

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 256

OUTUBRO — 1950

ANO 22.º

FUNDADOR: ENG ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

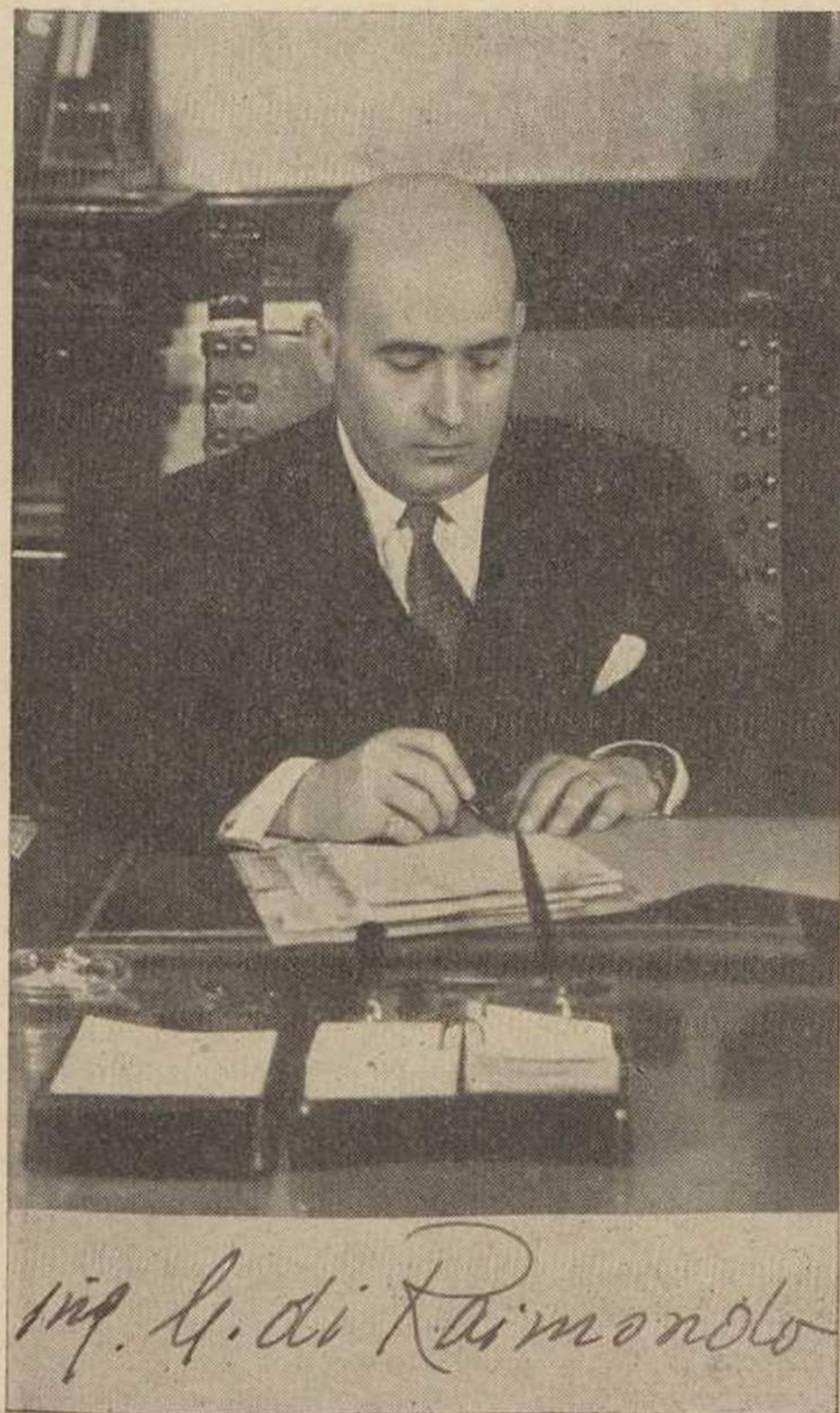
EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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

SAUDAÇÃO aos Ferroviários italianos



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

Quando da reunião em Lisboa da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, no verão de 1949, o «Boletim da C. P.» teve ocasião de se referir a uma das personalidades mais destacadas do meio ferroviário internacional: — o Eng.º Giovanni di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos.

Não nos esqueceram ainda as palavras proferidas no almoço realizado na Foz do Douro por Mr. Fernand Delory, Presidente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, que depois de tecer um hino de louvor à Cidade do Porto, pediu ao Eng.º Giovanni di Raimondo para fazer, em nome de todos os congressistas, o agradecimento oficial à C. P., pelas atenções recebidas no nosso país.

Então, o Eng.º Giovanni di Raimondo foi alvo duma calorosa manifestação de apreço, começando por dizer que «Portugal é uma terra abençoada, onde reinam a paz e a prosperidade». Fez votos pelo bem estar dos povos de todo o mundo, manifestando sinceros desejos de ver reunidos na Cidade de Roma todos os congressistas. Afirmou que os ferroviários de todo o mundo constituem uma grande família, em que todos se conhecem e estimam, aproveitando a oportunidade para saudar os ferroviários portugueses, na presença do nosso Director Geral.

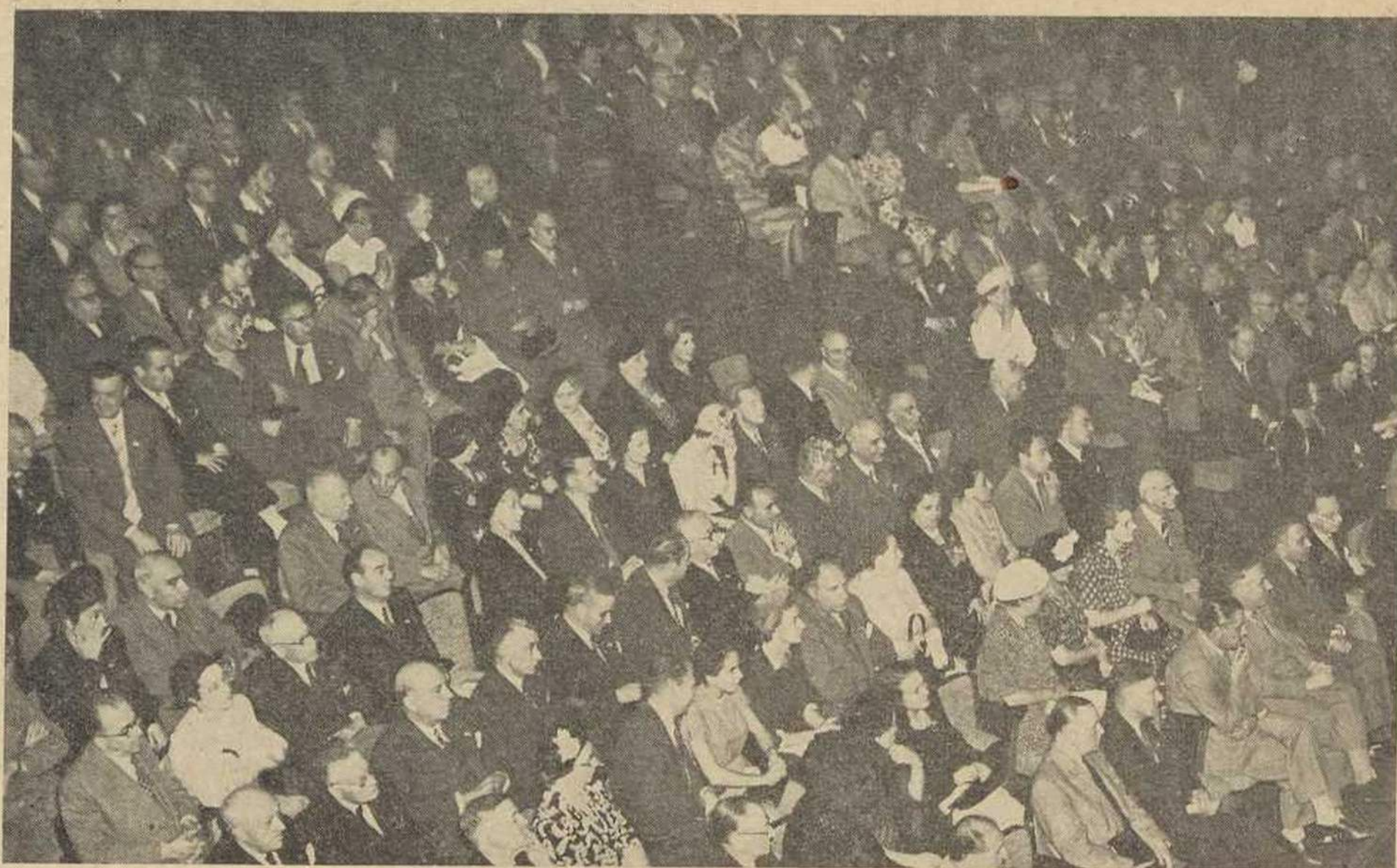
Cumpriu-se a profecia, e em 25 de Setembro último reuniram-se na Cidade Eterna muitos dos Congressistas que, um ano antes, tinham tomado parte na reunião de Lisboa.

O nome do Eng.º Giovanni di Raimondo era já conhecido dos ferroviários portugueses, pela sua simpatia irradiante, pela obra renovadora efectuada nos caminhos de ferro italianos e pelas qualidades de acção, energia e inteligência manifestadas no exercício das suas altas funções.

Uma vez em Roma, os ferroviários de Portugal sentiram-se como na sua própria casa, tendo tido ocasião de apreciar a estima, o apreço e a simpatia dos ferroviários italianos pelo nosso país.

Tudo isso se ficou devendo ao Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, Eng.º Giovanni di Raimondo, que dispensou gentilezas inesquecíveis aos congressistas portugueses.

O «Boletim da C. P.», ao registar o facto, faz os melhores votos pelas prosperidades da Itália e saúde, na pessoa do Eng.º Giovanni di Raimondo, todos os ferroviários italianos.



Aspecto da assistência á sessão inaugural, na Universidade de Roma, do XV Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

ITÁLIA

A Inauguração do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

A sessão solene da inauguração do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizada no dia 15 de Setembro, na cidade de Roma, teve particular significado, pois reuniu cerca de quinhentos delegados dos caminhos de ferro do mundo.

A imponente cerimónia, efectuada na grande sala da Universidade de Roma, foi honrada com a presença do Presidente do Conselho de Ministros De Gasperi e de outras persona-

lidades em evidência na vida social e política italiana.

Em lugares de destaque viam-se os representantes dos Caminhos de Portugal e Colónias, Eng.º Raúl da Costa Couvreur, Representante do Governo e membro da Comissão Permanente; Prof. Dr. Mário de Figueiredo e General Raúl Esteves, do Conselho de Administração da C. P., Eng. Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., Sub-Director Eng. Campos Henriques e Eng.º Horta e Costa e Perestrêlo

Guimarães, da C. P.; Eng.^{os} Lopes Galvão, Machado Vaz, Manitto Torres e Sales Lane, representantes dos Caminhos de Ferro do Estado nas Colónias e José Ferreira, representante do Caminho de Ferro de Benguela.

Na mesa de honra tomaram parte o Ministro dos Transportes de Itália Senhor D'Aragona, Eng.^o Giovanni di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos e Fernand Delory, Presidente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, ladeados pelos Srs. Goursat, Lord Hurcomb, Gilmour Jenkins, Paul Ghilain, e Valdivieso, membros da Comissão Organizadora.

O Ministro dos Transportes de Itália, depois de saudar os congressistas, lembra com satisfação que é a terceira vez que o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro se realiza na Itália: — No ano de 1887 em Milão, em Roma no ano de 1922 e agora, de novo, na Cidade Eterna.

Depois de dizer que o mundo sente ainda hoje os efeitos da guerra, afirma que, apesar das feridas do último conflito não estarem cicatrizadas, pezam sobre a humanidade ameaças e perigos.

O Ministro dos Transportes de Itália encerrou o seu discurso, fazendo votos para que

os caminhos de ferro continuem a realizar progressos, que muito contribuirão para a confraternização dos povos e união de todas as nações. O Sr. Fernand Delory, Presidente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro e Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas, depois de apresentar os seus cumprimentos à assistência, recorda a actividade da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, que conta no seu activo quinze congressos e três reuniões de Comissão Permanente, a última das quais levada a efeito em Lisboa, terminando o seu discurso com as seguintes palavras:

«Os ferroviários do mundo inteiro têm a consciência da importância do seu trabalho e conhecem a responsabilidade da sua profissão, factores importantíssimos do património das nações. Os ferroviários de todo o mundo compreenderam a gravidade da situação criada pela concorrência de outros meios de transporte e devem esforçar-se por melhorar as condições do tráfego de passageiros e mercadorias.

A ordem do dia do Congresso, que comporta questões técnicas, financeiras e sociais, é posta em relêvo por Fernand Delory, que se ocupa particularmente dos problemas relativos à construção de pontes, à conservação das li-



Sua Santidade Pio XII recebe os Congressistas em audiência privada. Na fotografia vêem-se o Director-Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, Eng.^o Giovanni di Raimondo e o Director-Geral da C. P., Eng.^o Espregueira Mendes

nhas secundárias, ao conforto dos passageiros, às grandes estações, dos transportes por cargas completas, aos preços líquidos por linha e ainda dos serviços médicos sociais.

Depois de anunciar que o Senhor D'Aragona, Ministro dos Transportes de Itália, se dignará aceitar a Presidência de Honra do Congresso e de indicar que os Srs. Deputado Mottarelo

Caminhos de Ferro Italianos, tendo as propostas sido aprovadas e ovacionadas as personalidades escolhidas.

* * *

Em seguida, o Eng. Giovanni Di Raimondo usou da palavra, para lembrar a importância dos dois congressos já realizados na Itália. Sublinhou o interesse particular da reunião



Vista aérea da nova estação ferroviária de Roma, a maior da Europa

e Senador Battista, tinham amavelmente assumido as funções de Vice-Presidentes de Honra Mr. Fernand Delory propôs à Assembleia a nomeação, como Presidente da Sessão, do Eng. Giovanni Di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Hoteleiros, indicando para vice-presidentes os Srs. Marion e Lo Cigno, ambos Vice-Directores Gerais dos

deste ano, na qual se apresenta a solução de importantes problemas, como consequência da situação criada pela concorrência recíproca dos meios de transporte.

Afirmou que o caminho de ferro não é um meio de transporte fora de moda, mas, ao contrário, continua na base de toda a organização de transporte, pois permite ao Estado atingir

realizações concretas, não de natureza económica mas também de ordem política e social.

