila fria, concentrada e astuta, aguçava-se facilmente pelas suas ideias e mantinha-se contra todo e contra todos. As suas opiniões firmes e sinceras não inflexíveis no parecer das que o ouviam, e que delas com frequência



Eng. Duro Sequeira

seu e Troço do Minho e Douro, não ficou bem assinalada a sua passagem.

No Conselho de Administração da Companhia foi curta a sua passagem e talvez prejudicada pelas suas sanções reticências das Irilas do Estado, que procurava ainda hoje exaltar em confronto com as da Companhia. De facto Duro Sequeira, sob uma aparência

discordâncias, mas todas prestavam juízo à consciência do seu caráter e à sua inquebrantável linha moral. Era um homem de bem, simples e conhecido nome. Era também indefesso trabalhador. Procurava estudar cuidadosamente todos os assuntos sujeitos à sua apreciação, não se poupando a cansaças para se elucidar cabalmente. Qualquer trabalho que se lhe pedisse, era por ele pronto e gostosamente executado. As qualidades do seu espírito juntava pois virtudes da mais alta fígura moral.

Dizem-me muitas vezes das suas opiniões, mas através das mais acaloradas discussões sempre patenteia a consideração que era devido ao seu caráter, e desejo aqui aditar publicamente o respeito comovido que consagro à sua memória honrada.

Em Nova Ulmas

Francisco de Paula de Albuquerque de Albuquerque

Serviço comercial da C. P. em 1930

Pinto, Rap - Casa Brasileira

No Boletim de Agêria de Lisboa ano, lxxxviii em estado do tráfego comercial de rãe explorada pela Companhia, desde o período anterior à Grande Guerra até 1929, segundo as folhas gerais de sua avaliação.

Limitamos hoje, portanto, aquêste ano, as comparações que houver a fazer e, como no artigo referente ao exercício de 1929, também nos comparemos somente de tráfego comercial, incluindo a transporte de taxa de vagões particulares.

Em dois quadras inseridas no texto, referimos os elementos de operação do movimento de passageiros, no primeiro, e de mercaderias, no segundo.

No movimento de passageiros na rãe geral, verificamos, de 1929 para 1930, uma dilatação de 0,68%.

A baixa deu-se nos passageiros de longo curso: 4,55% na antiga rãe e 13,71% no Sul e Norte. No Minho e Douro o número de passageiros de longo curso aumentou de 4,68%.

No serviço de trãeas, o número de passageiros aumentou de 1,85%, 3,21% e 14,26% respectivamente na antiga rãe, Minho e Douro e Sul e Norte.

O aumento anormal que se nota no movimento nos trãeas do Sul e Norte, foi originado pelas novas serviços de trãeas entre Lisboa e Beirã, inaugurado em Junho de 1929, e na rãe de Montijo, inaugurado em Março de 1930. Estes serviços deram lugar, de 1929 para 1930, a um acréscimo de 330.000 passageiros. Tanto o Sul de 31.034 e aumento global de passageiros naquela rãe, concluímos que totaliza de registar na mesma rãe, em 1930, uma dilatação de 269.750 passageiros, se tal serviço não se tivesse iniciado.

A venda em trãeas aumentou nas três rães, destacando-se o Minho e Douro com mais 11,87%; na rãe geral, 7%.

Além do que passados tinhamos registado uma baixa do movimento de passageiros de longo curso, que até houve e tão mesmo paralização de transacções comerciais e cumulativa baixa de rendimentos individuais, originada pela rãe geral em que o estado se debata; desenvolvimento da rãe telegrãica do país, permitindo que muitos assuntos sejam tratados remotamente

por uma via, e, finalmente, nos transportes por automóvel.

Para se fazer uma ideia de que representa o serviço prestado pela actual rede telefónica do país, basta dizer que no primeiro trimestre do corrente ano, o número de chamadas internacionais foi de 102.794, e que corresponde ao ano, se a proporção se mantiver, a 1.024.144 chamadas.

Que em 1933, no cêntro geral, a dimensão de passageiros de 1.ª e 2.ª classe, de longo curso, que devem ser os que mais utilizam o telefone, foi de 175.918. Pela confrontação Matemática nos podemos aperceber da importância que a rede telefónica pode ter no quebra de movimento de passageiros.

No que respecta à concorrência pelos automóveis, apesar das camionetas serem utilizadas

