BOLETIM DA C.P.

EXPLORAÇÃO
Serviço de Instrução Profissional
Repartição de Expediente e Arquivo

BOLETIM DA C.P.

N.º 230 AGOSTO — 1948 ANO 20.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

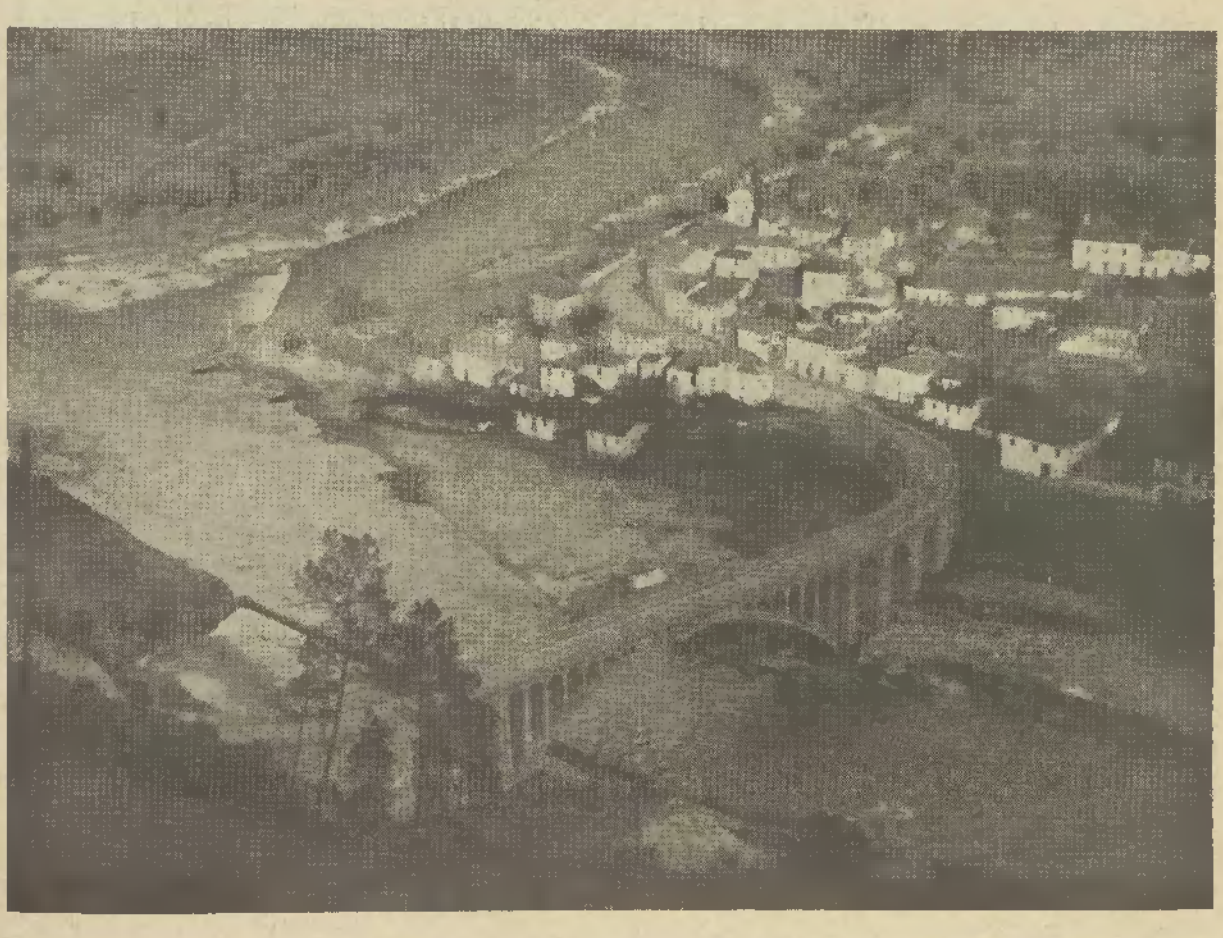
PROPRIEDADE
da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DIRECTOR
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO
Largo dos Caminhos de Ferro — Estação de Santa Apolónia

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



(Fotografia do Eng.º *Quadros Abragão*, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras)

Junto da foz do Dão, construiu a Junta Autonoma de Estradas uma ponte de betão armado, à qual foi dado o nome de Salazar, em homenagem ao sr. Prof. Doutor António de Oliveira Salazar, Presidente do Conselho.

