

BOLETIM DA C.P.

# BOLETIM DA C.P.

N.º 269

NOVEMBRO — 1951

ANO 23.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro  
—Estação de Santa Apolónia

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

Muito grato aos leitores portugueses pelos bons serviços prestados, concedo a todos eles e suas famílias uma benção especial, pedindo a Nossa Senhora de Fátima — que apareceu em Portugal — que os acompanhe sempre em todo este amado País.

Lisboa, 13 de outubro 1951

Frederico Cardeal Tedeschini

# Fátima e o Mundo

POR desígnio da Providência foi o nosso país escolhido para teatro de um dos acontecimentos religiosos de maior relevo de todos os tempos e, certamente, o mais prodigioso deste século.

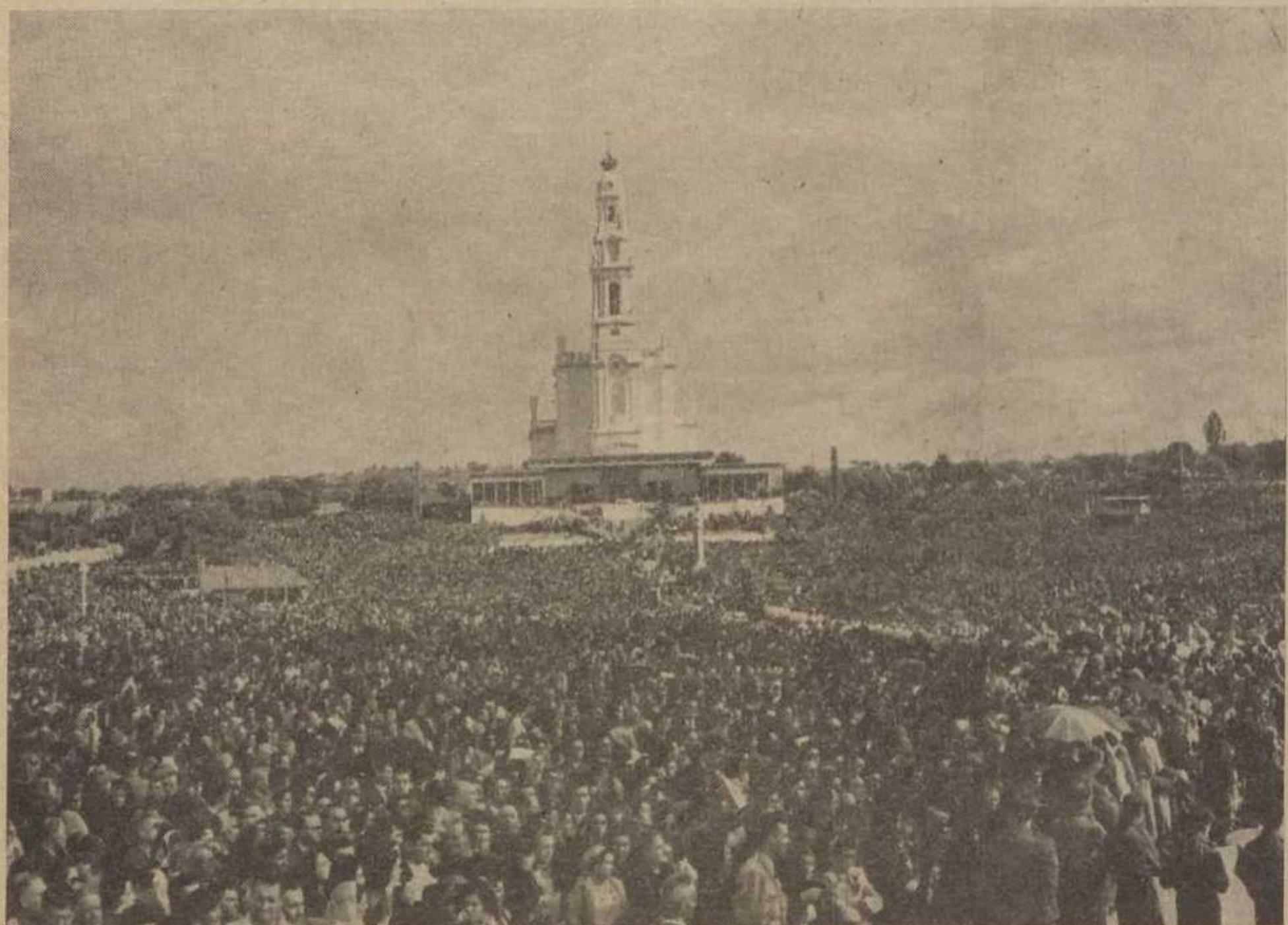
Fátima — as aparições e a mensagem aos três pastorinhos, exalçadas por fenómenos físicos que foram descritos na imprensa da época por testemunhas agnósticas, por pessoas inteiramente indiferentes em matéria religiosa, contribuiram mais do que nenhum outro facto do nosso tempo para universalizar o nome de Portugal.

Pode falar-se de outras nações pelo prestígio da força ou da riqueza, pelos armamentos e descobertas científicas, pelas excentricidades ou até pela política temerosa que desenvolvem, por aquilo que de muitas se sabe, pelo muito que de outras se ignora;

mas o nome de Portugal aparece sempre associado ao de Fátima em prodígio de expansão — de que nenhuma propaganda humana, por mais bem ordenada e por maiores que fossem as somas despendidas, conseguia sequer aproximar-se.

Levado nas asas imponderáveis e invisíveis do milagre, impelido por força sobrenatural, o nome da nossa terra, ligado ao daquele pequeno lugarzito de que ninguém antes dera conta na serra de Aire, é hoje familiar a milhões de pessoas em todos os continentes, entrou nos lares das aldeias mais remotas e é atentamente considerado, não apenas em meios religiosos, mas em centros de cultura onde se estudam os fenómenos mais altos e expressivos desta época de ansiedade em que nos debatemos.

Se a humanidade vivesse feliz e descui-



O encerramento do Ano Santo na Cova da Iria

dada, talvez a mensagem de Fátima não tivesse abraçado o mundo num mesmo frêmito de esperança, não tivesse iluminado quase simultaneamente — como só poderia fazer luz vinda de muito alto — o mundo inteiro. Mas a hora era de amargura e ansiedade, e a mensagem indicava o caminho, embora difícil, para se evitarem males maiores, para se dominar o flagelo que impende sobre nós desde o primeiro quartel deste século, ameaçando arrancar a alma à humanidade, privando-a do espírito que é marca de divindade. Foi, assim, aquilo a que poderemos chamar o conteúdo político da mensagem de Fátima — conteúdo político que transcende os conceitos do espaço e do tempo, porque não se dirige a uma nação ou a um povo, mas à humanidade na duração da sua vida sobre a Terra — que, despertando a fé mesmo em muitos que a haviam perdido, lhes garantiu a expansão universal, implícita, aliás, no caráter sobrenatural da mensagem.

Encontrámo-nos, desta maneira, por força duma vontade superior, por desígnio da Providência, como dissémos, no centro de atenções universais, evocada a terra portuguesa em todas as orações que se murmuram no Mundo, fonte de salvação para todos os que crêem ou desejam que a humanidade se não perca em qualquer abominável catástrofe inspirada pelo espírito satânico ao orgulho do homem.

\* \* \*

Quando o Pontífice Romano escolheu Fátima para lugar de encerramento do Ano Santo para o estrangeiro — por singular coincidência o anterior encerramento, há vinte e cinco anos, foi em Lourdes, sendo o actual Papa, então membro da Cúria Romana, o Cardeal-Legado que representou Pio XI — impunha-se reconhecer que o mistério religioso da Cova da Iria, já admitido pela Igreja em toda a sua grandeza e nos seus efeitos transcendentais, via confirmada a sua importância, não sómente na economia religiosa do nosso tempo, mas na sequência dos grandes actos históricos, geradores de imprevisíveis consequências, a que é necessário permanecer atento.

As grandes nações, as mais poderosas, aquelas em que o desenvolvimento material se operou de maneira a poder fazer suspeitar que se tornou avassalador, substituindo todas as outras manifestações de vida — referimo-nos, naturalmente, às nações cristãs — permanecem fiéis ao sentimento religioso, sabem que nem as vitórias da paz nem as da guerra são possíveis sem o concurso das forças do espírito e a presença de Deus no coração e na inteligência dos homens, principalmente daqueles a quem são exigidos sacrifícios e esforços sobre-humanos.

Aquela mesma nação que se propôs abolir a religião na vida nacional e arrancar o sentimento religioso do coração do povo — a Rússia Soviética — teve de transigir, ao menos aparentemente, com a religião que se mantém na alma do povo russo, não obstante a máquina exterminadora de todas as crenças no sobrenatural, posta em ação pelo regime, quando, perante a invasão do território soviético, se viu forçada a mobilizar todas as forças físicas e espirituais. A reorganização religiosa, a liberdade de culto então concedida, embora estabelecidas com o cinismo peculiar aos regimes fundados no pragmatismo, são no fundo transigências que nada importa senão o reconhecimento da força incoercível do sentimento religioso.

A deliberação de Pio XII correspondeu a apontar Fátima como o grande centro propulsor das energias espirituais de que o mundo necessita para se organizar e resistir às forças de dissolução e de agressão que o ameaçam. Tudo quanto nos compete fazer — e temos a consciência de que fizemos — era colocar o País à altura da missão para que foi designado, era tornarmo-nos dignos da distinção que a todos os portugueses igualmente atingiu, sem discriminação de crenças. Todos os portugueses se entendem sempre, e acodem à chamada como um só, quando está em causa o prestígio nacional.