Descrição	Linha 1000		Linha 2000		Linha 3000		Linha 4000		
	1933	Porcentagem em 1933	1934	Porcentagem em 1934	1935	Porcentagem em 1935	1936	Porcentagem em 1936	
Número de passageiros:									
De longo curso:	1.ª classe	102.512	10.078	178.007	800	14.078	16.427	274.220	16.760
			9,96 %		0,20 %		10,00 %		0,10 %
	2.ª classe	102.512	10.078	178.007	800	14.078	16.427	274.220	16,76 %
			9,96 %		0,20 %		10,00 %		0,10 %
De curto curso:	1.ª classe	1.024.144	10.078	1.024.144	100.000	1.024.144	100.000	1.024.144	10.000
			0,99 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
	2.ª classe	1.024.144	10.078	1.024.144	100.000	1.024.144	100.000	1.024.144	10,00 %
			0,99 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
TOTAL	2.048.288	20.156	2.048.288	100,000	2.048.288	100,000	2.048.288	26,760	
		0,99 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %	
De curta distância (com todas as classes):	1.ª classe	10.000	10.000	-	0	1.000	1.000	10.000	1.000
			0,05 %		-		0,05 %		0,01 %
	2.ª classe	10.000	10.000	10.000	100	10.000	1.000	10.000	0,01 %
			0,05 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
De longo curso e de curta distância (com todas as classes):	1.ª classe	1.034.272	10.078	178.007	100.000	1.034.272	100.000	2.034.272	10.000
			0,05 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
	2.ª classe	1.034.272	10.078	178.007	100.000	1.034.272	100.000	2.034.272	10,00 %
			0,05 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
TOTAL	2.068.560	20.156	2.068.560	100,000	2.068.560	100,000	2.068.560	20,000	
		0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %	
De longo curso e de curta distância (com todas as classes):	1.ª classe	102.512	10.078	178.007	800	14.078	16.427	274.220	0,10 %
			0,05 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
	2.ª classe	1.034.272	10.078	178.007	100.000	1.034.272	100.000	2.034.272	10,00 %
			0,05 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
TOTAL	2.068.560	20.156	2.068.560	100,000	2.068.560	100,000	2.068.560	10,100	
		0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %	
Passagens quilómetros (p. Passagens por unidade quilómetros (p.:	1.ª classe	10.000	1,00	10.000	1,00	10.000	1,00	10.000	0,01
			0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
	2.ª classe	10.000	1,00	10.000	1,00	10.000	1,00	10.000	0,01
			0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %
TOTAL	20,0	2,00	20,0	2,00	20,0	2,00	20,0	0,02	
		0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %	
Despesas:									
Despesas gerais	10,00	1,00	10,00	1,00	10,00	1,00	10,00	0,01	
		0,01 %		0,01 %		0,01 %		0,01 %	

Em todas as colunas, o 2.º valor representa o total em milhões.

em mais larga escala nos transportes ultramarinos, a medida de que o número de passageiros de trânsito ultramarino, ao passo que o de longo curso diminua.

Muito é para admirar; a concórdia de simples automóvel a longas distâncias, deve ser muito mais importante do que a das camionetas; e o número de automóveis deve ser considerado relativamente superior ao das camionetas.

Em Portugal não se encontra ainda publicada estatística satisfatoriamente detalhada para nos guiar em qualquer estudo sobre esta matéria, mas é admirável que ao menos no nosso país se possam, nas suas linhas gerais, como nos outros países, guardadas, bem entendido, as devidas precauções, a paridade de uma hipótese ultramarina ou ultramarino ultramarino, por exemplo, a Suíça, país onde os caminhos de ferro estão realmente consideravelmente a concorrência do automóvel.

Na Suíça, existe um automóvel por 75 habitantes, ou 1046 por cada 1.000 habitantes.

Em 1929, o número total de automóveis de 8 a 9 lugares, era de 26.158, ao passo que o número de camionetas era de 608, isto é, de 1,20% do número de veículos automóveis destinados a passageiros.

De comprimento e percurso médio anual de cada camionete em 15.000 quilómetros e supondo um aproveitamento médio de 30 lugares, este veículo daria 135.000.000 passageiros-quilómetros, o que corresponde a 64% do número de passageiros-quilómetros nos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Se tomarmos como média de percurso efectuado por automóvel, metade do percurso acima atribuído às camionetas, e supondo que se ocupassem até ao nível de 1%, obtêm-se 64.000.000 passageiros-quilómetros, ou seja cerca de 19% do total do país. given dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Por aqui se vê a importância que o automóvel tem relativamente à camionete. Devemos lembrar que a respectiva média de 1% ocupação por carro não tem de ser tomada, devendo mesmo ser muito inferior à realidade.

Na Suíça a consideração que a camionete tira ao caminho de ferro principalmente passageiros de 1.ª classe e de zona de trânsito, isto é, aquelas que viajam em classe mais baixa sob o pretexto de viajar mais baratas, portanto os

que menos pagam, enquanto a camionete nos tira os passageiros de 1.ª classe e, na maioria, de longo curso, justamente os que mais pagam.

O transporte por veículo automóvel tem captado os grupos de pilões, em grande parte por ser uma inovação. De, de facto, pode afirmar-se a vantagem do transporte de porta a porta e por um preço inferior ao do caminho de ferro, a medida de que está longe de abalar nos passageiros a pontualidade, a comodidade, e muito menos, a segurança que o caminho de ferro oferece.

Em 1929, na Suíça, país com uma densidade de população e de superfície de Portugal, deram-se 9.849 acidentes com veículos automóveis, os que participaram 7.421 pessoas, das quais 2.009 ficaram feridas e 387 mortas no momento do acidente ou nos 8 dias que se lhe seguiram. No mesmo ano, nos Caminhos de Ferro Federais Suíços foram transportados 127 milhões de passageiros e registaram-se somente 69 acidentes mortais, produzindo a vida apenas 7 passageiros e duas moças por sua própria culpa.

A título de curiosidade devemos que em cinco anos, no país dos automóveis por excelência, os Estados Unidos da América do Norte, foram mortas por acidentes de automóvel 24.995 pessoas; e em 1927 foram mortas 20.480.