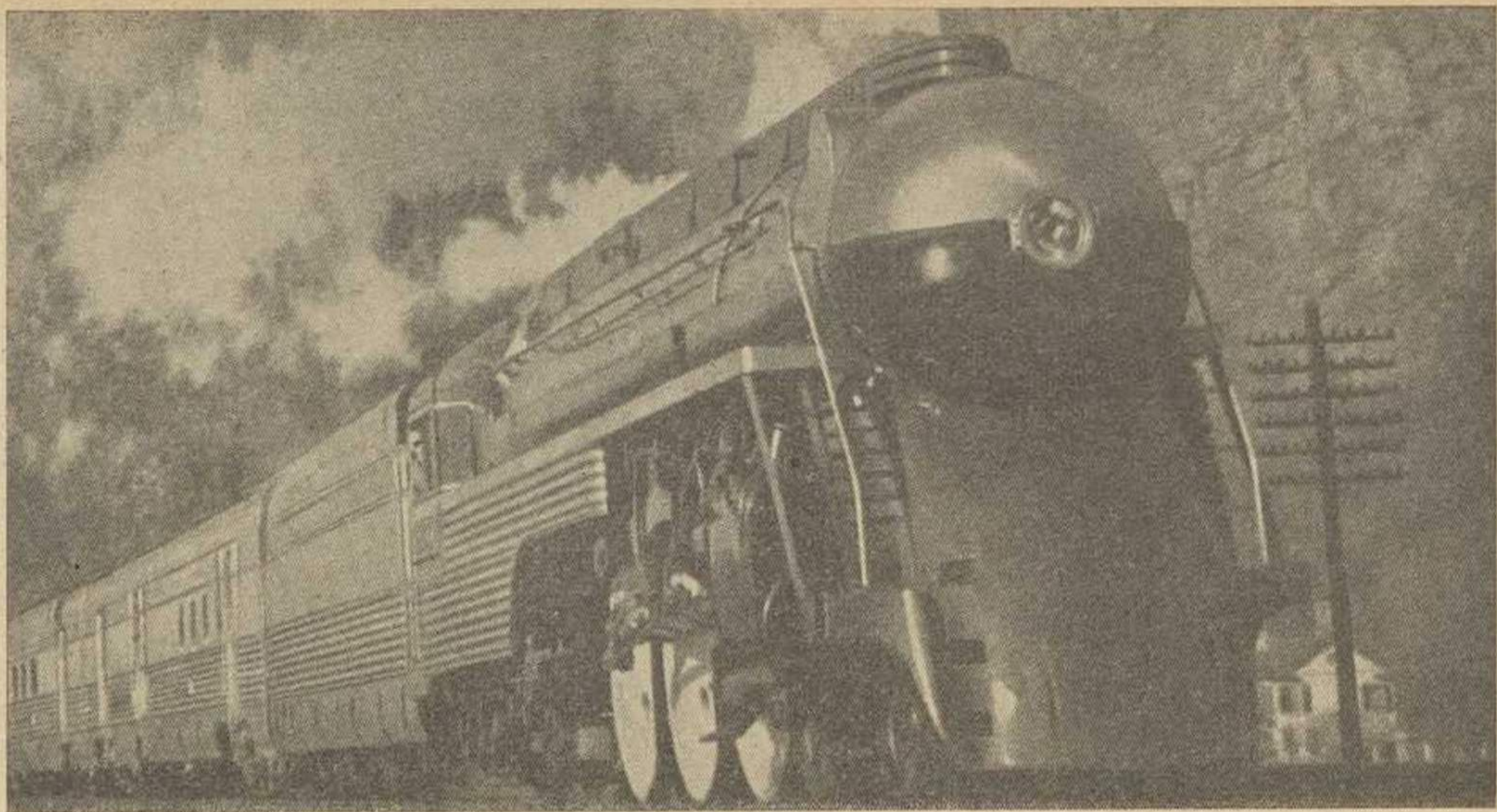
O Eng. Giovanni Di Raimondo, apoiando-se em números, demonstrou que os caminhos de ferro estão sobrecarregados com pesados encargos financeiros, dos quais outros meios de transporte estão isentos. Todavia, apesar dos encargos, é necessário empregar esforços no sentido de reduzir os preços de custo e de aperfeiçoar os serviços, tarefa a que o Congresso de Roma se vai dedicar.

Ao terminar, o Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos elogiou a organização modelar do Congresso deste ano e agradeceu o trabalho dos relatores e as notáveis comunicações apresentadas.

Saudou, de forma especial, o Senhor De Gasperi, Presidente do Conselho de Ministros da Itália, que honrou com a sua presença distinta o Congresso de Roma, mostrando a todo o mundo a sua importância e o significado de oportuna política de relações entre os países.



A Delegação da C. P. com alguns dos representantes dos Caminhos de Ferro Coloniais



O comboio de Chicago a S. Francisco

NOTAS DE VIAGEM

TRÊS DIAS NUM COMBOIO DE CHICAGO A S. FRANCISCO

Por FRANCISCO MATA

O importante diário O Século publicou recentemente uma série de artigos sobre a América do Norte, da autoria de Francisco Mata.

Francisco Mata, nome bastante conhecido pelas suas reportagens sensacionais, conseguiu dar aos leitores daquele diário o panorama da vida americana, relatada em notas de viagem curiosíssimas. O artigo que vamos transcrever, com a devida vénia do autor e do jornal onde foi publicado, refere-se a uma viagem de caminho de ferro de Chicago a S. Francisco, assunto que muito interessará os nossos leitores.

Ao jornal O Século, apresentamos, com as melhores homenagens, os mais sinceros agradecimentos.

Num comboio da Southern Pacific. — Do Illinois à Califórnia são três dias num comboio que dispõe de várias facilidades, entre elas a do radiotelefone, que liga o passageiro a um amigo antípoda, se necessário fôr. A companhia ferroviária fez o que pôde para convencer o viajante de que mais do sessenta horas de cativoiro volante são, na verdade, deliciosas, convidando-o a admirar o que se vê passar lá fora. Mas a delícia acaba depressa, à medida que as horas se vão somando, obrigando-nos a olhar os comboios com uma certa reserva — todos os comboios da Terra, mesmo este, que é aerodinâmico, corre bem, e tem camas de Pashá.

Partindo-se de Chicago numa noite de sábado, o domingo rompe em Iowa, que tem



Partida...

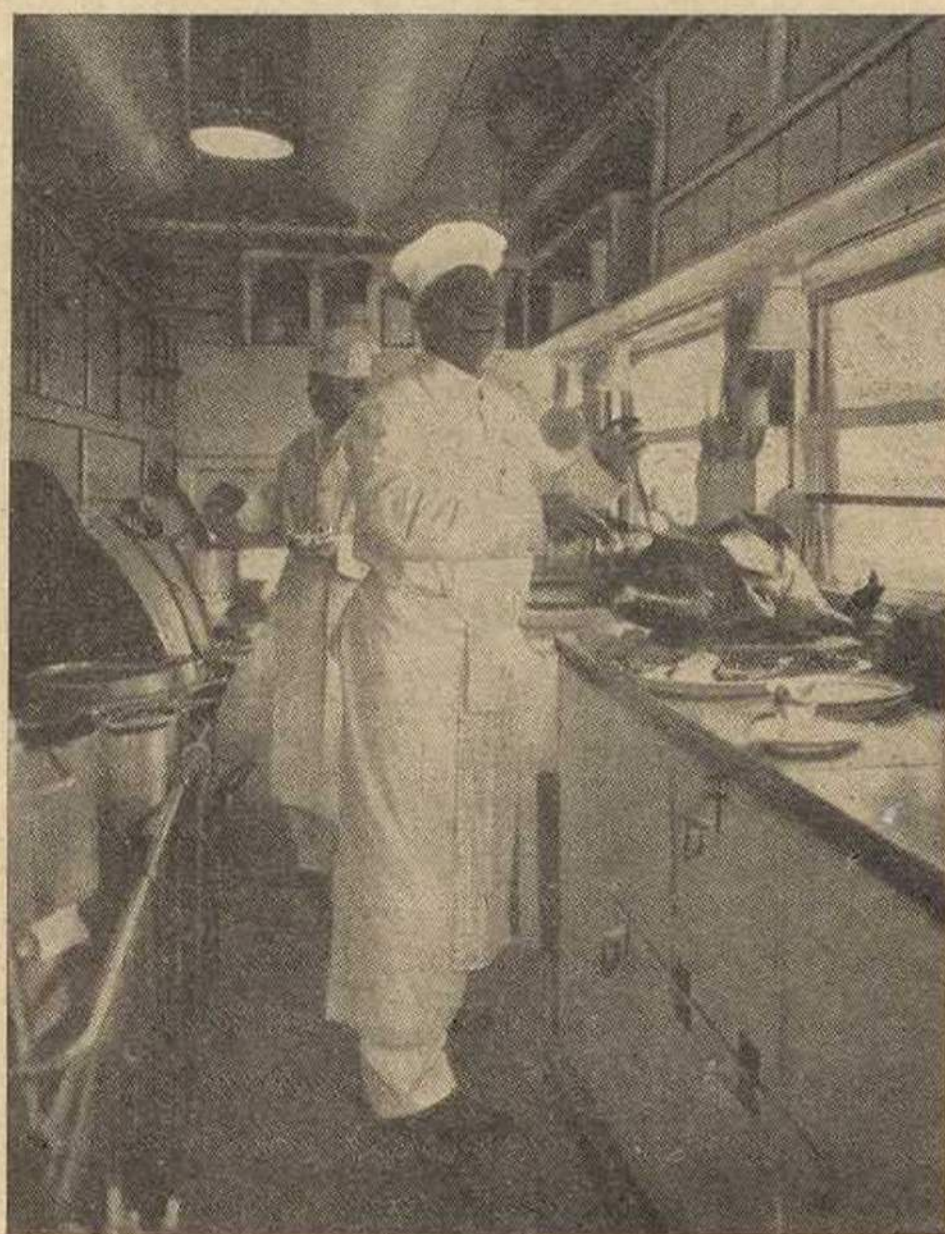
milho a despontar, colinas doces, vacas né-dias e rios humildes condenados a desaparecer nas goelas de algum Mississipi. O passageiro é suficientemente prevenido de que, ao domingo, a legislação estadual não permite a venda de bebidas alcoólicas no «bar» do comboio. Mas o que é crime em Iowa não é pecado em Nebraska, tanto assim que mal a locomotiva Diesel enfia o nariz na linha divisória que separa as duas províncias, há um formigueiro humano que percorre as carruagens e se precipita, com alegria, para um balcão todo cromado. A seguir passa-se meia hora em Omaha, a capital, para desentorpecer as pernas numa gare enorme e comprar bilhetes-postais ilustrados. E, no bufete, as mesmas máquinas automáticas, a pena perpétua da Coca-Cola, a mesma comida e até os mesmos livros de algibeira para vender. Depois, a viagem prossegue.

Na manhã de segunda-feira goza-se a relativa alegria de verificar que a paisagem mudou de cor e contorno, pois foram-se os verdes dos milhos, e das vacas não há mais

sinal. Surgem rochas, montes escarpados, desertos, e é o Wyoming, pátria de vaqueiros, de ranchos perdidos na solidão, de planaltos e de sebes. Atravessa-se um planalto que é tal qual o de Castela a Velha, ficando-se à espera de ver aparecer as muralhas de Ávila numa volta da linha. Mas nem Ávila nem D. Quixote. Já ficaram para trás os montes e as rochas e, agora, é uma planície sem fim, sem sinal de vida humana e vegetação rasteira. Quebra a monotonia a aparição da cidade de Cheyenne, que cresce para nós e se apresenta com cartazes e dizeres à beira da linha. Lembra ela que o seu famoso «rodeo» está perto, é mesmo uma questão de dias, com «cow-boys» e danças rituais de peles-vermelhas. E assim se abandona o Wyoming, que dá a vez a Utah.

Utah tem uma grande, formidável atracção: o Lago Salgado. E tem, ainda, os «mormons», uma seita que, entre outras coisas permite (ou pelo menos permitia) aos seus apaniguados do sexo dito forte, a regalia de várias esposas legítimas. Como os sultões.

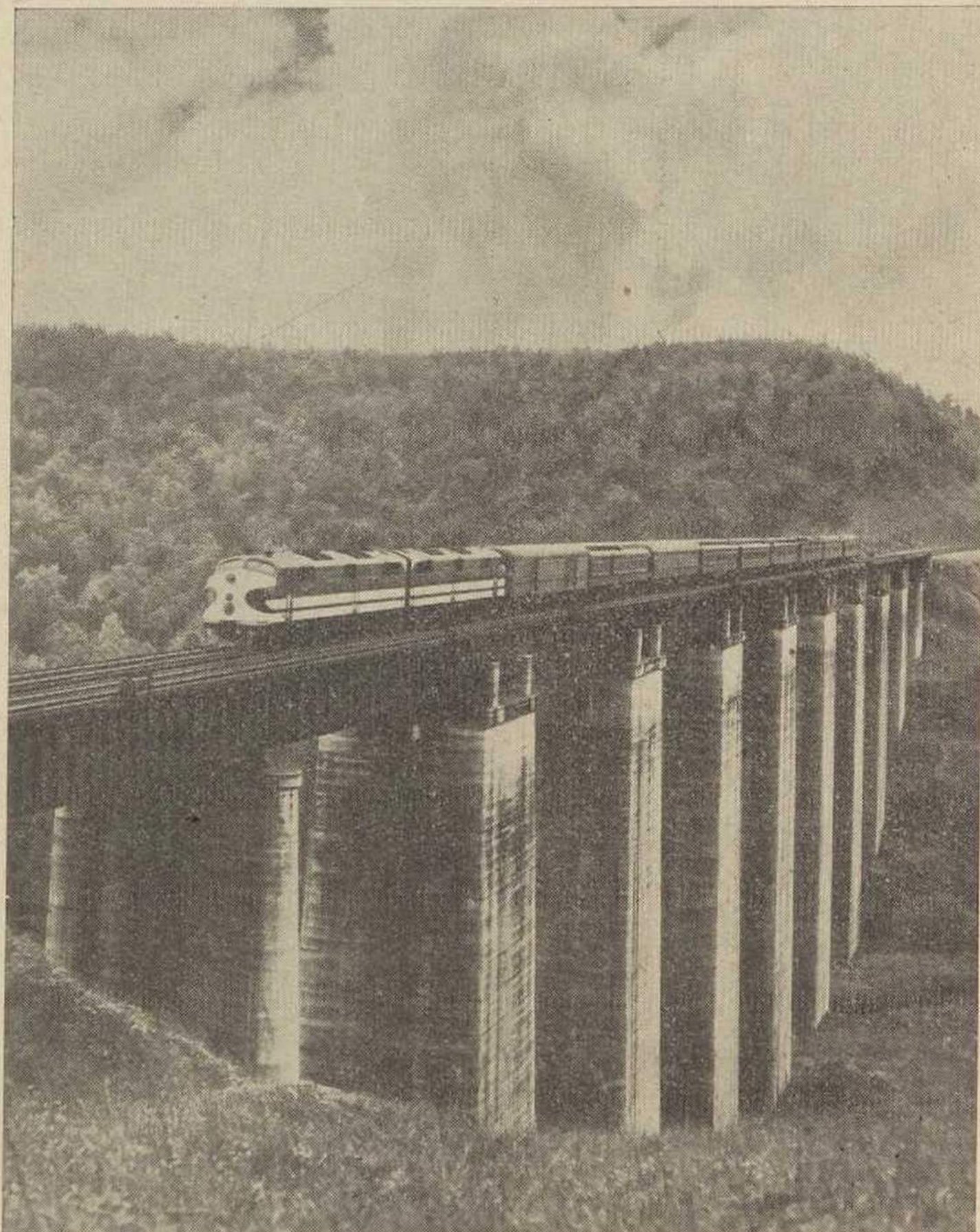
Mas a atracção aí está, vastíssima, salgadíssima, a perder de vista, quase mar, com



O cozinheiro prepara o almoço

tanto sal que duas coisas são impossíveis nestas águas: dar vida aos peixes e condenar à morte os que não sabem nadar. A percentagem de sal é em excesso, impede a vida animal e obriga a flutuar os que se atiram à água, excepto quando de pedra ao pescoço. O comboio atravessa o lago sem

nhas, que antecedem as Rochosas. Espalha-se no ar um frio muito fino. O Green River introduz-se, anima a paisagem, dá de beber a manadas de gado diverso e, depois, some-se num vale obscuro. A cavalo, rancheiros acenam com os chapeirões e galopam ao lado do comboio, que os deixa ficar para trás,



O comboio, rebocado por uma Diesel, atravessa um viaduto próximo de Toccoa

vida, a toda a sua largura, não sobre uma ponte, mas antes rodando num dique. Salt Lake City, a capital de Utah, fica numa das margens e faz-se adivinhar muito ao longe.

Ao entardecer, Nevada, que tem nome a condizer. Em pleno Verão, neves extensas cobrem as alturas maiores das suas monta-

indiferente. Quando a noite cai, já se distingue no horizonte o clarão eléctrico e afogueado da «maior das pequenas cidades do Mundo». Reno, metrópole americana do jogo e do divórcio. Atravessámo-la esfuziante de luzes, leviana, inconsequente e de cabeça perdida na vertigem da tavolagem. Em Reno

joga-se de manhã à noite, entra-se pela madrugada a chocalhar os dados e o romper do Sol prolonga o círculo vicioso. O jogo é proibido em todos os Estados da América, excepto no de Nevada, que o autorizou para prosperar. Reno é, portanto, uma cidade artificial, animada por uma população fluante de jogadores inveterados, que desaguardam de todos os pontos da União, arruinando-se, mas alimentando os rendimentos fabulosos dos proprietários dos casinos e hotéis.