Os acontecimentos desenrolados nos últimos dias devem ter demonstrado a todos os ilustres visitantes que não foi em vão que o nosso país foi chamado a cumprir deveres que se encontram no seguimento da sua história secular.

O Cardeal Tedeschini, Legado Pontifício, chefe da mais categorizada missão especial,



O Cardeal Legado com o Prof. Doutor Oliveira Salazar e o Director Geral da C. P. Eng.º, Espregueira Mendes

segundo declaração de Pio XII, de quantas se têm constituído no seu pontificado, Príncipe pelo lugar que ocupa na hierarquia da Igreja como pela elevação do seu espírito e pela distinção pessoal, pôde verificar uma vez mais quanto o País, o elemento oficial, as camadas dirigentes e o povo permanecem fiéis à religião dos seus maiores, ao princípio da unidade religiosa, simbolizada pelo Pontífice Romano, de que ele se apresentou como alto e lídimo representante.

O Congresso Internacional da Mensagem de Fátima, de repercussão mundial, cuja responsabilidade cabe inteira à nossa hierarquia e organizações católicas, provou também claramente que não nos eximimos à tarefa de perscrutar os altos ensinamentos do grande acontecimento religioso que marcou para sempre a nossa terra relacionando-os com a nossa vida social e com o destino de todos os povos. E não é indiferente que assim tenha sido não só porque,

no dizer dessa figura a todos os títulos ilustre, que é o Cardeal Patriarca de Lisboa, se reuniram aqui «Patriarcas, Arcebispos e Bispos representantes de cristandades de quase todas as partes do Globo», como, ainda, «pelo magnífico concurso de tantos dos maiores expoentes dos reinos da política, da ciência, da cultura, do apostolado, em quem se revêem e confiam a multidão de todos os que querem salvar do naufrágio iminente os valores cristãos, mas sobretudo porque a Grande Esperança que nos reúne aqui é a derradeira esperança de todos os homens de boa vontade».

Figuras de escol de muitas nações da terra tiveram oportunidade de verificar directamente que a paz portuguesa é uma realidade magnífica, que o nosso povo é bom, simples e acolhedor, mais atento às verdades eternas do que aos anúncios dos mau profetas. E que a paz tem sido aproveitada para conseguir o progresso mate-

rial, consequência, como sustentou na sua tese o Prof. João Porto, do progresso espiritual.

O encerramento do Ano Santo para o estrangeiro, que hoje solenemente se verifica na Cova da Iria, com a maior pompa litúrgica, e naquele cenário um pouco agreste tocado da graça e da luz do sobrenatural, assinala uma data que os homens da nossa geração não poderão esquecer. As multidões que ali acorreram, vindas de todos os cantos da terra portuguesa e do resto do mundo, darão testemunho do que foi um dos grandes acontecimentos do nosso século e das esperanças que em Fátima reflorram no diálogo da Virgem e dos pastores fazendo entrever um mundo em que a justiça fosse mais do que aspiração.

(O artigo acima «Fátima e o Mundo», publicado no brilhante jornal «Diário de Notícias», de 13 de Outubro, despertou o maior interesse em todo o País. É com prazer que, com a devida vénia, o transmitimos aos nossos leitores, endereçando àquele importante órgão da Imprensa os melhores cumprimentos).

*N. da R. — A viagem do Cardeal Legado de Sua Santidade Pio XII, para Madrid, fez-se em comboio especial, tendo Sua Eminência seguido em salão, acompanhado do nosso Director Geral Eng.º Espregueira Mendes e do Subchefe da Divisão de Exploração, Eng.º Azevedo Nazaré.*

A despedida em Entre-Campos constituiu um acontecimento, pois além do Representante de Sua Ex.ª o Presidente da República, encontraram-se ali o sr. Professor Doutor Oliveira Salazar, Presidente do Conselho de Ministros, e outros membros do Governo da Nação.

Apresentaram cumprimentos ao Cardeal Legado, em nome da C. P., o Vice-Presidente do Conselho de Administração Eng.º Pinto Osório e o Administrador Eng.º Mário Costa, vendo-se em Entre-Campos, além de muitos funcionários superiores da Companhia, os Subdirectores Pereira Barata e Campos Henriques, os Chefes de Divisão Eng.ºs Lima Rego e Fernando Arruda e dr. Faria Lapa.

Depois da brilhantíssima manifestação prestada na estação de Entre-Campos, outras se sucederam nas estações de Santarém, Entroncamento, Abrantes e Torre das Vargens, esta prestada exclusivamente por ferroviários ali residentes.

No Entroncamento, a Câmara Municipal, presidida pelo ferroviário José Duarte Coelho, apresentou cumprimentos a Sua Eminência o Cardeal Tedeschini, sendo indescritível a manifestação prestada pelo povo daquela vila, manifestação que muito impressionou as individualidades que seguiam para Madrid.

Durante a viagem, o Cardeal Legado mostrou-se comovido com as ovações recebidas e ao saber que eram, em grande parte, promovidas por ferroviários portugueses, entregou-nos o autógrafo que reproduzimos na primeira página, documento interessantíssimo, altamente honroso para os que se dedicam à faina laboriosa dos caminhos de ferro.

Ao senhor Cardeal Legado D. Frederico Tedeschini, apresenta o «Boletim da C. P.» os mais sinceros agradecimentos, apresentando a Sua Eminência as mais respeitosas homenagens.

## O QUE PRESTA UM SERVIÇO DEVE ESQUECÊ-LO; O QUE O RECEBE, DEVE LEMBRAR-SE

# O ENG.º GARCIA-LOMAS É O NOVO DIRECTOR GERAL DA «RENFE»

O «Boletim da C. P.», no seu número de Setembro noticiou a nomeação, para o alto cargo de Subsecretário das Obras Públicas, do Eng.º D. José Maria Rivero de Aguilar, que, durante alguns anos, dirigiu, com rara proficiência, os destinos da Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

Chega-nos a notícia de que em sua substituição foi nomeado o Eng.º D. José Maria Garcia-Lomas y Cossio, técnico distintíssimo cujo nome é bastante conhecido no nosso País.

Engenheiro de Caminhos, Canais e Portos, D. José Maria Garcia-Lomas y Cossi, ao terminar o seu curso em 1920, ingressou na antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, trabalhando durante dois anos nos serviços de via e obras, e também nos de electrificação da Rambla de Pajares. Concluída a importante obra, o Eng.º Garcia-Lomas foi nomeado Adjunto da Direcção da Companhia do Norte, onde permaneceu durante dez anos, nos quais se ocupou do projecto e execução de importantes trabalhos de electrificação, como os de Barcelona a Manresa e San Juan, Alsasua-Irun, Bilbau a Portugaléte e outros.

Em 1932, o Eng.º Garcia-Lomas foi nomeado Chefe de Exploração da Companhia do Norte, tendo transitado em 1941 para a Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro com o mesmo cargo e alcançado pouco tempo depois, a categoria de Subdirector.

Em 1945, o Eng.º Garcia-Lomas foi designado pelo Governo de Espanha, para ocupar o cargo de Director Geral de Ferrocarriles, Tranvias y Transportes por Carretera, cargo que desempenhou até

Setembro de 1951, ou seja até à nomeação para o alto cargo de Director Geral da «Renfe».

Entre outras funções desempenhadas pelo Eng.º Garcia-Lomas figuram as de vogal da primeira comissão oficial de electrificação constituida em 1918, e o de Adjunto Técnico do Comité que sucedeu àquele organismo. Foi também Secretário Geral do XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, celebrado em 1930 e membro da Comissão Permanente da mesma Associação.

Em 1939, obteve, por concurso, o lugar de Professor Catedrático de Caminhos de Ferro, na Escola de Engenharia de Caminhos, Canais e Portos, e, em 1931, foi nomeado Engenheiro Chefe de Delegação do Governo para a Ordenação de Transporte, tendo sido também Presidente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por Estradas e Presidente da Exploração dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Eng.º Garcia-Lomas é autor de diversas publicações profissionais e ainda da obra fundamental «Tratado da Exploração de Caminhos de Ferro».

O novo Director Geral da «Renfe» possui, em justa consagração dos seus altos méritos, numerosas condecorações, entre as quais se destacam a Grã-Cruz da ordem do Mérito Civil e



Eng.º GARCIA-LOMAS  
Actual Director-Geral da «Renfe»

de Oficial da Coroa Belga.

O «Boletim da C. P.», ao traçar alguns dados biográficos de tão ilustre personalidade, bem conhecida no meio ferroviário internacional, endereça ao Eng.º Garcia-Lomas as suas felicitações pela nomeação para o cargo de Director Geral da «Renfe», e deseja-lhe as maiores facilidades no desempenho de tão elevada função.

# O DIA DO FERROVIÁRIO foi comemorado solenemente

O centro ferroviário de Pampilhosa esteve em festa nos dias 5 e 6 de Agosto, por motivo das cerimónias comemorativas do «Dia do Ferroviário», cujo programa foi organizado por um grupo de camaradas daquela estação.

As ruas e largos estavam decorados com bandeiras e festões de verdura, tendo a estação tido um movimento desusado, pois, além de muitos funcionários superiores da C. P. e da Banda do Ateneu Ferroviário, reuniram-se na Pampilhosa centenas de pessoas de destaque dos distritos de Aveiro e Coimbra, que, com a sua presença, se associaram às comemorações.

