

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 245 NOVEMBRO — 1949 ANO 21.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é 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

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Homenagem do Porto de Lisboa a um antigo Director da C. P.

A Administração Geral do Porto de Lisboa, cuja actividade pode considerar-se notável, é um dos departamentos do Estado que, nos últimos anos, tem realizado mais elevado número de melhoramentos.

As novas estações marítimas, a ampliação das docas, o prolongamento dos cais, o apetrechamento com material moderno, etc., têm constituído preocupação constante da Administração Geral do Porto de Lisboa, distintamente presidida pelo Engenheiro Salvador de Sá Nogueira.

Entre o material adquirido recentemente, conta-se um guindaste flutuante, ao qual o Administrador Geral do Porto de Lisboa deu o nome de «Engenheiro Manuel de Espregueira», antigo par do Reino e Ministro da Fazenda, que desempenhou o alto cargo de Director Geral da Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As características principais do guindaste flutuante «Engenheiro Manuel de Espregueira», são as seguintes:

O facto da Administração Geral do Porto de Lisboa ter dado ao novo guindaste flutuante o nome dum antigo Director Geral da empresa que servimos, não pode ser indiferente ao «Boletim da C. P.», pois além de pública homenagem a um ferroviário ilustre, representa uma grande prova de apreço por um estadista que, na pasta do Fomento, prestou relevantes serviços ao País. A' frente da Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Engenheiro Manuel de Espregueira teve a alegria de ver Suas Majestades os Reis D. Luís e D. Maria Pia inaugurarem, em 4 de Novembro de 1877, a monumental fonte metálica sobre o rio Douro, obra de arte a que foi dado o nome da Rainha Senhora D. Maria Pia, acontecimento de relevo na vida ferroviária do País.

O «Boletim da C. P.», ao publicar a fotografia do guindaste flutuante «Engenheiro Manuel de Espregueira», presta as suas homenagens à Administração Geral do Porto de Lisboa, pela sua feliz iniciativa.

HÁ SESSENTA ANOS...

A viagem do Cais do Sodré a Cascais fazia-se no vapor, um vapor gracioso que permitia apreciar uma série de quadros magníficos — pequenas aguarelas que se espalhavam ao longo do Tejo.

Os rendilhados do mosteiro dos Jerónimos, a evocadora torre de Belém, a aldeia ribeirinha de Pedrouços e a pequena fortaleza de S. Julião da Barra, constituíam um delicioso atractivo para o viajante que, a troco de dez tostões, realizava o passeio do Cais do Sodré a Cascais e vice-versa.

Pedrouços era, então, a praia da moda, uma praia de pescadores que, nos meses de verão, aparecia salpicada de gente galante. A viagem para Pedrouços, feita em diligência e perante nuvens de poeira, constituía uma aventura divertida, que as meninas da época suportavam a rir.

Nos jornais de 1854 surgiram as primeiras notícias sobre a existência dum projecto de construção da linha férrea para Cascais, mas a verdade é que só em Maio de 1887 se iniciaram os estudos da nova linha, cuja construção constituiria um passo decisivo para a urbanização da zona que, mais tarde, se havia de chamar «Costa do Sol».

El-Rei D. Luís protegia e encorajava a audaciosa empresa e, em 30 de Setembro de 1889, inaugurava o modesto «ramal» de Pedrouços a Cascais.

Nos dezoito quilómetros da nova linha, existiam onze estações e um apeadeiro, circulando diáriamente nove comboios, num e outro sentido, que gastavam cinquenta minutos no percurso.

O preço dos bilhetes, de Pedrouços a Oeiras, era de 70 réis em 2.^a classe e de meio tostão em 3.^a. Havia um comboio extraordinário que saía de Cascais à uma da madrugada, espécie de comboio especial destinado à «fina flor», cujo bilhete até Pedrouços tinha o preço único de cinco tostões.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses procurava atrair tráfego à nova linha, e para isso fez grandes redu-

ções nas tarifas de transportes, de gados e mercadorias.

Começava a ser conhecido o «Ramal de Cascais» e durante muito tempo Lisboa não falava doutra coisa. Os comboios tinham larga concorrência, circulando das seis da manhã às dez da noite.

Era interessante a composição dos primeiros combóios, compostos de três ou quatro carruagens altas e curtas, um furgão e uma locomotiva movida a carvão, cuja velocidade não ia além de catorze quilómetros à hora, percorridos com silvos estridentes e negra fumarada, que punha os olhos dos viajantes a chorar e os obrigava a usar o inestético guarda pó!

Uma hora antes da partida, de cada comboio, da estação de Pedrouços, saía um vapor do Cais do Sodré, que gastava trinta minutos no percurso, sendo o preço do bilhete de meio tostão.

Era uma iniciativa duma importante figura lisboeta, que o vulgo conhecia por «tôpa-a-tudo» e que, de acordo com o empreiteiro e construtor da linha Bartissol, estabeleceu este «serviço combinado», que o público apreciou, apesar da viagem do Cais do Sodré a Cascais levar cerca de duas horas!

Inaugurado o troço Pedrouços-Cascais, começou a falar-se nas ligações a Alcântara e Santa Apolónia e depois a Sintra e Cabo da Roca.

Só em Dezembro de 1890 a nova linha chegou a Alcântara, para onde os passageiros iam de «americano», ou de vapor, desde o Cais do Sodré. Dois anos depois inaugurou-se a via dupla no «Ramal de Cascais» e então ergueram-se moradias elegantes, vedaram-se quintas aprazíveis, construíram-se residências solarengas, plantaram-se árvores lindíssimas, rasgaram-se arruamentos amplos e, com o rodar dos anos, levantaram-se as povoações da futura «Costa do Sol», zona privilegiada dos arredores de Lisboa, que, diga-se em abono da verdade, deve grande parte do seu progresso à linha férrea inaugurada há sessenta anos, por Sua Majestade El-Rei D. Luís.



CAMINHOS DE FERRO INGLESES

Os maquinistas britânicos, que são detentores do recorde mundial, têm grandes responsabilidades e a maior é a vida e segurança dos passageiros.

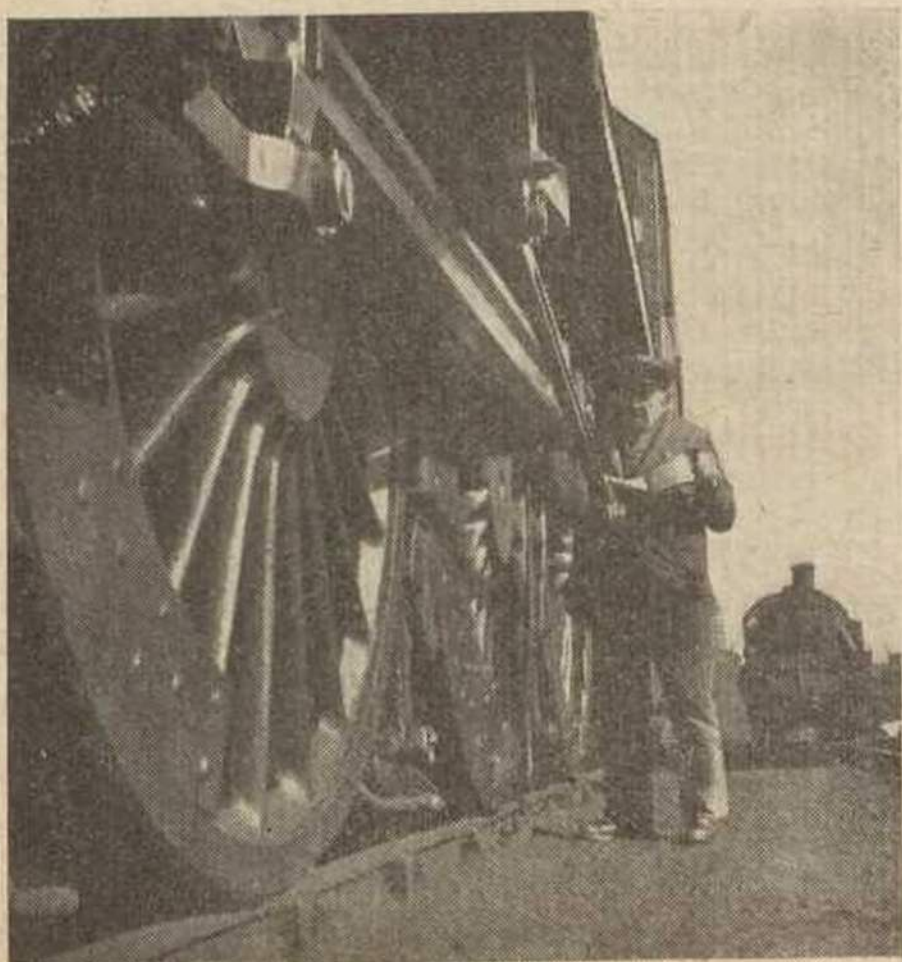
Bill Arthur, que já tem conduzido o comboio real, nunca teve, em quarenta anos de actividade, qualquer desastre.

Embora a locomotiva, ao ser-lhe entregue, tivesse sido previamente examinada, o maquinista Bill, antes de partir, inspec-

ciona todas as juntas onde há óleo e gordura.

Muitos rapazes desejam crescer para serem maquinistas de comboios e sonham poder conduzir uma locomotiva em grande velocidade. Não têm esses rapazes a menor noção da aptidão necessária para exercer aquela missão, nem dos anos de experiência exigidos para poderem assumir as responsabilidades do cargo.

As fotografias desta página foram-nos oferecidas pelo Instituto Britânico em Lisboa, organismo que muito tem contribuído para o estreitamento das relações culturais entre Portugal e Inglaterra.



O desastre no túnel do Rossio



A chegada à estação do Rossio das vítimas do desastre no túnel

NA madrugada de 26 de Setembro, chegou-nos a brutal notícia dum trágico acidente no túnel do Rossio, no qual perderam a vida quatro ferroviários, ficando outros gravemente feridos.

O desastre revestiu-se de lances angustiosos, pois cerca de cento e vinte trabalhadores viveram o drama nos seus pormenores lamentáveis.

Os jornais de grande circulação fizeram desenvolvidas referências ao acontecimento que, pode dizer-se, enlutou toda a família ferroviária.

Felizmente, não estamos habituados a ocorrências desta natureza, e, por isso mesmo, mais sentimos a horrível tragédia que, divulgada por todo o país, chegou à Presidência da República, tendo-se o Senhor Marechal Carmona informado do estado dos feridos.

O Conselho de Administração, na sua reunião de 28 de Setembro, lamentou profundamente o trágico acidente, tendo deliberado prestar a sua assistência aos sinistrados e mandado custear os funerais das vítimas.

Depois de cumpridas as formalidades legais,

realizou-se, no domingo, 2 de Outubro, o funeral dos auxiliares Manuel dos Santos Almeida Braçal, João Manuel de Castro Gaspar, Francisco de Sousa e Joaquim Mendes Pires, que, do Necrotério ao cemitério de Benfica, foi acompanhado por ferroviários de todas as Divisões e categorias.

Incorporaram-se ainda no funeral os srs. Eng.º Pinto Osório, Vicepresidente do Conselho de Administração; Administradores Eng.ºs Raúl Esteves e Leite Pinto; coronel Esmeraldo Carvalhais e dr. Emilio Mendes, do Conselho Fiscal; Secretário Geral, Eng.º Branco Cabral; Eng.º Pereira Barata, Subdirector Geral, Eng.ºs Campos Henriques e Pinto Bravo, Subdirectores, etc., etc.

À beira das sepulturas, o empregado de 1.ª classe da Divisão de Exploração, José Lourenço, proferiu palavras de saudade que transmitiram a mágoa de todos os ferroviários.

O «Boletim da C. P.» — órgão dos ferroviários portugueses — não esconde o seu pesar pelo doloroso acontecimento e envia às famílias enlutadas as mais sentidas condolências.

Instrução Profissional

Nos exames realizados no ano corrente, os agentes, na sua maioria, revelaram grande vontade de aprender, demonstrando, por essa forma, o desejo de melhorar a sua instrução profissional.

O «Boletim da C. P.» arquiva hoje nas suas colunas os nomes dos agentes aprovados nos exames para a categoria imediata, realizados em Maio, Junho e Agosto do ano corrente, lamentando não os ter publicado mais cedo, por absoluta falta de espaço.

Divisão Comercial

Agentes com cartão: — José Fernandes Rodrigues, José de Sousa Belchior, António Gregório, Bernardino Coelho Belezinho, Emídio Anselmo de Jesus, Lino Gomes da Conceição, José Mendes, Mário de Oliveira Serrano, José dos Santos, Hipólito Rodrigues da Cruz, Joaquim Ramos dos Santos, António Joaquim Ferreira, Luís Afonso dos Santos, Manuel Pereira, Manuel Maria, Arménio de Oliveira Gonçalves Maia, Leonídio Chaves, António Franco Couto, Fernando de Almeida, Armando Gomes Rafael, César Martins Teixeira, Júlio de Sousa e Mário da Silva Garrido.