Na mira de reforçar o seu negócio, Reno concebeu uma legislação especial para o divórcio, comodidade de que se aproveitam cônjuges desiludidos, que em seis semanas quebram cadeias que, em outros Estados, precisam de seis meses de demolição. Em resumo: Reno é uma cidade perigosa, cheia de tentações fáceis, mas de conclusões difíceis. Las Vegas, na mesma região, faz-lhe, agora, uma concorrência tremenda, não no divórcio, mas com o pano verde, porque, estando mais próxima de Hollywood, atrai toda a clientela rica da indústria do cinema.

As primeiras florestas da Califórnia chegam com a noite definitiva. Grandes árvores deslizam, como sombras, lá fora. O comboio sobe horas a fio. Até o romper do dia terá de durar a travessia desta cordilheira. E amanhece. Está-se na Califórnia e tudo mudou! Súbitamente, uma paisagem latina! Há oliveiras modestas, de copa aconchegada e folha miudinha. Searas douradas espreguiçam-se nas lombadas dos montes. O céu é de

uma pintura de Itália, a terra tem o bom cheiro que as lavouras lhe trazem e as cores são vivas e de uma alegria intensa. E quanto mais o comboio corre ao encontro do Pacífico mais se afirma e confirma a beleza cantada da Califórnia, rainha do Sol, senhora de todas as farturas, amiga da beleza, confiada, quente, albergue de escritores e artistas, terra que convida a viver e a gostar da vida — Califórnia: o canto mais belo dos Estados Unidos!

Também há vinhas e casas de estilo espanhol. E uma alegria que se comunica. Pomares bem tratados carregam-se de frutos, perfumam os ares e não receiam ninguém, sem grades nem guardas. Quando aparecem as primeiras chaminés de fábricas é certo e sabido que uma cidade está próxima. O fenómeno repete-se sempre. É Oakland. A Golden Gate, que se gaba de ser a mais vasta baía do Mundo (e não diz ser a mais bela por saber da existência de Guanabara) aparece, como se fosse um espelho de cristal, graças aos pequenos milagres de que o Sol é capaz. E desembarca-se finalmente. A viagem acabou. Os passageiros seguem da estação para um «ferry boat». Quando a baía se descobre e do outro lado aparece S. Francisco, empinada nas suas sete colinas, é quase como se Lisboa aparecesse de repente, a quem se chegasse a ela, vinda da Outra Banda. Pressentimos que a mais bela cidade dos Estados Unidos estava ali. E não nos enganámos.

UMA ECONOMIA FÁCIL DE REALIZAR

Se cada um dos agentes encarregado das expedições poupar diariamente um impresso, contribuirá para a economia da empresa que serve.

Evite gastos inúteis, não só de impressos mas de papel, tinta e de tudo que lhe está confiado.



Preços de Transportes Ferroviários

P o r R O G É R I O T O R R O A I S V A L E N T E

Adjunto do Serviço do Tráfego da Divisão Comercial

A revista Comércio Português, da Associação Comercial de Lisboa, publicou recentemente o artigo que, com a devida vénia, vamos transcrever, da autoria do Adjunto do Serviço de Tráfego, Rogério Torroais Valente.

Como os leitores do «Boletim da C. P.» vêem, trata-se dum assunto palpitante que, por isso mesmo, merece ser conhecido de todos os ferroviários portugueses.

1 — Similitude dos problemas da empresa ferroviária com os da empresa industrial.

A empresa ferroviária é, antes de mais, e numa acepção genérica, uma empresa industrial. A sua função primordial é *produzir o transporte*, atribuindo ao termo «produzir» o sentido lato em que é hoje tomado na acepção económica.

Põem-se assim para uma empresa ferroviária a generalidade de problemas económicos que na vida hodierna agitam o seio das empresas industriais e que constituem para os respectivos dirigentes motivo de preocupação no decurso da sua actividade gestora.

Tem pois a empresa ferroviária, tal como a empresa industrial, que olhar de frente aos magnos problemas do custo da produção, do equilíbrio «ideal» entre a oferta e a procura, da concorrência e dos benefícios legítimos dos investimentos realizados.

Na empresa industrial, a resultante da ponderação de todos estes problemas vem, em resumo, a substanciar-se na expressão numérica, vulgarmente designada por «preço do mercado».

A maior ou menor maleabilidade de tal preço está em íntima correlação, não só com o tipo de mercado que domina a indústria de que a empresa

faz parte — livre concorrência, concorrência imperfeita, monopólio, duopólio ou oligopólio — como também com o regime de regulamentação ou tabelamento a que a indústria fica sujeita pelo Estado.

É evidente que o maior grau de maleabilidade de preço confere à Empresa uma maior liberdade de acção. A empresa, quer em regime de concorrência perfeita, quer em regime de monopólio puro, tenderá para o automático ajustamento do preço de venda do seu produto ao custo de produção.

Pelo contrário, se os seus preços se caracterizam por uma certa rigidez, um maior esforço de adaptação terá a empresa de desenvolver para que a relação Despesas-Receitas, supersumo de qualquer administração, se não deixe de manter em equilíbrio aceitável.

2 — Notória rigidez das tarifas ferroviárias.

As empresas ferroviárias pertencem justamente à categoria das empresas industriais cujo «preço de mercado» não é maleável, diríamos mesmo, cujo preço apresenta um elevado grau de rigidez, o que é fundamentado pelo facto de se atribuir ao transporte ferroviário interesse público.

É certo que durante alguns períodos, como durante a última Guerra, o racionamento de géneros e tabelamento de preços foram largamente praticados por todos os países em todos os géneros de actividade e, mesmo fora desses períodos, o carácter mais ou menos dirigista dos Estados limita decerto a liberdade de outrora da indústria.

No entanto, essa limitação foi sempre mais profunda sobre a empresa ferroviária exercendo-se de há longos anos, pode dizer-se, desde a existência desta. Assim as alterações tarifárias são intervaladas de vários anos, por vezes de quase 10 anos,

3 — Rígidez tarifária não significa a impossibilidade de actualização.

Dadas as características que apontámos, que rodeiam a actividade da empresa ferroviária, não vá concluir-se que esta tem de viver num regime de impossibilidade de actualização das suas tarifas. O facto é demais evidente para que, em boa verdade, necessitássemos de o dizer. No entanto, e porque mesmo a uma pequena alteração de preços, são tão grandes as incompreensões a que assistimos por parte de pessoas, decerto afastadas das realidades, não resistimos à ideia de alinhar alguns elementos significativos.

Assim, de 1914 a 1924, no espaço de 10 anos, ante a necessidade de ajustamento dos preços de transporte às condições de vida da época (a que não são estranhas as perturbações da inflação monetária) foram os preços de transporte de passageiros 13 vezes sucessivamente aumentados. Em França, no período de 1913 a 1926, fizeram-se 10 sucessivos aumentos.

Mesmo assim, e tomando como base os preços de 1914, o índice de preços do passageiro-kilómetro da 3.ª classe, era, em 1924, de 1360, enquanto o índice de preços a retalho, para o mesmo ano, era já de 1908. (1) A actualização fora ainda insuficiente.

Também, de 1939 para cá, como de todos é sabido, tem sido notório o agravamento das condições de exploração da pluralidade das empresas — encarando aqui o termo exploração, unicamente no aspecto das despesas. Cresceram os preços dos materiais, os vencimentos e demais encargos.

Subiu, quase desmesuravelmente, em todos os países — mesmo nos não beligerantes — o custo da vida.

Necessário se tornava, pois, a actualização dos preços de venda—inclusivé o do transporte.

Comparemos assim a evolução dos preços de transporte de passageiros e dos preços dos produtos, através dos respectivos índices, como se vê no quadro n.º I.

Por este quadro se vê, portanto, que, no período de 10 anos considerado, os aumentos não atingiram 16 % para a 1.ª e 2.ª classes e 27 % para a 3.ª classe, e isto só na Antiga Rede, porque no Minho e Douro e Sul e Sueste, os aumentos para a 2.ª e 3.ª classes foram menores.

Todavia, em igual período, a inflação dos preços dos materiais, dos produtos, etc., foi incomparavelmente mais vertiginosa.

Servindo-nos dos dados dos Anuários Estatísti-

QUADRO I

Índices dos preços de passageiro-quilómetro,
Tarifa Geral
Base 1939 = 100

Classes	De Dezembro de 1945 a Junho de 1948		De Junho de 1948 (1) a 31/3/1949	
	Antiga Rede	Minho e Douro e Sul e Sueste	Antiga Rede	Minho e Douro e Sul e Sueste
I	105	105	115,4	115,4
II	105	100,1	115,4	110,1
III	105	104,6	126,6	115,1

(1) — Adicional de 10 %, aplicável a todas as receitas do tráfego de passageiros (Junho de 1948).

cos e dos Boletins Mensais, do I. N. E., e dos Relatórios do Banco de Portugal, podemos concluir isso facilmente através dos seguintes quadros:

QUADRO II

Anos	Índice de preços por grosso do I. N. E. Base: Junho de 1927 = 100			Índice (geral) de preços de retalho do Banco de Por- tugal Base: Junho de 1939 = 100	Índice (geral) do custo de Vida do I. N. E. Base: média mensal 1938/39 = 100
	Produ- tos ali- menta- res	Produtos não ali- mentares	Índice Geral		
1939	87	133	103	102	100,7
1940	98	191	131	112	111,1
1941	115	221	153	128	122,2
1942	129	265	177	149	138,4
1943	146	357	221	170	154,3
1944	181	370	248	201	172,3
1945	188,8	336,5	241	224	187,9
1946	207	287,9	235,7	248	207,9
1947	202,9	329,4	247,6	240	210,7
1948	192,1	344	245,9	225	205,2
1949	209,5	328,9	251,7	239	213,1

Como se vê, os aumentos excedem quase sempre 100 % em relação ao nível de antes da Guerra.

Os preços dos combustíveis — elemento essencial do custo do transporte — acusaram um aumento em relação a 1927 de 290 %, e de 270 %, respectivamente em 1948 e 1949.

São percentagens bastantes distanciadas das que atrás citámos relativamente ao preço do passageiro-quilómetro em 31 de Março de 1949 — repetimos, de 16 %, para a 1.ª e 2.ª classes, e de 27 %, para a 3.ª classe.

4 — As alterações tarifárias de 1 de Abril de 1949.

Foi assinalado o ano de 1949 por uma elevação geral dos preços de transporte ferroviário — passageiros e mercadorias.

O aumento do ano transacto-adicional de 10 %, de Junho - não fora mais que uma providência de transição, pois os preços da Tarifa Geral, como já tivemos ocasião de apreciar, não ficaram então majorados senão em mais 27 % (e só nalguns casos) em relação a 1939.

No preâmbulo do Decreto-lei n.º 37.351, de 24 de Março de 1949, que autorizou a elevação, faz-se uma análise da situação e justifica-se a promulgação da medida em face das «condições largamente deficitárias» da exploração ferroviária, situação agravada com a revisão dos vencimentos e salários do pessoal levada a cabo em 1 de Janeiro.

Estava-se em presença de volumoso *deficit*, computado em fins de 1949 em 120 mil contos, pelo que se tornava necessário, como se dizia, «adoptar medidas urgentes destinadas a evitar a ruína de tão importante e imprescindível instrumento de fomento nacional e da própria riqueza do País».

Sofreram assim os preços de transporte em caminho de ferro um novo aumento computado em 13,5 %, em média, quanto a passageiros, e em 25 %, em média quanto a mercadorias.

Procedendo da mesma forma como atrás fizemos no Quadro I, podemos observar os seguintes índices:

QUADRO III

Base 1939 = 100

Classes	Índice dos preços de passageiro-quilómetro, Tarifa Geral 1947	
	Antiga Rede	Minho e Douro e Sul e Sueste
I	131	131
II	131	129,6
III	143,8	130,7

Isto é, em relação a 1939, o aumento, em passageiros, não atinge 32 %, em 1.ª e 2.ª classe, e 44 %, em 3.ª classe.

Na realidade, não se pode classificar este aumento de exagerado, porquanto, como se infere do Quadro II, atrás citado, através dos índices gerais dos preços por grosso do I. N. E., de retalho do Banco de Portugal e do custo de vida do I. N. E., o agravamento das condições de exploração da empresa largamente devem ter excedido a margem dos 100 %.

Aproveitando os elementos dos Quadros anteriores poderemos ainda construir o seguinte quadro que nos dá ideia do actual nível dos preços de passageiros:

QUADRO IV

NÍVEL DOS PREÇOS DE PASSAGEIROS

(cociente dos índices dos preços de passageiro-quilómetro pelo índice do custo de vida do

I. N. E.)

Base 1939 = 1

Classes	Antiga Rede	Minho e Douro e Sul e Sueste
I	0,61	0,61
II	0,61	0,60
III	0,67	0,61

Se utilizássemos os números-índices do Banco de Portugal os resultados ainda seriam mais baixos.

Conclusões semelhantes teríamos se nos servissemos das cotações da Libra-Ouro.

* * *

Fizemos estas comparações servindo-nos dos preços do passageiro-quilómetro, dado o pequeno número de classes a considerar, o que torna mais simples as apreciações.

Conclusões semelhantes tiraríamos utilizando para comparabilidade o preço da tonelada-quilómetro, segundo as várias classes de mercadorias.

5 — As alterações tarifárias, a Conjuntura Económica e a Concorrência da Camionagem.

Têm suscitado as alterações tarifárias de Abril de 1949 certas críticas, não só em relação à amplitude, como também em relação à oportunidade dos aumentos.

Tais críticas, por certo formuladas por quem não tem dos assuntos senão um conhecimento superficial, afiguram-se-nos inteiramente de refutar.

Assim:

1.º — No seu aspecto quantitativo, os aumentos, como já atrás tivemos ocasião de analisar, estão amplamente justificados pela inflação geral a que assistimos no período de 1939 - 1949.

Nada nos habilita a afirmar pois que os aumentos pecassem por excesso.

Aliás, iniciando-se na mesma altura um movimento de criação e reposição de certas tarifas especiais, procurou a C. P. corrigir desde logo qualquer eventual exagero que, porventura, tivesse existido neste ou naquele caso.

Para aqueles que consideram pesado o preço do transporte em caminho de ferro diremos somente que, a propósito de um estudo feito em 1949 sobre o nível de preços de transporte ferroviário na Checoslováquia e sua comparação com os dos Caminhos de Ferro portugueses, pôde apurar-se:

— Na Checoslováquia, o preço de um bilhete para 100 km., em 3.^a classe (em comboio não rápido) custava 81 coroas checas, importância equivalente a

16 kg. de pão

2 kg. de carne de vaca

19 litros de leite

— Em Portugal, o preço de um bilhete para o mesmo percurso e na mesma classe, custava 22\$00, ou seja, o equivalente a:

6,5 kg. de pão de 1.^a

1,2 kg. de carne de vaca (em média)

7 litros de leite

Embora com as reservas aconselhadas por uma análise restricta de dados, é de concluir que o nível dos preços dos nossos caminhos de ferro era, à data, inferior em mais de 50 % ao dos da Checoslováquia.

2.^o — No seu aspecto de oportunidade somos concordes em considerar que a medida deveria ter sido promulgada uns meses mais cedo. Evitar-se-ia a sua coincidência com o agravamento da situação conjuntural, agravamento notório desde Janeiro de 1949, o que prejudicou, em parte, a eficácia da mesma.

No entanto, esta circunstância não justificava a nosso ver, de modo algum, o seu adiamento.

Aliás, depois da terminação das hostilidades na Europa, não tem cessado em todos os países o movimento de actualização de tarifas ferroviárias. Ainda há meses foram de novo os preços aumentados em França (Fevereiro de 1950 — alteração do coeficiente de majoração das receitas de passageiros

de 12,6 para 13,5 ⁽²⁾ e em Espanha (Abril de 1950 — cerca de 40 % no tráfego de passageiros e 100 % no tráfego de mercadorias).