O programa começou com a missa cam-



A recepção à Banda do Ateneu Ferroviário na estação da Pampilhosa

pal no Cruzeiro da Lagarteira, celebrada pelo Senhor Arcebispo — Bispo Conde de Coimbra, que pronunciou uma notável homilia, na qual não foram esquecidos os ferroviários falecidos. Entre outras individualidades que assistiram ao acto, contavam-se o Governador Civil de Aveiro, Coronel Dias Leite; o Presidente da Câmara Municipal da Mealhada, Dr. Manuel Lousada; Dr. António Amaral, Delegado do I. N. T. P. em Aveiro; Dr. Abel Lindo, da comissão promotora das festas; Eng.º Pinto Marques, da Divisão de Via e Obras; Eng.º Pais Faria, que representava o Director Geral da C. P., e outras personalidades do concelho da Mealhada.



O sr. dr. Abel Lindo proferindo o seu discurso, no Teatro-Cine

Depois da missa campal e da romagem ao cemitério local, organizou-se um cortejo para receber a «Banda do Ateneu Ferroviário» e outras pessoas chegadas de Lisboa, depois do que assistiram à exibição do «Rancho Infantil Ferroviário», que foi aplaudido pela numerosa assistência.

No Teatro-Cine efectuou-se uma sessão solene, à qual presidiu o Governador Civil de Aveiro, Coronel Dias Leite, tendo aberto a sessão o Dr. Abel Lindo que, em nome da Comissão promotora das festas, agradeceu a comparecência de tão ilustres personalidades e fez os melhores votos para que, em anos futuros, não deixasse de ser comemo-

nome do Concelho da Mealhada, afirmou o interesse que lhe mereciam os problemas e aspirações do povo da Pampilhosa e ainda o Dr. António Amaral, delegado do I. N. T. P. no Distrito de Aveiro, que pôs em relevo o significado da festa de trabalhadores do caminho de ferro, aproveitando a oportunidade para saudar o trabalhador n.º 1, o Doutor Oliveira Salazar, nome que foi muito vitoriado pela assistência.

Encerrou a sessão o Coronel Dias Leite, Governador Civil de Aveiro, que, depois de agradecer a recepção que lhe dispensaram, teceu um hino à missão patriótica e social dos ferroviários, afirmado a sua especial



O «Rancho Infantil Ferroviário» da Pampilhosa

rado o «Dia do Ferroviário» em Lisboa, Entroncamento, Campanha e Figueira da Foz — os maiores centros ferroviários do país. Seguidamente falaram os ferroviários Basílio da Silva, que advogou a conveniência de, na nova igreja, figurar o padroeiro dos trabalhadores do caminho de ferro; António Brito dos Santos, que focou a paz e a concórdia que existem na classe e Victor Afonso que, em nome do Ateneu Ferroviário, saudou os camaradas de Pampilhosa, tendo pedido, depois, um minuto de silêncio em homenagem ao saudoso Marechal Oscar Carmona.

Por último, o Dr. Manuel Lousada, em

simpatia pelos trabalhadores do caminho de ferro.

À noite, no Largo da Fonte do Garoto, realizou-se o arraial popular durante o qual se exibiram o «Rancho Infantil» e a «Banda do Ateneu Ferroviário» terminando as festas com um vistoso fogo de artifício.

À dedicada Comissão promotora das comemorações do «Dia do Ferroviário», endereça o «Boletim da C. P.» os seus cumprimentos de vivas felicitações, extensivos a todos os ferroviários da Pampilhosa, lamentando que a falta de espaço só hoje permita fazer referência a tão importante acontecimento.

# A INAUGURAÇÃO DA LINHA ENTRE ABRANTES E CRATO



POR intermédio do Ex.<sup>mo</sup> Sr. General Raúl Esteves, foi-nos entregue uma documentação valiosa sobre a actividade dos caminhos de ferro do nosso país, na segunda metade do século passado, documentação reunida pelo antigo ferroviário Noudin de Carvalho, presentemente em Lourenço Marques.

Bilhetes, avisos, instruções, plantas, etc., documentos curiosíssimos reunidos pacientemente durante muitos anos e destinados a figurar na exposição a realizar por ocasião do

primeiro centenário dos caminhos de ferro de Portugal.

Os leitores do «Boletim da C. P.» começam a corresponder aos nossos apelos, pois não esquecem que em 28 de Outubro de 1956, se comemorará a abertura, ao público, do primeiro troço ferroviário do nosso país.

Portugal vai festejar a passagem do primeiro centenário dos seus caminhos de ferro, devendo em breve ser nomeada a comissão que há-de realizar o empreendimento. Depois de todas as nações da Europa — e depois da

Espanha que, em 1948, realizou um brilhantíssimo programa de comemorações — cabe a vez a Portugal que, estamos certos, estudará um programa festivo, em tudo digno do nosso país e dos seus caminhos de ferro.

Entre os documentos que nos foram remetidos pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Noudin de Carvalho, figura o convite para a inauguração da Linha entre Abrantes e Crato, cerimónia que se realizou em 25 de Junho de 1863, ou seja sete anos depois da inauguração do troço Santa Apolónia-Carregado. Trata-se dum documento interessantíssimo, no qual se vê a composição do comboio e, a letras de água, o nome de José Salamanca, o construtor da linha inaugurada.

O «Boletim da C. P.» ao arquivar nas suas

páginas o curioso documento, dirige novo apelo aos seus leitores — funcionários ou não ao serviço — no sentido de lhe enviarem toda a documentação que entendam com interesse para a projectada exposição.

O bilhete-convite que reproduzimos, datado de 1863 — há 88 anos! — tem particular sabor e dá a conhecer o que foram os primeiros tempos do caminho de ferro. A série de pedidos, advertências e indicações mencionadas no convite, denota, além do interesse da festa, os cuidados da empresa construtora, que não esqueceu os mínimos pormenores para que nada faltasse aos seus convidados.

Aos Ex.<sup>mos</sup> Srs. General Raúl Esteves e Noudin de Carvalho envia o «Boletim da C. P.» os seus cumprimentos.

## VELHOS TEMAS

### O JOGO DE AZAR

Por F. PEREIRA RODRIGUES

Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Quem joga espera ganhar,  
obter fácil benefício.

Não vê que o jogo de azar  
é o mais perigoso vício!

Deixando de trabalhar  
indiferente a desperdício,  
quem se entretém a jogar  
afunda-se em precipício!

Quem se senta a uma mesa  
de «monte» ou «banca francesa»  
ou «bluff» ou «burro» ou «croleta»,

sujeitando-se à voragem  
da arriscada tabulagem,  
é ambicioso pateta!

## Cartas ao editor

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Entrando eu para o serviço da Companhia em 1908, peço a V. a tarefa de me informar se os agentes que figuram no «Boletim» de Julho são mais antigos do que eu,

Agradece respeitosamente

De V.

a) António Augusto de Assunção Silva  
Operário de 3.<sup>a</sup> das Obras Metálicas

Ovar, 21-8-951.

Resposta: Quando no «Boletim» são publicadas as fotografias de agentes na secção «Pessoal-Agentes, que completaram 40 anos de serviço», depreende-se que se trata de tempo de serviço, no quadro.

Como o agente signatário da carta acima, só entrou para o quadro em 21-9-1918, só em 1958 perfaz os 40 anos de serviço e, consequentemente, só nessa data poderá ser publicada a sua fotografia no «Boletim da C. P.».

FAZER BEM E  
DEIXAR FALAR

# Ferroviários italianos visitaram Portugal

**H**A' meses, o «Ufficio Centrale Dopolavoro», de Roma, dirigiu-se ao «Boletim da C. P.», pois tinha desejo em trazer a Portugal um grupo de ferroviários italianos.

Organizado o programa da excursão, chegaram a Lisboa, nos últimos dias de Setembro, vinte ferroviários de várias categorias, os quais eram acompanhados pelo Dott. Ing. Giuseppe de Giuli, Inspector Chefe da «Ferrovie del Stato».

Do programa constava a apresentação de cumprimentos à nossa Direcção Geral, onde foram recebidos pelo Subdirector Geral, Eng.º Pereira Barata, que lhes deu as boas vindas, desejando-lhes uma agradável estadia em Portugal. Sabia que era a primeira vez que um grupo de ferroviários italianos visitava o nosso país, mas esperava que, apesar da curta visita,

levassem da nossa terra as melhores impressões. O Dott. Ing. Giuseppe de Giuli, em nome dos ferroviários italianos mostrou a sua satisfação por visitarem Portugal, país que muito admiraram desde a chegada a Vilar Formoso, agradecendo ao mesmo tempo as facilidades de transporte concedidas e o carinho com que o «Boletim da C. P.» tinha recebido a iniciativa da excursão.

Depois dum passeio pelas principais ruas da Baixa, os nossos camaradas italianos percorreram a cidade em automóvel, tendo visitado a Estufa Fria, Igreja de Nossa Senhora de Fátima, Bairro de Alvalade, Aeroporto, Alameda Afonso Henriques, Mirante da Senhora do Monte, Sé Catedral, Igreja de Santo António e Assembleia Nacional, acompanhado pelos Inspectores Augusto Murta e Leite Pinto, do Serviço de Turismo e Publicidade.



Os ferroviários italianos apresentando cumprimentos em Santa Apolónia, à Direcção Geral da C. P.



O ferroviários italianos na Igreja de Nossa Senhora de Fátima

No Solar do Vinho do Porto, foram os nossos visitantes obsequiados com um copo de vinho do Porto, encontrando-se a sala decorada com bandeiras de Itália e de Portugal. Em nome da Direcção Geral, falou o Editor do «Boletim da C. P.», que saudou os excursionistas, aquem mostrou a satisfação dos ferroviários portugueses pela visita, afirmando-lhe que sendo o vinho do Porto o melhor embaixador de Portugal no estrangeiro, era com esse vinho afamado e glorioso que saudava a Itália e os seus ferroviários.