Portugal não foge à regra. Como é do conhecimento de todos, até como se sonhasse em que não temos a levantar disputas com automóveis, ao passo que nos caminhos de ferro se transportam alguns milhões de passageiros com um índice acidente com uma baixa cifra. Mas uma vez se confirma o ditado de que «nem tudo o que reluz é ouro».

Em 1929, verifica-se ao nível geral uma diminuição de 1,20% do número de passageiros por caminho-quilómetro, o que bem justifica a expectativa de alguma melhoria obtida no corrente ano.

A percentagem dos lugares utilizados desceu de 26,20% para 27,28% no antigo mês e de 26,20 para 26,12% no Sul e Flórida, enquanto no Médio e Demos aumentou de 22,20% para 22,44%. Na rede geral caiu de 27,15% para 26,72%.

A deslocação da 1.ª classe para a 2.ª e da 2.ª para a 3.ª resultaram a seguinte:

Finalmente, o percurso médio baixou um pouco na antiga rede e no Minas e Douras, mantendo-se constantemente o mesmo no Sul e Santa. Na rede geral caiu de 2,37%.

A tecnologia das mercadorias transportadas na rede geral sofreu, em 1933, uma baixa de 4,33%, nos transportes em grande velocidade (incluindo tarifa 9/10), e um aumento de 0,87% na pequena velocidade.

No que respecta a g. v., a baixa foi uniforme nas três redes. Na p. v. o aumento de tecnologia foi 1,48%, 1,85% e 3,85% respectivamente na antiga rede, Minas e Douras e Sul e Santa.

Deveriam notar que a tecnologia transportada no abrigo de tarifa 9/10 aumentou respectivamente de 9,77%, 30,88%, e 18,47% nas três redes, em virtude da remodelação que essa tarifa sofreu; na rede geral, a tecnologia desceu de 5.804 T., enquanto os transportes ao abrigo de tarifa subiram de 739 T.

Apesar de baixa mais forte nos transportes em grande velocidade, a tecnologia global transportada aumentou em cada uma das três redes, facto que na rede geral se traduziu por um aumento de 0,87% no total das mercadorias.

Estes resultados não podem deixar de se considerar satisfatórios, se nos lembrarmos de que a rede aumentou sempre a descahir-se no 2.º semestre do ano.

A concertação dos caminhos começou a fazer-se sentir também no transporte de mercadorias, com a agravante de que o custo nos fins exclusivamente as mercadorias ricas, aquelas que mais pagam.

Se esta concertação se intensificar, os caminhos de ferro de fallimento poderão manter as suas tarifas baixas para as mercadorias pobres. As tarifas são estabelecidas não só pelo peso, volume e risco, mas também pelo valor dos objectos a transportar; isto as mercadorias ricas que permitem baixar consideravelmente as tarifas das mercadorias pobres.

Em 1933 para 1933, na rede geral, o percurso médio da g. v. manteve-se constantemente o mesmo, 374,5 e 374,8, ao passo que o percurso

Rede	Antiga Rede		Minas e Douras		Sul e Santa		Rede Geral	
	1932	Variação em %	1933	Variação em %	1932	Variação em %	1933	Variação em %
Tecnologia transportada								
de g. v. a tarifa 9/10	36.771	+ 1,33	37.277	+ 1,39	37.022	+ 1,33	36.771	+ 1,37
		4,49 %		6,64 %		6,64 %		6,64 %
de p. v.	1.244.200	+ 0,21	1.245.000	+ 0,07	1.245.200	+ 0,02	1.244.200	+ 0,01
		0,64 %		0,88 %		0,68 %		0,64 %
Total	1.280.971	+ 0,57	1.282.277	+ 0,10	1.280.222	+ 0,12	1.280.971	+ 0,01
		0,87 %		0,97 %		0,88 %		0,87 %
Tecnologia utilizada								
de g. v. a tarifa 9/10	31.864.000	+ 34,20	42.624.000	+ 32,37	42.624.000	+ 32,37	31.864.000	+ 34,20
		4,49 %		6,64 %		6,64 %		6,64 %
de p. v.	101.274.000	+ 1,24	101.274.000	+ 0,00	101.274.000	+ 0,00	101.274.000	+ 0,00
		0,88 %		0,88 %		0,88 %		0,88 %
Total	133.138.000	+ 1,24	143.898.000	+ 0,74	143.898.000	+ 0,74	133.138.000	+ 1,24
		0,94 %		0,94 %		0,94 %		0,94 %
Percurso médio								
de g. v. a tarifa 9/10	37,2	+ 0,4	37,5	+ 0,8	37,5	+ 0,8	37,2	+ 0,4
		0,88 %		1,48 %		1,48 %		0,88 %
de p. v.	38,2	+ 0,2	38,2	+ 0,0	38,2	+ 0,0	38,2	+ 0,0
		0,54 %		0,00 %		0,00 %		0,54 %

da p. v. cúbica de 184,8 para 141,8, ou seja de 8,36 %.

O aumento de produção na p. v., pode ser, em parte, devido à concorrência de minérios. É natural que ela concorra a manifestar-se de preferência nos transportes subterrâneos e a pedras distantes. A concorrência a longas distâncias, nãoquanto já existe, não deve ter ainda grande influência no tráfego de Douro-pólvora.