Esta ponte, que liga Carregal do Sal às proximidades de Penacova, faz parte da Estrada Nacional n.º 341, tem 126 metros de comprimento, 60 de vão no arco central e 13 de flecha.

A largura da faixa de rodagem é de cinco metros, sendo a largura de cada passeio de 0,80 metros.

A nova ponte é uma importante obra de arte. Foi concluida em 10 de Novembro de 1935 e importou em 1.400 contos.

Engenheiro Juvenal Felicíssimo

Com 63 anos de idade faleceu em 8 de Julho, no Entroncamento, o Chefe da 2.ª Circunscrição da Divisão de Via e Obras, sr. Engenheiro Juvenal Felicíssimo.

O extinto, que aliava, à sua reconhecida competência, grande modestia e inexcedível

Engenheiro Juvenal Felicíssimo

correcção no trato, o que o tornou sempre altamente apreciado e estimado de Superiores, Colegas e Subordinados, deixou em todos profunda saudade.

Tinha 37 anos de ferroviário, pois entrara para a C. P. em Junho de 1911, tendo pedido a demissão em 1919, para ir prestar serviço na rede do Minho e Douro, então explorada pelo Estado.

À sua competência e dedicação pelo serviço evidenciaram-se em vários trabalhos de responsabilidade, como foram a reparação do pé direito do túnel de S. Miguel da Carreira, na linha do Minho, obra que, além de difícil, foi quase toda executada sòmente de noite; a reparação de encontro da ponte do Manco, também na linha do Minho, que exigiu, quer na demolição do encontro arruinado, quer na construção do que o substituiu, cuidados muito especiais; as renovações e balastragens da linha do Minho (S. Romão-Tamel e do Ramal de Braga). Mais recentemente, conseguiu, pela forma proficiente com que orientou os trabalhos de consolidação do aterro do quilómetro 152, da linha do Norte, evitar a suspensão da circulação dos combóios, facto que, a dar-se, acarretaria para o Público e para a Companhia — por se tratar da linha mais importante do País — avultados e incalculáveis prejuízos. Igualmente a sua acção fez-se sentir pelas acertadas providências que tomou na rápida reparação das avarias provocadas pelos temporais do começo de 1947 e ainda no restabelecimento da circulação dos combóios no trôço da B. B., compreendendo a ponte de Caimbas, fortemente avariada pelo descarrilamento dum combóio.

Não é de admirar, pois, que da sua matrícula constassem louvores pelas suas infatigáveis qualidades de trabalho, serviços distintos, decisão e dedicação.

À família enlutada, que o Engenheiro Juvenal Felicíssimo muito estremecia, apresenta o «Boletim da C. P.» a sincera expressão do seu grande pesar.

O Sr. Eng.º Leite Pinto, Administrador da C. P. cortando a fita simbólica para inaugurar a estação

A estação ferroviária de Paraimo

foi festivamente inaugurada, com a assistência de dirigentes da C. P.

Com a assistência das autoridades locais, directores da C. P., e muito povo, foi oficialmente inaugurada a estação de caminho de ferro de Paraimo, acontecimento que coincidiu com as festas de S. Francisco, as quais atrairam centenas de forasteiros.

Muito antes da chegada do «rápido» de Lisboa, já se encontravam nos cais centenas de pessoas, entre as quais os srs. dr. Luciano Correia, presidente da Câmara Municipal de Anadia, em representação do chefe do distrito de Aveiro, que não compareceu por motivo de força maior, dr. Luís Carlos Conceição, presidente do Município de Sangalhos; dr. Mário Mendes, vice-presidente do de Anadia; Albano Costa, presidente da Junta de Freguesia de Sangalhos; tenente-coronel Veiga; major Mamede, chefe da 4.ª secção de Via e Obras da C. P.; Antunes Ferreira, chefe da 3.ª circunscrição da Figueira da Foz; Albano João e Artur Mariz, da comissão de festas locais, e, ainda, Alvaro Gradeço, Manuel Nuno, Adriano Seabra e Calisto da Costa Palmeira.