O Dott Ing. Giuseppe Giuli, agradeceu, em nome dos ferroviários italianos, todas as gentilezas recebidas, mostrando o desejo de receber, em Roma, os ferroviários portugueses e de, no próximo ano, trazer ao nosso país um grupo maior de camaradas italianos. A recepção no Solar do Vinho do Porto, assistiram, além das pessoas indicadas, o Dr. Bruno Bonotto, delegado da ENIT em Lisboa, Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos*

de Ferro e Vasco de Moura, Administrador do «Boletim da C. P.».

Antes de deixarem o nosso país, os ferroviários italianos visitaram o Mosteiro dos Jerónimos, o Mirante dos Montes Claros, o Palácio da Pena e ainda a Praia do Guincho, Cascais, Estoril e Estádio Nacional. A partida para Madrid, os ferroviários italianos soltaram vivas a Portugal e aos ferroviários portugueses, tendo sido saudados por camaradas nossos, que se encontravam na estação do Rossio.

Desta forma, vai o «Boletim da C. P.» aproximando os ferroviários dos vários países, contribuindo ao mesmo tempo para aumentar a sua cultura e conhecimentos profissionais.

Nos últimos anos, graças ao «Boletim da C. P.», foi o nosso país visitado por ferroviários da França, Itália, Suiça e Espanha, tendo os ferroviários portugueses visitado alguns países, em excursões que despertaram o maior interesse.



Os ferroviários italianos na Estufa Fria

## OS PINTORES E O CAMINHO DE FERRO

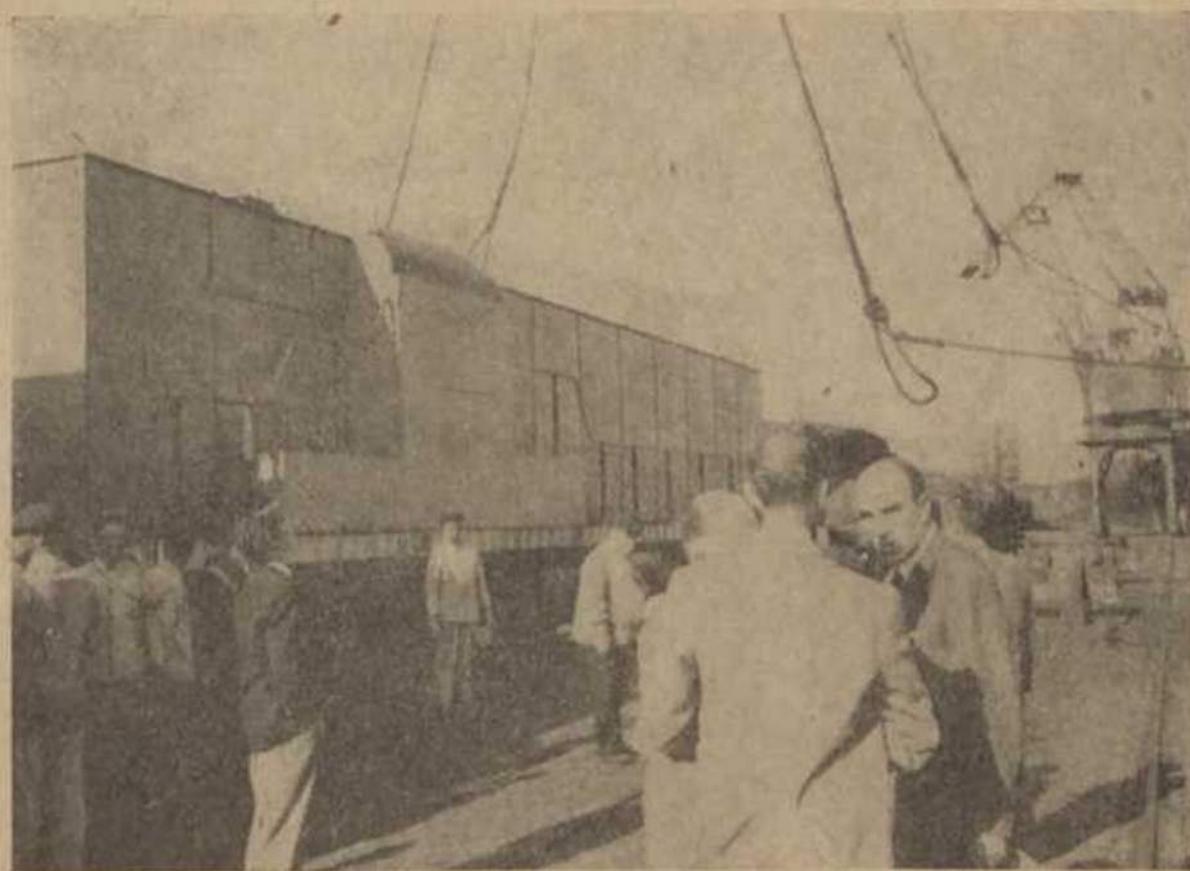
O «Boletim da C. P.» organizou uma exposição de sguarelas, na qual figurarão apenas assuntos ferroviários.

A exposição, que estará aberta ao público durante o mês de Novembro, concorreram alguns dos melhores artistas plásticos, que vão apresentar trabalhos de grande merecimento.

E' mais uma iniciativa do «Boletim da C. P.», que esperamos seja visitada pelos nossos assinantes.

A exposição realiza-se no vestíbulo inferior da estação de Lisboa-Rossio, devendo despertar grande interesse no meio artístico.

# NOVAS LOCOMOTIVAS «DIESEL-ELÉCTRICAS» PARA OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO



O Director Geral da C. P. assiste à descarga das novas locomotivas

A imprensa portuguesa referiu-se, há tempos, ao programa estabelecido pela C. P., no sentido de serem melhorados os transportes de passageiros e mercadorias. Apesar das dificuldades conhecidas, o programa traçado pelo nosso Director Geral, tem sido cumprido.

Desse programa, que não pode ser indiferente aos que trabalham nos caminhos de ferro, constava a aquisição de moderno material de tracção, destinado aos comboios rápidos, tendo chegado a Lisboa, nas últimas semanas, cinco locomotivas «Diesel-Eléctricas», as quais foram transportadas nos barcos «Expeditor» e «Monte Brasil».

Estas locomotivas, fornecidas pela «American Locomotive Company» (Alco), tem o peso de 114.000 quilos e a potência de 1.600 cavalos-vapor, podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora.

Até ao fim do ano corrente, devem ainda chegar a Lisboa mais doze locomotivas forne-

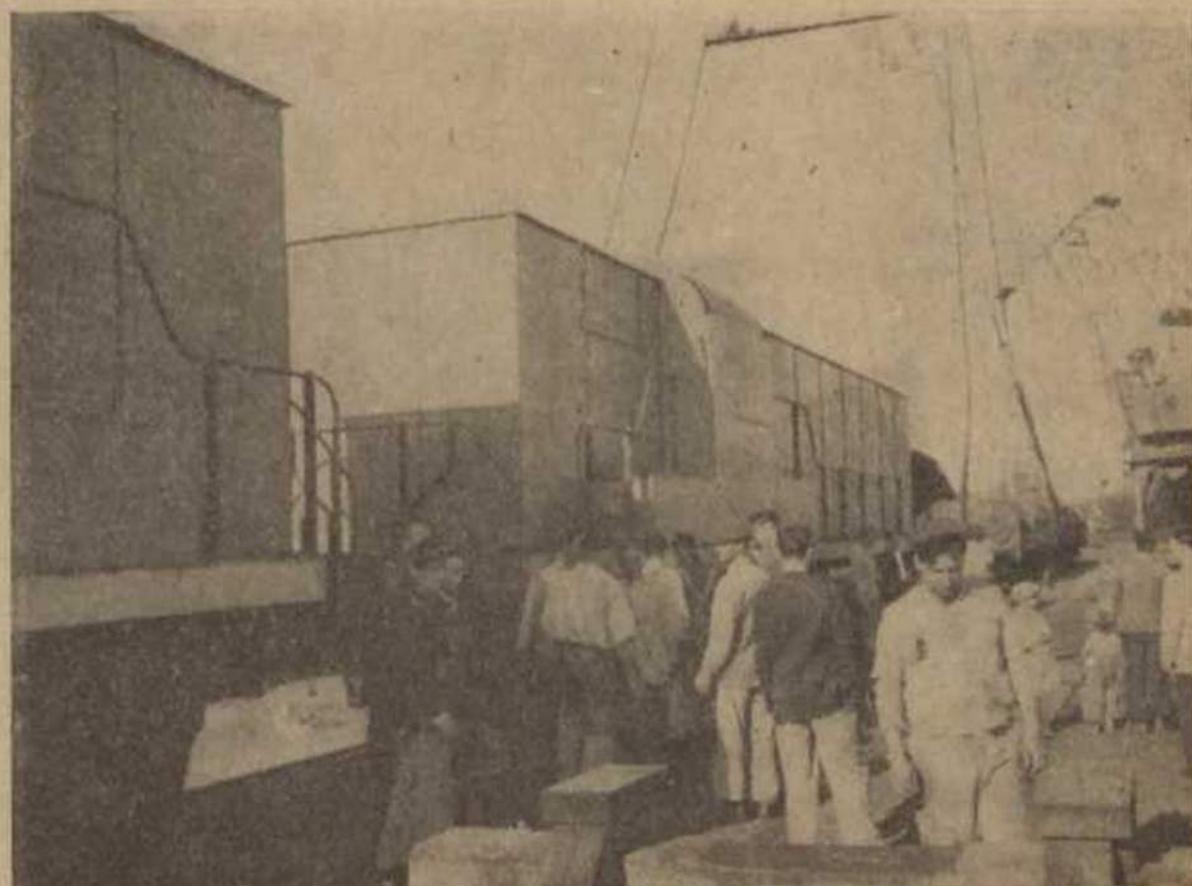
cidas pela firma «Baldwin-Lima Hamilton Corporation», as quais têm o peso de 94.350 quilos e a potência de 1.350 cavalos-vapor, e podem atingir a velocidade máxima de 104 quilómetros à hora.