Revisores de 3.ª classe: — Cipriano Alfaiate Alves, Augusto Messias Barral, Horácio Alves, Augusto Leite de Azevedo, Marcelino Maria Relvas, Fernando Pereira, António Cardoso Mendes, José da Conceição Caveirinha, Agostinho Manuel Paulino, António da Silva Oliveira, Zeferino Barros Magalhães, José Maria Tomé, José Valentim Paula, Carlos Agostinho, Acácio Domingos Macau, António Henriques, Amadeu Rodrigues Café, Amadeu Ribeiro, José Rodrigues, João Miguel Correia, Silvestre Henriques, Manuel Duarte, Augusto Pereira Lopes, David António, José Moreira Martins, José Rodrigues Couraça, Francisco de Pina, Armando Marques dos Santos e Joaquim de Sousa Gião.

Revisores de 2.ª classe: — Augusto Pereira Pinto, Basílio Pimenta Velhinho (distinção), Albertino Pereira, Francisco de Oliveira Campos, Adelino Fernandes Delgado, Carlos Augusto Teixeira Lopes (distinção), Adelino Fernandes Pereira, Antero Francisco Afonso, Armando Gameiro, Joaquim da Costa, António Afonso Gasalho, António José Veiga, José Góis, Luís Matias, Saul da Silva Guerra, Francisco Constâncio, António Ramos Laranjeira, João da Costa Guterres, Elísio de Jesus Mendes, Isaac Arnaldo da Costa Ferreira e José Guedes de Moura.

Divisão da Exploração

Guarda-Freios de 2.ª classe: — Mário José dos Santos, José de Almeida, José Lourenço, Francisco Oliveira Salgado, José Pinto Pinheiro, Américo Soares Pinto, António José da Costa, Alvaro Martins, Pedro Lopes Velho, Amável Monteiro Feijão, Amâncio Vaz das Neves, João Pires Mendes, Fernando Nascimento Alves, António Gonçalves Sousa, António da Silva, Laureano Alcobia, Luciano Gomes da Silva, António Parracho Júnior, José Maria Alves, João Dias Pires, António Pereira de Brito, José Pereira Lopes, Manuel Guerreiro de Matos, Francisco Dias, Adelino de Ascensão Seleiro, Joaquim Antunes, Alberto de Sousa Martins, Sernfim António, João Cotovio, Bento Coelho Dias Ferreira, Manuel Rodrigues da Silva, Amaro Ferreira dos Santos, Manuel António, José de Castro, Joaquim da Graça, Joaquim Carvalho Inezo, Manuel Rodrigues, Albertino Ferreira dos Santos, César Martins Teixeira, José António Salgueiro e Sebastião Soares Ferreira.

Guarda-Freios de 1.ª classe: — Arnaldo Fernandes da Costa.

Condutores de 2.ª classe: — Henrique Rodrigues, João Martins, José Pinto, Alvaro Lopes Carneiro (distinção), João Pereira Paulo, Júlio Antunes, António Esteves Carvalho, Manuel Lourenço, Mário dos Santos, António Monteiro do Rio, Francisco Farinha e Joaquim Pires Alves.

Praticantes: — José Maria Bento, Manuel Francisco Aparício Rosa e José Magalhães.

Aspirantes: — António Domingos Faria Mendes, Maurício Ventura da Luz Arrais, Manuel Fonseca do Vale, Manuel António Pires, José Suzano Alves, António Gonçalves dos Santos Boavida, José Rosa Peixeiro, Brito da Silva Rosa, Joaquim dos Santos Roberto, Artur Eduardo Ferreira, Mário da Costa Ferreira, Fernando Arsénio de Sousa Pinheiro, José de Figueiredo, Alvaro das Neves, Albino Rodrigues Baptista, António Brites, Carlos Ferreira Pinto, Virgílio Tomás, Eduardo da Costa Gaspar, António José da Silva Contente, Albino Lopes Claro Eugénio da Silva Mangerona, António Borges Saavedra, Agostinho de Albuquerque Pinto (distinção), António Ribeiro Soares (distinção), Mário Augusto Branco, António Alves Raposeiro (distinção), Ulrich Romeu Mendes Reis, José Simões Baptista, José Crispim Florêncio, Luís Augusto de Mesquita Oliveira, José Pereira Soares, António de Almeida Rolim, Amadeu Ferreira, José Taborda de Seica, Joaquim Gomes Belo, Elísio Lopes Vieira, Eduardo Jorge, Domingos da Encarnação Miranda, Manuel

Antunes Martins, Manuel António Maria Porfírio, Júlio de Oliveira Roque, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Lopes Vieira, Honorato do Carmo Neves, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, António Fânico, Américo Roberto de Moraes Ferreira, Paulino Ferreira Couto, Vitorino Alves da Rocha, Manuel Mota, António Augusto Marques de Almeida, Alberto Pereira Silvestre, Joaquim Pombo Carmona, Augusto da Silva Rosa, João Ribeiro Ferro, Lino Dias, Inácio Galvão de Oliveira, Joaquim Cebolas Moura, Humberto Dias Pinto, Manuel Pereira, António Pinto Borges, Manuel Fernandes Fragueiro, Manuel Pereira Lopes, Eduardo Lopes Farinha José de Oliveira Cupido, João Pires Vilela, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, Manuel Baptista Júnior, Luís do Nascimento Boavida Fernandes, António de Sousa Romão, António Botelho da Cruz, Herculano Soares Pereira, Laurentino Ceriz Cabrita, Miguel Arcanjo Pereira, José de Oliveira Lores, Mário da Silva, José Ribeiro Cardoso, José Augusto Redondo Maltez, Manuel António de Sousa Lopes, João José Anita Messias, Manuel Henriques da Silva, Ricardo Fernando de Almeida Lopes, António Maia Ferreira Santiago, Moisés do Nascimento Ferreira, António Ramos da Silva, Manuel Mendes Gil, Adérito Augusto Afonso, Adelino do Santos Figueiredo, José Ramos dos Santos e Teófilo Mendes.

Factores de 3.ª classe: — Eugénio Durães Ferreira dos Santos, Felismino Alvaro de Oliveira, Florentino José Fonseca de Oliveira, António Tavares Correia, Silvino António de Barros Fernandes, Francisco Nunes Galinha, Alfredo Simões, Joaquim Maria Combo, António Coelho de Oliveira, José Fernandes Aragão Braga, Gabriel Gonçalves de Oliveira, Aníbal Nunes do Nascimento, Alcino Guedes Monforte, Pedro Abreu Tapadinhas, Artur Rocha Amaro, Manuel de Sousa Monteiro (distinção), Joaquim Marques (distinção), Tiago Serão Lopes Neto (distinção), Joaquim Neves Amaro, Eduardo da Silva, João Mendes Louro (distinção), Eduardo da Silva Henrique, Abílio Augusto Montezinho, Aurélio da Silva Coelho, Abílio Ferreira, Arlindo Henriques Pereira, Herculano José dos Santos, Dinís Bolacho Maçaroco, Alfredo Fernandes Gomes, Manuel Mateus (distinção), José Godinho Sobral, Armando Rebola Veloso, Joaquim Pimentel Ferraz, João Ferro Alves, Manuel Carmona Nunes, Manuel António Escudeiro Júnior, Agostinho Roque dos Santos, Herculano António Marques, António de Jesus Antunes, José da Silva Leitão, Francisco Simões dos Santos, Ernesto das Dores Mareco, Sertório Nunes Porfírio, João Lopes, José Pires Miguel, Fernando da Silva, Hermínio Jerónimo Pereira, José Gomes Simões Torres, José Freire Barreto, Jorge Augusto Gomes Lage, Manuel Fernandes Moreno, José Augusto de Oliveira Diogo, Bernardino do Rosário, José Garcia Roque Barata, José Martinho, António Dias, Angelo Reis de Sousa (distinção), José Mateus Ferreira, Mário de Oliveira Paquim, João da Conceição Galacho, José do Nascimento Alves, António Matos Costa, Luís Marques da Silva,

Fernando Gonçalves Bastos, José do Nascimento, Sebastião Júlio, Manuel José Maia, Joaquim Silvestre Marinheiro, António Vieira, Joaquim da Rocha Paulino, António Antunes, João Jacinto Catarino, António Manuel dos Santos (distinção), João de Jesus Leonardo, Ludgero Marques Esparteiro, Raul Pimenta Gonçalves (distinção), Domingos Gonçalves, António Bicho, Manuel Loio Simões Rainho (distinção), Luís Gregório Velez (distinção), Arnaldo de Oliveira Lopes, João Manuel Capote, Elísio Duarte Ribeiro, José Pereira Lopes, João Pereira de Matos Caritas, José Rodrigues Falcão, Luís da Graça, Angelo José Gomes, José Firmino Cabrita, Mário Pombo Ribeiro, José Valente, Ildefonso Duarte, Francisco Roberto Mouco Júnior, António Mendes Geraldês, Angelo Martins de Melo, Manuel António Alves, José Gomes da Silva Queiroz, Augusto Machado, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, António de Oliveira Santareno, Emídio Alfredo Monteiro, José da Conceição Belo, Adélio Julião Carvalho, Francisco Chambel, Jacinto Tavares de Castro, António de Matos Tomé, António Eugénio David Rolo, Manuel da Silva Lopes, António Martins, Albino Pinto Rodrigues, António Marques Machado, Joaquim Ribeiro Matias Pires, José Marques Carrilho, José da Cunha, Manuel Dias, Fernando Pereira dos Santos, Florimundo Cordeiro Valente, João António, Evaristo Jorge, Francisco Lopes Farto, António Maria dos Santos, Francisco Malheiro Velez, Jorge Alves Mota (distinção), Joaquim Henriques.

Virgílio Dias, Venceslau de Jesus Gomes, António Rodrigues Guerra, José Maria Gaspar Júnior, José Nogueira dos Santos, António Rodrigues Matias (distinção), António Martins Viegas, José de Carvalho, António Teixeira de Mesquita, Luís Carapêto Dias, Joaquim Leal Rebola Júnior, Manuel Jacinto Serrano, António Marques, Mário Ferreira da Silva, Hilário Gomes Rodrigues, Eduardo Alexandre, Fernando Lopes, António Grancho Riscado (distinção), Abel Cardoso, Mário da Conceição Mendes, Joaquim Urbano, Manuel Martins, Ramiro de Carvalho Correia Neves, Francisco Ferreira Marques, Joaquim Pires de Almeida, João Carvalho Nunes, Luís Lopes Maia Cadete, José Simões Louro, Alvaro Jorge Nuno, Jorge Alves Pinto, Eduardo Neves Martins, António Manuel da Silva Proa, Joaquim de Almeida Paulo, Francisco Lourenço Alfaiate, José Augusto Cantante Tejana, José Ferreira da Silva, João Bernardes, Armindo Costa de Oliveira, António Lopes Lúcio, Júlio de Oliveira, Alberto Gomes da Silva, José Botão Moreira, Jaime Duarte Silva, Gildo Barral Tormenta, António da Conceição Vicente, Luís Antunes, Ernesto Marques, José da Silva Motas, Manuel Maria de Azevedo Santos, António Gomes de Oliveira, Daniel da Costa, José de Freitas, João Gonçalves da Costa Reis, Jeremias Dias da Silva, Henrique da Silva Monteiro, Adriano Fernando da Silva, Manuel Maria Pinto, Dionísio Ferreira Macedo, Amândio Dias da Silva e Manuel António da Silva.