À chegada do sr. dr. Garcia Pulido, uma das pessoas que mais se interessaram pela construção da estação, as bandas de S. João de Loure e Fermentelos tocaram a «Maria da Fonte», por entre aplausos.

A nova estação, conquanto seja pequena,

está instalada nos terrenos cedidos amavelmente pela sr.ª D. Ema Soares de Morais, e pelo sr. Joaquim Francisco Nuno e herdeiros de Joaquim Simões Moreira e de Joaquim Ferreira dos Santos.

Do «rápido» de Lisboa, que, hoje, excepcionalmente, parou nesta localidade, desembarcaram os srs. eng.os Leite Pinto, administrador da C. P.; Vasconcelos Correia, antigo presidente do conselho de administração e actual presidente honorário; eng.º Campos Henriques, subdirector geral; Sousa Nunes, chefe da divisão de via e obras; Lamas de Oliveira, chefe dos serviços de exploração; e André Navarro, subchefe da divisão comercial.

Foi o sr. eng.º Leite Pinto quem inaugurou a nova estação, acto que foi sublinhado com prolongados e calorosos aplausos.

A seguir, foi inaugurada uma pequena estrada que liga a estação com a artéria principal desta localidade.

Depois, em Sangalhos, efectuou-se um almoço, a que assistiram as forças vivas do concelho e numerosas pessoas de representação social. Presidiu o sr. dr. Luciano Correia, ladeado pelos srs. eng.os Leite Pinto e Sousa Nunes; drs. Garcia Pulido e Luís Carlos Conceição, etc.. Abriu a série de brindes o sr. Albano Costa, presidente da Junta de Freguesia de Sangalhos, que exprimiu o seu contentamento pelo apreciável melhoramento com que Paraimo foi dotada, o que representava o primeiro passo para realizações futuras, e concluiu por agradecer á C. P. O sr. dr. Luís Conceição exprimiu os seus maiores agradecimentos ao sr. dr. Garcia Pulido, pelos esforços empregados em benefício desta terra, e afirmou que, conquanto ele seja um filho adoptivo de Paraimo, se lhe deve a nova estação, que representa um benefício para todos. Anunciou, que, em breve, Sangalhos terá um hospital e um edifício dos correios.

Seguidamente, o sr. Adriano Rodrigues Seabra afirmou: «Agradecendo à administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a criação da estação do Paraimo e a grande honra da deslocação especial à nossa terra de categorizados elementos da sua administração, cabe-nos o encargo de apresentar alguns dados demonstrativos do valor comercial da freguesia de Sangalhos — uma das progressivas freguesias do País — constituída pelos lugares de Paraimo, Fogueira, S. João de Azenha, Sá, Ribeiro e Saima. Só vamos fornecer elementos de aproximado movimento de mercadorias a expedir pela estação do Paraimo, desta freguesia. Todavia, devemos informar que as freguesias de Ancas, Amoreira da Gândara e Mamarosa, passam a fazer quase exclusivamente o seu movimento por Paraimo».

E prosseguiu: «Sangalhos é o centro mais importante do País em comércio de bicicletas, pois conta treze armazens de venda por junto e uma fábrica de quadros e de outras peças e uma de esmaltagem e cromagem.

É também um dos centros mais importantes do País no comércio de vinhos, pois estão instaladas na freguesia sete empresas vinícolas, quatro das quais dispõem de casas para o fabrico de espumantes naturais. Tem, ainda, uma fábrica de camisaria, onze mercearias, duas lojas de tecidos, duas de calçado, cinco oficinas de serralheiro, uma serração de madeiras, duas indústrias de cozer cal e dois «cafés». Outras indústrias aparecerão, pelo motivo da criação da estação para o despacho de mercadorias. Baseando-se nos cálculos, prudentemente elaborados, só as empresas da freguesia de Sangalhos, que atrás citámos, devem expedir mensalmente mais de 500 toneladas em pequena velocidade, e ainda, em toda a região que fica a servir-se pelo Paraimo se pode calcular que só as expedições mensais em pequena velocidade devem atingir um milhar, com mais de mil toneladas de peso, cálculo este feito à face de elementos fornecidos por casas comerciais, que até agora têm realizado os seus despachos por Mogofores e Oliveira do Bairro, utilizando a camionagem por estarem distantes do caminho de ferro.