Todo o ferro-viável deve passar primeiro pelas portas do tráfego. É uma questão que deve merecer a maior atenção a todos os que têm os seus interesses ligados à prosperidade dos caminhos de ferro.

No exercício de 1990, a receita do tráfego comercial sofreu uma diminuição de 1,9% no antigo câmbio; 1,8% no Minto e Douro e 8,9 % no Sul e Sueste. Na média geral a baixa foi de 3,5 %.

Excepção feita para a receita da p. v., no antigo câmbio, em que se verifica um aumento de cerca de 561 contos, em todas as restantes rubricas houve, nas três séries, queda de receita. Foi mesmo na p. v. de Minto e Douro e do Sul e Sueste, onde, como no antigo câmbio, se verificou um aumento de tráfego, houve saldo positivo.

Esta forte exploração por, em 1990, se ter transportado menor tonnage de mercadorias ricas e mais de mercadorias pobres, do que no anterior. Assim, por exemplo, no Sul e Sueste, que antes, em 1990, um aumento de 20.000 tons. no tráfego de p. v., e, na mesma rubrica, uma baixa de receita de 561 contos, deu-se uma diminuição de 41.870 tons. no tráfego de cortiça e 500 tons. no de cacaos, tanto uma como outras colas, mercadorias ricas, e, em sua substituição, transportaram-se mais cerca de 20.000 tons. de minério; 2.250 de carvão mineral natural; 11.500 de salinas; 3.000 de carvão vegetal; 5.000 de betão, etc., tudo mercadorias pobres. Se a queda na receita proveniente da diminuição do tráfego de cortiça, se pode compensar em 3.800 contos.

Indubitavelmente, a baixa da receita não se tem mantido no corrente ano dentro do mesmo limite de 3,5%. A crise continuada tem-se agravado de mês para mês ficando profundamente as empresas ferro-viárias.

No primeiro trimestre deste ano, na média geral, a baixa global das receitas atingiu cerca de 18,5 %, o que representaria no ano, se todas continuassem, uma baixa de 80 mil contos. Mas se dos nove meses situados na série explorada pelo Companhia, como muitos imaginam; todas as rubricas de receitas da ferro do mês de junho estão sobrando de mesmo modo, algumas delas ainda em maior grau do que o resto.

Na Alemanha, as receitas baixaram de 14,7% em 1990, e 18,2% e 27,2%, respectivamente nos meses de Janeiro e Fevereiro do corrente ano.

Na Bélgica, baixaram de 9,4% em Dezembro de 1990, 14,8% e 18,3% em Janeiro e Fevereiro do corrente ano.

Em França, nas linhas do Estado, nas cinco grandes Companhias e na Alsacia Lorraine, em conjunto, as 52.^a semana de 1990 as receitas baixaram de 1,8%, e, nas quatro primeiras semanas deste ano, de 11,8%.

Na Inglaterra, nas quatro grandes séries, na 52.^a semana baixaram de 1%, mas, já no corrente ano, nas quatro primeiras semanas a baixa atingiu 33,8%; de 5.^a a 8.^a semana 10,5%, e, de 9.^a a 12.^a, 11,1%.

Na Itália, nos caminhos de ferro do Estado, as receitas baixaram de 18,80%, e 18,7 %, respectivamente nos meses de Novembro e Dezembro de 1990. Em todo o exercício a baixa foi de 12,84 %, e, em Janeiro do corrente ano, 18,8 %.

Na Suíça, nos Caminhos de Ferro Federais, no mês de Dezembro último, a baixa foi de 4,5%, e, nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março do corrente ano, respectivamente de 8,7 %, 8,8 %, e 8,15%.

Nos Estados Unidos da América do Norte, nos caminhos de ferro de 1.^a classe, no mês de Dezembro último, as receitas baixaram 19,3%, tendo sido de 18 %, a baixa média no exercício, ou, em número redondo, e, todas as de 25.841.188 contos. Deverá notar que se trata dum câmbio de 290.000 contos. Em Janeiro e Fevereiro do corrente ano a baixa foi de 20,1%.

Consultas

I — Fiscalização e Tarifas

Tarifas:

P. n.º 267. — Deixara saber se está em vigor qualquer determinação que permita o transporte gratuito nos ferries das comarcas tramada, de outros vãos portuários a portuários portuários de bilhetes vendidos ao abrigo do Capítulo IV da Tarifa Especial n.º 1 do R. D.

R. — Não está nada autorizando sobre isso.

P. n.º 268. — Deajo saber se a taxa sobre a fruta verde, com 25 quilos para Lisboa T. do Paço, a que se Chamão de Ferro é aplicada o Capítulo IX da Tarifa E. n.º 1 de g. v. com aumento de 20%, também é aplicada aos comarcas na via fluvial?

R. — O aumento de 20% apenas tem aplicação na Tarifa n.º 1, não sendo por isso extensivo à Tarifa de Transporte Fluvial. A seguir se detalha a respectiva taxa:

Transporte	2500000000 = 2500	
25% 1250000000 = 1250		3750
Amortização = 210		3960
Manuseio	2000000000 = 200	
25% 500000000 = 125		325
Seguros e taxas		1430
		4690
20%		938
Adicional 10%		469
		5657
Via Fluvial (incluindo) 2000000000 = 2000		7657
20%		1531
		9188
Arrendamento		200
Total		9388

Exatidão do imposto de consumo n.º 269. — Por não ter sido feita anteriormente a publicação da Circular n.º 156, a sua 1.ª parte deve ser modificada da seguinte forma:

«Deve ser fornecido pelo bilhete, ao o tratador de mercaderias, se não for, fornecido pelo bilhete próprio.»