Observação mais admissível seria respeitante aos resultados alcançados para melhoria de receitas, ou seja, até que ponto as expectativas formuladas foram confirmadas pelas realidades verificadas. Sobre este aspecto, infelizmente, continuamos a assistir ao avolumar da quebra de receita. Mas os fundamentos do facto, esses tê-los-emos que procurar não na organização ferroviária em si mas na própria estrutura dos transportes terrestres — gerando tal como entre nós se apresenta, problemas imprevisíveis e de difícil, senão impossível solução.

O assunto, todavia, é demais extenso para que o possamos abordar numa revista desta natureza.

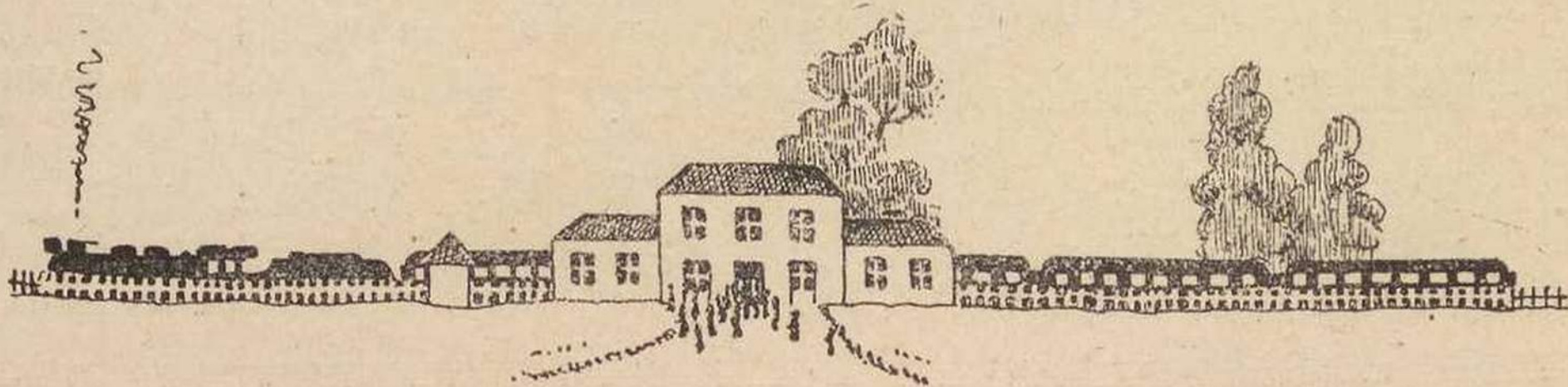
* * *

Ao finalizarmos, não queremos deixar de referir esta passagem de um folheto recente publicado pela Société Nationale des Chemins de Fer (S. N. C. F.) e subscrito pelo seu Director-Geral, ⁽³⁾ em que se alude à importante quebra de receita que naquela rede se verifica: «... il importe surtout de noter que dans les circonstances actuelles c'est une erreur de juger la S. N. C. F. uniquement d'après ses résultats financiers, car ils sont conditionnés dans une large mesure par une ensemble de facteurs-disparité des coefficients de majoration des recettes e des dépenses, concurrence des autres modes de transport, etc. — sur lesquels le Gouvernement seul dispose de moyens d'action efficaces».

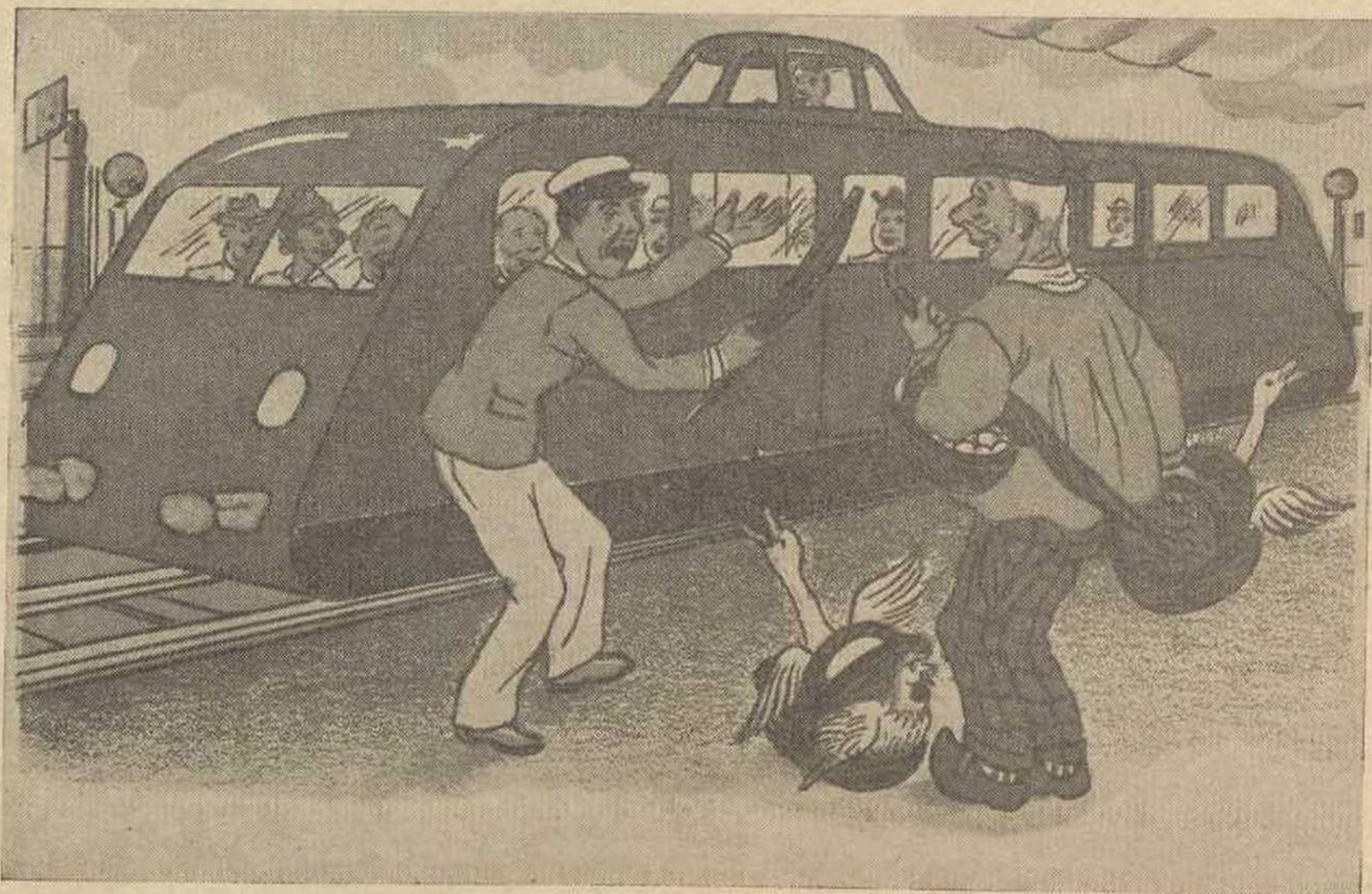
(1) — Índice do Instituto de Seguros Sociais e de Previdência Geral.

(2) — Em 1949 o nível dos preços de passageiros (utilizando o índice ponderado do preço médio do passageiro-quilómetro) era de 0,58.

(3) — «L'Exploitation de la S. N. C. F. en 1949 d'après les données statistiques», Março de 1950.



AS AUTOMOTORAS



O chefe da estação — Porque espera para subir?

O passageiro — Tenho tempo, pois a máquina ainda não está atrelada...

Número de Natal

Como tem sucedido nos anos anteriores, será publicado no mês de Dezembro, um número especial da nossa revista. Agradecemos aos assinantes e colaboradores o envio de original a publicar no referido número que, estamos certos, despertará interesse nos nossos leitores.

Ainda o comboio TALGO

Pelo Eng.º Adjunto ALVES RIBEIRO
Da Divisão de Via e Obras

COMO os nossos leitores hão-de estar recordados, foi no passado dia 10 de Março do ano corrente que chegou a Portugal o chamado comboio articulado «Talgo», da concepção do engenheiro espanhol D. Alejandro Goicoechea Omar e de construção devida ao espírito arrojado de D. José Luís Oriol.

Isto é, o nosso País, em especial o seu meio ferroviário, teve a ocasião de conhecer, concretamente, um «novo sistema de caminhos de ferro» que se não é a solução da chamada «crise ferroviária» deve pretender constituir uma contribuição valiosíssima no atenuamento das suas graves consequências que, diga-se de passagem, preocupam igualmente todas as Administrações mundiais.

Não são de hoje as notícias sobre este «novo sistema»; elas já devem vir de 1926 ou 1927, ano em que o engenheiro D. Alejandro Goicoechea Omar começou a dar «corpo» à sua reacção à chamada tara ou peso morto do material circulante.

Com este pequeno artigo, a que outros porventura poderão seguir-se, pretende-se não só manter o «fogo sagrado» das notí-

cias referidas mas, também, levar ao conhecimento dos nossos leitores alguns dos muitos pormenores respeitantes ao «novo sistema» ferroviário.

Note-se que se emprega a designação «novo sistema» porque são vários os elementos que ele pretende atingir, a saber:

o peso morto ou tara dos veículos rebocados e tractores: reduzindo-o,

o combustível: diminuindo o seu consumo,

o material fixo da via: reduzindo o peso dos carris, etc., etc.,

a conservação dos materiais fixo e circulante: diminuindo as despesas de manutenção,

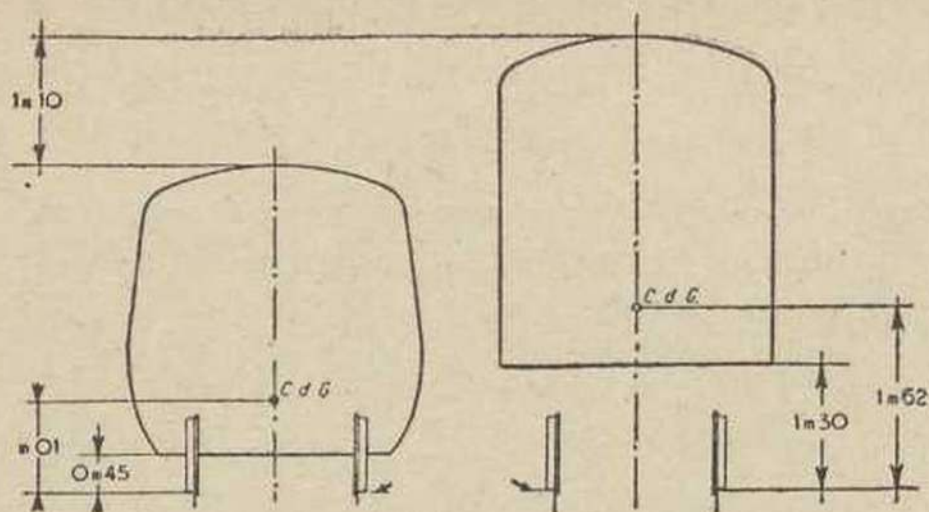
a velocidade comercial: aumentando-a,

o regime tarifário: dando a possibilidade de uma baixa acentuada, etc.

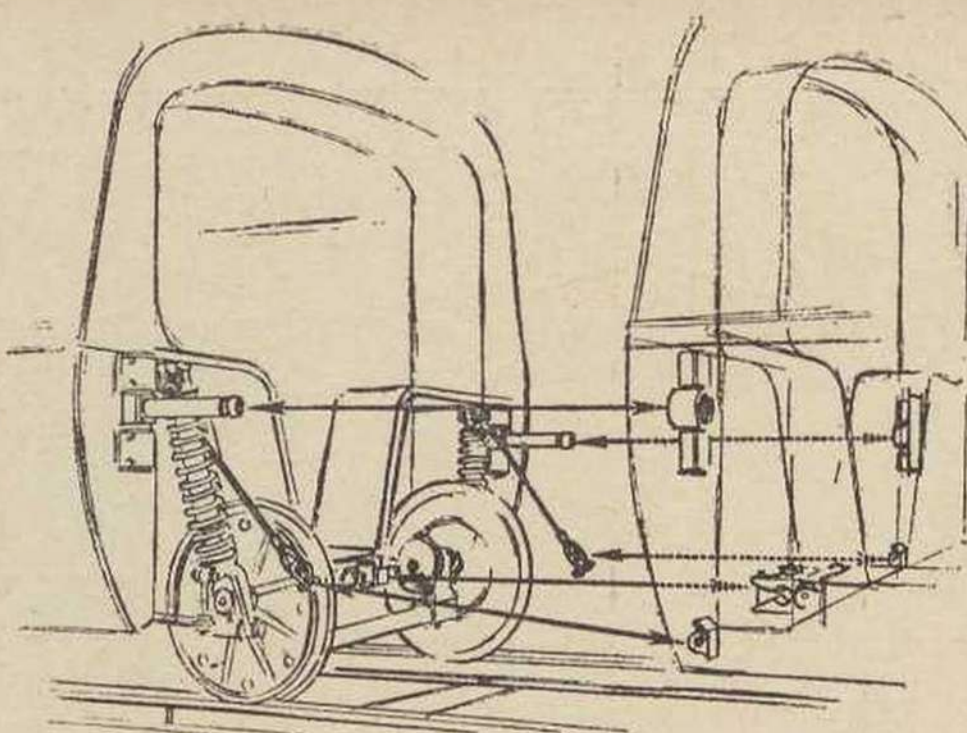
Mas, então, quais são as características técnicas do comboio «Talgo»?

São, principalmente, duas:

1.º o abaixamento do centro de gravidade dos veículos rebocados, pela adopção de 15

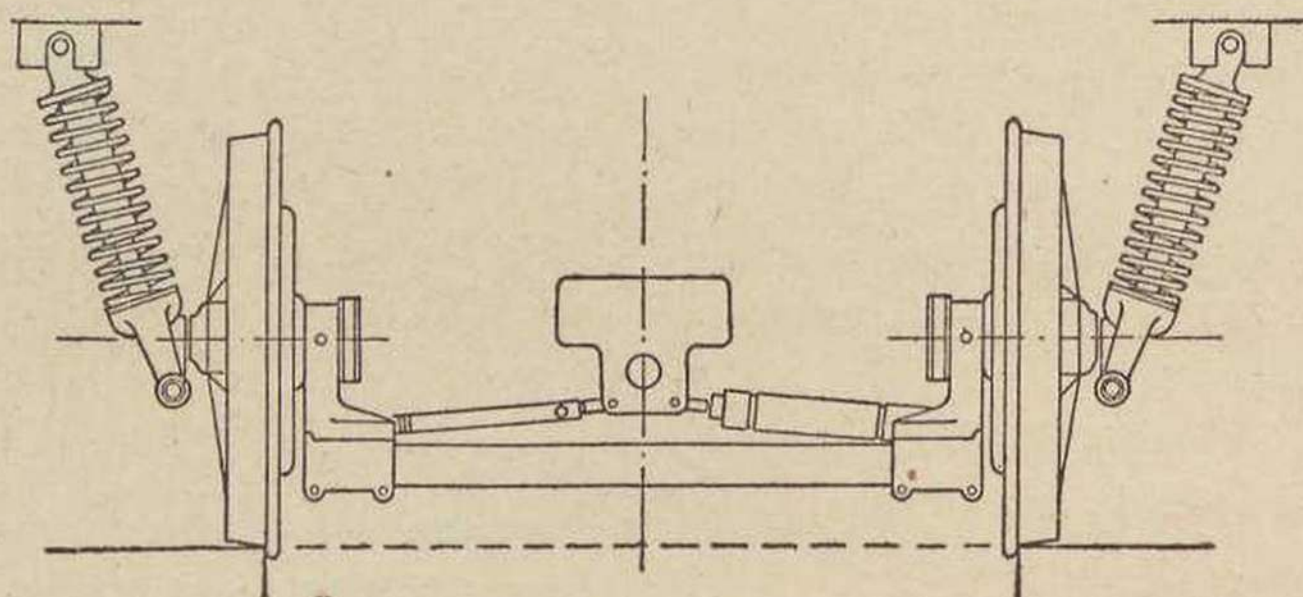


Dimensões e posições dos centros de gravidade de um veículo «Talgo» e de uma carruagem americana