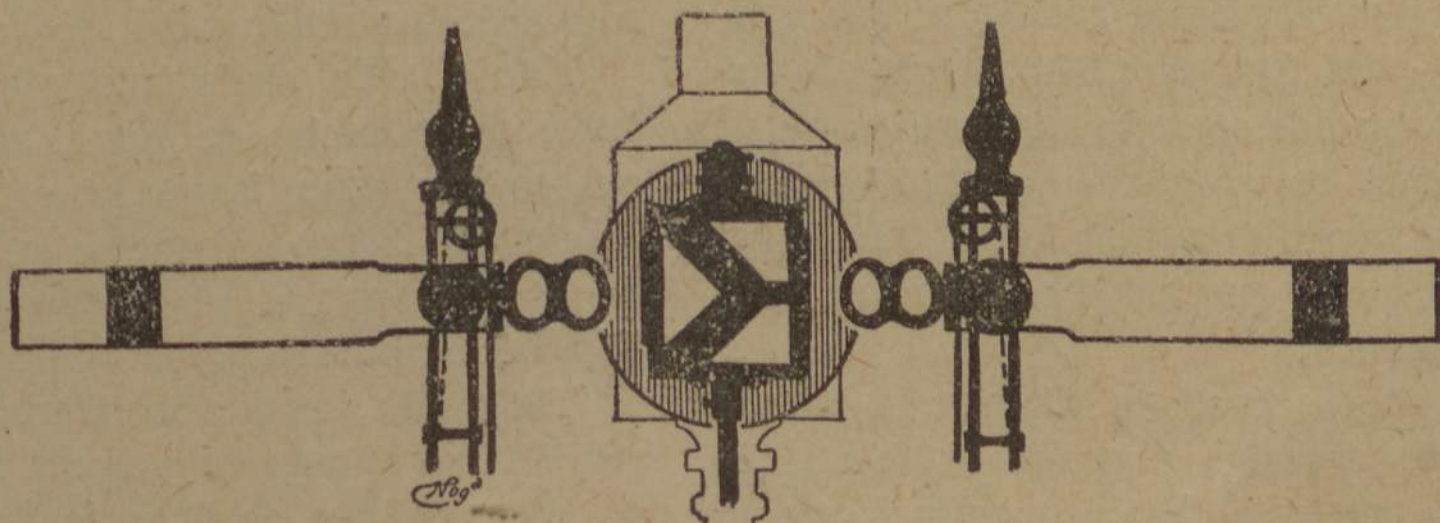
Factores de 2.^a classe:—João Albino Dias, António Freitas Baptista, José Opa, António Ferreira Almocim, Jacinto António, Joaquim Carlos Azevedo e Sousa, Diamantino Ferreira Martins, António da Silva Ribeiro, Daniel Tellez Iglézias, António Vicente Menino Glórias, Alvaro de Almeida, Amadeu Lopes Raposo, Manuel Gaudêncio, Zacarias Rodrigues Mota, Augusto José dos Reis, José da Silva Reis, José Eugénio Olímpio, José Gomes de Sousa, Manuel Gaspar, Manuel da Costa, Manuel Gonçalves Pedro, António Gomes Botão, Cristiano Nunes Baía, José Ferreira Neves, Jorge Carlos Ramos, Isaias Lemos, Eugénio Ferrer Negrão, Alberto Eusébio, António Conceição Roberto, António Maria Marques, Joaquim Manuel Carvalheira Baptista, Vítor Ramos Domingos, José Pereira Marques, João Paulo Fernandes, Filipe Alves Matias, Alvaro Dias, João Nunes, António Ezequiel Figueira, Silvino da Silva Beja, António Corda Passarinho, Joaquim Gomes de Sousa, Manuel de Figueiredo, Manuel dos Santos, Alvaro de Matos Roldão, João da Costa Carreiras, António dos Santos Júnior, António Moreira, Alfredo Filipe, Manuel Ribeiro Rodrigues, Manuel Ribeiro Carlos dos Santos, Manuel Francisco Serra, Francisco Martins Gonçalves, José Maria Alves, José Rodrigues Gonçalves, José Roma, Afonso Faria Rodrigues, António Nunes de Oliveira, Augusto Esteves Carrilho, António de Oliveira, Arnaldo Augusto Freire de Oliveira, Diamantino Augusto de Carvalho, Heitor Camilo da Graça, Joaquim Gonçalves Pereira, José Rosa Estamenha, Fernando Angelo Rodrigues, Manuel Silvério Pires, António Pedro Júnior e José António Martins.

Factores de 1.^a classe:—Inácio Gramacho da Silva, António Quintela, Alvaro Augusto Fernandes, Gualdino Lopes Correia Marinho, Francisco Carneiro Macedo, António Teixeira Campos, Joaquim Mendes da Costa Valério, António Joaquim Gomes, Francisco Coelho de Castro, António Gonçalves Fra-de, Secero de Moraes Gonçalves, Manuel Monteiro,

António Augusto Santos Almeida, Angelo de Almeida, João Martins da Silva, Joaquim dos Santos Marques, Júlio de Azevedo, José Maria Pereira Viana, Fernando Teixeira da Costa, José Ferreira, Júlio César da Veiga, Hermenegildo José Gavinho da Costa, António Maria Ferreira, António Pinto Serra, Júlio Baptista Martins (distinção), Manuel de Assunção, Licínio Pinto de Miranda, José Quaresma de Matos, António Barata Freire de Lima, Guilherme Martins dos Santos, António Rebocho de Aragão, Adelino Antunes Coimbra, Alberto Simões Lopes, José Salvador Martins, António Ribeiro Goes, Adriano Ferreira das Neves, José Narciso Afonso Correia, Vasco Afonso Simões, Joaquim Gil Nogueira, Francisco de Castro Noval, António Rodrigues da Silva, Manuel da Silva Dias, João Leite, Alberto Machado Barbosa, Avelino da Cunha, Alfredo da Costa Ferreira e José Barbosa de Abreu.

Chefes de 3.^a classe:—Manuel Lopes Velho, Aníbal Ferreira Mateus, António Maria Avelar, Manuel José Brás, Francisco da Silva, António dos Santos, Inácio Mourão Cardoso, Manuel Ferreira, António de Almeida Santos, Augusto Santos Salvador Viegas, Vinício Plínio Rosado Viegas (distinção), António dos Santos Pernes, Augusto Pereira Garcia, Manuel Lourenço Valadas, José Rodrigues da Cruz (distinção), Pedro Fernandes, José Vaz Ferreira, Humberto Costa, José Rodrigues da Silva Valente e Leonel Dias Agudo (distinção).

Chefes de 2.^a classe:—Carlos Alves do Couto, Manuel Jacob Urbano, Joaquim de Oliveira Estudante, António Marques, José Fonseca, Eduardo Ferreira da Costa, António Joaquim Pereira Resende, José Pinto Barroso, João Amaro, Manuel Ferreira, António Baleiras Rodrigues, Francisco Freire, Jerónimo Marques, Fausto dos Santos Pereira, Joaquim Inácio Salvado, Manuel Tavares Júnior, Acácio de Sousa Pires, António de Jesus Fialho e José dos Santos Patrício.



O comboio, fonte do progresso

Por ALFREDO DOS SANTOS DIOGO
Chefe de Secção de Contabilidade

QUEM desejar conhecer as causas do desenvolvimento de determinadas regiões, cidades, vilas ou aldeias, não deixará de encontrar, entre outras, a facilidade de transportes.

Se é certo que, na maioria dos casos, teremos de considerar como causas primárias desse desenvolvimento diversos factores de ordem natural, como sejam a riqueza do solo e subsolo ou as condições climatéricas que favoreçam o turismo e a fixação de massas populacionais nesse meio, também encontramos outros em que tal fenómeno se deve, incontestavelmente, em primeiro lugar, à facilidade de transportes. Enquanto para os primeiros foi um complemento absolutamente indispensável, para os segundos foi a causa primária.

Pode, portanto, afirmar-se que, sem tal elemento, não há progresso.

Por facilidade de transportes, devemos entender a existência de meios fáceis de deslocação para pessoas e drenagem de produtos para os mercados consumidores.

Os meios de transporte em questão são, evidentemente, os colectivos, porque, salvo raras excepções, os outros só podem ser considerados subsidiários.

Ora, entre aqueles, o caminho de ferro está em primeiro lugar, e nenhum outro conhecido até agora apresenta condições que o façam baixar para segundo plano, tendo em vista o somatório dos serviços que presta.

Daí, serem os caminhos de ferro considerados de há muito a espinha dorsal duma nação, conceito este que todos os governos têm como axiomático.

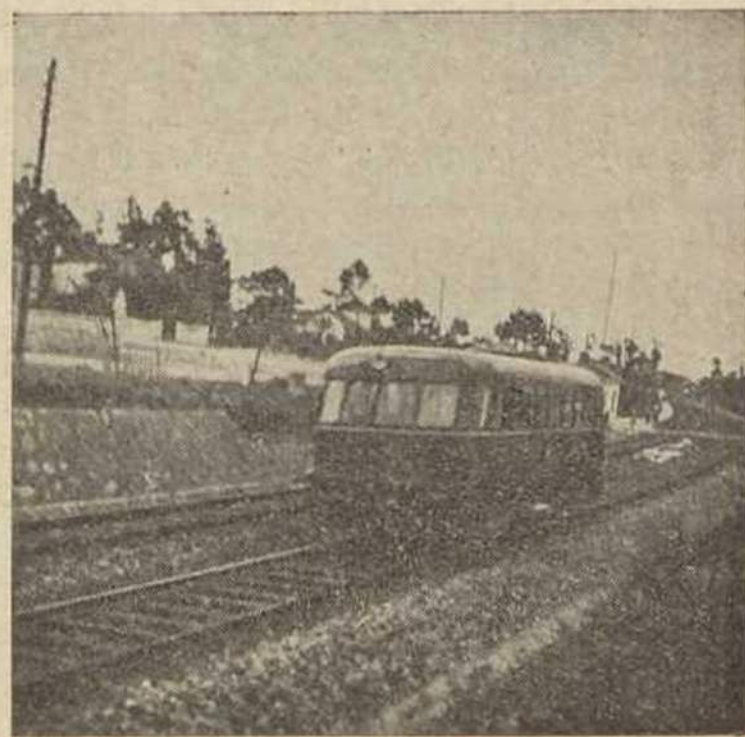
Em Portugal tivemos, durante a última conflagração mundial, a prova irrefutável do seu valioso préstimo. Não esqueçamos que, só graças ao seu contributo, foi possível evitar o caos no campo dos transportes.

Onde há uma estação de caminho de ferro, há a certeza da facilidade de transportes colec-

tivos. Existe, pois, o elemento indispensável para o progresso do meio servido.

A localidade que mais directamente beneficia desse elemento, isto é, aquela que o utiliza sem ser forçada a recorrer a outros transportes subsidiários, é a que melhores condições tem para progredir.

Não admira, portanto, que localidades de somenos importância à data da construção do caminho de ferro e que por ele ficaram directamente servidas, tenham progredido a



ponto de se apresentarem comercial ou industrialmente como rivais da vila ou cidade a que administrativamente estão sujeitas.

Não admira ainda que certas povoações junto do caminho de ferro, onde há pouco quase só existiam fraguados estejam presentemente em franco progresso mercê da fixação de grandes massas populacionais, cuja deslocação é assegurada pelo comboio.

Tudo isto justifica o interesse de algumas regiões em quererem possuir tal elemento e os esforços que as suas forças vivas fazem junto do governo para que tal ambição se torne realidade.

Parece, pois, poder afirmar-se, com propriedade, que o comboio é fonte de progresso.

AGENTES PREMIADOS

O Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, assistido do Subdirector Geral, Eng.º Pereira Barata, procedeu, em 22 de Setembro, à distribuição dos prémios a que se refere a Circular n.º 49, da Divisão Commercial. O Director Geral felicitou os agentes premiados pela sua actuação e congratulou-se pela compreensão, que haviam demonstrado, da necessidade de cada um se esforçar por contribuir para melhorar a situação dos Caminhos de Ferro.

O «Boletim da C. P.» tem a satisfação de publicar os nomes dos agentes premiados. Foram os seguintes os contemplados pecuniariamente:

Adelino Correia, Chefe de 2.ª cl., Lisboa P.; Henrique C. Fonseca, Chefe de 3.ª cl., Belver; João Rosa Damásio, idem, idem, Muge; Pedro Carvalho, idem, idem, Paialvo; Teodoro Ribeiro, idem, idem, Gouveia; João Ventura Bengala, factor de 1.ª cl., Paialvo; António Correia Costa, factor de 2.ª cl., Tortozendo; António Neves, idem, idem, Escoural; Atil Serras, idem, idem, Tunes; César Rodrigues Martins, idem, idem, Muge; João dos Santos, idem, idem, Casa Branca; José de Matos Tomé, idem, idem, Espinho; Manuel Gaspar, idem, idem, Belvêr; Manuel M. Aleixo, idem, idem, Belvêr; Manuel N. Severina, idem, idem, Évora; António E. David Rolo, factor de 3.ª cl., Belvêr; António Marques, idem, idem, Alcains; António de M. Tomé, idem, idem, Belmonte; Eduardo da Silva, idem, idem, Belvêr; João Manuel Capote, idem, idem, Paialvo e Sebastião Júlio, idem, idem, Muge.

Em seguida, o «Boletim» tem o prazer de publicar os nomes dos agentes que no concurso para obtenção de diplomas de prémio e de mérito, em conformidade com as disposições em vigor, conseguiram tão alta distinção:

Divisão Commercial

Antiga Réde e Beira Alta

Pessoal de Revisão de bilhetes:

António Pedro, 1.º prémio.

Adelino Fernandes Delgado, diploma de mérito.

Rêdes do Estado

Pessoal de Revisão de bilhetes:

Francisco Teodoro Póvoas, 1.º prémio.
António Pinto Costa, diploma de mérito.
Basílio Pimentel Velhinho, diploma de mérito.

Divisão da Exploração

Antiga Réde e Beira Alta

Pessoal de Estação:

Manuel Faustino da Cunha, 1.º prémio.
Mário Joaquim P. Rezende, 1.º prémio.

Rêdes do Estado

Pessoal de Estação:

José Picoito Cavaco, diploma de mérito.

Pessoal de Trens:

José Duarte Correia, 1.º prémio.
António José Vaz, 1.º prémio.
António C. Carmo Franco, diploma de mérito.

Divisão da Via e Obras

Pessoal de Via:

António Pinto Ribeiro, assentador do D.º 402 A, premiado com 250\$00 Esc. por ter sido classificado em 1.º lugar, com 16 valores, nos exames para subchefe de Distrito.

Manuel A. Soares, assentador do D.º 209, premiado com 66\$65 Esc. por ter sido classificado com 15 valores nos exames para subchefe de Distrito.

António Rodrigues, assentador do D.º 400, premiado com 66\$65 Esc. por ter sido classificado com 15 valores nos exames para subchefe de Distrito.

António Barbosa, assentador do D.º 410, premiado com 66\$65 Esc., por ter sido classificado com 15 valores, nos exames para subchefe de Distrito.

José António, assentador do D.º 53, pre-

SÃO... E NÃO SÃO!