Via circular n.º 156, que analisa a seguinte Circular n.º 156-R. D. e 157 R. D..

II — Diversas

P. n.º 269. — Peço dizer-me com exactidão como debitar uma praga de lagartas de este verde sobre o formato de obra, que não seja em nichos abertos, e que se mantenha na parte arquipada, destruído por completo as folhas e deixando somente os talos.

R. — Deve aplicar-se não a maior número possível dessas lagartas e pulvérias, as mesmas em qualquer das seguintes situações:

I	Plantas	200 grs
	Bolhas brancas	1 Kg.
	Água	200 litr.
II	Taxas abedias de plantas	1 litr.
	Bolhas brancas	1 Kg.
	Água	200 litr.

A listagem abedias de plantas proposta no texto vem incluída na pág. 104 do Boletim n.º 18. Se as mesmas, quando forem listadas, já estiverem pagas, é necessário ler o restante do anexo n.º 1.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1921

	Vagões	Carregados		Descarregados	
		Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Tremes de 1 a 2	1.000	1.700	1.700	1.000	1.000
" " 3-24	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
" " 25-30	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
" " 31-35	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Total	4.000	4.700	4.700	4.000	4.000
Taxas em serviço	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Total	5.000	5.700	5.700	5.000	5.000



1906, 1911

Grupo de Pessoal do Depósito de Campolide

Foto de E. Augusto

Factos e informações

Novas automotoras adoptadas pela Companhia do Caminho de Ferro do Banco-Agren

Para o serviço unificado entre Proletos Lavoura e a estação terminal daquela Companhia foram construídas as seguintes 68 automotoras modernas, todas de aço, tendo sido utilizadas madeira apenas nos bancos.

As manobras têm em cada uma das suas extremidades um posto para o maquinista, facilitando-se consideravelmente por esta disposição, a formação das composições, visto assim se tornar necessário fazer a manobra da carruagem motora.

São movidas com sistema automático de energia.



A nova automotora e ligeira para o serviço de Proletos Lavoura ao longo do Banco-Agren.

A lotação de cada uma é de 47 lugares sentados, mas, no cálculo de carga máxima da carruagem, contou-se com um embarque de 200 passageiros para se ter em conta a grande afluência que a certas horas do dia e nos dias de festivo se dá.

Além de facilitar a entrada e saída dos passageiros foi adoptado um sistema de comando, por ar comprimido, das 8 portas de acesso que as carruagens têm de cada lado.

O maquinista, de sua parte, na frente da primeira automotora, abre e fecha as portas de toda a composição ao mesmo tempo, e simultaneamente depois das portas estarem fechadas é que o comboio se pode pôr em marcha, ficando assim impedidos de mais a entrada ou saída dos passageiros, sempre possíveis em serviços unificados.

No seu interior alguns passageiros podem pelo sinal de alarme a fazer parar o comboio, a dis-

positivo de fechar as portas é automaticamente posto fim ao serviço possibilitando que elas se possam abrir sem a menor dificuldade.

O compartimento coberto ao maquinista, situado, como antes se disse, nos topos de cada carruagem, é formado por divisórias móveis de alumínio. Quando os postos de comando não são utilizados, estas divisórias são dobradas contra a parede da carruagem, servindo de seu guarda aos aparelhos de comando e deixando mais lugar livre para os passageiros.

Estas novas carruagens automáticas são ali-

mentadas com tubos de 400 mm. de diâmetro, com aparelhos ajustados, em média, de 800 metros nos dois eixos. O tempo de percurso é de 15 minutos.

Calcula-se

que com o serviço de comboios de 2 em 2 minutos, durante o dia e de 3 em 3 minutos durante a noite se consigam transportar 200.000 passageiros em cada 24 horas. Nas horas de grande afluência poderá o número de comboios ser ainda aumentado, reduzindo o intervalo entre eles a minuto e meio.

A nova estação central de Bombaim

No dia 28 de Dezembro de 1930 foi inaugurada oficialmente a nova estação central de Bombaim que constitui uma das mais grandiosas construções que, nos últimos anos, tem sido levada a efeito na Índia.

A nova estação, cuja fotografia reproduzimos ao lado, contém amplas instalações para passageiros e uma vasta gare com 5 plataformas.

Entre as instalações destinadas aos passageiros destacam-se a sala de espera principal com



FABRICA DE AÇAO EM BRNO (CZEQUIA)

uma capacidade de 7.000 metros quadrados e a sala de juntas.

A parte ocupa uma área de 40.000 metros quadrados e, das salas e plataformas, a maior mede 300 metros de comprimento.

Vagões tremochos para balastro

A balastagem das linhas tem de ser feita no intervalo das circulações das locomotivas de linha e evitar qualquer interrupção no abastecimento ao serviço normal. Por isso mesmo, sobretudo nas linhas onde circulam muitos comboios, a descarga dos vagões de balastro tem de se efectuar no menor tempo possível.