Mais adiante afirmou: «É absolutamente necessária para já, a construção de um desvio de linha e de um cais para as mercadorias chegadas e expedidas, pois que o edifício construído, apenas dispõe de uma pequena arrumação onde, com dificuldade caberão os pequenos volumes despachados ao abrigo da tarifa especial 8-108.

Se é certo que se não desconhece a rapidez que a C. P. está imprimindo ao seguimento das remessas expedidas, também é verdade que as expedições feitas depois da circulação do combóio que as transporta, terão que permanecer ao ar livre, durante vinte e quatro horas, à chuva e ao sol, inutilizando-se bebidas, rotulagens, etc.

Acrescentou o orador, que também é justo que a estação de Paraimo passe a ter distância própria, pois não deve pagar por Oliveira do Bairro ou Mogofores.

Terminou, dizendo que esperava ver aquelas aspirações convertidas em realidade e por saudar os membros directivos da C. P., presentes.

O sr. dr. Garcia Pulido começou por dirigir cumprimentos ao sr. eng.º Campos Henriques, a quem pediu que transmitisse os agradecimentos do povo da localidade e declarou, depois, o papel que desempenhara, para a realização do melhoramento e nas diligências efectuadas junto dos srs. eng.º Vasconcelos Correia e Sousa Nunes. Citou os esforços dispendidos por outras individualidades e concluiu por saudar os engenheiros que colaboraram na construção da estação.

O sr. eng.º Leite Pinto afirmou que o desejo da construção da estação vem de longa data. «Aqui têm — disse — a estação. Bem sabemos que é pequena, mas a C. P. está atenta ao seu desenvolvimento e não abandonará as justas reclamações desta zona». Por fim, brindou por Sangalhos e por Portugal.

O sr. eng.º Vasconcelos Correia referiu-se ás diligências empregadas pelo sr. dr. Garcia Pulido para a efectivação do melhoramento e fez votos pelo alargamento da obra.

O primeiro combóio que entrou na estação de Paraimo

O sr. dr. Luciano Correia dirigiu cumprimentos aos engenheiros da C. P. e aludiu à importância do melhoramento, no plano de urbanização de Sangalhos.

Por fim, o sr. dr. Garcia Pulido pediu uma saudação para o sr. Fausto de Figueiredo, administrador-geral da C. P., o qual por motivo de saúde não pôde assistir ao acto.

Demorada salva de palmas significou o aplauso á proposta.

À sua partida para Lisboa, os dirigentes da C. P. foram muito aclamados.

A minha gravata

Por GUERRA MAIO
Agente Comercial

FOI no verão passado. Eu tinha chegado à estação de Austerlitz, moído por um dia de trabalho intenso e sob um calor canicular. Faltava ainda meia hora para a partida do «rápido» de Hendaia; mas como os anos me pediam repouso, despi-me e deitei-me, sem mesmo abrir a maleta para tirar o pijama. Quase à partida, apareceu o passageiro da cama de baixo, o qual, acendendo a luz, deu as boas-noites, dispondo a sua pequena bagagem na prateleira superior: uma maleta e um selim minúsculo, destes que se põem nos cavalos de corridas, mas tão pequeno que me admirei como um homem se poderia segurar nele em cima d'um cavalo fogoso. Era um rapaz elegante, desportivo e, pela maneira como se acomodou na cama, sem ruído, pareceu-me pessoa finamente educada.