Esta figura mostra a forma como praticamente foi realizada no comboio «Talgo» a articulação reproduzida na figura anterior

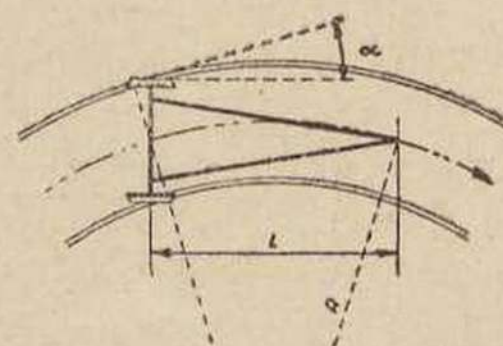
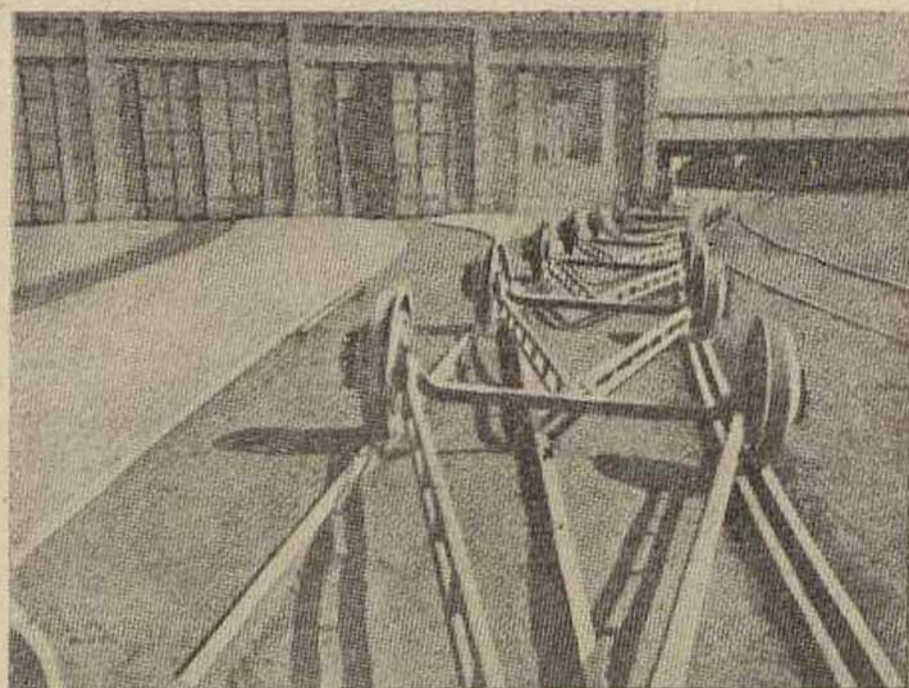
um novo tipo de rodado, de rodas independentes e não solidárias do eixo como no actual sistema.



Tipo de rodado do novo sistema

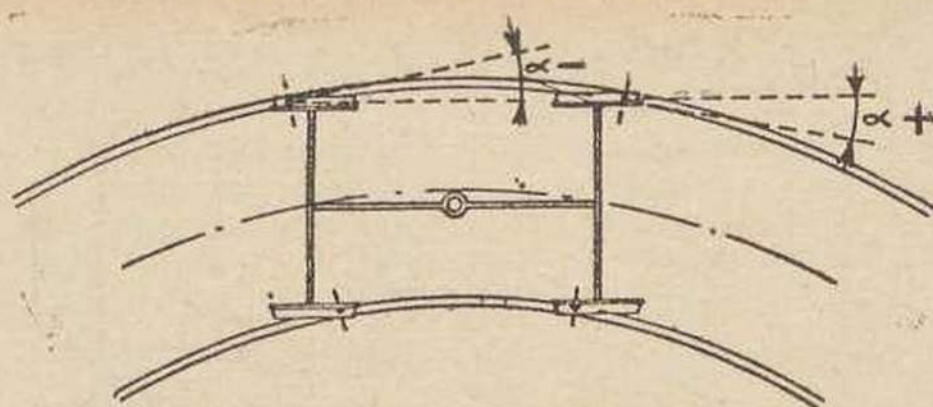
2.ª a nova forma de ligar ou articular os veículos (de um só rodado) consecutivos de uma composição, originando um novo tipo

de rolamento que «alinha» acentuadamente a circulação em recta e «cria» nas curvas um ataque negativo da fila alta, que se opõe



A incidência da roda no carril da fila alta dá-se na parte posterior do verdugo e não na anterior

ao descarrilamento, em vez do actual ataque, positivo, que favorece o descarrilamento. Estas duas características permitem, só

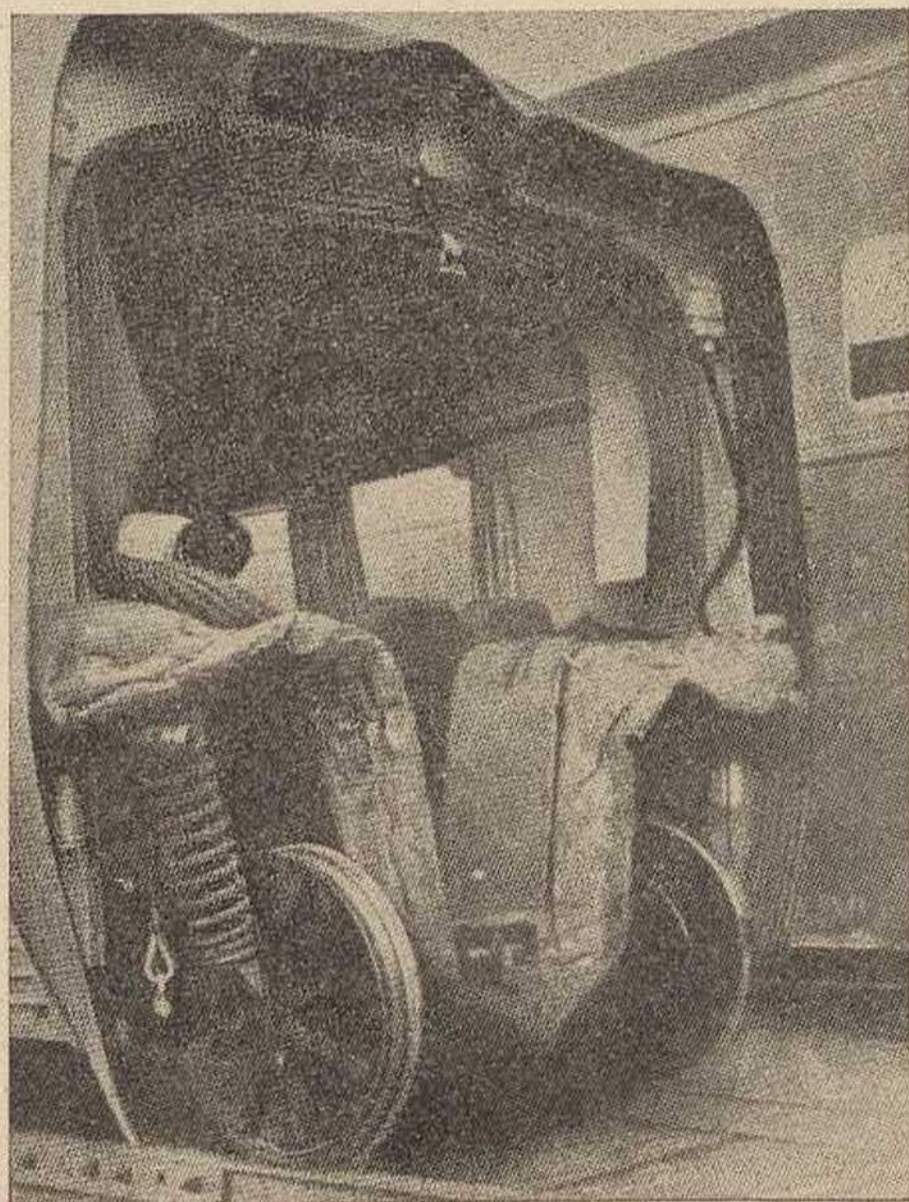


O rodado da frente mostra bem o ângulo de ataque positivo da fila alta (no actual sistema)

por si, aliviar, pelos novos elementos que entram em jogo, a parte do peso dos veículos rebocados que, no actual sistema, é destinada a impedir o descarrilamento.

Também resulta destas características que um veículo «Talgo» tem o seu único rodado localizado na sua parte posterior; a parte anterior do veículo vem então como que apoiada no rodado posterior do veículo que lhe segue à frente.

Quais são, então, os pesos dos veículos rebocados resultantes da adopção do sistema «Talgo»?

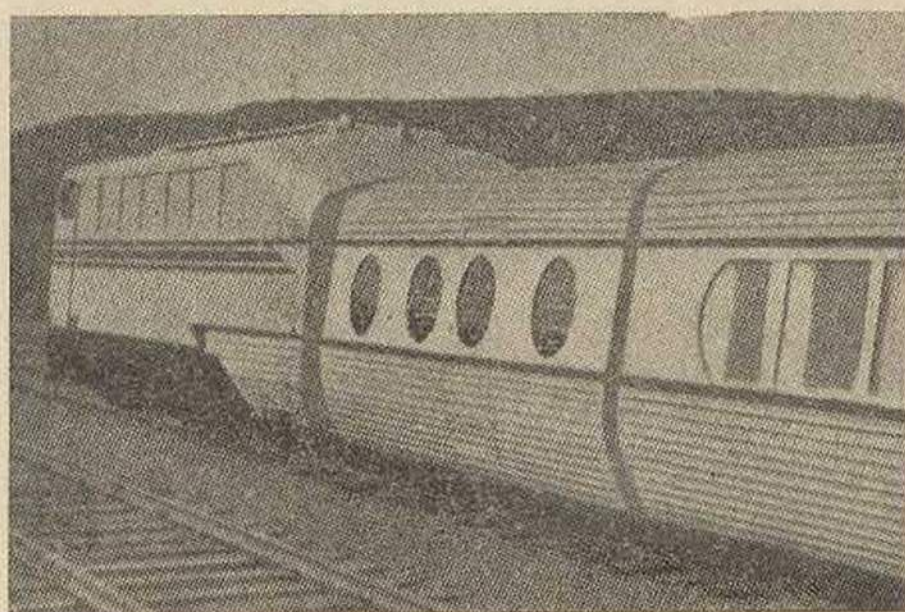


O rodado de um dos veículos do «Talgo»

Para melhor avaliarmos a redução que estes pesos apresentam vamos confrontá-los com os de uma composição semelhante às dos nossos rápidos, tipo «Budd».

Admitamos, então, a seguinte composição «Budd», além da locomotiva:

1 car. — furgão com	62 pasg.
1 » — restaurante com	24 »
5 cars. de 2. ^a classe com $5 \times 82 =$	410 »
3 » » 1. ^a » » $3 \times 54 =$	162 »
ou seja o total de 658 passageiros.	



«Testa» do comboio «Talgo»

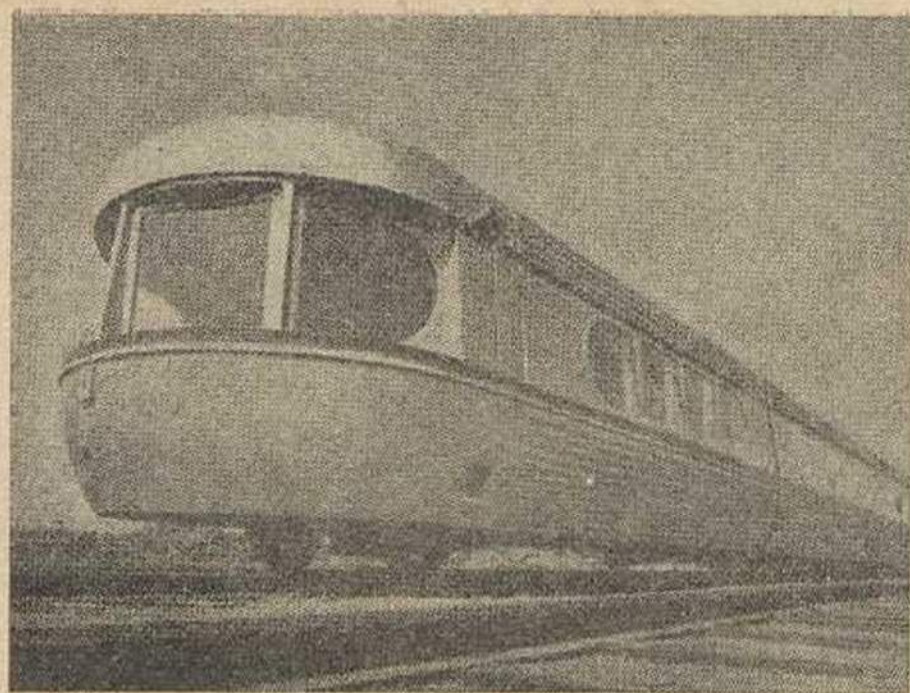
A tara total é a seguinte:

$$\begin{aligned}
 6 \times 28.000 \text{ kg.} &= 168.000 \text{ kg.} \\
 1 \times 32.000 \text{ »} &= 32.000 \text{ »} \\
 3 \times 29.500 \text{ »} &= 88.500 \text{ »} \\
 &\hline
 &288.500 \text{ kg.}
 \end{aligned}$$

Como cada composição «Talgo» pode transportar 193 passageiros seriam necessárias 3,4 composições, aproximadamente, para transportar aqueles 658 passageiros, a rebocar pela mesma locomotiva.

A tara total dos veículos rebocados do comboio «Talgo» é a seguinte:

1 furgão com	2.860 kg.
1 veículo de serviço com	4.800 »
1 » » cauda (pasg.) com	3.730 »
13 » » passageiros	
com 13×3.050	$= 39.650 \text{ »}$
	<u>51.040 kg.</u>



«Cauda» do comboio «Talgo»

Para transportar os 658 passageiros teremos, então, a tara total a rebocar de:

$$3,4 \times 51.040 = 173.536 \text{ kg.}$$

valor aproximado por excesso.

Em resumo: para o transporte de 658 passageiros teremos, a rebocar pela mesma locomotiva, as seguintes taras:

na composição «Budd»: 288.500 kg.

» » » «Talgo»: 173.536 »

ou seja, uma diferença de 114.964 kg.

Isto é, a composição «Talgo» apresenta a redução em peso de cerca de 40%.

Seria esta a redução correspondente no custo do material circulante?

E qual poderia ser a redução na tarifa de transporte tendo em atenção a redução de peso referido e a nova modalidade de exploração?



Uma vista interior do comboio «Talgo»

CARTAS AO EDITOR

Do assinante António Carvalho, assentador do D.º 144, recebemos a seguinte carta, que muito gostosamente publicamos, agradecendo ao mesmo tempo as referências feitas à acção da nossa revista e, em especial, à excursão dos ferroviários à Suíça, realizada no mês de Junho.

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Eu abaixo assinado, venho por este meio, muito humildemente, agradecer à digníssima Direcção do «Boletim da C. P.», os grandes conhecimentos que traz ao nosso lar, por intermédio do número de Julho, com vistas dos maravilhosos pontos da Suíça, que para mim e muitos dos meus caméras nunca veríamos, se a nossa revista não publicasse as fotografias de tantas coisas belas.

Quem dera que todos os ferroviários fossem assinantes pois contribuiriam, com pouco dinheiro, para receber mais conhecimentos que nos são úteis.

Eu por mim, confesso que não me canço de ler o Boletim e de admirar as lindas fotografias dos maravilhosos lugares, visitados este ano pelos ferroviários portugueses. Eu não fui, é verdade, mas ao lêr as impressões dos excursionistas, parece-me que em mim nasce uma alma nova.

Peço desculpa do meu atrevimento, mas quem me dera ter mais expediente que o que tenho, pois considero-me quase um analfabeto,

O meu ardente desejo é que as minhas palavras sejam transmitidas ao Boletim, o que só conseguirei com um grande auxílio, pois a minha inteligência não dá para mais.

Rogo a fineza de me desculpar as minhas faltas, motivadas pela ignorância.