Todas estas locomotivas foram adquiridas pela C. P. ao abrigo do Plano Marshall, com o fim de melhorar o serviço de passageiros.

Trata-se de material moderno que, estamos certos, muito melhorará o serviço, produzindo ao mesmo tempo economia de combustível. Os «boggies» das locomotivas «Alco», foram modificados, a

pedido da Companhia, pelos técnicos da firma fornecedora, trazendo uma travessa dançante que, além de facilitar a inscrição nas curvas, contribui para melhorar a conservação do material.

À descarga dos barcos «Expeditor» e «Monte-Brasil» assistiram o Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes e o Subchefe da Divisão dos Abastecimentos Eng.º Manuel Campelo.



O pessoal do material e tracção coloca as novas locomotivas sobre os «boggies»

# UM DOCUMENTO ANTIGO QUE É UMA LIÇÃO DE ECONOMIA

Um amigo do «Boletim da C. P.» encontrou, entre papéis velhos, a carta que a seguir reproduzimos, assinada pelo antigo Chefe do Serviço de Tráfego da C. P., Leonildo de Mendonça e Costa, fundador e Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Trata-se dum documento curiosíssimo, que traduz cuidado, zelo e interesse pelos serviços ferroviários. Em 1884, data em que a carta foi escrita, L. de Mendonça e Costa admirou-se do excessivo gasto de estampilhas, 56 consumidas nos dois dias que o antigo Chefe do Serviço de Tráfego esteve ausente. Delicadamente e «muito particularmente», perguntava o distinto funcionário ao Chefe da Repartição, sr. Araújo, a razão de tão elevado consumo, pois tendo visto os copiadores, as cartas enviadas pelo correio não foram além de 19, na qual se consumiram 22 estampilhas!

Mas, se tem interesse a carta que reproduzimos, não tem menos interesse a resposta, escrita a lápis no verso e concebida nos seguintes termos:

*Ex.º Senhor*

*Muitos pedidos que, como sabe, não podem deixar de ser satisfeitos.*

*No dia 26 foram necessárias 18 estampilhas, só para o serviço. Se há qualquer dúvida e houve mau procedimento em anuir ao pedido, a culpa é só minha.*

*Parece que todos tinham reservado a sua*

*Ex.º Araújo  
Muito particular  
Na minha ausência  
foram requisitadas a dir.  
no dia 25 28 estamp.  
" " 26 28  
Total 56  
Só houve 22  
para a correção  
Mais 3  
Total 59  
Parecendo os copiadores todo  
exculpe que as cartas que  
produziam só pelo correio foram,  
ou seja, 19 com 22 es-  
tampilhas.  
Dirijo muito particularmente  
alvares que anexo de  
falta de mais de 30.*

*C. M. de*

*correspondência para aquele dia. Repito, a  
responsabilidade é pois só minha e V. Ex.º  
resolverá como entender.*

*(a) Araújo*



Um dos viadutos dos Caminhos de Ferro Rhéticos na região dos Grisões

## AS NOSSAS INICIATIVAS

# A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Suiça

**C**OMO tem sucedido nos anos anteriores, vai o «Boletim da C. P.» levar a efeito, na próxima primavera, a excursão anual dos seus assinantes.

O êxito alcançado com a primeira excursão à Suiça, no ano de 1950, e o facto de, no ano corrente, o nosso país ter sido visitado pelos ferroviários suíços do «Jodler Club Tell», levaram o «Boletim da C. P.», a organizar uma nova excursão àquele país, cujo programa revelaremos num dos próximos números.

Não serão esquecidas as mais belas cidades suíças e também os glaciares de fama mundial, as estradas que cortam grandes alturas e as linhas férreas mais extraordinárias, que possam imaginar-se.

A próxima excursão, feita em colaboração com o Centro Nacional Suiço do Turismo, os Caminhos de Ferro Federais e os Caminhos de Ferro Rhéticos, terá, possivelmente, a duração de 18 dias.

No «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa, recebem-se desde já inscrições para esta excursão, cujo preço será de cerca de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos). Como o número de inscrições é limitado, agradecemos aos assinantes interessados o favor de nos comunicarem a sua inscrição. Torna-se indispensável, para tomar parte nas nossas excursões, ser assinante do «Boletim da C. P.».

O preço da inscrição, que não pode ser fixado neste momento, mas que é de cerca de 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos), compreende alimentação, transportes, visitas e instalações em hotéis no território suíço, a qual pode ser paga em prestações mensais de Esc. 500\$00, devendo os passaportes ser-nos remetidos até 30 de Abril do próximo ano.

Está aberta a inscrição da próxima excursão do «Boletim da C. P.» à Suiça.

# O nosso Tráfego no primeiro semestre de 1951

O «Boletim Estatístico» da Companhia, que veio, com a sua edição mensal, substituir, desde 1947, os antigos «Resumos Estatísticos», de edição anual, apresenta-se, à primeira vista, como um amontoado de números e de designações, sem mais significado do que a expressão de um espírito dominado pela obsessão das cifras.

Mas a sua análise mais demorada e a ponderação dos factos que os números traduzem, permitem formular conclusões a que não pode negar-se interesse, mormente para aqueles que emprestam quotidianamente o seu esforço ao funcionamento desse tão grande organismo, que é a Companhia.

Coloquemos perante nós os «Boletins» que contêm elementos relativos aos seis primeiros meses de 1951 e formulemos algumas deduções, poucas, para não abusar do espaço, das muitas que eles concedem.

\* \* \*

Vendemos, nesse período, e nas nossas estações, 69 mil bilhetes, por dia; em igual período do ano anterior havíamos vendido, diariamente, 70 mil bilhetes. A diferença, de 1.000 bilhetes, resulta do aumento de 400 bilhetes na 1.ª classe e da diminuição de 400 bilhetes na 3.ª classe e de 1.000 bilhetes na 2.ª classe.

Sabemos que o aumento na 1.ª classe é, pelo menos em parte, explicado pela substituição, em algumas linhas, do regime das três classes pelo regime das duas classes, 1.ª e 3.ª, daí, um desvio da 2.ª para a 1.ª classe.

Mas a média diária da venda de bilhetes não se manteve fixa, durante todo o semestre; ela oscilou entre o mínimo de 63,5 milhares, em Fevereiro, e o máximo de 73,5 milhares, em Maio. A amplitude desta osci-

lação (10 milhares de bilhetes por dia), constitui uma dificuldade de exploração, pois necessariamente o parque de carruagens ou será excessivo, por deficiência de rentabilidade, na época de mais fraca afluência, ou será insuficiente na época de mais forte afluência.

É claro que persistiu, sempre bem patente, a marca específica do nosso tráfego de passageiros: a preponderância nítida da 3.ª classe. Dos 69 mil bilhetes vendidos diariamente, nada menos de 64 mil foram de 3.ª classe; os restantes 5 mil repartiram-se pela 2.ª classe, com pouco menos de 4 mil, e pela 1.ª classe, com pouco mais de 1.000.

Se referirmos, com base nos preços da Tarifa Geral, os bilhetes de 1.ª e 2.ª classes, a bilhetes de 3.ª classe, poderemos dizer que a venda diária equivaleu a cerca de 5 mil bilhetes de 3.ª classe, para a 2.ª classe, e a cerca de 2 mil bilhetes de 3.ª classe, para a 1.ª classe. Mesmo assim, com esta equiponderação de quantidades, a desproporção é notória. A diferenciação do transporte, por classes, levada a efeito para o vender a preços vários, que cada grupo de utentes está disposto a pagar (no sentido do que se designa por absorção da venda dos consumidores) não surte aqui grande efeito... pela míngua, no actual nível de réditos, de elementos constitutivos dos grupos correspondentes aos preços mais elevados.

Venderem-se 69 mil bilhetes por dia, significa, se partirmos de um serviço diário ininterrupto, a emitirem-se 2.875 bilhetes por hora, ou quase 48 por minuto. Das nossas, digamos, 700 estações, só 48 estão, em cada minuto, a vender um bilhete. É bastante modesto, temos de reconhecer.

A receita média que reverteu para a Companhia, e portanto já deduzida do imposto, foi, neste primeiro semestre de 1951, de \$22,0 por cada passageiro, e por cada

quilómetro de percurso. Se tivermos em vista que o preço mais baixo da Tarifa Geral, o de 3.<sup>a</sup> classe, é (líquido de imposto) \$23,25 por passageiro e quilómetro, conclui-se ser importante a ação das tarifas especiais e das reduções, sobre o montante das receitas.

E para finalizar, no que respeita a tráfego de passageiros, tenhamos em atenção certas considerações que condicionam as deduções que façamos.