P o r C L A R O L O P E S

Ajudante de serralheiro das Oficinas de Material e Tracção do Entroncamento

A profissão que cada um obtém, está quase sempre longe de corresponder às suas ambições. Raras vezes o homem consegue colocação a seu gosto, de forma a sentir-se verdadeiramente à vontade na profissão onde o destino o colocou.

Ao atingir a maioridade, o homem nota a necessidade imprevista de arranjar emprego, umas vezes para amparar a família e outras para sair duma vida preguiçosa que não lhe é própria. O certo é que, numa ansiedade louca, há pessoas que se agarram à primeira profissão que arranjam ou difficilmente conseguiram, muitas vezes sem a indispensável vocação.

Pelo mundo fora, especialmente depois das grandes guerras do nosso século, existem milhares e milhares de pessoas nestas condições. Outras há que, com muito esforço conseguiram libertar-se da profissão inicial e sair do trabalho obscuro e sem mérito, provando manifesta habilidade e decidida vocação para o novo cargo.

A profissão de ferroviário, que para muita gente é simples e sem necessidade de vocação, exige determinados conhecimentos e um conjunto de qualidades indispensáveis.

Quantas vezes, pessoas que seguiram o caminho dos pais, se decidiram a trabalhar no caminho de ferro, sem se lembrarem se tinham ou não vocação, do que resultou

prejuízo para a própria empresa que, em lugar dum bom assentador, ficou com um mau serralheiro. Um factor poderia vir a ser um bom maquinista, um electricista poderia dar um revisor exemplar e um carpinteiro um ótimo escriptorário.

E tudo isto porque houve necessidade de se empregar o mais rapidamente possível e então, na primeira vaga ou no primeiro concurso, não olhou à vocação mas, apenas, ao desejo de arranjar emprêgo, o mais rapidamente possível!

Às vezes, com trabalho e tenacidade louváveis, à força de estudo e de esforço, conseguem mudar de rumo, e, entregando-se com afinho à nova profissão, desempenham-na com zelo e competência. Em muitos casos, ficam anos e anos a desempenhar inteiramente funções diferentes das que constam da folha de matrícula, não conseguindo regularizar a ambicionada situação em que, afinal, deram as melhores provas.

Este e outros factos que, na maioria dos casos, são desconhecidos dos dirigentes, dão lugar a anomalias de vária ordem, com prejuízo dos interessados e das actividades onde prestam serviço, exactamente porque, por processos modernos, nunca foram submetidos a escolas de instrução profissional. Numa palavra, estes agentes ou funcionários que, tantas e tantas vezes, lutam sem proveito, são... e não são!

miado com 225\$00 Esc., por ter obtido 16 valores nos exames para subchefe de Distrito.

José Gil, assentador do D.º 3/12.ª, premiado com 225\$00 Esc., por ter obtido 16 valores nos exames para subchefe de Distrito.

António Pinto da Silva, assentador do D.º 402, premiado com 250\$00 Esc. por ter sido classificado em 1.º lugar, com 15 valores, nos exames para subchefe de Distrito.

Manuel Mendes, assentador do D.º 5, premiado com 225\$00 Esc., por ter sido classificado com 17 valores nos exames para subchefe de Distrito.

António Graça, assentador do D.º 18, premiado com 225\$00 Esc., por ter sido classificado com 17 valores, nos exames para subchefe de Distrito.

Carlos de Oliveira, subchefe do D.º 47, premiado com 350\$00 Esc., por ter sido o primeiro classificado nos exames para chefe de Distrito.

Pessoal de Oficinas:

Joaquim Bento Pedro, operário de 3.ª, das Obras Metálicas, premiado com 250\$00 Esc., por ter sido classificado em 1.º lugar nos exames para chefe de Brigada.

Algumas notas sobre turismo

P o r F R A N C I S C O B U A L

Chefe de Repartição do Serviço de Turismo e Publicidade

NÃO são exclusivamente as condições naturais duma região que a tornam centro de turismo. De resto, com certa latitude, pode afirmar-se não haver terras em absoluto belas, como também não existem, em absoluto, feias. Simplesmente paisagens diferentes, contrastes da Natureza que vamos fixando, residindo, nesse confronto, o interesse por viajar.

A alma, como dizia Montaigne, aplica-se, nas viagens, a observar cousas novas e desconhecidas.

Não basta, porém, como iamós afirmando, a maior ou menor beleza duma região, para a impor como centro de turismo. Outros factores há a considerar, avultando, entre eles, a de uma boa rede de comunicações.

Sem caminhos de ferro, sem estradas a ligar os lugares distantes do comboio, não há possibilidade de fazer turismo.

Temos, necessariamente, de reconhecer que, sob este aspecto, muito tem progredido o nosso país, não só no que diz respeito a material ferroviário, mas rodoviário.

Há, porém, pormenores, pequenos à primeira vista, mas, na realidade, de grande importância, que todos nós — que temos a vida ligada ao caminho de ferro —, não devemos esquecer, os quais, contribuindo para o prestígio da Empresa que servimos, contribuem, simultaneamente, para o êxito do desenvolvimento do gosto pelas viagens.

A afabilidade no trato, a prontidão e certeza em qualquer informação que nos seja pedida, a resolução rápida dum problema que surge, a remoção de dificuldades com o menor incómodo para o viajante, todo um mundo de pequenas cousas, que influi no espírito do turista e ajuda a formar um bom conceito da utilidade dos nossos serviços.

Aquele que viaja por prazer, por mero instinto recreativo, é facilmente impressionável, e, por vezes, bastam alguns factos para

o fazer esquecer qualquer motivo de indisposição.

Há tempos, acompanhando uma excursão à Foz do Arelho, pouco tempo depois de ali chegarmos e quando tudo fazia prever uma manhã agradavelmente passada, começou a chover torrencialmente, trovejando duma maneira verdadeiramente infernal e, da praia, nada mais ficou senão o desejo de fugirmos...

Pois bem: nesse dia o comboio em que se havia efectuado a excursão, tinha sido rebocado por uma locomotiva «Diesel-Eléctrica» e, por coincidência, no trajecto Caldas-Foz, estreada-se também um luxuoso e confortável autocarro.

À chegada à estação do Rossio, muitos dos excursionistas me declararam que haviam esquecido o mau tempo, e que do passeio levavam a agradável recordação da locomotiva e do autocarro.

Outro excursionista, mais dado aos problemas filosóficos, observava-me: — «Já reparou que, quando entrámos no comboio éramos simplesmente desconhecidos, e que, depois deste passeio em agradável convívio, alargámos os nossos conhecimentos, o que contribuiu para um perfeito entendimento entre nós?»

Outro ainda, porventura amante das emoções fortes, achara maravilhoso o espectáculo que a Natureza lhe oferecera. Uma só contrariedade: — o seu chapéu de palha, molhado e completamente deformado.

De regresso às Caldas da Rainha, moveu todas as influências para adquirir uma boina à espanhola. Tudo debalde, o comércio estava encerrado. Objectei-lhe, uma vez que já não chovia, porque não andava em cabelo.

Sorrindo, tirou o chapéu, para logo o pôr de novo. Era completamente calvo!

Reagindo de formas diversas, sensibilidades diferentes, a verdade é que o português, não desmentindo o génio aventureiro dos nossos antepassados, tem o gosto das viagens.

Aprecia o convívio, presta atenção ao que ouve, é alegre e folgazão, procurando tirar o maior partido de tudo o que vê.

Às vezes, protesta, insurge-se, mas uma palavra amável, uma indicação a tempo, convence-o imediatamente, louvando com entusiasmo quem lhe proporcionou a viagem.

O caso da locomotiva «Diesel-Eléctrica» é edificante, pois o viajante esqueceu a chuva, o mau tempo, qualquer deficiência, ao ver uma locomotiva moderna a rebocar o comboio em que seguia!

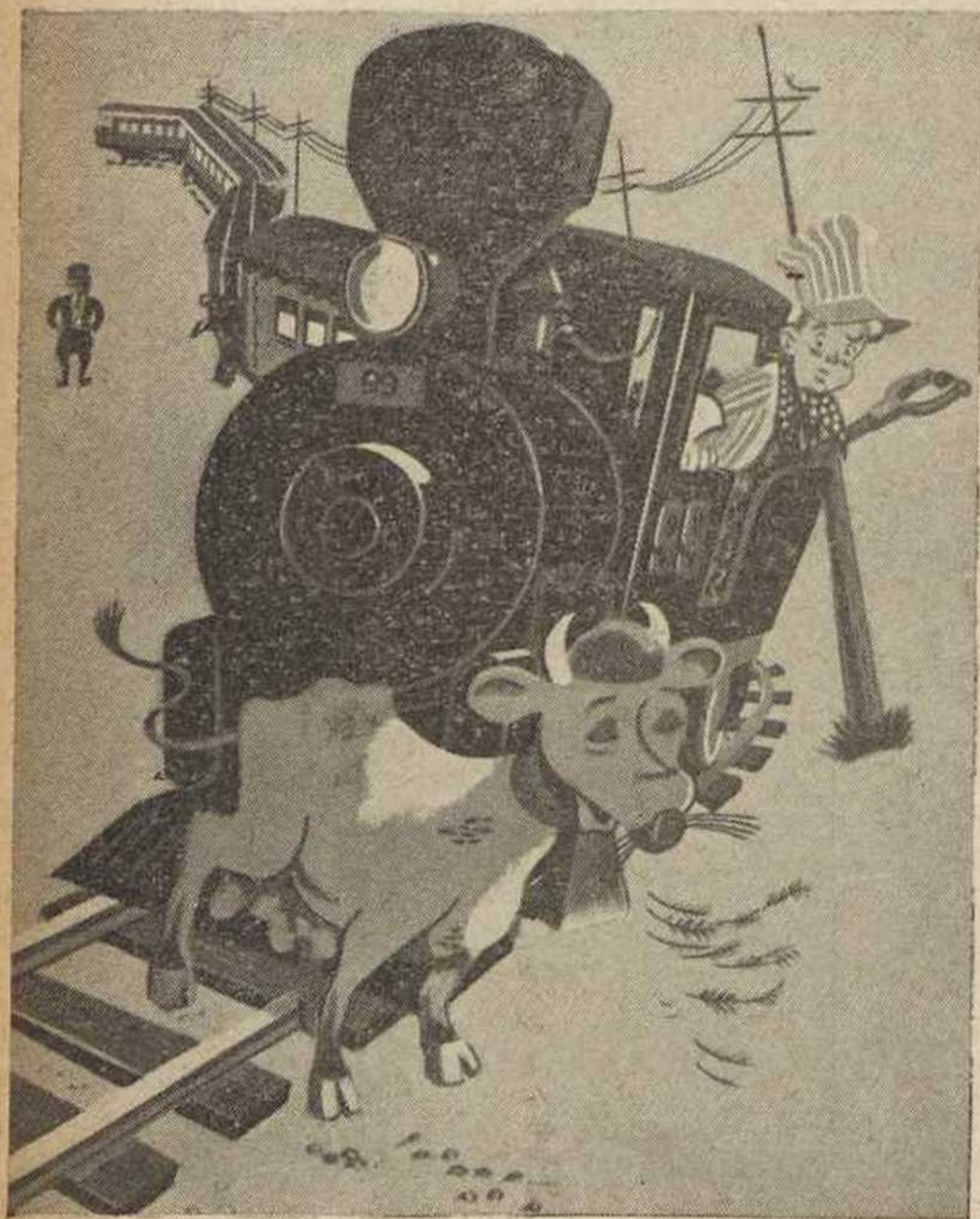
Muitas excursões se realizaram este ano, sendo de notar que, nas digressões efectuadas, ouvimos sempre referências agradáveis aos caminhos de ferro, o meio de trans-

porte mais cómodo, mais seguro e mais confortável para realizar os passeios domingueiros.

Se todos os ferroviários se compenetrarem da sua missão, poderão ficar certos que o público notará a sua dedicação e o desejo de bem servir. Nas excursões organizadas pela C. P., a atenção do revisor, os embates de material, a limpeza das carruagens, a disposição do agente que acompanha as excursões, não passam despercebidos aos que viajam e que, afinal, são os que pagam, são os clientes, aqueles que fornecem as receitas para pagamento dos vencimentos ao pessoal.

Isto basta para que os ferroviários tratem, o melhor possível, as pessoas que viajam nos comboios, isoladamente ou em excursões, tornando-lhes as viagens atraentes e instrutivas, única forma de ficarem a conhecer a sua terra!

BOM HUMOR



PERCALÇOS DO OFÍCIO...

Da revista americana *The Carbuilder*

Número de Natal

O «Boletim da C. P.» está preparando o seu número de Natal, número especial que, estamos certos, despertará o maior interesse nos seus leitores.

Com uma artística capa, ótimo papel e maior número de páginas, terá colaboração variada, constituindo por isso mesmo um verdadeiro brinde aos assinantes.

Este facto leva-nos a avisar os ferroviários que ainda não sejam leitores da nossa publicação, que se devem inscrever como assinantes no mais curto prazo de tempo, única forma de poderem receber o número especial do mês de Dezembro.

Descontos aos ferroviários nas compras de material de óptica

Mediante a apresentação do cartão de identidade, as firmas José Manuel Pinto, Rua Eugénio dos Santos, 9, 2.º Esq. e Casa dos Óculos, Ltd.ª, Rua da Mouraria, 80, fazem as seguintes reduções:

A primeira, 15 % nas lentes para óculos e 20 % nas armações.