INTERIORE DE UMA FABRICA DE AÇAO

Para melhor e conseguinte, em algumas linhas de caminho de ferro utilizam-se vagões especiais para distribuição de balastro, concebidos de forma a tomar a sua descarga extremamente rápida.

Na Companhia Espanhola Férreo-Leste-Mediterrâneo, por exemplo, utilizam-se vagões do tipo representado no governo que hoje inserimos.

A estes ditos vagões dá-se um reservatório situado entre as longarinas com o fundo constituído por 2 planos inclinados, um para cada lado. As paredes laterais são munidas de portas de correr de balão para cima, que se manobram por meio de elevadores, das plataformas dos vagões, onde seguem os agentes encarregados da manobra.

Para a descarga do balastro correto na saída do vagão bastará fazer correr para cima as



VAGÃO ESPECIAL PARA BALASTO

portas laterais por meio dos elevadores; o balastro escorrerá pelos planos inclinados que formam o fundo do reservatório e vai cair no leito da linha.

O desmembramento das aplicações domésticas da electricidade

E a América do Norte um dos países em que a electricidade tem maior desenvolvimento tanto nas cidades da indústria, caminho de ferro, etc., como nas aplicações domésticas.

Esta facto é devido ao grande numero de centrais electricas que lá existem e ao preço baixo por que a electricidade é vendida.

De uma estatística referente a Outubro de 1938, colhemos os interessantes elementos que a seguir reproduzimos, bem entendido, com a devida reserva.

Espécie	Valor em dólares em 1938	Custos por de pessoa viajante em mil	
		de gasolina	de taxa
Ferros de engomar.....	20.000.000	50	1.044.000.000
Agulhas e alfinetes.....	4.500.000	50	225.000.000
Lanternas.....	3.000.000	50	150.000.000
Termostatos.....	4.000.000	125	500.000.000
Isoladores de corrente.....	4.500.000	50	225.000.000
Aparatos de rádio.....	1.000.000	50	50.000.000
Agulhas de agulha- mento.....	2.000.000	50	100.000.000
Básculas de cozinha.....	200.000	50	10.000.000
Básculas de engenho.....	200.000	50	10.000.000
Relógios de bolso.....	750.000	50	37.500.000
Ferros de costura.....	750.000	1.000	7.500.000.000

Como nota curiosa diz-se que o consumo anual de electricidade nos ferros de engomar é aproximadamente igual ao das linhas de transmissão de força electricidade dos Estados Unidos. Certo, a nota que acaba seja, mas é, de facto, o que dá a esta estatística.

Uma linha de aere sem tinal

O engenheiro Tansell que, passando sob o Hudson, abriu a circulação automóvel entre os estados de Nova-York e Nova Jersey, nos Estados Unidos da América do Norte, foi igualmente a cabeça de aere, em virtude das suas ideias que propozem: parte de 5 milhões de dólares por ano, ou seja, na mesma moeda, 110 mil contos.

Quando foi construído, previu-se uma circulação anual de 18 milhões de viagens. Em 1937 contaram-se perto de 11 milhões e em 1939 mais de 12 milhões.

O custo da passagem varia entre 35 cents (500) por cada metrodeleta a 1,50 dólares (5000) por cada tractor.

Em 30 annos das passagens se obtiver, em 1938, uma receita de 5.650 mil dólares; com a receita de publicidade, médias, etc., atingiu 450 mil dólares, a receita total chegou a 6.100

mil dólares. As despesas de exploração foram de 2.600 mil dólares. Resulta, portanto, de lucro líquido, quasi a metade acima indicada, de 3 milhões de dólares.

O regulamento de trânsito caracterisa-se por uma rigorosa disciplina. Assim, se dentro do tal tal hábitat a gasolina a qualquer velocidade, a multa aplicada ao seu conductor é de 1 dólar (5000); por qualquer outra que obriga a paragem, pagosa de multa e de mais do preço da passagem.

Segundo esse regulamento, é prohibido andar a maior de ar ou fazer expansões; fumar; não de attachment; tocar a buzina; exceder a velocidade de 55 Km/hora; sombar os fechos.

Um corpo de 208 agentes fiscaliza e controla completamente estas determinações. Tinha estas agentes sabem conduzir automóveis e são, além disso, experientes bombeiros para que, de pronto, tenham a qualquer motivo de incêndio, devidamente ao seu habito. Mas ainda para maior segurança, é prohibido ao tinal a transporte de veículos transportando matérias explosivas, inflammáveis ou capazes de produzir gases de hidrógeno.

A travessia do tinal, que mede 2.500 Quilómetros, leva necessariamente 6 a 10 minutos.

À entrada do tinal, um emprego faciliza todo o movimento interior, por meio de um quadro onde está a representação; ainda verifica mais, se o ar dentro do tinal está no seu estado. Se está, um simples movimento de manivela parisa-o imediatamente.

Nada menos de 56 ventiladores foram construídos para a renovação do ar. Dentre 56 ventiladores, 32 são destinados a expulsar o ar impuro; os outros 24, a fazer entrar o ar de exterior. Nas experiências de estado, constatou-se que o fumo de uma bomba de gases foi expulso em 3 minutos.

Este tinal levou 7 annos a construir; custou 50 milhões de dólares, aproximadamente 1.100 mil contos de nossa moeda. Essa construção mobilizou 15 vidua e não chegaram a estar empregados 7 mil operarios.