Assim, devemos ter em vista que, segundo se esclarece nos próprios «Boletins», os elementos relativos a «Passageiros» são aproximados; só os relativos a «Mercadorias» são definitivos.

Devemos ainda ter presente que, ao fazermos confrontos com o ano anterior, se torna necessário ponderar as dessemelhanças de regime em que decorreu esse ano, e o corrente, no que respeita à existência de tarifas especiais que regulam a venda de bilhetes de ida e volta.

Quanto ao imposto, estava fixado, no ano anterior, em 12% da receita bruta de transporte; no ano corrente (embora com base de incidência mais extensa, o que faz minorar, no sector de bagagens e de mercadorias, a aparente diferença) o imposto cifra-se em 7% da receita bruta de transporte e de operações acessórias. Por isso os preços líquidos, de passageiros, são no ano corrente mais elevados do que eram no ano anterior; o preço líquido, por exemplo, da 3.<sup>a</sup> classe da Tarifa Geral é, no ano corrente, \$23,25 e era, no ano anterior, \$22.

Quanto a tarifas especiais que regulam a venda de bilhetes de ida e volta, sabemos que no ano corrente há maior número dessas tarifas, em vigor, do que havia no ano passado. Daqui, concluir-se que analisando, como fizemos, os números representativos de «bilhetes vendidos», havemos de encontrar, no ano corrente, para movimento igual ao do ano anterior, menor número de bilhetes vendidos, pois a muitos dos bilhetes de ida e volta, do ano corrente, corresponderam, no ano passado, dois bilhetes: um de ida, outro de volta.

E ainda uma prevenção. Os juízos que possam formular-se com apoio nos elementos estatísticos referentes à Rede Geral só

assumem valor para determinar atitudes que forçosamente tenham de ser urnas, em relação ao conjunto das linhas exploradas. Mas para aquelas atitudes susceptíveis de modalidades, aplicáveis a cada uma das zonas, ou linhas, eles só teriam valor se as características do tráfego fossem, em toda a rede explorada, homogéneas. Tal não acontece, porém. Por exemplo, o tráfego de passageiros traduz, como é intuitivo, a extrema diferenciação das densidades demográficas das várias regiões do País. Se na linha do Minho, com 195 km., se venderam, no semestre considerado, 1.530 mil bilhetes, na linha de Évora, com 266 km., venderam-se, no mesmo período, 151 mil bilhetes — dez vezes menos; e não é esta, como se sabe, a única dessemelhança.

\* \* \*

Passemos ao tráfego de mercadorias. Transportámos em cada dia no 1.<sup>o</sup> semestre do ano corrente, 15.765 remessas, quantidade ligeiramente superior à do 1.<sup>o</sup> semestre do ano anterior (15.669).

Destas 15.765 remessas, nada menos de 10.343 foram de grande velocidade e apenas 5.422 foram de pequena velocidade. O facto talvez surpreenda alguns dos leitores, mas mais os surpreenderá decerto saber que das 10.343 remessas de grande velocidade, 7.632 se deslocaram ao abrigo da Tarifa 8/108 — os pequenos volumes até 20 kg., com características de tarifa postal, e a que o Públido concedeu a denominação, já tradicional, de «tarifas». Quer dizer que cerca de metade das remessas que diariamente se despacham nas nossas estações, são remessas de pequenos volumes, até 20 kg.

Do mesmo total de 15.765 remessas, diariamente expedidas, apenas 591 foram de vagão completo; as restantes 15.174 (incluídas as 7.632 de pequenos volumes) foram remessas de peso ou volume inferior ao do vagão — as chamadas, em nomenclatura incorrecta, mas obrigada por lei, remessas de detalhe. Quando se pensa que, forçosamente, o custo (o custo, e não o preço) das remessas de detalhe é superior ao das remessas de vagão completo, maior realce toma o significado desta proporção.

O peso médio de cada remessa de grande velocidade foi de 100 kg. (excluídos os pequenos volumes até 20 kg.); as remessas de vagão completo, de grande velocidade, pode dizer-se, são quase inexistentes: 3 por dia, com o peso médio de 9,1 toneladas.

O peso médio de cada remessa de detalhe, de pequena velocidade, foi de 300 kg., e o de cada remessa de vagão completo, também de pequena velocidade, de 10,9 toneladas.

Se notarmos que no nosso parque de vagões já se contam hoje bastantes unidades com capacidade de carga superior a 10 toneladas, o peso médio de 10,9 toneladas para cada remessa de vagão completo, de pequena velocidade, facilita conclusão significativa: a de que a capacidade de carga dos vagões está longe de ser, pela natureza dos carregamentos, aproveitada integralmente.

A diferenciação apontada, dos pesos médios de cada remessa, por cada espécie de tráfego, origina uma diferente ordenação dessas espécies, se, em vez de se tomar a quantidade de remessas, se olhar ao peso transportado. Assim, por dia, no primeiro semestre do ano corrente, transportaram-se 8.301 toneladas, das quais 6.397 toneladas em pequena velocidade, e em regime de vagão completo, e 1.487 toneladas, também em pequena velocidade, mas em regime de detalhe; em grande velocidade, transportaram-se 417 toneladas, quase que totalmente (à exceção de 30 toneladas) em regime de detalhe.

Citámos médias diárias relativas ao período semestral. Mas se decompusermos essas médias por cada um dos meses, verificaremos que a carga apresentada nas estações, para expedir, oscilou entre 7.573 toneladas, em Maio, e 9.305 toneladas, em Janeiro. A amplitude de 1.700 toneladas, por dia, já deixa ver à semelhança do que sucede no tráfego de passageiros, a dificuldade de exploração — a existência de material inaproveitado, em certa época, ou a carência de material em outra época.

Também o tráfego de mercadorias, como vimos acontecer para o de passageiros, se apresenta muito desigualmente distribuído no País.

Em grande velocidade, verificamos que há linhas, como a do Minho, com 195 km.,

em que foram expedidas, no semestre considerado, 8.230 toneladas de carga; mas há outras, como a do Douro, com 191 km., em que a carga expedida se limitou, no mesmo período, a 3.985 toneladas. Há linhas, como a do Leste, com 242 km., em que a carga expedida atingiu 2.103 toneladas; outras, como a de Évora, com 266 km., em que se expediram 179 toneladas.

No que respeita à pequena velocidade, característica idêntica se observa. Na linha do Minho, com 195 km., expediram-se, no semestre em observação, 120.339 toneladas; mas na linha do Douro, com 191 km., expediram-se sómente 74.415 toneladas. Na linha de Leste, com 242 km., expediram-se 38.902 toneladas; mas na linha de Oeste, com 246 km., expediram-se 123.028 toneladas. No troço de Lisboa P. a Campanhã, com 338 km., expediram-se 300.180 toneladas; mas no troço Barreiro a Vila Real de Santo António, com 396 km., expediram-se sómente 138.862 toneladas.

As considerações que, a propósito semelhante, fizemos em relação ao tráfego de passageiros são aqui também temporâneas.

É interessante notar a composição do nosso tráfego, em que predominam as mercadorias de baixo valor específico.

Assim, das 56.997 toneladas de grande velocidade, transportadas no 1.º semestre, cerca de metade (22.519 toneladas) diz respeito a frutas verdes e a pescaria, em partes sensivelmente iguais. O restante é composto, na sua maior parte, por batata, hortaliças, lacticínios, criação e caça e outros produtos alimentares.

Quanto à pequena velocidade, do total de 1.427.115 toneladas transportadas no 1.º semestre, correspondem a:

Minérios, pedras, etc. . . .	339.808 toneladas
Cereais, farinhas e legumes secos . . . . .	249.562 ,
Combustíveis. . . . .	182.183 ,
Produtos alimentares. . .	113.517 ,
Vinhos e derivados, cerejas e águas. . . . .	82.761 ,
<i>Total . . . . .</i>	<i>967.831 ,</i>

ou seja quase 70% da tonelagem total.

Com esta composição, fácil é deduzir

# Firmas que concedem descontos aos Ferroviários

O «Boletim da C. P.» tem publicado os nomes das firmas que concedem descontos aos ferroviários. Como se aproxima o fim do ano, dedicamos esta página ao assunto, prestando assim um serviço aos nossos assinantes. Para obter os descontos indicados, basta a apresentação do bilhete de identidade nas firmas que seguem, cuja lista poderá aumentar se os leitores nos quiserem coadjuvar:

## Grandes Armazéns do Chiado Lisboa

Rua do Carmo, 2 — Telef. 21071 e 21072. Desconto de 5% em todos os artigos tabelados e de 10% nos restantes.

## José Manuel Pinto Lisboa

Rua Eugénio dos Santos, 9-2.º — Telef. 23797. Desconto de 25% sobre lentes, armações e artigos de óptica.

## Casa dos Óculos Lisboa

Rua da Mouraria, 80-82, s/l. Desconto de 15% sobre lentes, armações e artigos de óptica.

## Casa Persol Lisboa

De Januário & Santos, Ltd.º — Largo do Intendente, 6 — Telef. 45320 — Relojoaria e óptica. Desconto de 25% sobre artigos de óptica.

quanto relativamente baixo será o preço unitário médio.

Por isso, a receita, líquida de imposto, por tonelada-km. de g. v. foi, no semestre, 1\$99,7; por tonelada-km. de p. v., foi, também no semestre, \$54,1. Acusaram, como é natural, em resultado da luta de preços, decréscimos, confrontadas com as do 1.º semestre do ano anterior, de 14% e 2%, respectivamente.