A segunda, 15 % nas armações e lentes.

A lição da nossa visita a França

Por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Subchefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Na reportagem que fizemos no número de Outubro, sobre a homenagem prestada ao «Boletim da C.P.», no Estoril, referimo-nos ao discurso proferido por José Júlio Moreira, Subchefe de Repartição da Divisão de Via e Obras, oração de fino recorte literário e apreciável expressão patriótica.

Merece por isso mesmo ser transcrita na nossa revista a parte do discurso que, por falta de espaço, não publicámos no último número, não só por constituir uma lição de História Pátria, mas por ser da autoria dum dos mais antigos colaboradores do «Boletim da C. P.» que, há muitos anos, nos envia produções literárias de merecimento, que contêm doutrinas e ensinamentos sempre do apreço dos nossos leitores.

A França é um país de turismo, por excelência; um país que faz do turismo a sua primeira indústria.

Paris, com os seus cinco milhões de habitantes, é um centro imenso de irradiação cultural, um património grandioso de civilização — de civilização latina, ocidental e cristã.

Observando os seus monumentos, visitando os seus museus, venerando os seus templos, passeando nos seus parques, assistindo aos seus melhores espectáculos, contemplando as suas belezas, auscultando a sua fama — sentimo-nos quase esmagados ou deslumbrados pelo esplendor da cultura, a sedução da força, o fulgor do génio, os eflúvios de beleza da arte e da natureza, a significação profunda dos feitos do grande povo francês.

Perante tanta magnificência, surge em cada um de nós a pergunta silenciosa, natural e soleníssima: Que somos, que fizemos, que valemos, nós portugueses?

Ora, cada povo tem as suas tradições, os seus heroísmos, as suas glórias.

Pelo «pequeno-grande povo português» fala a nossa História gloriosa e imortal!

Deixai-me que evoque a nossa História e lhe toque, respeitosamente, para extrair aqui e além um nome ou um facto, entre miríades, que illustre a minha despretenciosa oração.

Portugal tem oito séculos de existência como Pátria e Nação, que é a mais antiga da Europa, depois da Dinamarca.

Os portugueses foram os pioneiros da Navegação, das Descobertas e da Colonização.

E rebuscando no âmago da nossa consciência, fazendo uma sondagem introspectiva, ante as circunstâncias em que nos encontramos em França, pelo jogo de emoções, de juízos e de impulsos; excitado o nosso sentimento de amor pátrio — produziu-se a exultação nobilitante de sermos portugueses, detentores de tesouros ancestrais incomparáveis; de sermos obreiros dum ingente trabalho de colaboração e de sacrifício para o progresso universal, a grandeza da pessoa humana e a exaltação da vida.

Despertámos a consciência adormecida.

Quem é que não se sentirá legitimamente orgulhoso de pertencer à Pátria de Egas Moniz — o símbolo da lealdade e da honra; — de D. Pedro, — o da justiça lendária; de Nun'Álvares, — o do patriotismo devotado, — de D. Fernando, — o infante do martírio voluntário; de Albuquerque, — o terrível conquistador, — de Castro, o forte, e de tantas outras altas figuras da nossa História?

Entre os que têm honras de altar, apontemos Santo António de Lisboa, Doutor da Igreja, e S. João de Brito, o mártir. O beato D. Nuno é hoje venerado nos nossos templos.

Português foi, também, Pedro Julião, nascido em Lisboa, que de modesto pároco da igreja de Santo André, em Mafra, ascendeu pelos seus méritos a tesoureiro-mór da Sé do Porto, depois a arcebispo de Braga, a cardeal e, por fim, a Papa, Ele, o Sumo Pontífice, com o nome de João XXI. Outro Papa português foi S. Dámaso, natural de Guimarães.

Foi primeiro médico da imperatriz da Rússia o português Ribeiro Sanches.

Foi o infante português D. Henrique quem organizou, em Sagres, um centro de estudos náuticos

onde lançou as bases científicas dos nossos descobrimentos marítimos, que enriquecem o património da humanidade. Os portugueses, singrando «por mares nunca dantes navegados», além de outros feitos que nos engrandecem, descobriram o caminho marítimo para a Índia, fizeram a primeira viagem de circunnavegação, descobriram e colonizaram o imenso Brasil, esse «colosso da América» — o Brasil que, só por si, é tão grande como a Europa sem a Rússia.

Dos quatro maiores navegadores de todos os tempos, apontados pela história universal, dois são portugueses, o terceiro aprendeu a navegar com portugueses e só o quarto nos é estranho. Refiro-me a Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, Cristóvam Colombo e Cook.

Muitos territórios que estão hoje na mão de estrangeiros foram os portugueses que primeiro os desvendaram, como, por exemplo, o Canadá e a Terra Nova, por Côrte-Real e João Lourenço Fagundes; a Austrália, por António de Abreu e outros. Também a Serra Leoa, dos ingleses, por Pedro Sintra; Madagascar, dos franceses, por Diogo Dias; Ceuta, dos espanhóis, conquistada pelos portugueses; as Filipinas, ontem dos americanos, hoje autó-

nomas, onde desceram primeiro os portugueses; a ilha de Santa Helena, onde Napoleão morreu no exílio, foi também descoberta pelos portugueses. Ocupámos o Uruguai. Numerosas ilhas espalhadas pelos oceanos, ilhas que ainda hoje conservam nomes portugueses, atestam bem o valor do nosso povo.

Os cometimentos dos navegadores portugueses e as cobiças que despertavam foram tais que se tornou necessário acautelar a divisão do Mundo, pelo tratado de Tordesilhas, em que se estipulava que a Portugal fosse dada a posse de todas as terras e mares encontrados ou por encontrar a nascente duma linha imaginária que passaria a sete léguas a ocidente de Cabo Verde. Aos portugueses ficavam, no entanto, asseguradas as descobertas para o oriente. D. João II prosseguiu sem desfalecimento nos seus projectos; D. Manuel I executou-os com extrema ventura.

Não é demais lembrar que Java, Molucas, Sumatra, Ceilão, Malaca e outras terras foram portuguesas. Com as restantes que possuímos, eramos detentores do primeiro império colonial do Mundo.

Mas, quase todas as nossas colónias do Oriente asiático caíram em poder da Holanda, que se

DESCOBRIMENTO DO BRASIL

Pintura de José Malhóa existente no «Real Gabinete Português de Leitura», do Rio de Janeiro



aproveitou da sua guerra com a Espanha, no século XVII.

Do Oriente trouxemos mercadorias mais ricas que o ouro!

Os portugueses apresentaram pela primeira vez na Europa, extasiada, um elefante, e Roma ficou deslumbrada de tamanhas riquezas, quando da embaixada de Tristão da Cunha ao Papa Leão X.

Fernão Mendes Pinto levou a primeira espingarda ao Japão; fomos nós que plantámos no Brasil a cana do açúcar que levámos da ilha da Madeira.

A Índia riquíssima e misteriosa; o Brasil ilimitado e portentoso foram nossos!

«Dilatando a Fé e o Império», combatemos victoriosamente contra numerosos povos; aconselhámos e socorremos os mais famosos soberanos da Terra.

«A História não regista notícia dum povo que, com menos recursos, mais fizesse do que o português» — escreve o escritor brasileiro Afonso Celso.

A nossa bandeira nacional ainda hoje, para honra nossa, está hasteada em territórios portugueses espalhados por todos os recantos do globo; somos ainda a terceira potência colonial do Mundo,

com uma superfície igual a vinte e três vezes e meia a de Portugal continental. Em toda a área do nosso território podem caber a Espanha, a França, a Itália, a Suécia, a Noruega e a Bélgica, em conjunto; ou também quase cinco Espanhas, ou catorze Grécias, ou seis Inglaterra.

Por outro lado, lembremo-nos de que: Lisboa é, com o Rio de Janeiro, Nápoles e Constantinopla, das quatro cidades mais belas do Mundo, à beira-mar plantadas; os ingleses chamam à nossa ilha da Madeira, a «Pérola do Oceano»; Sintra é o «Paraíso Terreal», na opinião de Byron; os Estoris soalhentos têm fama mundial; Lourenço Marques é o porto mais importante da costa oriental da África; a Guarda é a cidade mais alta da Europa; o vinho do Porto é universalmente conhecido como um produto exclusivo do nosso clima e do nosso solo — não tem rival; o nosso Museu dos Coches é dos mais notáveis do mundo.

A Etiópia e Marrocos conservam ainda hoje valiosas antiguidades que recordam os portugueses. Todo o litoral africano foi assinalado e explorado por nós. Em pontos distantes do Oriente, em territórios que já não são nossos, existe grande número de naturais com apelidos portugueses.

O SONHO DO INFANTE

Pintura de José Malhoa existente no «Real Gabinete Português de Leitura», do Rio de Janeiro



Foram os portugueses que, numa empresa mais que sobre-humana, «deram Mundos novos ao Mundo.»

Os feitos dos argonautas portugueses, com o seu génio empreendedor, a sua acção colonizadora e civilizadora, e a sua audácia, pertencem à História Universal!

Há vestígios portugueses por toda a parte, nas bibliotecas e arquivos de Paris, Londres, Roma, etc.

Foi na cidade de Paris, em Vincennes, que a Exposição Internacional Colonial, de 1931, mostrou aos olhos do Mundo inteiro, por forma exuberante, a obra colossal dos portugueses, que constituiu um grande êxito para o prestígio externo de Portugal.

Quanto à língua portuguesa, ela foi a primeira que os povos europeus tiveram de aprender para entrarem em contacto com os indígenas da Asia; e, no século de quinhentos, foi universal. A nossa língua é hoje a terceira mais falada em todo o Mundo. O Brasil é o opulento baluarte da língua portuguesa além Atlântico.

A nossa soberania espiritual é considerável no Oriente, devido à acção missionária de Portugal.

Os portugueses, homens cristãos, justos e generosos, foram dos primeiros, há muitos anos, a abolir a escravatura e a pena de morte. Nas nossas colónias, nas nossas Universidades não há privilégios de raças nem prerogativas de cores. Marchamos na vanguarda dos povos civilizados. No entanto, todos sabemos que ainda há hoje grandes nações que têm a pena capital vigente nos seus códigos e que, nelas mesmo, o ódio de raças se não extinguiu.

Vou terminar estas breves e imperfeitas citações com a de um grande vulto da humanidade, cujo túmulo, imponente, visitámos em Paris — Napoleão escreveu que o «soldado português é valente».

A autoridade daquele notabilíssimo cabo de guerra que, chegou a avassalar o Mundo, mas perdeu batalhas contra portugueses, é mais que suficiente para atestar o nosso valor militar.

Em França, sentimos saudades de Portugal. Muitas vezes ouvimos dizer uns aos outros: «não há nada que chegue à nossa terra». Temos orgulho de ser portugueses.»

Lá vimos o escudo valorizado, alinhado com as moedas mais fortes do Mundo. Somos alguém no concerto das Nações. Sentindo a estabilidade externa da nossa moeda, podemos deduzir, e justo é reconhecer, que é prestigiosa a nossa administração pública.

Esta excursão teve o condão de unir mais os ferroviários: fomos como camaradas; regressámos como família. Era ver como cada um se despedia dos outros, quando, pelo caminho, em Portugal, ficava nas estações para seguir ao seu destino mais próximo, pronto a retomar o seu posto.

Separava-se com alegria indizível, pelo bom resultado obtido, mas, ao mesmo tempo, cheio de tristeza, pelo afastamento de tão agradável convívio. Cada um partia na esperança de que na próxima excursão lá estaria outra vez para cimentar mais ainda esta amizade fraterna.

Bela lição de camaradagem, com reflexo utilíssimo no serviço da Companhia.

Esta ida ao estrangeiro teve a propriedade de nos recordar a significação profunda das nossas glórias, de afervorar o nosso sentimento de patriotismo, fazendo com que honremos mais ainda, se é possível, as virtudes dos nossos maiores.

Regressámos com mais amor a esta Terra que foi berço de heróis e Santos, de poetas e navegadores, de artistas, de homens corajosos, trabalhadores, inteligentes e bons, que, no passado e no presente, estiveram e estão sempre prontos a dar o seu tributo, mesmo que seja o do sangue ou da vida, para ennobrecer não só a Nação Portuguesa, mas também para enriquecer o património colectivo da Humanidade.

E quando reentrámos na fronteira de Portugal, embora cheios de impressões de coisas belas e grandiosas de estranhos, todos trazíamos palpitante no coração a saudade da nossa gente e do nosso sol incomparáveis; e o veemente desejo de continuarmos a trabalhar para engrandecer o nosso torrão bendito.

E nada foi mais grato nem mais apropriado a cada um de nós do que exclamar, em espírito, a célebre frase de Camões: «Esta é a ditosa Pátria, minha amada».