Orçao a este tinal e a outra semelhante que se projecta construir, são o abastecimento dos 7 milhões de pessoas que vivem Nova-

-Tank e anelões, em alimentos, carvão etc., abastecidos pelas embarcações do Sul e do Oeste, tanto das praças que o rio Hudson lhe poderia abastecer, seja lá, como está, a galera em certas épocas do ano. Além disso, foi desta firma criada uma ligação Maril com a parte de Nova-York.

A construção naval em Inglaterra

A Inglaterra, que durante muito tempo ocupou o primeiro lugar entre os países construtores navais, lugar que perdeu nos anos que se seguiram à grande guerra, conseguiu reconquistar essa preeminência graças, sobretudo, às magníficas melhoramentos das suas indústrias navales, da notável organização de trabalho que nelle vigora, da participação de fabricas e acabamento das unidades naves construídas e principalmente do preço da construção que desceba toda a concorrência.



Estado de Nova York, na Ilha de Long Island, fábrica de navios

Antes da guerra, metade dos navios construídos em toda a metade sul dos Estados Ingleses. Depois da guerra, e em virtude da proteção dispensada pelas várias paizes da zona industrial construtora, que por meio de subvenções directas ou indirectas, quer por meio de isenção de impostos e contribuições conjuntas com economias repetidas, essa proporção baixou para um terço.

A situação, porém, foi se sucessivamente melhorando para melhor, e desde 1907 que a industria de construção naval, mais beneficiada do que nunca, voltou a ocupar o lugar que occupava antes de 1914.

Actualmente os navios Ingleses transportam cerca de um terço dos fretes marítimos, e dos 60 milhões de toneladas em que é composta a tonelagem da marinha mercante mundial,

mais de 30 milhões pertencem a estabelecimentos Ingleses.

Em 1900 a produção mensal de navios foi de 3.000.000 toneladas, valendo mais de metade dessa tonelagem à Inglaterra (1.475.000 ton.), que é de longe seguida pelas Estados Unidos (200.000 ton.) e Alemanha (100.000 ton.), Holanda, Japão, Dinamarca, Suécia, França, Itália etc.

Mais mesmo com a exportação Inglesa de navios para ser avaliada em 20 milhões de toneladas, e a importação em 150 mil.

Curiosidades estatísticas

A construção de habitações no Continente

Nota-se um incremento na construção e ampliação de prédios destinados a habitação, tanto em Lisboa como no resto de Paiz.

Em 1900, foram realizadas autorizações para a construção, em Lisboa, de 456 prédios, com 1.297 paramentos e destinados a 1.750 famílias; foram 690 prédios sobre os que se fez uma estatística de 300.000⁰⁰.

No ano de 1905, a construção de prédios em Lisboa foi menos intensa: 319 prédios, com 661 paramentos, destinados a 1.151 famílias e cobrindo 191.258⁰⁰.

A segunda cidade de Paiz, Porto, é também a segunda em número de autorizações; em 1900 foram requeridas 475 licenças para construção de prédios.

Figura depois Beirã, com 70 e em seguida Coimbra, com 65 licenças.

Tudo isso a não que toda a metade de construção, hoje facilitada por vários meios, contribua eficientemente para o bem-estar de todo o povo de alguns de habitações, hoje elevadas, desde, em grande parte, ao comprometimento das cidades, consequência de urbanismo.

Coleção fotográfica

Acompanha o presente Sobrinha uma fotografia de um grupo de pessoal das 'Gibóias de Campolide'.

Em momento ainda haverá grupos não só do pessoal da Trupe, como do das restantes Divisões à medida que a oportunidade se apresentar.

Receitas ótimas

Para obter as sementes.— Quando se quer que tenha cada semente uma raiz, basta ter nela uma planta de legume de raizinha em qualquer vaso. Esta planta cresce pela parte inferior das folhas uma raizinha viscosa, que é sempre aproveitável para se ratons.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Antônio Augusto Lima Costa

Nome de seu pai:
Miguel de Almeida
em 17 de Maio de 1887



Manoel José

Nome de seu pai:
Manoel de Jesus
em 1 de Agosto de 1887



Florinda de S. José

Nome de seu pai:
Manoel de Jesus
em 1 de Agosto de 1887

Acto digno de elogio

Em 10 do passado mês de Maio, apresentamos ao colégio de Thomar um indivíduo que, depois de ter feito um despacho, se sentou num dos bancos da sala de espera a comer o fubido e a tabaco.

Então, nesse ocasião, se referiu não o Inspector de máquinas do Depósito de Estacionamento, Sr. José Duarte, a qual, vendo que o mesmo indivíduo tinha estado antes de com o mesmo fubido dos pés, foi chamar o chefe da estação que constatou o facto e accionou o

indivíduo, entregando-lhe o dinheiro depois de ter apurado que lhe pertencia.

Por este procedimento que o homem reconheceu, foi o Sr. José Duarte elogiado.

Concessão de prémios de Instrução Profissional

Foram premiados por terem sido classificados em 1.º e 2.º lugar, nos exames para sub-chefes de districto, realizados em Maio último, respectivamente os aspirantes da cidade de São e Ponta, Joaquim Innocencio Marques e Estevan de Almeida.