\* \* \*

Logo que são apurados elementos relativos a cada ano, em maior número do que

## Drogaria do Rosário, Ltd.º

### Porto

Rua do Rosário, 130 — Telef. 22731. Desconto de 10 a 20% sobre vários artigos.

## António Alves Rodrigues Porto

Rua do Almada, 490 — Telef. 24561. Guarda-sóis. Desconto de 10% sobre todos os artigos.

## Cordeiro, Pinheiro & C.º, Ltd.º

### Porto

Rua das Flores, 304 (próximo estação de S. Bento) — Telef. 22543 — Ferragens e louças de metal. Desconto de 10% sobre todos os artigos.

## Relojoaria Zenith Lisboa

De Pereira & Oliveira, Ltd.º — Rua Marquês da Fronteira, 82-C — Telef. 50172 — Relojoaria e ourivesaria. Desconto de 10% sobre todos os artigos, excepto relógios de fabrico português e os suíços «Omega» e «Tissot».

## Armazéns do Rossio Lisboa

De João Alves de Matos, Ltd.º — Rossio, 78, 79 e 80 — Telef. 22403, e Rua Ferreira Borges, 95 — Fazendas, retrozeiro e camisaria. Desconto de 10% sobre todos os artigos.

os que figuram nos «Boletins», referidos a cada mês, eles são publicados num dos números do «Boletim» do ano seguinte. Pelo exame desses elementos se pode verificar a quantidade de comboios, o seu percurso, total e médio, o seu aproveitamento, a intensidade e a densidade do tráfego, o percurso médio dos passageiros e das remessas, a receita, total e unitária, etc., etc. — dados que facultam exame mais profundo às condições em que se exerce a actividade da Companhia.

CONCURSO UTILITÁRIO  
DO "BOLETIM DA C. P."

O último número da nossa revista, referimo-nos ao interesse que o concurso utilitário feito com a colaboração da firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª, L.ª, de S. João da Madeira, despertou nos nossos leitores.

Sabemos que quase todos os prémios foram já entregues aos agentes premiados, mas, para que todos os nossos leitores conheçam o número exacto de concorrentes, publicamos o seguinte quadro artístico, no qual verão que o número exacto de concorrentes foi de 11.021, distribuídos por 19 distritos.

DISTRITOS	Quantida-des	Percenta-gens
Aveiro . . . . .	1.026	9,3
Braga . . . . .	226	2,05
Bragança . . . . .	154	1,3
Beja . . . . .	318	2,8
Castelo Branco . . . . .	258	2,3
Coimbra . . . . .	1.006	9,1
Évora . . . . .	357	3,2
Faro . . . . .	473	4,2
Guarda . . . . .	197	1,7
Lisboa . . . . .	1.949	17,7
Leiria . . . . .	275	2,4
Portalegre . . . . .	293	2,6
Porto . . . . .	1.496	13,6
Setúbal . . . . .	800	7,2
Santarém . . . . .	1.494	13,6
Viana do Castelo . . . . .	126	1,1
Vila Real . . . . .	265	2,4
Viseu . . . . .	307	2,7
L. Marques . . . . .	1	0,009
Total . . . . .	11.021	100

Falta dizer que o número total de respostas recebidas pelas oficinas Metalúrgicas «OLIVA» até ao dia do sorteio, foi de

11.254. Deste número, não puderam ser classificadas 233 respostas, tendo chegado a S. João da Madeira, depois do sorteio, três respostas, motivo por que não foram registadas.

De vários pontos do país nos chegaram notícias de que quase todos os prémios foram distribuídos, facto que deu satisfação a vários lares de ferroviários.

O «Boletim da C. P.» cumpriu o que anunciou, estando muito grato à firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS, & C.ª, L.ª, pela magnífica colaboração que lhe foi prestada.

Vamos a ver se, no começo de 1952, podemos lançar um novo concurso para os nossos leitores.

## AGRADECIMENTO

Júlio Roberto dos Santos e Roberto do Espírito Santo vêm, por este meio, agradecer a todos os seus superiores, colegas e amigos que lhes manifestaram o seu pesar, pelo falecimento de sua saudosa mãe.

## DESPEDIDA

Tendo sido reformado a meu pedido, a partir do mês de Julho do corrente ano, depois de 44 anos de serviço prestado nos antigos Caminhos de Ferro do Estado e na C. P., venho por este meio despedir-me de todos os camaradas e dignas Entidades Superiores da referida Companhia, agradecendo a estima e consideração que sempre me dispensaram através da minha longa carreira de ferroviário e pedindo me relevem qualquer falta involuntariamente cometida.

A todos, pois, os meus desejos de muitas prosperidades.

Manuel Monteiro Bonifácio  
Chefe de Secção

# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Armando António Rico*, Sub-inspector das O. M. (Nine). Admitido como aprendiz em 18-9-911 (M. D.), serralheiro de 3.ª cls. em 1-1-919, promovido a artífice de 2.ª cls. em 10-6-923, nomeado mestre de serralheiros em 25-8-925, promovido a chefe de cantão em 1-1-928, a chefe de cantão principal em 1-1-931, a contramestre de 2.ª cls. em 1-1-937, a contramestre de 1.ª cls. em 1-5-941, e a contramestre principal em 1-1-946, passou a Subinspector em 1-1-948.



*António Maria*, Operário de 1.ª cls. (forjador) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 17-7-911, foi promovido à sua actual categoria em 5-7-943, depois de ter passado pelas diferentes classes.



*Manuel Pedro*, Maquinista Fluvial. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 31-8-911, foi nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 24-4-918, Fogueiro de 1.ª em 24-7-925 e Maquinista fluvial em 1-1-943.



*António Ferreira da Silva*, Fogueiro de Máquinas fixas, do Dep.º de Campanhã — Porto. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 13-8-911, foi nomeado fogueiro de guindaste, em 10-6-923, e fogueiro de máquinas fixas, em 1-7-929.

*António Martins*, Maquinista de 1.ª cls. do Dep.º de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 15-7-911, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-1-923, de 1.ª em 1-1-927, maquinista de 3.ª cls. em 1-1-929, de 2.ª cls. 1-1-941 e de 1.ª 1-4-948.



*Magno José J.º*, Operário de 1.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 25-8-911, foi promovido à sua actual categoria, em 1-12-945, depois de ter passado pelas várias classes.



*Amélia de Jesus*, Guarda da p. n. do dist.º 412 (Viana do Castelo). Admitida como guarda de p. n. (M. D.) em 8-8-1911.



*Manuel António*, Operário de 1.ª cls. (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 13-5-911, foi promovido a Operário Ajudante (caldeireiro), em 20-8-918, e a Caldeireiro de 1.ª classe em 1-7-928.



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Manuel Tavares dos Santos*, Chefe de Secção de Via de 1.ª cl. da 6.ª Secção (Castelo Branco). Louvado pela Direcção Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Leandro Rodrigues*, Subinspector das Obras Metálicas (Entroncamento). Louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidos pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Manuel Vital*, Chefe de Lanço de 1.ª cl. do 1.º Lanço da 6.ª Secção (Alvega). Louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Abel Alves da Rocha*, Operário de 2.ª cl. do 6.º Cantão do Serviço de Obras Metálicas (Abrantes à Guarda). Louvado pela Direcção Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Angelo Augusto Cordeiro*, Chefe de Cantão de 1.ª cl. do 10.º Cantão do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 600\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.

*Orlando Galrinho Pernes*, Adido Técnico ajudante da 6.ª Secção de Via (Castelo Branco). Louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Adelino Feitor*, Chefe de Cantão de 2.ª cl. do 6.º Cantão do Serviço de Obras Metálicas (Abrantes à Guarda). Louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*António Jacinto Guerreiro*, Chefe do distrito 115 (Belver). Louvado pela Direcção-Geral pelos bons serviços prestados no alteamento da linha da B. Baixa, entre os km.ºs 23,276 e 24,206 e da ponte da Ribeira das Eiras ao km.º 23,906 da mesma linha, para não serem atingidas pelo rególfio da barragem do Tejo, em Belver.



*Prudêncio Lopes da Silva*, Subinspector do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 750\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.



*Américo da Silva Fernandes*, Operário de 1.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção Geral com a importância de 400\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.





*José Narciso Gonçalves Jr.*, Operário de 3.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 350\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.

*Joaquim Vidigal*, Operário de 3.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.



*José Miguel*, Operário ajudante do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se terem distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p. passado.

*João Vitor da Silveira*, Chefe de Cantão de 2.ª cl. do 12.º Cantão do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 300\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*Amândio dos Santos*, Chefe de Brigada do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 250\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Aníbal Martins Cheta*, Operário de 3.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 100\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*António dos Santos*, Chefe de Brigada do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Claudino Pereira Jr.*, Operário de 3.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 150\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*José dos Santos Carlos*, Operário de 3.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 250\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Francisco Jorge*, Operário ajudante do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 150\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.





*Henrique do Carmo Piteira*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 250\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Inácio Mestre*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 250\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*António Augusto Oliveira Almeida*, Aprendiz suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 150\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Eurico Mendes*, Operário ajudante suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*Manuel Maria Pereira*, Servente de Obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Manuel Sousa Matoso*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 100\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*Fernando Inácio Viegas*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*Manuel Ventura Eusébio*, Operário ajudante suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 100\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.



*Jacinto Mateus*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção Geral com a importância de 100\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*António Maria da Luz*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 150\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.





*António das Dores Piçarra*, Servente de obras suplementar do Serviço de Obras Metálicas (Barreiro). Gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 100\$00, por se ter distinguido na execução dos trabalhos sobre a ponte do Rio Coina, entre Barreiro e Seixal, danificada por um navio em 9 de Janeiro p.º passado.