Eu que antecipadamente agradeço a V.

António Carvalho

Assentador do Distrito 144

EXAMES

No decorrer do ano, muitos agentes têm prestado provas de exame para promoção à categoria imediata:

COMERCIAL

Exames para Bilheteiras de 3.ª — Maria da Assunção Solteiro, Alzira da Conceição Santos, Maria Helena Moura, Amélia Gabriela Cabral, Maria Bertini de Azevedo Viegas, Maria Mealha Martins Galego, Eugénia Rodrigues Tavares, Eva Avelina dos Santos Fernandes, Ana Maria da Luz Assunção, Maria Luiza de Carvalho, Júlia de Assunção Fernandes, Feliciano Manuela Borralho, Maria Teresa Leão Moreira, Maria da Conceição Teixeira Pinto, Maria Natália Fernandes, Idalina de Matos, Fernanda da Conceição, Maria Clarisse da Silva Valério e Isabel Maria Jacinto.

EXPLORAÇÃO

Exames para Chefes de Electricistas — Joaquim Branco, José Rosa Guerreiro, Samuel Dias de Carvalho, João França, Francisco Sanches Lopes e João Jerónimo.

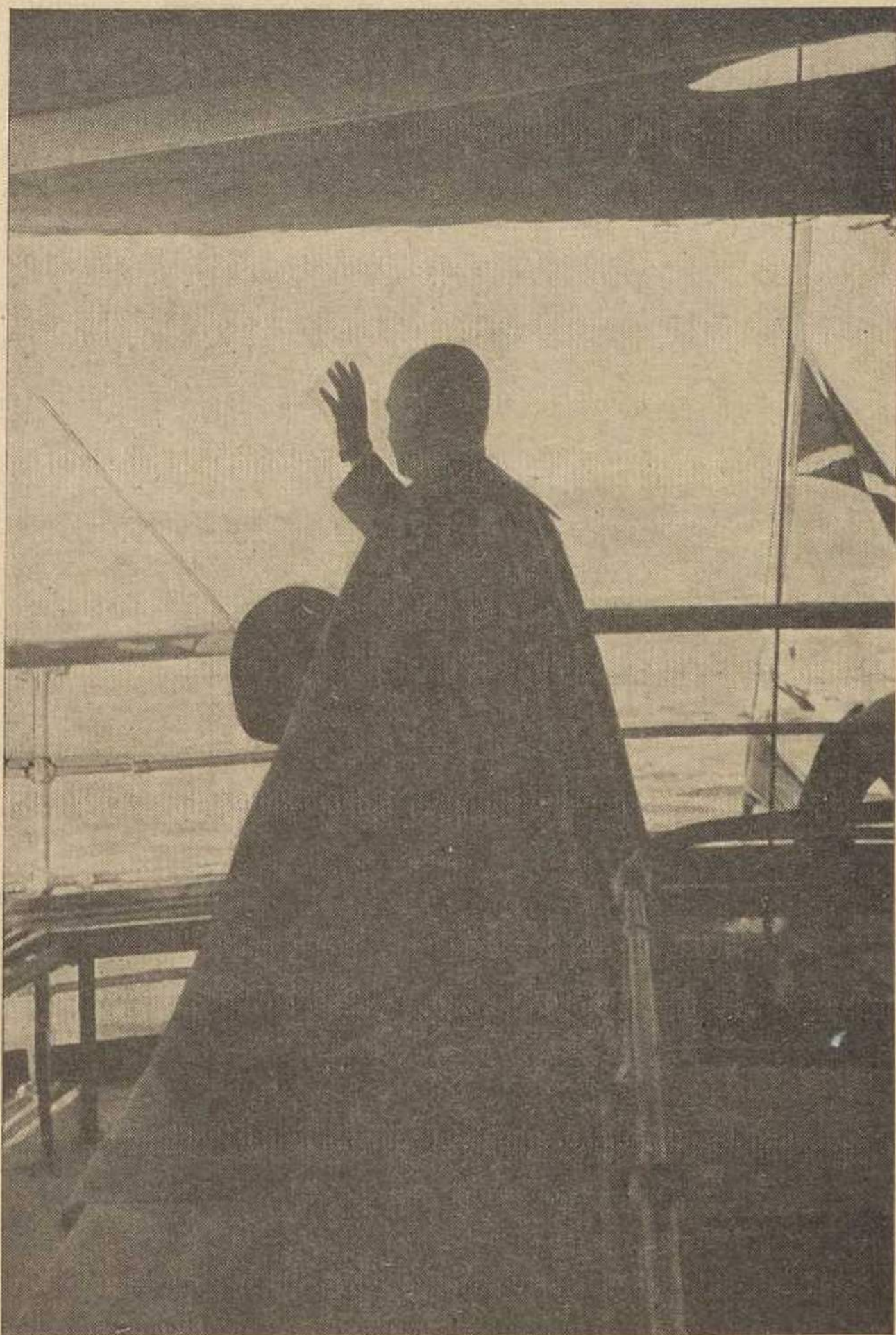
Exames para Aspirantes — Jaime Monteiro Pinheiro, António Maria Rodrigues e João Salgueiro Alexandre.

S. João de Deus

S João de Deus — Figura Nacional que se festejou agora em Portugal e Espanha — nasceu na Vila de Montemor-o-Novo, em 8 de Março de 1495. Filho de pais humildes, em casa de quem viveu até aos oito anos de idade, ignora-se o motivo da sua ausência para terras de Espanha. Na passagem por Oropêsa, tomou conta do pequeno uma família honesta e piedosa que o criou como filho, ensinando-o a lêr e a escrever.

Nas horas vagas, o moço guardava ovelhas, e tão bem procedeu em dez anos de serviço exemplar, que ganhou a estima dos seus protectores, a tal ponto que pensaram em dar-lhe uma filha em casamento. Para se furtar às instâncias que lhe faziam ou porque o seu génio o impelia para mais largo destino, decidiu incorporar-se nas tropas que o Conde de Oropêsa, Don Fernando Alvarez de Toledo estava reunindo para os exércitos de Carlos V, com o fim de libertar Fuentarrabia do cêrco pôsto à cidade pelos soldados de Francisco I.

Restabelecido dum grave desastre em campanha, o seu capitão entregou-lhe a guarda de alguns despojos e da prêsa do inimigo. O depósito veio a ser roubado por um mau camarada e João foi julgado responsável e condenado à pena



A bordo do vapor «Alentejo» da C. P. o Cardeal D. Manuel Gonçalves Cerejeira, Legado de Sua Santidade nas cerimónias do 4.º Centenário de S. João de Deus, abençoa as águas do Tejo e a Cidade de Lisboa

infamante da força. Já se abria o laço da corda, quando a intervenção dum grupo de companheiros de armas o livrou da morte.

Livre da guerra, regressou a Oropêsa, onde o esperava o acolhimento dos pais adoptivos, que ainda guardavam a donzela que destinavam ao seu protegido. Foi tal a insistência, que João Cidade, ao ouvir a trombeta chamar para nova guerra, seguiu incorporado nos Terços de Castela para a Alemanha, viajando depois por mar para a Corunha.

De novo em Espanha, encaminhou-se para Santiago de Compostela, e entrando em Portugal por Valença, tomou o caminho para Montemor-o-Novo, tão grande era a saudade dos pais.

Ao entrar na terra natal, ninguém o conheceu. Era um estranho na terra que foi seu berço, e para a tristeza ser maior, os pais já não eram deste mundo. O seu desejo era partir para outras terras, não tardando a cruzar o Alentejo e o Algarve, atravessando o Guadiana para Ayamonte, em cujo hospital permaneceu alguns dias, como se quisesse iniciar o seu tirocínio de caridade. Depois avançou até Sevilha e ao chegar a Gibraltar encontrou uma família portuguesa de boa estirpe que tinha sido desterrada para Ceuta por D. João III.

João Cidade condoeu-se da sorte daqueles desventurados, a tal ponto que se dispoz a sustentá-los com o produto do seu trabalho de servente de obras nas muralhas da cidade, ao tempo governada por D. Nuno Alvares de Noronha.

De terra em terra, lutando com grandes dificuldades, nunca deixou de praticar o Bem. Ia em quarenta e dois anos quando chegou a Granada, onde se dedicava ao ofício de livreiro.

Em 20 de Janeiro de 1537, ouviu pela primeira vez o famoso apóstolo João de Avila. Tanto se impressionou o vendedor de livros com a prática, que saiu do templo a chorar e a fazer confissão pública dos seus pecados.

Ao entrar na casa onde vivia, tomou o dinheiro que possuía e distribuiu-o pelo povo; espalhou os livros religiosos pelos doentes que lhe estendiam as mãos; rasgou com os próprios dentes a literatura profana; por fim, despojou-se do fato, oferecendo-o a quem entendeu e ficando quase desnudo na praça pública.

Em seguida, dirigiu-se à catedral acompa-

nhado de grande multidão, que o apupava e injuriava, tomando-o por louco. Uma vez no templo, o pobre João Cidade, caído sobre as lajes da nave arranhou-se, arrepelou os cabelos, martirizou-se de várias formas, até cair prostrado no chão. Condoídos com aquele sofrimento, alguns assistentes decidiram-se a procurar remédio para o doente, amparando-o até à residência do Padre João de Avila que, semanas antes, tanto o tinha impressionado com a sua palavra de apóstolo.

Pelas ruas de Granada, continuaram as demonstrações de penitência, a tal ponto que alguns transeuntes caridosos acompanharam o infeliz João Cidade ao Hospital Real, a fim de ser tratado, pois parecia a todos um doente de alma a quem se deviam os maiores cuidados. As exaltações repetiam-se a tal ponto que para acalmar o doente recorreram ao processo usado no tratamento dos loucos—a flagelação.

Suportando os tormentos com resignação, João Cidade, ferido e ensanguentado com o bárbaro tratamento, apresentava tão doloroso aspecto, que decidiram mandá-lo para a secção de alienados, onde o Padre João de Avila se foi informar do seu estado. Podia o doente continuar mais algum tempo no Hospital Real, desde que o poupasse das violências do martírio.

Logo que pôde meteu-se a caminho do mosteiro de Guadalupe, levando apenas como bagagem uma alcofa e um cajado. Na longa viagem, apanhava lenha que vendia às portas, ganhando assim o sustento.

Ao chegar a Fuente Ovejuna, debaixo de chuva e sem encontrar quem o abrigasse, viu-se na necessidade de queimar o feixe de lenha que levava, para se aquecer. A fogueira ardeu, sem haver forma de se apagar, tanto bastando para o suspeitarem de bruxo ou feiticeiro, o que levou as autoridades a prenderem-no, sendo posto depois em liberdade, com a condição de abandonar aquela povoação rapidamente.

Quando chegou ao mosteiro de Guadalupe, os andrajos com que se cobria alarmaram a tal ponto o ministro da igreja, que foi expulso do templo e tomado por ladrão, e como estivesse próximo de Oropêsa, a terra onde passara grande parte da sua vida, resolveu visitar as pessoas que ali deixara e onde foi bem recebido.

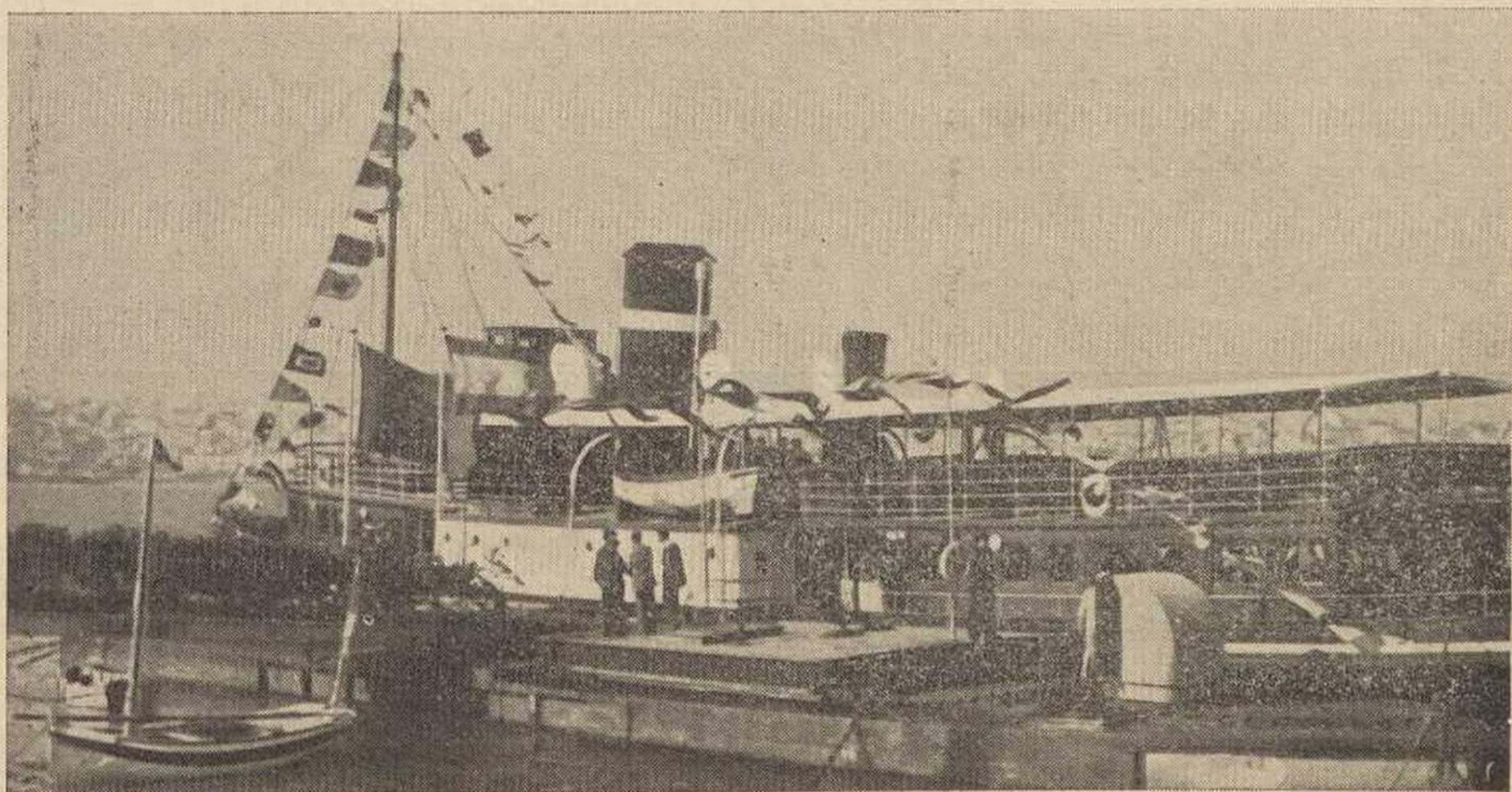
Quiseram hospedá-lo, mas recusou todos os oferecimentos que lhe fizeram.

Preferiu recolher-se no hospital para tratar os pobres, saindo também para entrar em casas particulares, a visitar doentes que animava com a sua presença, que não tardou a julgar-se milagrosa.

Em Oropêsa começaram a chamar-lhe Santo, e no regresso a Granada, alugou uma casa modesta, instalando ali a primeira enfermaria, com mais de quarenta camas. Ele próprio, depois de tratar e acomodar os doentes, saía para a rua, e ao som duma campainha, que tangia para despertar nas almas o fervor da caridade,

prodigiosos por entre labaredas, que o não devoraram como seria de esperar. O seu poder de atracção espiritual contagiou famílias de todas as classes, que se decidiram a entregar-lhe jóias e valores, e assim o éco do seu nome foi alastrando por toda a Espanha.

João de Deus, que consagrou a vida ao bem da humanidade, altruista que soube sacrificar-se pelos outros, figura moral que havia de impôr-se à humanidade, adoeceu gravemente. Quiseram recolhê-lo famílias nobres, mas João de Deus, em duras táboas com a alfofa a servir-lhe de almofada, tudo recusou, por entender que não devia abandonar os seus doentes.