«CLAUSTRO DO MUSEU DE GRÃO VASCO»

O «PASTEL»

P o r G U E R R A M A I O
Agente Comercial

N O Rio de Janeiro, na era remota em que ali vivi, muitos dos caixeiros e empregados de escritórios moravam em casas de cómodos, cujos quartos se alugavam sem mobília e que ainda assim eram caros para os seus modestos proventos. Em regra, alugava-se um quarto para dois, não só por espírito de economia, mas por um louvável sentimento de assistência e solidariedade. Se um dos ocupantes estava de cama, engripado ou com doença passageira, era o outro que o tratava, e reciprocamente. Os móveis constavam de duas camas de ferro e como a casa tinha banho de chuveiro colectivo, com lavatório, dispensava-se este móvel. Havia alguns que, por espírito boémio e simplista — como ainda não havia electricidade — punham a vela no bocal duma garrafa. Como gostavam de se vestir com certo aprumo de elegância e a engomadeira custava cara, era por vezes ainda a garrafa que, cheia de água quente, servia para se vincarem as calças e se alisarem as gravatas de seda barata.

Em certas casas reuniam-se quatro e, às vezes, seis locatários, que tomavam uma cozinheira, em regra mulata, e quase sempre gosando do affecto de um de eles. Mas a mulher limitava-se a lavar a roupa e fazer a cozinha. Ementa trivial, sopa de carúrú — espécie de caldo verde — papas de milho, bifés, bacalhau com batatas, iscas com elas e feijoada.

Nem por mais uma, elas condescendiam em arrumar os quartos e muito menos levar à cama uma xaropada, quando se estava constipado.

Nessa espécie de estalagem havia, porém, um espírito de solidariedade que ainda hoje, quando o recordo, me enternece. Patrício que chegasse de Portugal a tratar da vida, colega ou amigo que se desempregasse, agregava-se a um desses grupos, comia e bebia, como se estivesse em casa do sogro e na mais ampla camaradagem.

Entre os meus 16 e 18 anos vivi nessas casas de cómodos, em perfeita alegria de que guardo excelentes recordações. Os agregados não faltavam e um deles, certamente o mais infeliz, era um rapaz trasmontano, de Carrazedo de Montenegro, que tinha a alcunha de «Pastel», que lhe vinha da sua moleza e do pouco tempo que parava nos empregos. Periódicamente o «Pastel» aparecia atrás de um preto que lhe levava o baú de folha e ali se instalava como na casa paterna.

Se não havia uma cama, a mulata, que tinha um fraco por ele, emprestava-lhe uma esteira para dormir no chão, não se queixando da dureza do soalho. À hora da *boia*, honrava a ementa, tanto mais que a cozinheira fazia logo uma feijoada completa com que ele e nós nos regalávamos. Feijoada completa era uma espécie de enso-pado de feijão preto, com carne seca, toucinho e chouriço do reino, acompanhado de mandioca torrada em prato separado. Para digerir o prato, havia no final um copo de cana de Paraty.

O «Pastel» tinha experimentado, sem successo, todos os empregos: servente de botequim, moço de quitanda, caixeiro de armazém de secos e molhados e creio que até cobrador nos «bonds» de Botafogo. Só

lhe faltava — dizia ele — ser moço de cego e servente de pedreiro. Mas o que o ralava era não conseguir colocação na sua *arte*, alfaiate. E para justificar a sua competência, dava sempre a sua opinião sobre os fatos que via: a gola deste devia ser mais alta, o colete daquele mais aberto ou mais fechado e a calça tinha muita ou pouca largura.

Aproximando-se o Carnaval, festa estonteante de folia e de pitoresco no Rio de Janeiro e em que toda a gente se fantasiava, um de nós teve uma ideia extravagante, mas adequada ao reinado de Momo, como lá se diz. Nós sairíamos todos de casaca, que «Pastel» faria, e comprou-se logo uma peça de serapilheira, dessa com que se fazem os sacos de café. O «Pastel» não se fez rogado; e como, apesar de tudo, era moleque sacudido, desatou a cortar em cima duma porta, tirada do seu lugar para esse efeito; e com o auxílio da mulata que alinhavava, depressa as casacas estavam em prova. O diabo é que nenhuma servia. Umas eram largas, outras apertadas, algumas chegavam com as abas ao chão e outras eram curtas de mais. Um desastre. De balde provávamos umas e outras parecendo aquilo ser feito por um aprendiz e não por um mestre como o «Pastel» se julgava! —

Mas o homem era para as ocasiões, pegou na peça, desdobrou-a sobre as nossas costas e com uma tesoura, foi talhando e emendando. Por fim, a minha serviu a outro, eu vesti a dele, e como os botões eram feitos de rodela de cartão, sobre os quais um dos nossos companheiros, com pretensões a artista, desenhou uns arabescos de fantasia, aquilo não ficou de todo mau. Ani-

mado, porém, com o sucesso dos botões, o artista fez, com cartão endurecido e forrado de papel prateado, uma machadinha, um punhal recurvo e um espadão de corista de opereta. O artista, que era «cabra escovado», guardou para ele o alfange e lá fomos alegres e bem dispostos a gosar o Carnaval, seguidos, de perto, da mulata e do «Pastel», que queriam ver o efeito que fazíamos na multidão.

Foi um triunfo. Quando, à noite, derreados, regressámos a casa, embirrámos com um velhote que espreitava a rua de um portigo, ou porta de serviço do prédio em que era guarda. O homem com sotaque minhoto, tinha umas suíças redondas como duas costeletas de vitela, voltadas para baixo e deu em debicar connosco, dizendo que o deixassem senão ele metia a faca. Oh que tal disseste! O do alfange, que ficára atrás, avançou com a lâmina de cartão sobre o ventre do homem, que recuou, fechando-nos a porta na cara.

No dia seguinte, ou porque ele se fosse queixar à polícia, ou porque tivesse relatado o caso a algum repórter, um jornal dava a seguinte nota: «Ontem, na Rua Frei Caneca, três valdevinos, mascarados e perdidos de bêbedos, implicaram com o porteiro da fábrica de cerveja, que teriam assassinado, com uma espada de comprida lâmina, se ele, ágilmente, não tivesse fechado a porta».

Bebedes, pobres de nós! Todo o nosso *arame* tinha sido gasto nas lojas da praça de Tiradentes em confetis e serpentinas, não nos ficando o *niquel* para o «bond» de Catumby e, para matarmos a sede, tivemos que recorrer ao chafariz da Carioca.



UM EXPRESSO DE LUXO COM RODADO PNEUMÁTICO

A França, no que respeita a caminhos de ferro, foi sempre uma das primeiras nações do mundo. Com boas linhas, boas locomotivas, boas carruagens e bons ferroviários, a França tem condições magníficas para transportar os milhões de passageiros que utilizam os seus comboios.

Em 1929, André Michelin, director da conhecida fábrica de pneumáticos «Michelin», fez a viagem de Paris a Cannes, em carruagem-cama. Quando chegou à estação de destino, comunicou ao companheiro de viagem, seu irmão Eduardo Michelin, que o bater do rodado da carruagem nas juntas dos carris, o impedira de dormir, tendo os dois irmãos concluído que, se o comboio tivesse rodados de borracha, desaparecia aquele inconveniente.

Os técnicos não receberam bem a ideia, tendo o engenheiro, a quem propuseram a realização duma experiência, respondido com ironia: — «Isso seria o mesmo que andar descalço sobre gumes de navalhas!»

Apesar disso, a ideia foi estudada pormenorizadamente, e vinte anos depois, a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro, da França, pôs em circulação um expresso de luxo, com rodado pneumático, na importante linha de Paris a Estrasburgo.

O «Expresso de Estrasburgo» não tem carruagens-camas, visto que o percurso de 507 quilómetros é percorrido durante o dia, em cerca de cinco horas. Mas se circulasse de noite, proporcionaria comodidade idêntica ao do comboio Paris-Cannes que, há vinte anos, não deixou dormir o industrial André Michelin e onde, hoje, se pode descansar tranquilamente, visto os rodados das carruagens serem iguais ao do «Expresso de Estrasburgo».

Com os rodados pneumáticos, os comboios fazem tão pouco ruído e deslizam tão suavemente que, na conversa entre os passageiros, não há necessidade de falar alto, apesar da velocidade atingir cento e quarenta quilómetros à hora.

As carruagens do «Expresso de Estrasburgo» são de 1.^a e 2.^a classe, com salões de refrigeração, foram construídas com material inoxidável em cuja composição entram aço e alumínio, pesam catorze toneladas, sendo, portanto, muito mais leves que as antigas, que pesavam quarenta.

O «Expresso de Estrasburgo», com rodado pneumático, demonstra engenho, iniciativa e tenacidade dos que venceram obstáculos de vária ordem, para o conceber e realizar. Os críticos condenaram o projecto pela necessidade de redução de peso das carruagens, o receio de derrapagem nos carris e ainda o intenso atrito e desgaste da rodagem.

Apesar disso, engenheiros e técnicos estudaram o assunto durante dois anos consecutivos de experiências, tendo produzido o comboio a que deram o nome de «Micheline», como homenagem ao industrial André Michelin. A primeira «Micheline» — a precursora do «Expresso de Estrasburgo» — circulou entre Paris e Deauville no ano de 1931. Depois da introdução de vários melhoramentos, existem em França cento e quarenta unidades, que circulam em várias linhas.

O «Expresso de Estrasburgo» é aquele modelo bastante aperfeiçoado, depois dos estudos e experiências iniciadas no norte de África, em 1942, sendo uma das características do rodado de borracha, o rebordo «silencioso» de aço, que cinje a roda na parte interna do carril.

Quando da viagem inaugural daquele expresso, o Sr. Cristiano Pineau, Ministro do Comércio e Indústria, e Maurice Lemaire, ao tempo Director Geral da S. N. C. F., foram informados, durante a viagem, que a «aderência» dos pneumáticos nos carris era três vezes mais tenaz do que a dos rodados metálicos.

Os construtores da ultima «Micheline» pretendem que o seu comboio atinja a velocidade de oitenta quilómetros à hora, em menos de um quilómetro, e que a frenagem, àquela velocidade, se faça em cento e vinte metros de extensão.

TRAGÉDIA RÚSTICA

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

Chovera toda a noite.

Como de costume, à volta da igrejinha da Bemposta, os devotos aguardavam a chegada do bondoso Padre António que, antes das sete, aparecia todos os domingos, vindo de São Facundo.

Ouviam-se os lamentos da pobre gente do campo, apavorada com as desgraças trazidas pelos temporais, e o Manuel da Bica, que já contava oitenta janeiros, afirmava nunca ter visto coisa assim.

O «Rio Tôrto», sempre mansarrão, onde as aves saltitavam todo o ano nas areias doiradas, cresceu de tal forma, que galgou os salgueirais e inundou a várzea grande. Em alguns sítios trepou à linha férrea e no Salvadorinho, o aspecto do campo arripiava, pois tudo era tristeza e desolação.

Deram as sete, as sete e meia, e o bom do Padre António, sempre tão pontual, não aparecia. O sacristão, de opa vermelha, surgiu no adro a tiritar de frio, na esperança de avistar a figura bondosa do cura, que só por doença grave faltaria à missa domingueira.

Aconselhados pelo sacristão os devotos correram em várias direcções, mas, momentos depois, voltaram ao adro da igreja, cheios de desânimo, por verem os campos em volta da Bemposta totalmente inundados!

* * *

Bailavam nos olhos dos camponeses as primeiras lágrimas.

O Padre António, filho do antigo abegão da «Casa Grande», fora criado na fre-

guesia, paredes meias com o Francisco Tomé, o Jeremias e o Manuel Raposo, rapazes do seu tempo, que ainda ficaram na escola, quando ele, com jeito para o estudo, seguiu para o Seminário de Santarém.

Franzino, moreno, de olhar vivo, o cabelo a brilhar, lembram-se os companheiros daquela manhã fria de Outubro, em que, acompanhado do pai, fora embarcar à estação de Bemposta, para seguir a vida de padre. Nas férias, não esquecia os antigos companheiros de escola, e nas suas qualidades afectivas adivinhavam-se já a beleza do seu carácter, a sua formação moral, a linha irrepreensível que, anos depois, o impunha a todos os paroquianos.

Com pouco mais de vinte anos, disse a primeira missa na aldeia onde nascera — dia de festa para o povoado, que via no Padre António um exemplo de nobres virtudes, alma aberta a todas as iniciativas, coração pronto a servir os desamparados.

Anos depois, morria o abegão da «Casa Grande», o tio Manuel Tomaz, querido de toda a freguesia, e, roído pelo desgosto, não tardou que o Padre António fosse a sepultar sua pobre mãe, a «Tia Ana do Lagar», que naquela casa dispensava carinhos à gente humilde.

De recordação em recordação, os antigos companheiros de escola iam seguindo a vida daquela família exemplar que, com a figura honrada do Padre António, conquistara a simpatia de toda a freguesia.

Demais, o bondoso sacerdote começou cedo a prégar nas terras das redondezas,

contando-se que, duma vez que os reis foram à Batalha, foi ele o escolhido para prégar o sermão nas exéquias solenes, ficando na memória de todos o abraço que o Rei lhe dera, quando descia do púlpito.

* * *

Quando menos esperavam surgiu ao longe um vulto, precisamente dos lados donde costumava aparecer, montado na égua lazã, o bondoso Padre António. Era um vulto de mulher em louca correria, que depois de galgar os destroços da Ponte Nova, que a cheia levava, trazia na mão um saco de ramagens.

O sacristão, ao vê-la caminhar apressada entre o sobreiral, deu-lhe o coração um baque, pois logo conhecera o saco onde o bom padre costumava trazer as vestes sacerdotais.