Como estava cansado, só acordei quando chegávamos a Bordeus e o condutor nos veio bater à porta. O rapaz levantou-se, perguntando-me se me queria servir do lavatório. Vendo as horas e o pouco tempo de que dispunhamos, preferia ir lavar-me na carruagem que me levaria a Hendaia, visto o *wagon-lit* ficar em Bordeus. Ele passou água pela cara, dizendo que ia para casa, onde tomaria um banho. Limpou-se à pressa, enfiou as calças e o jaquetão e, desejando-me boa viagem, pegou na maleta e no selim, encaminhando-se para a porta, pois o comboio apertava de freios para parar. Vesti-me também, mas faltava-me a gravata. Esta só pelo diabo! Eu não tinha aberto as malas, e, portanto, a gravata devia estar no cabide junto à camisa. Procurei-a febrilmente, acabando por chamar o condutor, que desfez as duas camas e esquadrinhou o compartimento, sem que a gravata aparecesse. Ora uma destas! — comentava eu, não encontrando motivo plausível de tão estranho desaparecimento. O condutor de olho malicioso, concluiu que fora o meu companheiro de compartimento quem a devia ter levado para me fazer uma pirraça e que a estas horas estaria estendida na sargeta da calçada, pois não era pessoa para pôr uma gravata de outrem.

Aborrecido, atravessei o cais, sem gravata, quase acreditando na farsa idiota do homem do selim e desejando mesmo encontrá-lo para lhe assentar as costuras do casaco com um dos marmeleiros que abundam na minha terra.

Nas alturas de La Motte, fui ao toucador para me lavar, mudar de camisa e pôr outra gravata. Feita a operação, como a carruagem viesse na cauda, pousei a maleta no chão e fiquei a contemplar a paisagem dos pinheiros das Landes, cujas sementes, reza a história, vieram do pinhal de Leiria.

Ao voltar-me, que vejo eu, santo Deus? A minha gravata, a minha autêntica gravata, que espreitava por baixo da porta do toucador, e que eu, ao fechá-la, tinha entalado, sem dar por isso.

Não foi preciso quebrar a cabeça para achar a explicação do estranho caso. Ao despir-me na estação de Austerlitz, a gravata ficou dentro da camisa, que eu, pela manhã, vesti sem me aperceber.

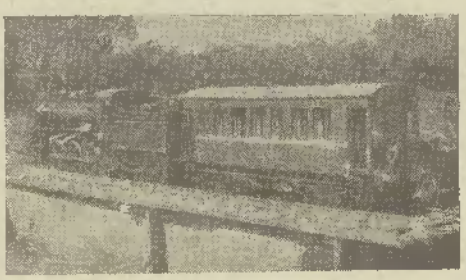
Levantei as mãos ao Céu e agradeci à Providência ter encontrado, — e de que maneira! — a minha gravata, para não ficar toda a vida a amaldiçoar injustamente aquele rapaz, tão bem educado e tão simples, que entrava numa carruagem de luxo com um selinzinho na mão.

Curiosidades ferroviárias

TODOS os dias tomamos conhecimento de valores ignorados, de aptidões desconhecidas, de qualidades apreciáveis de camaradas nossos, gente que, como nós, escolheu a profissão ferroviária.

Chegam à nossa mesa, quáse diàriamente, sintomas reveladores de trabalho, vontade, inteligência, iniciativa, o que não pode deixar de nos desvanecer a todos, pois constitui motivo de justo orgulho para os que trabalham em caminhos de ferro.

Evidentemente que na colaboração que



recebemos — toda ela digna de agradecimentos — aparece de tudo, nem tudo sendo de publicar, o que lamentamos sinceramente. Mas aparecem também verdadeiras revelações que o «Boletim da C. P.» pouco a pouco, irá mostrando, revelações que traduzem extraordinárias virtudes.

Um artigo, uma fotografia, um desenho, uma gravura — tantas vezes executados com excepcional carinho — dizem-nos que, dentro da classe ferroviária, há um nivel mental muito de apreciar, muito de elogiar. E o que é simpático, o que é verdadeiramente admirável, é que tudo que nos mandem para publicar, vem revestido duma modéstia louvavel, duma timidez que parece produzir falta de confiança nas próprias qualidades.

Vem isto a proposito das fotografias que acompanham estas linhas — material ferroviário executado pacientemente por Onofre Gomes, Factor de 2.ª classe, em Cacia.

A locomotiva e o tender, da série 500, tem o comprimento de 1m,38 e a carruagem de «boggies» 1m,06. Este material levou um ano a construir e foi executado nas horas livres daquele agente que, com as suas economias, o pôde realizar, assim como aos carris onde assente.