O vapor «Alentejo» em que foram transportadas para Lisboa as relíquias de S. João de Deus

recebia esmolas dos moradores, que se mostravam maravilhados com tão extraordinário zelo. Toda a gente reconhecia os benefícios que os miseráveis recebiam das mãos de João Cidade, e já não eram só os males do corpo confiados às suas virtudes, mas os doentes de alma, os aflitos, os perseguidos e então todos começaram a conhecê-lo por João de Deus:— de Deus vinha, por Deus andava e para Deus queria ir, acompanhado de quantos pudesse.

Acudindo um dia ao incêndio que se declarou no hospital, João de Deus consegue, com rasgos de audácia e heroísmo, salvar todos os doentes, desenvolvendo actividade e esforços

O Bispo Don Pedro Guerrero, convidou-o a sair do hospital e a deixar-se tratar numa casa particular.

João de Deus cumpriu a determinação, mas antes disso quis visitar as enfermarias na cadeira onde o sentaram, despedindo-se dos doentes humildemente e de todos recebendo demonstrações de dôr e compaixão.

Quando viu aproximar-se o fim da sua passagem pelo mundo, pediu que o deixassem só. Quis ser o enfermeiro de si mesmo e quando foram saber do doente, encontraram-no de joelhos, parecendo rezar com um crucifixo nas mãos. Tinha chegado a morte, na madrugada

fria de 8 de Março de 1550, quando completava 55 anos.

João de Deus, alentejano dos maiores, contemporâneo de Gil Vicente e Luís de Camões, de Vasco da Gama e de Pedro Álvares Cabral, de Francisco Manuel de Melo e Frei Bartolomeu dos Mártires, impôs-se de tal forma ao mundo católico pela obra piedosa realizada e pelas suas acções de benemerência que, em 1690, foi proclamado Santo — São João de Deus como o povo, anos antes, o conhecia.

A vida de S. João de Deus constitui uma lição, que não pode ser igualada nas virtudes, no heroísmo e no apostolado. S. João de Deus pode considerar-se o Enfermeiro-mór da Humanidade, pois sob a sua invocação existem em vários países, 185 casas-hospitais com 38.525 leitos servidos por 2.585 irmãos.

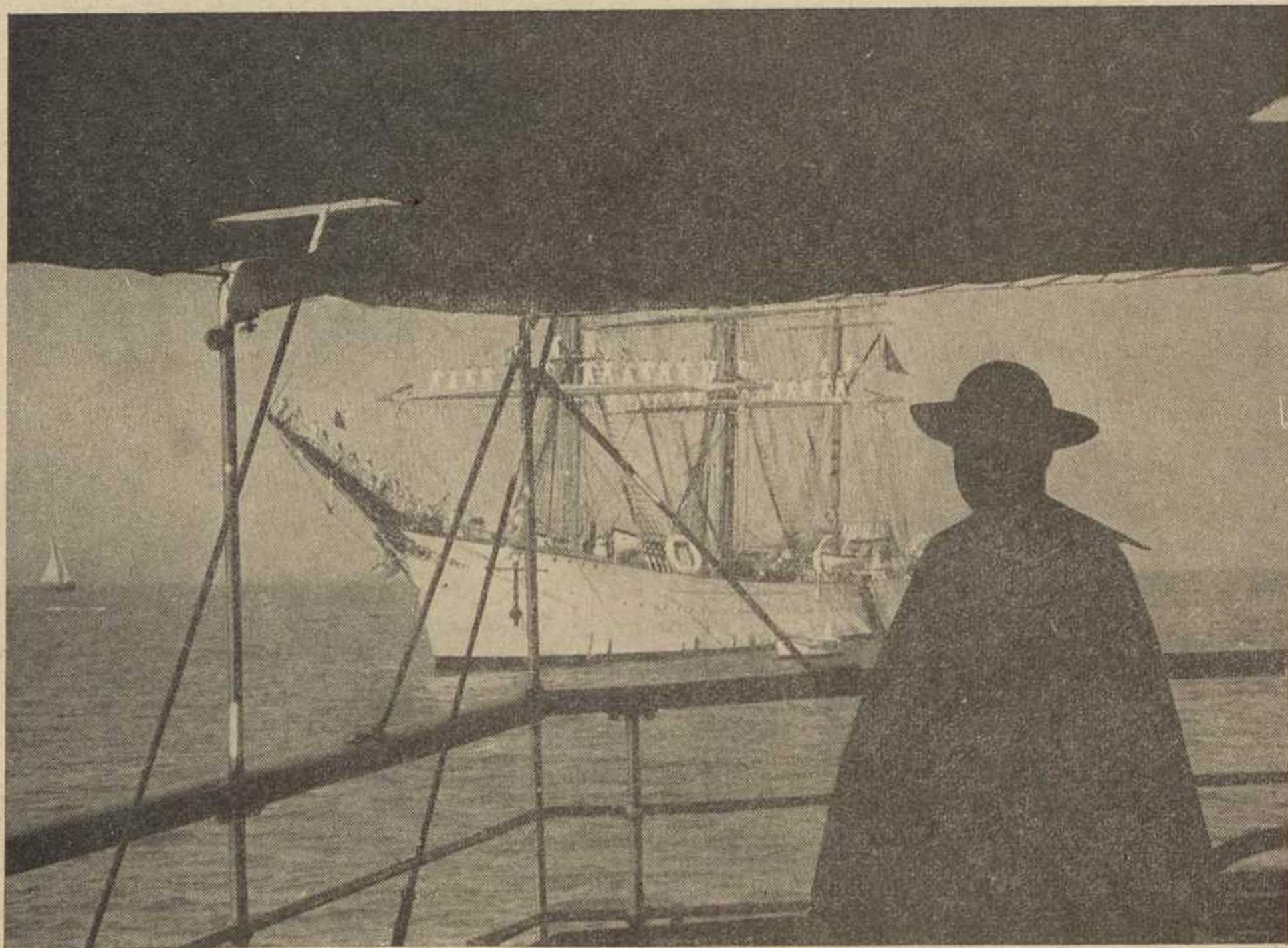
Presentemente, existem no Império Português, 10 casas-hospitais, 218 irmãos a serviço

de 4241 alienados e leprosos, distribuídos pelas seguintes localidades: Telhal, Funchal, Ponta Delgada, Barcelos, Angra do Heroísmo, Quelimane, Lourenço Marques, Rio de Janeiro, Moçambique e Montemor-o-Novo.

Foram as relíquias deste Santo, deste Santo português que, vindas de Granada, chegaram a Lisboa no dia 5 de Outubro. Depois de quatro séculos, S. João de Deus — o apóstolo dos hospitais — voltou à sua terra, onde foi consagrado pela Nação inteira.

Português de lei, grande entre os grandes da era de quinhentos, lutou e sofreu, e à custa de fadigas e humilhações, realizou uma epopeia de caridade, deixando atrás de si um rasto de luz, que ainda hoje brilha com um fulgor que deslumbra e alumia a Humanidade sofredora.

A. M.



O Cardeal legado recebe as saudações da Marinha de Guerra a bordo do «Alentejo»

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Vitor Manuel dos Santos. Chefe do dist. 7/Tua (Romeu), Admitido como assentador em 1-8-1910 (Linha do Tua); promovido a capataz (chefe dist.) em 1-7-1919.



Maria da Glória, guarda da P. N. do dist. 207 (Bombel). Admitida como guarda em 18-8-1910.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Alberto Milheiro, guarda de P. N. do dist. 84 (Campolide). Louvado pela Direcção-Geral, por em 28 de Março pp. ter impedido o suicídio de António Lopes, trabalhador, retirando-o da linha, no apeadeiro das Laranjeiras, quando ele já se lançava para a frente de uma locomotiva, que na ocasião passava no local.

Eliseu António, Marinheiro de 2.ª clas. de Via Fluvial. Tendo encontrado, no barco em que prestava serviço, uma sombrinha e uma mala de senhora, contendo 750\$00 em dinheiro e vários objectos de uso pessoal, prontamente deles fez entrega ao chefe da estação de Lisboa T. Paço.



José Pedro Leal, Limpador no Dep.º de Faro. Tendo encontrado, no recinto do Depósito, uma carteira contendo 520\$00, em dinheiro e vários documentos, imediatamente a entregou ao chefe, que a restituiu a um outro limpador que provou pertencer-lhe.

José de Almeida Oliveira, operário ajudante (serralheiro) das Oficinas do Barreiro). Tendo encontrado no recinto das oficinas, um relógio de pulso, no valor aproximado de 400\$00, que depois se provou pertencer a um seu companheiro, prontamente o entregou ao seu chefe imediato.



António Leal, Marinheiro de 2.ª clas. da Via Fluvial. Tendo encontrado, no barco em que prestava serviço, uma mala de vender de jornais contendo a quantia de 300\$00, prontamente a entregou ao chefe da estação de Barreiro.

Guilherme Moreira Barbosa, Operário ajudante (electricista) das Oficinas de Campanhã. Em 14 de Dezembro último, quando manobrava o «charriot» da estação de Campanhã, para permitir a passagem de um vagão para a linha do cais novo notou que um troço de material em manobras seguia na sua direcção. Cónscio da eminência do perigo e da gravidade das suas consequências, sem perda de tempo, manobrou o «charriot» de modo a dar passagem ao material e evitando, com a sua presença de espírito e notável perícia, avultados prejuizos materiais.



NOMEAÇÕES

Material e Tracção — *Desenhador de 3.ª classe* : Manuel Joaquim de Jesus Correia.

Automotoristas de 3.ª classe : Albino José da Silva, António Ferreira de Carvalho, Arlindo Carvalho Casaleiro, Carlos da Silva Freitas, Daniel José Braz, João Duarte de Oliveira, João Maria Valadares, João Marques Monteiro Negrão, Joaquim Ferreira de Carvalho, Joaquim Morgado Gameiro, Joaquim Rosa Lopes Velho, José Gabriel Mateus, Manuel Augusto Silva, Manuel da Conceição Horta, Manuel Duarte Gomes, Joaquim da Costa Simões, Abílio Lopes Ferreira, Alberto Martins Maia, Armando Gonçalves Machado, Augusto da Silva Fernandes Lapa, João Nina dos Santos, Joaquim da Silva Frade, José Gomes Saraiva, José de Oliveira, Júlio Carlos Soares Cadete, Manuel da Costa Gomes, Manuel da Silva Braz, Manoel Rodrigues Sande, Orlando Martins de Melo, Perfeito Correia Vieira, Tomé Calado Pratas, Vasco Candeias do Vale, e Urbino Teixeira de Sousa Costa.

Fogueiro de máquinas fixas : José Jacinto Pires.

Fogueiros de 2.ª classe : Gualter Augusto Barreira Aguiar, Joaquim Teixeira, Herculano Gonçalves, Domingos Moreira de Sousa, Mário de Jesus Gameiro, António José da Silva, Armando Rodrigues da Silva, Agostinho Vilela, Angelo Veríssimo de Figueiredo e Sá, Silvério Pereira Regadas, João Armando de Carvalho, António Joaquim, José Mirandela de Carvalho, João Tomé Marques, Francisco de Freitas, Francisco António Miguel, José Senhorinho Victor, Anibal Martins, António Gomes, Joaquim Ferreira Esperança, Manuel Dantas Rodrigues, José Pinto Raimundo, Eduardo Barbosa, Jacinto António da Costa Chaves, Joaquim Martins Damião, José Rodrigues Pereira, António Dias, Abílio Tomaz, Joaquim de Sousa Martins, António Guedes de Oliveira, João Correia da Costa, Joaquim Raimundo da Silva, Manuel António Borda de Agua, Evaristo dos Santos Meirim, Mário de Oliveira e Silva e Manuel Maria Francisco Silva.

Chefes de Brigada : Victor Fernandes, Pedro Augusto Gomes, José Abílio dos Reis, José Fernandes Almeida, Leonel Augusto de Sousa, Eduardo Rodrigues Vilas, António Ventura, Carlos Rodrigues, António Lopes Contente de Jesus, Rafael Pereira, Josefino da Guia, Henrique Coelho Tavares, Paulo Maria Fernandes, António Joaquim Rendas, Hermenegildo Ferreira, Henrique José Andrade Evans, José Francisco Sabino, Fernando Roiz Cardoso, Joaquim José Guilherme, Joaquim Pedro Pisa, José dos Santos Graúdo, António Correia da Silva, Carlos Rebelo, Manuel Pereira Guimarães e Armando Marques Vasconcelos.

Limpadores : Cândido Afonso Torres, Avelino Gomes de Oliveira, António Augusto Correia, José Correia, Marcos Pereira da Costa, Joaquim Mesquita, Arnaldo Carlos da Silva, Adão Pinto Cardoso, António de Sousa Machado, António Alberto Miranda, Bernardino Pinto Moreira Barbosa, Otaviano Augusto da Costa, José Bernardino Guerreiro, António Neves Tomaz de Magalhães, Pedro José Vasconcelos, Eduardo Monteiro, Mário Pereira Barbosa, Urbano de Aguiar Macieirinha, Manuel da Rocha, António José de Sousa, Gaspar Teixeira, Mário de Azevedo, António Grenha, Ilídio Ferreira da Silva Areosa, Modesto Moreira, Manuel Mendes Louro, Cândido Martins Moreira, Agostinho de Almeida, Francisco Dias Castelo, Eduardo Alberto, Joaquim Marques Gonçalves, José Marques Vinagre, António Gonçalves, José Craveiro, José Pereira da Mota, José Francisco, António Macedo Oliveira, Manuel Correia, António Luís dos Santos, Francisco Pinto Moreira Martins, José Silvestre, Joaquim Monteiro, Manuel Pereira, José de Queiroz, Manuel Catarino Mendes, Joaquim Marques Pires, Abel de Sousa e Silva, José da Silva Correia, José Morgado Tavares Diniz, Joaquim Alves Gracio, Nascimento da Silva, Rodrigo Messias Condesso, Manuel Alves Espadinha de Matos, José Dias Pires, Carlos Gonçalves Andril, Artur Gonçalves, Amílcar Simões Lopes, Joaquim Forte da Silva, António Guardado Pais, João Dias Amaro, Manuel Rodrigues, Miguel de Oliveira Martins, Manuel Gomes, Augusto Pereira de Pinho, Diniz Ferreira Ribeiro, Manuel de Sousa Rocha, Joaquim Martins de Sousa, António Cabrita Duarte, José Francisco Gatinho Soeiro, Jacinto Manoel, Manoel Nobre, Manoel Estevam Marcelino Geraldo, Florival Pereira, José dos Santos Boto, Aníbal Francisco Rodrigues, Carlos da Silva Lima e Jacinto Maria Palma.

PROMOÇÕES

Material e Tracção — *Engenheiro Principal Chefe de Circunscrição* — Carlos dos Anjos Joyce Diniz.

Engenheiro Sub-Chefe de Serviço — José Alfredo Garcia.

Engenheiros Adjuntos — Paulo Hormigo Vicente, Francisco de Almeida e Castro, Celso de Castro e Vasconcelos.

Desenhador de 1.ª classe — José Pedro da Luz.

Desenhador de 2.ª classe — José Maria da Silva J.ºr.

Chefe de Escritório Regional de 1.ª classe — António Pinto Fernandes.

Chefe de Repartição — João Baptista Carvalho dos Santos.

Sub-Chefes de Repartição — José Maria Hermano Baptista, Américo Jorge Martins.

Chefes de Secção — Ricardo Joaquim da Silva, Silvestre Baptista Diniz, Alvaro Augusto Ferreira, Andreino Valério Mota, José Gaspar Pinto Correia, António da Cruz, Francisco Horta Mendes, Elísio Pina, Celestino Loureiro da Silva.

Empregados de 1.ª Classe — Adolfo Pardelhas Sanches, José Morais Mónica, Fernando Gomes Andrade Basto, Raúl Prevost, David Tavares Silva, António Ferreira da Silva, Aparício Mendes.

Empregados de 2.ª classe — Manuel Araújo Cunha, Tarquínio Solano Onofre Marques, António Lopes Caiado, João Messias Godinho, José de Sousa Lopes, Joaquim Gomes de Oliveira, Renato Manuel Soares.