A mulher do moleiro, ao chegar ao adro meio desmaiada, disse ter visto o saco na corrente, depois de tropeçar na azenha do moinho. Como pôde, conseguiu apanhá-lo, curiosa por saber a quem pertencia, mas quando olhou o ribeiro e viu na corrente a égua lazã do Senhor Padre António, logo pressentiu grande desgraça.

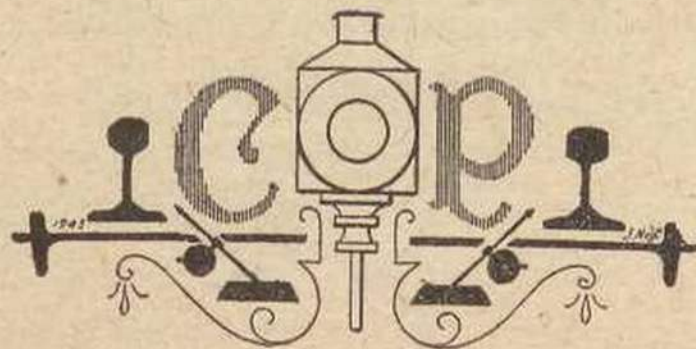
Vinha coberta de suor, quase sem fala, tal a comoção que a invadira. O sacristão, trémulo, entrou na capela, seguido de devotos. Olhos rasos de água, todos ajoelharam nas lajes frias, onde cinquenta anos antes

dissera a primeira missa o filho do António do Lagar. O José da Cruz pediu a todos para rezarem um Padre Nosso e uma Avé Maria por alma do seu prior, levado pela cheia daquela noite sinistra de Novembro.

As mulheres soluçavam e de lágrimas nos olhos erguiam as mãos a Deus, suplicando o descanso eterno para o seu pastor. Quando as mãos se ergueram mais alto e as orações eram mais sentidas, o Senhor Crucificado do altar-mor pareceu sorrir para a multidão que enchia a nave da igreja. No seu sorriso doce, a figura admirada olhava os pobres paroquianos, como a dizer-lhes:—Rezai. Tenham fé. Ele terá no céu o lugar destinado aos bons.

Quando deixaram o adro da igreja de Bemposta, os sinos dobraram plangentemente. Um bando de corvos bailava no ar. O «Rio Torto», lá longe, ouvia-se como nunca, mas, a meia-tarde, o sol alumiou a freguesia triste, onde a bondosa figura do Padre António ficará para sempre lembrada pelas suas acções nobilíssimas. Perdera a freguesia o seu melhor pastor, e, oito dias depois, não cabiam na igreja as pessoas que ali correram de todo o concelho, a pedir o eterno descanso para o Padre António.

N. da R. — O Rio Torto passa próximo do Rossio de Abrantes. A cheia a que se faz referência, teve lugar no inverno de 1937 e causou enormes prejuízos na linha de Leste.



LÁ POR FORA...

Um tema interessante para todos os ferroviários é o da circulação dos comboios, pela direita ou pela esquerda.

Alguns países europeus, como a França, a Bélgica e a Itália, copiaram os métodos de Jorge Stephenson, adoptando a circulação pela esquerda, que hoje é utilizada também na Irlanda, Inglaterra, China, Egito, Japão, Suécia, Suíça, Espanha e Portugal. Há, no entanto, países como o Canadá, Dinamarca, Alemanha, Holanda, Finlândia e outros, onde a circulação de comboios se faz pela direita.

* * *

Cinquenta e duas companhias de caminhos de ferro dos Estados Unidos da América encontram-se diante duma crise financeira, que só poderá melhorar com o aumento imediato de tarifas, nos transportes de passageiros. O aumento pedido sobre os preços actuais é de 12,5 por cento.

* * *

Na Alemanha vai proceder-se à electrificação da rede ferroviária do Ruhr, para o que se procura obter um empréstimo ao abrigo do plano Marshall.

* * *

Em Espanha, estuda-se a realização dum grande plano de transformação dos transportes ferroviários, o qual será executado por etapas.

O Governo pensa realizar esse plano com a máxima rapidez, devendo o material necessário ser importado da América do Norte. A madeira para as travessas será importada da Guiné e de Marrocos.

* * *

A Rhodésia tem nos caminhos de ferro o principal factor do seu progresso económico. Neste momento, os caminhos de ferro daquele país estão renovando o seu material circulante. Na Inglaterra estão sendo

construídas 20 locomotivas Bayer-Garratt, com o peso de 184 toneladas por unidade, destinadas àqueles caminhos de ferro.

* * *

Várias entidades dirigiram um pedido ao governo de Espanha, para que a linha internacional Madrid-Lisboa, passe por Cáceres, capital de província, que há muito tem aquela aspiração. As obras a realizar importarão em trinta milhões de pesetas.

* * *

A Itália foi um dos países europeus que mais sofreu com a última guerra, especialmente, em caminhos de ferro.

«Ferrovia dello Stato» — os caminhos de ferro do Estado, — deram-se ao trabalho sério de reconstruir e graças aos seus esforços todas as linhas estão a funcionar, encontrando-se reconstruídos os túneis, pontes e estações.

Os resultados obtidos em curto prazo, mostram a vitalidade do povo italiano e o espírito de sacrifício dos seus ferroviários.

* * *

A Comissão Executiva do Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis, publicou uma obra notável em quatro volumes, na qual se historia a vida ferroviária daquele país.

«Cem anos de Caminho de Ferro», obra monumental onde colaboram alguns dos maiores artistas e intelectuais da vizinha Espanha, mostra a perfeição das artes gráficas daquele país e também o interesse do povo espanhol pelos seus caminhos de ferro.

* * *

Os filmes realizados por ocasião do centenário dos caminhos de ferro espanhóis, despertaram o maior interesse em Espanha.

É possível que, ainda no ano corrente, aqueles filmes sejam exibidos nos principais centros ferroviários de Portugal.

A VIDA DO ASSENTADOR

Por JOÃO ALFAIA FIGUEIREDO

Assentador do Distrito 25, do Serviço de Conservação de Via e Obras

QUEM não conhece esse simples e humilde ferroviário, queimado pelo sol ardente de verão, que nos quadros da Companhia tem o nome de assentador?

Quem não conhece essa sentinela vigilante da linha, com as mãos calejadas pela grosseira e honrada ferramenta, e que, ao longo da via, sente orgulho ao ver as locomotivas correrem sobre os carris confiados à sua guarda?

Apesar do serviço ser rude e violento, o assentador abraça a profissão com zelo e dedicação, qualidades que têm a virtude de transformar os trabalhos mais pesados em simples fardos de papel!

O emprego dos carris — que à primeira vista parecem simples barras de ferro — tem também a sua ciência. Sabemos que muitos agentes julgam a nossa profissão vulgar e sem importância, chegando, em alguns casos, a tratar-nos por forma menos correcta. Os assentadores, embora alguns sejam analfabetos, têm, como todos os empregados da Companhia, a sua cota parte de responsabilidade em tudo o que se passa.

Trabalhando ao tempo durante todo o ano, quer ao sol ardente quer debaixo de chuva, quantas vezes o assentador não deixa o lar, para, em noites de tempestade, indiferente à chuva e ao frio, vigiar certos troços de linha que não resistem às fortes enxurradas.

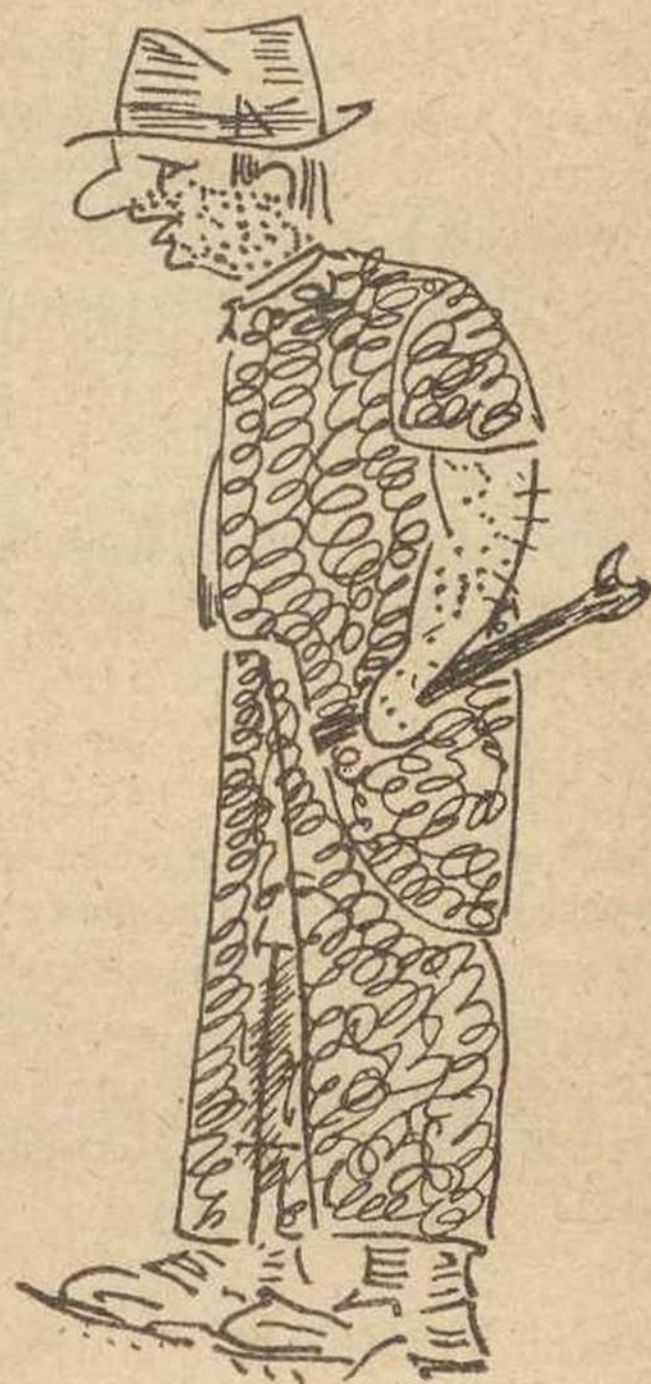
Tudo isto o assentador faz em obediência à sua consciência, pois não ignora o cumprimento do dever e a responsabilidade que lhe cabe na circulação dos comboios e na segurança dos passageiros.

Os passageiros, quando tomam os comboios, confiam sempre nos serviços da Companhia, tornando-se, por isso, necessário que todos os ferroviários, seja qual fôr a sua categoria, façam o possível para que os passageiros não percam essa confiança.

O assentador, embora sem cultura, cumpre nobremente a sua missão. Quantas vezes, senhor do seu papel, não sente prazer e orgulho, em noites de temporal, ao transmitir ao maquinista a frase:

— «Pode seguir. A via está livre!»

E o maquinista, confiando naquele ferroviário humilde, continua a marcha, garantindo, assim, a segurança e a tranquilidade dos passageiros.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

O «Boletim da C. P.», sempre com o desejo de ser útil aos seus leitores e de contribuir para o aperfeiçoamento da sua cultura geral, vai abrir uma nova secção, que terá por título estas simples palavras: «Perguntas e Respostas».

O título da nova secção define o seu programa, com a certeza de que todas as perguntas, não só sobre assuntos ferroviários mas sobre quaisquer outros estranhos à nossa profissão, terão a devida resposta.

Não se trata, como poderá supor-se, das perguntas sobre assuntos de serviço, como taxas e outras que, por dizerem respeito à profissão, devem, em caso de dúvida ou desconhecimento dos consulentes, ser respondidas pelos serviços respectivos; trata-se, sim, de perguntas mais transcendentais, de perguntas sobre casos que não são de todos os dias, não só sobre assuntos respeitantes à via, mas à exploração, à tracção, aos abastecimentos ou à vida comercial da Companhia.

E além destes, de tudo o que possa contribuir para o aperfeiçoamento da cultura dos nossos assinantes:—viagem, agronomia, história, desportos, literatura, de tudo o que desejem saber e que, por viverem longe dos grandes centros, não possam conhecer.

Resta-nos agora, ao anunciar a nova secção «Perguntas e Respostas», aguardar as primeiras consultas para, num dos próximos números, podermos dar as respectivas respostas.

Está aberta a nova secção «Perguntas e Respostas» que, estamos certos, 24 despertará interesse nos nossos leitores.

Sumário

Homenagem do Porto de Lisboa a um antigo Director da C. P.

Para a História: Há Sessenta Anos...

Caminhos de Ferro Ingleses.

O desastre no túnel do Rossio.

Instrução Profissional.

O comboio, fonte do progresso, por Alfredo dos Santos Diogo.

Agentes premiados.

Problemas Ferroviários: São... e não são!, por Claro Lopes.

Algumas notas sobre turismo, por Francisco Bual.

Bom humor.

Número de Natal.

A lição da nossa visita a França, por José Júlio Moreira.

Recordando...: O «Pastel», por Guerra Maio.

França: Um Expresso de luxo com rodado pneumático.

Tragédia rústica, por António Montês.

Lá por fora...

A vida do Assentador, por João Alfaia Figueiredo.

Perguntas e respostas.

Pessoal.