Revista estatística de 1938

Os alunos do distrito que mais se distinguiram neste serviço e que por isso foram premiados pormeritadamente são:

Cidade de São Paulo:

João de Nascimento Evangelista (distrito n.º 302) — Gustavo José (distrito n.º 303) — Antônio Joaquim Martins (distrito n.º 312) — Joaquim Moraes (distrito n.º 314) — João Augusto Pereira (distrito n.º 327) — Antônio José (distrito n.º 333) — Antônio Brito (distrito n.º 353) — Prudentino José Rago (distrito n.º 359) — Manoel Serafim (distrito n.º 321) — José Sebastião (distrito 348) — João Mendonça (distrito n.º 350) — Joaquim João (distrito n.º 354) — José Ramona (distrito n.º 345) — José Cirilo (distrito n.º 346) — Ventura Machado (distrito n.º 351) — Guerra Mariano (distrito n.º 355).

Cidade de São Paulo e Douro:

João Joaquim Gabriel (distrito n.º 418) — Álvaro Pinto Ribeiro (distrito n.º 420) — Antônio Galvão (distrito n.º 432) — José Almeida (distrito n.º 428) — Ferdinando Augusto (distrito n.º 425) — Adilson Bernardo (distrito n.º 422).

Nominações

Cidade de São Paulo

EXPERIÊNCIA

Empregado de 1.ª classe: Mário Isabel da Silva Guimarães.

Corregedores: José Oresteires e Jaime Martins.

Reformas

Cidade de São Paulo

Ulisses Alexandre, Condutor de 1.ª classe.

Cidade de São Paulo

Antônio Jacinto, Condutor principal.
Manoel Oliveira, Assessorador de Distrito.

Falecimentos

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

† **João Florido da Silva Rago, Chefe de Serviço de Distrito de Material e Transporte.**

Admitido como carregador em 3 de Maio de 1938.

† **Antônio Manoel Teodoro, Empregado principal de Serviço de Fiscalização.**

Admitido como praticante em 18 de Janeiro de 1934.

† **Albino Martins Cortes Vieira Braga, Chefe de 2.ª classe.**

Admitido como praticante em 25 de Setembro de 1938.

† **João Martins, Ajudante de Serviço.**

Admitido como assessorador em 26 de Abril de 1931.

† **Antônio Ferreira Miranda, Carregador.**

Admitido como suplementar em 17 de Dezembro de 1936.



† Raul Florido Silva Rago
Chefe de Serviço



† Antônio Manoel Teodoro
Empregado principal



† João Martins
Ajudante de Serviço



† Antônio Ferreira Miranda
Carregador

10 — Fazer uma viagem para o exterior — 6

Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1

Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1
Armas	1	1	1

12 — Praxeia e atitudes

Como sempre, continuei
 Fui sempre um amigo
 Que, entre outros que não digo,
 Me malucava, impudico!
 «Basta a vida de 1871-1880
 E não há tempo de mais,
 Por não a vida mais
 Que não não dá a vida,
 E não há mais a vida»

Em tempo

10 — Fazer aqui, uma viagem para o exterior

— 1-1

J. Ferreira de Almeida

11 — Trabalho pessoal



10 — Trabalho pessoal
 (3 linhas)

GUERRA

Tabella de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Agosto de 1931

Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Arroz branco	1275	Carne de sol em lata	1275	Manteiga	1275
• Nacional	1275	• Composto	1275	• Sem sal	1275
• Valenciense	1275	• Cebola	1275	• Manteiga	1275
• São Paulo	1275	• Chouriço de carne	1275	• Óleo	1275
Arroz de 1ª	1275	• Farinha de milho	1275	• Farinha	1275
• de 2ª	1275	• de trigo	1275	• Finíssima	1275
• 3ª	1275	• Feijão branco	1275	• Óleo de Alentejo	1275
• 4ª	1275	• Feijão verde	1275	• de S. Paulo	1275
Arroz de 1ª	1275	• arrozado	1275	• Sal	1275
• de 2ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 3ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
Bacon cru	1275	• cozido	1275	• Amarelo	1275
• inglês	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 1ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
• de 2ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 3ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
• de 4ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 5ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
• de 6ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 7ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
• de 8ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275
• de 9ª	1275	• cozido	1275	• Verde	1275
• de 10ª	1275	• cozido	1275	• Branco	1275

São os preços antes impostos e alterações, para cada ou para menos, conforme as condições de mercado.

Os preços de arroz, café, carne, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém de Viveres são os preços de compra no exterior.

Além das alterações antes citadas, os Armazéns de Viveres têm a venda toda a que continua sendo nos estabelecimentos comprados e não, todos de algodão, amêndoas, nozes, laranjas para lata, cebola e leite de leite mantido todo por preços inferiores aos de mercado.

1) **Relatório do G. P.** com comentários de páginas, segundo a comemoração de Janeiro e Dezembro. Os 10 volumes foram em volume com índice próprio. Os volumes de Janeiro e Dezembro não se vendem isolados.

Os artigos que quizesem vender individualmente a Salinas, devem constar com a importância anual de 1000 a doze meses consecutivos, mesmo que constassem em Fundo Nacional e primários a constar em estabelecimentos, por meio de concessões, a título de melhoramentos ao Brasil.

Os jornais foram em quantidade por via telegráfica e Correios de Direção (Relatório do G. P.)