Empregados de 3.ª classe — António Pires, António Augusto Fernandes, Joaquim Rodrigues Miliciano, Bernardo Ferreira Ribeiro.

Chefes de Depósito — Joaquim Martins, Carlos Marques.

Sub-chefes de Depósito — José Pereira Farinha, Alberto Pinto.

Chefes de Maquinista — Amadeu José da Silva, Adelino Ribeiro, Fernando Augusto de Carvalho.

Vigilantes — Carlos Morgado, José de Lima, Manuel de Almeida, Ernesto Augusto Cavalheiro, António Fonseca Panaca, António Vicente, António Santiago J.º.

Maquinistas Principais — Duarte de Oliveira Bandeja, Domingos da Silva Alfaro, Artur de Aguiar, Abílio Gomes de Oliveira, Guilherme Ferreira, Francisco Almeida, José Garcia de Carvalho, António Mendes, João Viseu, Acácio Eduardo Rodrigues, Agostinho Duarte, José da Fonseca Valente, Custódio dos Santos, Joaquim Pombo, Humberto Felix dos Santos, José Maria dos Anjos Mendes de Almeida.

Maquinistas de 1.ª classe — Filipe da Silva, António Oliveira Marcelino, Lucilo Simões, Francisco António Balseiro, António Maria Sanches, Alírio Marques de Vasconcelos, Sebastião Gonçalves Miranda, José Vizeu J.º, Hipólito Augusto Silvestre, José Tomé, Júlio da Silva Geada, Luís Moura, Manuel Maria Vasques.

Maquinistas de 2.ª classe — Alfredo Diniz, Manuel Luís Vida, António Vicente J.º, Frederico Feliciano António Mendes, José Correia, Adelino da Costa Rodrigues, José Jorge de Castro Lopes, Manuel Alves Caetano Cipriano, José Coelho Tenazinha, José Maria Vitorino, José Cabrita, António Rosa, Eduardo Fernando de Sousa, Amadeu Alves, José Monteiro, Francisco da Conceição, Alberto Mendes Almeida, José de Jesus Serrano, Joaquim Cândido da Silva, Francisco Vicente, José Gonçalves da Silva.

Maquinistas de 3.ª classe — Manuel dos Santos, Henrique Barral, Carlos Braia, Armindo Silva Nunes, Manuel da Silva Lucas, Manuel Francisco, Artur Pinto, Orisógono Gomes J.º, António Paiva, Júlio de Abreu, Aires Ferreira, João Farinha Cardigos, Joaquim Pinto dos Santos, José Gaspar, João Pereira, Alfredo André Castro, Nuno Alves, Feliciano Alves Casquilho, Francisco Miranda J.º, José Marques, António Pereira, António Ricardo da Silva.

Automotoristas de 2.ª classe — Júlio dos Prazeres Pereira, Adelino Maria de Freitas, Daniel Duarte Olímpio da Conceição Pereira, Alvaro António Maia, José Jacinto Lopes Manito, António Lopes, Manuel Moreira, Lourenço Martins da Silva.

Fogueiros de 1.ª classe — João Roque Saúde, Joaquim Rodrigues dos Santos, Joaquim Mendes Coelho Afonso da Silva Cardoso, Ernesto Augusto dos Santos, António da Costa Completo, António Simões Falorca, Joaquim Pereira, Inocêncio Gomes de Magalhães, Manuel Vieira, António Cotovio, Carlos Henriques Marques, Gregório Nicolau, Francisco José Rebocho, Mário da Silva Ribeiro, José Pereira, António Moreira, Joaquim Valente, Francisco Ponte Viegas, José Rafael, Henrique Duarte, João Lança Marques, António José Menor, Marcelino Mendes, Fernando dos Santos, Alfredo Coelho Corvo.

Contramestres Principais — Artur dos Santos, Abílio de Oliveira Alves de Sousa.

Contramestres de 1.ª classe — Jorge Teixeira dos Santos, Alberto da Encarnação, Ramiro Machado.

Contramestres de 2.ª classe — Alberto Martins Ferreira, Frederico Ferreira dos Santos.

Contramestres de 3.ª classe — Armando Ribeiro, Francisco José Marques, Miguel Cunha Garcia, José Henrique Figueira J.º, Mário Ferreira, Manuel Rocha Ferreira, Lucilo Cipriano, Alvaro Pereira Viana, Armando Rodrigues Vinagre, Francisco Mira Barreiros, Eduardo da Luz, Guimarães Rodrigues, Alfredo Nunes Soares, Gilberto Tavares dos Santos, Apolino Baptista dos Santos, Jacinto Ernesto Sanches, Américo Assunção Pinto, Francisco Luís de Matos, Joaquim Rodrigues Bico, Francisco José Fernandes, Américo Pinheiro, Alfredo Monteiro Fernandes, António Guedes de Sá.

REFORMAS

Comercial — José Gomes : Empregado principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Augusto Marques dos Santos : Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Campanhã.

Exploração — Joaquim Pereira : Agulheiro de 1.ª classe de Lisboa-R.

António Santana : Agulheiro de 1.ª classe de Coimbra-B.

José de Oliveira : Agulheiro de 3.ª classe de Óbidos.

José Manuel Pinto : Agulheiro de 3.ª classe de Valadares.

António Augusto de Lemos : Agulheiro de 3.ª classe de Formoselha.

José Inácio da Piedade : Carregador de Barreiro.

António Augusto Pinto : Chefe de 1.ª classe de Mirandela.

Elísio Godinho : Chefe de 1.ª classe de Pampilhosa.

Guilhermino Augusto Freire : Chefe de 2.ª classe de Cachão.

José Sebastião Guita : Chefe de 3.ª classe de Évora.

Silvério Gaspar : Condutor de 1.ª classe de Barreiro.

Jacinto da Silva Aguiar : Condutor de 1.ª classe de Lisboa.

Miguel Rodrigues Assunção : Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.

Francisco Manuel Ratinho: Fiel de cais de 2.^a classe de Lisboa-P.
Francisco Ribeiro Domingues: Engatador de Braço de Prata.
António Simões: Agulheiro de 3.^a classe de Pombal.
Roberto da Silva: Agulheiro de 3.^a classe de Cabeção.
António Lopes: Guarda de estação de Régua.
José Ferreira: Guarda de Estação de Lisboa-Rego.
Tomé de Ascensão Marques: Guarda de estação de Alcantara-T.
Joaquim Paulo: Carregador de Rio Tinto.
Manuel Joaquim Camisa: Carregador de Amieira.
Jasé Maria Sêco: Carregador de Amieira.
António Gonçalves Ferreira: Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Barreiro.
Manuel Soares: Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Barreiro.
Luiz Ferreira: Chefe de Brigada das Oficinas de Barreiro.
Martiniano Pereira: Contramestre Principal das Oficinas do Barreiro.
Manuel Valente Costa J.^{or}: Chefe de Brigada das Oficinas de Barreiro.
Eduardo Augusto Pereira: Chefe de Brigadas das Oficinas de Barreiro.
Joaquim Eduardo Costa: Contramestre Principal das Oficinas de Campanhã.
José Francisco da Silva: Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Entroncamento.
Manuel Garcia Tiago: Encebador da Revisão de Campolide-Caldas.

FALECIMENTOS



Joaquim Domingos da Silva, Maquinista de 3.^a cls. do Depósito de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 1-10-920, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cls. em 1-1-928, de 1.^a cls. em 1-1-939 e Maquinista de 3.^a cls. em 1-1-945.



Manuel Rodrigues de Oliveira, Chefe de brigada das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia como operário montador, foi nomeado chefe de brigada, em 1-7-946.



David Fernandes Mestre, Maquinista de 3.^a cls. do Dep. de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 1-4-924, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cls. em 1-1-928, Fogueiro de 1.^a cls. em 1-1-943 e Maquinista de 3.^a cls. em 1-4-946.



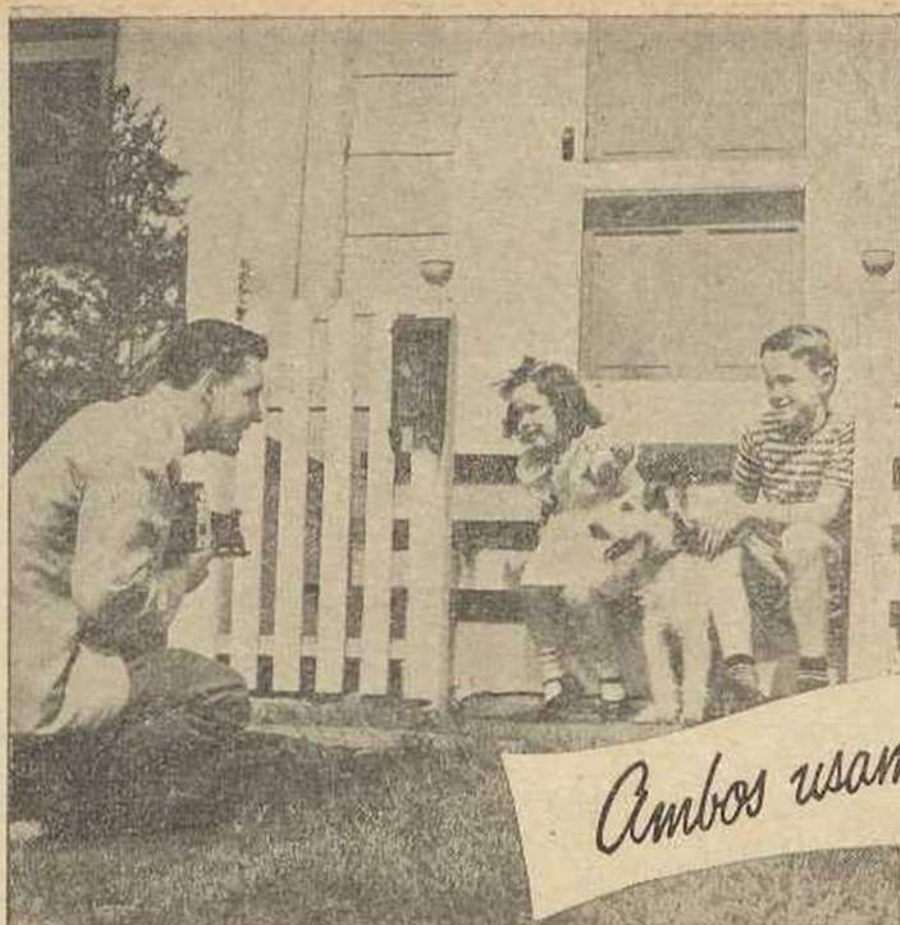
João José Monteiro, Acendedor do Dep. de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, em 6-2-922, como Limpador, foi nomeado acendedor, em 1-4-928.



Francisco Manuel Gonçalves, Empregado de 1.^a cls. do Dep. de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante de escritório, em 31-8-924, foi nomeado Empregado de 3.^a cls. em 1 de Janeiro de 1928, Empregado de 2.^a cls. em 1-1-937 e Empregado de 1.^a cls. em 1 de Janeiro de 1944.



José Pinto de Almeida, Fogueiro de máquinas fixas, do Dep. de Régua-Vidago. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 1-2-929, passou a operário em 1-12-945 e a fogueiro de máquinas fixas em 1-4-049.



V. S., para instantâneos...
lembranças de horas felizes



O inspetor de peças fundidas,
para radiografias...
indispensáveis para assegurar-se de que
não há defeitos internos nas peças fundidas
que se usam em automóveis, trens, aviões,
maquinaria agrícola, etc., contribuindo
assim para maior segurança.

Ambos usam a Fotografia

Eis dois dos inúmeros campos em que a Kodak
põe a fotografia a seu serviço.

"KODAK" É MARCA REGISTRADA

Kodak

KODAK, Limited, Rua Garrett, 33 - LISBOA

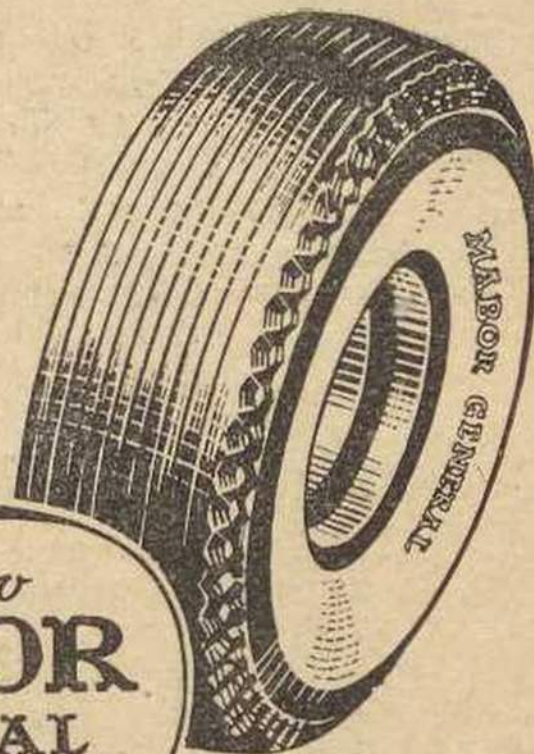


Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

O piso Squeegie proporciona
maior aderência ao solo
Em todos os sentidos
A todas as velocidades
Sobre todos os pavimentos



A Novo
MABOR
GENERAL
SQUEEGEE

RESERVADO

VEM A LISBOA?

Visite a UNIAO DE CONFECÇÕES, LIMITADA

Calçada do Carmo, 7, 1.º (ao Rossio)

TELEF. 2 4937

Onde encontrará o maior sortido de Gabardines, FATOS
POR MEDIDA, para Homens, Senhoras e Crianças,
— Sobretudos, Casacos de Sport, Lanifícios —

Empresa Insulana de Navegação

SEDE — R. Nova do Almada, 11, 1.º — LISBOA

Telefones: 23271/2/3 — Telegramas: BENSÁUDE

CARREIRAS REGULARES ENTRE:

LISBOA, MADEIRA E AÇORES

Saídas em 8 de cada mês para

Madeira, Santa-Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velas), Pico (Cais), Faial, Corvo e Flores (Lagens e Santa Cruz)

Em 23 de cada mês para

Madeira, Santa-Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Pico (Lages) e Faial

AGENTES EM LISBOA:

Germano Serrão Arnaud

CARGA

AVENIDA 24 DE JULHO, 2-2.º

Telefone: 20214/15

PASSAGENS

RUA AUGUSTA, 152

Telefone: 20216

No PORTO: Sociedade Geral de Representações, Lda.

Na MADEIRA: Blandy Brothers & C.ª, Lda.

Em S. MIGUEL: Bensaúde & C.ª, Lda.

S u m á r i o

Saudação aos Ferroviários italianos

Itália: A Inauguração do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Notas de Viagem: Três dias num comboio de Chicago a S. Francisco, por Francisco Mata

Uma economia fácil de realizar

Preços de Transportes Ferroviários, por Rogério Torroais Valente

Bom humor

Número do Natal

Espanha: Ainda o comboio «Talgo», por Alves Ribeiro

Cartas ao Editor

Exames

Figuras Nacionais: S. João de Deus

Pessoal

NA CAPA — Tractor de manobras de fabricação americana

EM TODA A PARTE



PU-15



A aviação, a marinha mercante, o automobilismo, a indústria e o lar, dependem em grande escala da indústria petrolífera que, através de uma gama variada de produtos, concorre para o progresso, conforto e segurança que hoje se disfruta. Para conseguir, porém, que a vulgar gasolina, o gásóleo, o petróleo e outros combustíveis ou óleos lubrificantes, os produtos químicos e vernizes, o álcool e outros produtos proporcionem o rendimento e eficiência que a vida moderna exige, a indústria petrolífera tem de empreender pesquisas sobre pesquisas, dispendendo para isso elevadas somas de dinheiro. O Grupo Shell é pioneiro no campo das pesquisas petrolíferas e os seus laboratórios e os seus técnicos trabalham há dezenas de anos com entusiasmo e sucesso no melhoramento constante dos produtos que se vendem sob o nome SHELL. Adquirir produtos SHELL é ter a certeza de se obter o que de melhor e da mais alta qualidade a ciência e a técnica estão produzindo actualmente.

SHELL COMPANY OF PORTUGAL, LTD.