NA CAPA: O guindaste flutuante
«Engenheiro Manuel
de Espregueira.»

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Machado, Chefe principal de Coimbra. Admitido como praticante de factor em 14 de Janeiro de 1909, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe principal em 1 de Janeiro de 1948.

Alvaro Bernardo dos Santos, Chefe de 2.^a classe de Quintans. Admitido como praticante de factor em 14 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e a chefe de 2.^a classe em 1 de Abril de 1938.



NOMEAÇÕES

Abastecimentos — Silvino Surrécia Caetano, empregado de 3.^a e António Narciso, ajudante de maquinista.

Exploração — Pedro de Oliveira Paulo, conferente.

Via e Obras — Lúcio Augusto Sobral, ajudante de secção; António Gonçalves, servente de escritório; Manuel Alves Matias e José Viegas de Gois, montadores.

REFORMAS

Abastecimentos — António Simões de Oliveira, empregado de 2.^a do serviço de aprovisionamento e armazéns; Manuel António de Magalhães, empregado de 1.^a dos serviços gerais; João António, guarda do armazém regional do Entroncamento.

Comercial — Domingos José Barreto, empregado de 1.^a classe.

Exploração — Alberto Augusto Venceslau, Chefe de 2.^a classe de Pocinho; Serafim dos Santos Vilhena, Factor de 2.^a classe de Setúbal; Angelo Pereira da Veiga, Bilheteiro principal de Ermesinde; Augusto Bento Pereira, Conferente de Alfândega; José Joaquim Mendonça, Condutor de 1.^a classe de Campanhã; António Augusto Cecílio Martins, Condutor de 1.^a classe de Régua; Francisco Gomes, Condutor de 1.^a classe de Barreiro; Manuel dos Santos, Guarda-freios de 1.^a classe de Barreiro; André da Silva Marques, Fiscal de revisores de Campanhã; Ernesto Martins de Lima, Fiscal de revisores de Campanhã.

Justino de Sousa, Agulheiro de 1.^a classe de Campanhã; Alfredo Marques, Agulheiro de 1.^a classe de Faro; Bernabé Alexandre, Agulheiro de 1.^a classe de Casa Branca; António Martins Rosendo, Agulheiro de 3.^a classe de Boliqueime; Casimiro Mavioso, Guarda de estação de Évora; Oscar Correia de Sá, Carregador de Régua; Agostinho Moreira, Carregador de Campanhã; António Pereira, Carregador de Campanhã; António Pereira de Carvalho, Carregador de Régua, e Florinda Júlia Neves, Guarda de P. N. de Albergaria.

FALECIMENTOS



António Coelho, assentador do distrito 115, admitido como assentador em 21 de Maio de 1942.

Francisco Maia Júnior, Maquinista de 3.^a classe do Depósito do Entroncamento, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 11 de Abril de 1924, foi nomeado, fogueiro de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929. Fogueiro de 1.^a em 1 de Janeiro de 1931. Maquinista de 3.^a em 1 de Setembro de 1943.



Alberto Romãozinho, Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Gaia, admitido ao serviço da Companhia como limpador, em 31 de Maio de 1928, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937, de 1.^a em 1 de Setembro de 1944 e maquinista de 3.^a classe em 1 de Abril de 1940.

António Ribeiro, Fogueiro de Máquinas Fixas do Depósito de Campolide-Santo Amaro, admitido ao serviço da Companhia, como Servente, em 8 de Novembro de 1916, passou a fogueiro de guindaste em 28 de Janeiro de 1919 e a fogueira de Máquinas Fixas em 1 de Setembro de 1939.



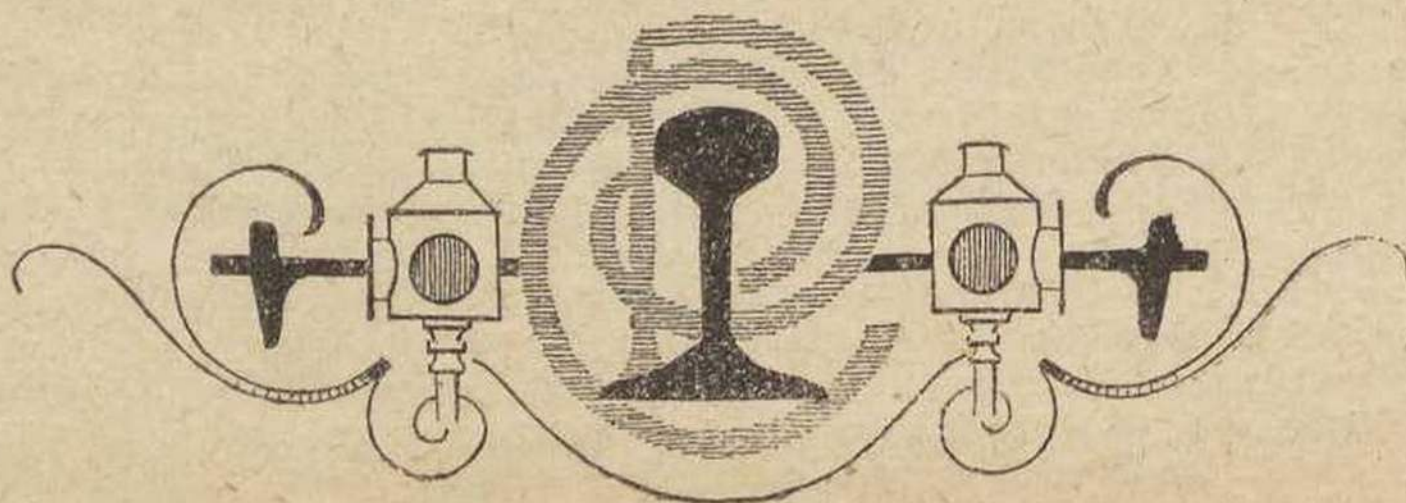
Carolina da Conceição Horta Barreiros, escriturária de 2.^a classe de Lisboa-P., admitida como empregada em 11 de Janeiro de 1923, foi promovida a empregada de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1927 e em 1 de Janeiro de 1940 foi promovida a empregada de 2.^a classe, passando a designar-se por escriturária de 2.^a classe em 1 de Dezembro de 1945.

Joaquim Reis Bravo, factor de 1.^a classe de Vila Franca de Xira, admitido como praticante de factor em 10 de Julho de 1918, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1924 e em 1 de Abril de 1938 foi promovido a factor de 1.^a classe.



Francisco Bernardo, condutor de 1.^a classe de Barreiro, admitido como carregador em 21 de Outubro de 1918, foi promovido a guarda-freios de 3.^a em 1 de Janeiro de 1922. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1948.

Américo Vasques Rodrigues, carregador de Lisboa-P., foi admitido como carregador em 21 de Abril de 1922.



Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

Telegramas SYDER

Telefone 60675

SYDER, LIMITADA

SABÕES / CRISTAIS DE SODA / PRODUTOS "SOL"

Fábrica e Escritório:
RUA DE S. BENTO, 634
(à Praça do Brasil) — LISBOA

SECÇÃO
DE
VENDAS



ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

Hotel Alentejo — ELVAS

MÁRMORES

DE SOUSA BAPTISTA, L.^{DA}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13

LISBOA — Telefone 27643

Quando construir ou montar qualquer casa para sua residência, consulte os preços deste estabelecimento e não se arrependerá.

Somos especializados no preparo de boas cantarias, mármore pulido de todas as qualidades e para todos os fins, jazigos e todas as cantarias para fachadas de edifícios dos mais ricos e modestos em arquitectura.

Artigos sanitários, salas de banho completas, esquentadores, torneiras, válvulas, saboneteiras, mosaicos cerâmicos e hidráulicos, azulejos brancos e de cores, loiças e faianças artísticas, espelhos de cristal e artigos de ménage, etc.

Os mármore desta casa são rigorosamente seleccionados e cuidadosamente escolhidos e o seu preparo é feito com cuidado e gosto.

O maior valor dos mármore é o que eles prestam em serviço na higiene e na ornamentação em que são insubstituíveis.

O Mármore é sempre Mármore

SECÇÃO DE ARTIGOS DE UTILIDADE E MÉNAGE

Esta secção, onde temos um variadíssimo sortimento de artigos para serviços de utilidade doméstica e presentes, merece que a visite — não se arrependerá — antes de fazer as suas compras.

13, Largo de S. Julião, 13

AGÊNCIAS: São nossos agentes em EVORA

MARSANITAS, L.^{DA}

Rua da República, 35 a 39

ELECTRO LISBOA, L.^{DA}

CANDEEIROS

FOGAREIROS

FOGÕES

FRIGORÍFICOS

RÁDIOS DAS MELHORES MARCAS, ETC.

*A prestações em colaboração com
as C. R. Gás e Electricidade*

RUA AUGUSTA, 246 - 248

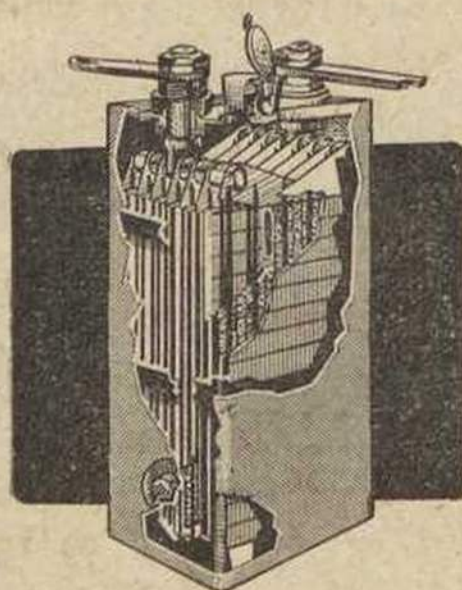
TELEFONE 20568

Acumuladores Alcalinos



Para todas as aplicações T. S. F., Iluminação de Socorro, Centrais Eléctricas, Rádio-Receptores, Tipos especiais para

Iluminação de carruagens de Caminho de Ferro. Arranque de motores Diesel, Tracção, etc.



Um passado e um nome
que se impõe

Representantes exclusivos:

Sociedade Portuguesa do Acumulador
TUDOR

AVENIDA FONTES PEREIRA DE MELO, 12, em LISBOA

Nogueira, Limitada

///

Fornecedores dos Caminhos de Ferro

PRODUTOS METALÚRGICOS

MATERIAL ELÉCTRICO

///

TELEFONES { 21381
PBX { 21382
30655

107, RUA DOS DOURADORES, 135

LISBOA

Material rolante e de construção para Caminhos de Ferro — Aços finos e de construção — Metais, Chapas, arames e electrodos para soldadura — Máquinas, motores, correias e acessórios para as indústrias — Ferragens, Ferramentas, Parafusos e utilidades domésticas — Tintas de água, esmaltes, aluminios e vernizes, etc..



Importação e Exportação

Companhia Hanseatica, L.^{da}



Fornecedora dos Estabelecimentos Fabricis do Ministério da Guerra, Marinha e Aviação Portugueses e dos Caminhos de Ferro Portugueses



Telefones { 21370
20780

Telegramas «Hanseata»

Rua do Ouro, 191-3.º e 5.º
L I S B O A

AOS
COLECCIONADORES

DO
A
L
M
A
N
A
Q
U
E
B E R T R A N D

O PRIMEIRO ALMANAQUE BERTRAND QUE SE PUBLICOU FOI EM 1900

TEMOS ALGUNS EXEMPLARES DOS ANOS SEGUINTE:

1910, 1913, 1914, 1915, 1922, 1924,
1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933,
1934, 1935, 1936, 1938, 1940, 1941,
1942, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949,

QUE VENDEMOS A 25\$00 ESC.
ACRESCIDO DOS GASTOS DE PORTE

10 CONTOS DE PRÉMIOS
No Concurso de Passatempos do
ALMANAQUE BERTRAND PARA 1950

CARRASQUEIRO & TEIXEIRA, L.^{DA}

ESTANCIA DE MADEIRAS
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 3

SERRAÇÃO
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 3

CARPINTARIA
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 10

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 7

MADEIRAS EXÓTICAS
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 8

FABRICA DE FRIGORÍFICOS
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 4

ASSISTÊNCIA FRIGIDO
TELEFONE 7 2454

ARMAZÉM DE FERRO
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 2

Avenida 5 de Outubro, 175 a 185-LISBOA
Telefone P. B. X. — 73046, 73047 e 73048

TELEFONE 7 2272

Itali

Fábrica de Massas Alimentícias
S. A. R. L.

Campo 28 de Maio, 33 LISBOA

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •



Uma reprodução gráfica da

FOTOGRAVURA
ARMEIS & MORENO, L.^{DA}
1, 5 JOÃO DA PRACA, 16-A, 38 (6 58)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA

Tractores e material agrícola e industrial da marca
«International-McCormick-Deering»

Transportadores **«Farquhar»**

Escavadoras **«P & H»** da firma americana
Harnischfeger Corporation

Motores Diesel **«Crossley»** e **«Witte»**

Moto-bombas **«CMC»**

Betoneiras **«Ransomes & Rapier»**

Rolamentos de esteras e de roletes **«SRO»**

Correias de borracha **«Goodrich»** e **«Kleber»**

Fassio, Limitada

Rua Jardim do Regedor, 20-32

Telefones: 31902-31903 31904—LISBOA