*José Pimentel*, Chefe do distrito 209 (Cabrela). Louvado e gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, pelos bons serviços prestados na protecção ao comboio rápido n.º 8012, de 19 de Fevereiro p. p., contra volumosas terras e pedras que, desprendidas duma trincheira, cairam sobre a via férrea ao km. 69,700 Sul.



*António Joaquim*, Assentador do distrito 209 (Cabrela). Louvado e gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 300\$00, pelos bons serviços prestados na protecção ao comboio rápido n.º 8012, de 19 de Fevereiro p. p., contra volumosas terras e pedras que, desprendidas duma trincheira, cairam sobre a via férrea ao km. 69,700 Sul.

*Manuel Rodrigues*, Assentador do distrito 209 (Cabrela). Louvado e gratificado pela Direcção-Geral com a importância de 200\$00, pelos bons serviços prestados na protecção ao comboio rápido n.º 8012, de 19 de Fevereiro p. p., contra volumosas terras e pedras que desprendidas duma trincheira, cairam sobre a via férrea ao km. 69,700 Sul.



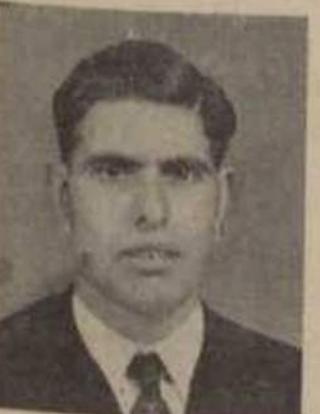
*David Rebola*, Factor de 1.ª classe n.º 2024, da estação de Estarreja, encontrou no cais de pequena velocidade uma carteira, contendo 1.000\$00 em dinheiro e diversos documentos, que imediatamente entregou ao seu chefe.

*João Gonçalves Duque*, Revisor de 3.ª classe n.º 17251, tendo encontrado no compartimento duma carruagem a importância de 7.500\$00, fez entrega da mesma ao seu chefe.



*Alfredo Augusto Figueiredo Marques dos Santos*, Carregador da estação de Porto-Trindade, n.º 13546, encontrou no dormitório do pessoal de trens e revisão de bilhetes da estação de Nine, uma carteira com a importância de 900\$00 e mais documentos, que entregou ao Chefe da estação de Trofa.

*Ernesto Maldonado Campos*, Electricista de 1.ª classe n.º 13523, do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, tendo encontrado numa carruagem uma libra em ouro, no valor de 380\$00, fez entrega da mesma ao Chefe da estação do Porto.



*Manuel Ferreira*, Chefe do D.º 132, quando viajava no c.º 3123, encontrou um relógio de pulso, de senhora, que imediatamente entregou ao revisor do referido comboio.

*João Gomes dos Santos*, Assentador do distrito 122 (Castelo Branco). No dia 23 de Junho p.º p., quando trabalhava na estação de Castelo Branco, encontrou caído numa das linhas daquela estação um relógio de pulso, de senhora, que prontamente foi entregar ao seu chefe de distrito.



## FALECIMENTOS



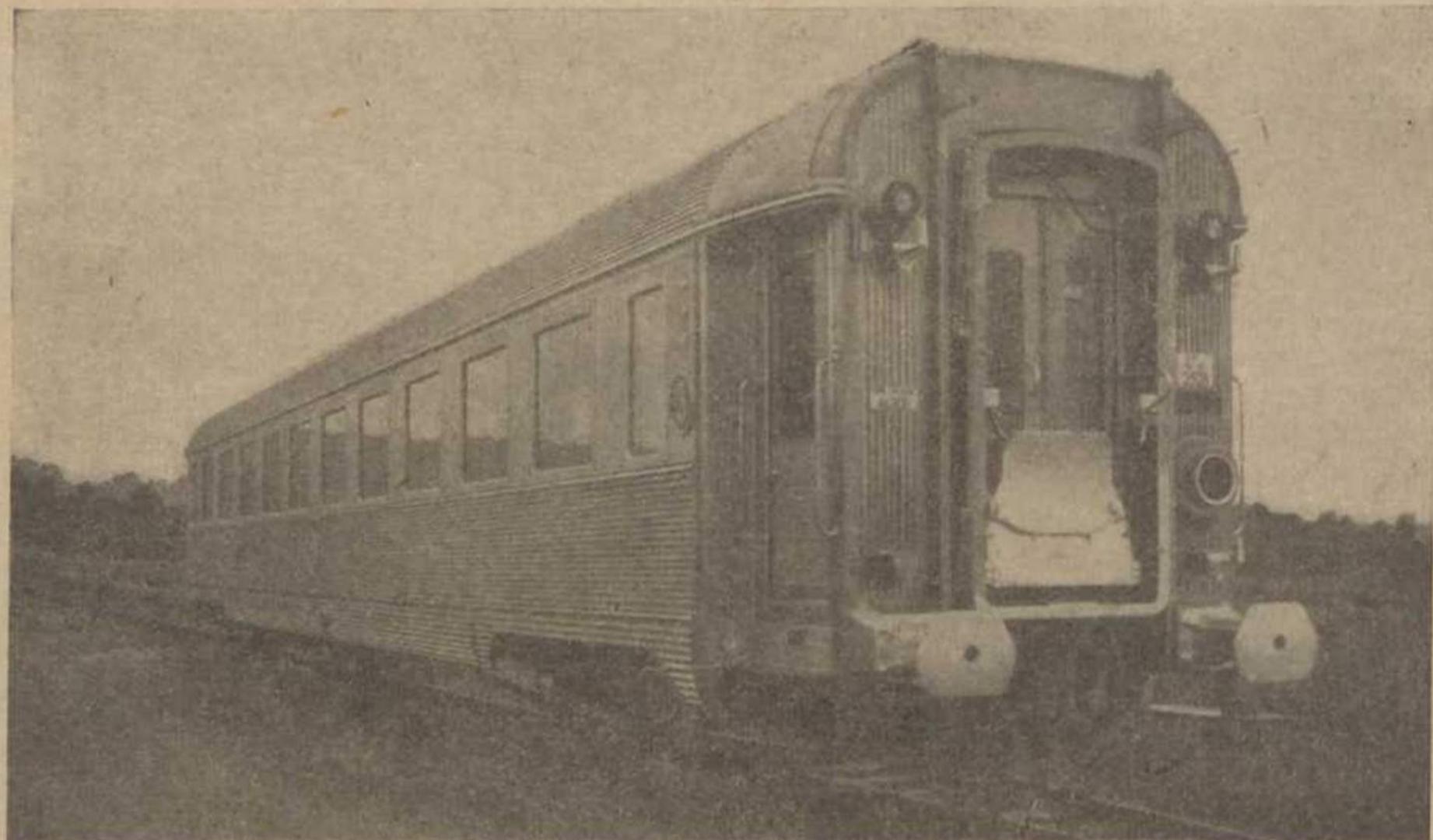
*Adão Vaz de Brito, Revisor de bilhetes de 2.ª classe. Admitido como carregador suplementar em 13 de Janeiro de 1935, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1942. Foi nomeado conferente em 1 de Janeiro de 1945 e promovido a revisor de bilhetes de 3.ª classe em 1 de Maio de 1945. Em 1 de Janeiro de 1949, foi promovido a revisor de bilhetes de 2.ª classe.*

*João Augusto Antunes, Chefe de Brigada do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como operário ajudante, em 29-10-908, foi promovido a Chefe de brigada em 16 de Janeiro de 1921.*



*Armando Marques Costa, Inspector Principal do Serviço de Recepção. Admitido como aprendiz de ferramenteiro em 4-3-909, foi nomeado ajudante de ferramenteiro em 28-5-911; ajudante de montador em 1-8-915; promovido a desenhador em 1-1-916; a chefe de desenhadores em 1-1-928; a subagente técnico em 1-1-937; a agente técnico ajudante em 1-7-940; a Inspector em 1-1-943 e Inspector Principal em 1-1-949.*

*José Cardoso Pinto, Escriturário de 1.ª classe de Régua. Admitido como carregador eventual em 2 de Setembro de 1913, foi nomeado escrevente auxiliar em 29 de Julho de 1920. Depois de ter sido promovido a escriturário de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928, foi promovido a escriturário de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1944.*



**Carroagem «Budd» de 3.ª classe fornecida aos Caminhos de Ferro Algerianos**

THE  COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL  
LEVEZA, SEGURANÇA = DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO  
DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8<sup>e</sup>)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: **CARLOS EMPIS** — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

# Sumário

Autógrafo de D. Frederico Tedeschini, Cardeal Legado

Fátima e o Mundo

Espanha: O Eng.º Garcia-Lomas é o novo Director Geral da «Renfe»

Pampilhosa: O Dia do Ferroviário foi comemorado solenemente

Para a história: A inauguração da linha entre Abrantes e Crato

Velhos Temas: O jogo de azar, por F. Pereira Rodrigues

Cartas ao editor

Ferroviários italianos visitaram Portugal

Os pintores e o caminho de ferro

Novas locomotivas «Diesel-eléctricas» para os nossos caminhos de ferro

Outros tempos: Um documento antigo que é uma lição de economia

As nossas Iniciativas: A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Suíça

O nosso Tráfego no primeiro semestre de 1951, por J. L.

Firmas que concedem descontos aos Ferroviários

Curiosidades: Concurso utilitário do «Boletim da C. P.»

Pessoal

NA CAPA — O Cardeal Legado à partida da Estação de Entre-Campos