Ainda há pouco nos referimos, com elogio, à Associação de Aficionados que, em Espanha, se dedica a construções desta natureza, o que além de constituir diversão agradável, representa propaganda para os transportes ferroviários, pois não esquecemos que todos os anos se realizam exposições deste material nas cidades de Madrid e Barcelona.

Hoje, é com a maior satisfação que o «Boletim da C. P.» vem revelar o nome do Factor de 2.ª, Onofre Gomes, construtor do material ferroviário que ilustra estas palavras. E o que é simpatico é que, na opinião do construtor, «não sabe se é coisa capaz de apresentar em público, porque não trabalha por si, move-se movendo-o, mas ha que atender que sou apenas factor de 2.ª, não tendo qualquer conhecimento de mecânica ou serralharia, não podendo por isso,

estar uma coisa tão perfeita como se fôsse feita por qualquer operário ou técnico».

E mais adiante, estas palavras, que muito gostosamente arquivamos:

«Podia também dizer a importância em que ficou a construção, que ainda é alguma, mas não apontei dia a dia quanto ia gastando; trabalhava e gastava, com gôsto e interesse em ver o fim da obra, o que consegui».

Camponesa de Figueiró

Por JOSÉ MALHOA

QUANDO se fala de Malhôa — príncipe da pintura portuguesa — contemporânea — não pode nem deve esquecer-se o nome de António Casselo da Silva Porto, o português saudoso dos campos de milho, dos vinhedos entroncados nas árvores, das neblinas translúcidas e das lindas raparigas, que lá fora, em terras distantes, se impôs pelos seus merecimentos.

Silva Porto, tem o culto da paisagem e pinta-a com tal perfeição que, uma vez em Lisboa, cria admiradores e entre esses figuram os pintores da época — grupo de artistas novos que num café pacato da Rua do Príncipe, «Leão d'Ouro», discutia os mais variados problemas de arte.

Do grupo famoso fazia parte um moço de barba ruiva e semblante alegre. Não é o maior, mas é dos mais novos, o que está sempre pronto a partir em busca de assuntos, o que cavaqueia com mais entusiasmo e se dispõe a ser um grande pintor. Chamava-se José Vital Branco Malhôa e tinha nascido nas Caldas da Rainha a 28 de Abril de 1855.

As lições de Silva Porto decidiram-no a pintar ao ar livre, e um dia, levado pela mão amiga do Prof. Simões de Almeida, deitou a Figueiró dos Vinhos, vila graciosa do norte do distrito de Leiria. Deslumbrou-se de tal forma com a luz, ficou tão maravilhado com a paisagem, que escolheu aquela vila para oficina, tendo concebido e realizado ali os seus melhores trabalhos.

Metido no «Casulo» — a sua moradia — estudou, desenhou, e quando o sol brilhava, pintava as encostas soalheiras, os tipos populares, os poentes melancólicos, apaixonando-se e sentindo como poucos os encantos da terra que adoptara!

Filho de gente humilde, não esqueceu nunca a sua descendência, e como os modelos não faltavam, José Malhôa, durante mais de cinquenta anos, pinta, pinta sempre, sentindo-se em toda a sua obra um amor enternecido, uma paixão ardente, uma simpatia inexcedível por tudo quanto cheira a terra, a gleba, a rusticidade.

A «Camponesa de Figueiró» que acompanha estas páginas foi desenhada ao ar livre, em plena Natureza. É um desenho delicado, de uma delicadeza vigorosa que deixa transparecer certa admiração pelo modêlo.

A «Camponesa de Figueiró» é uma airosa cabeça de rapariga, deliciosa de graça e ternura. Nova, formosa, de olhar malicioso, adivinha-se no perfil certa inspiração amorosa que o pintor recolheu avaramente em dois palmos de papel. Dôce, tentador, o rôsto da pequena traduz um sensualismo provocante que o artista retratou magistralmente.

A arte é sempre obra de cultura e sensibilidade. Nem todos a sabem vêr e gozar, tornando-se necessário treino e educação para a compreender. Há artistas mais difíceis de entender do que outros, segredo a que não são indiferentes as côres, os assuntos, os modelos, as técnicas, os fundos, tudo o que compõe uma obra de arte.

Com Malhôa, o caso é diferente. Toda a gente entende a sua pintura, cujo poder de atracção e simpatia são irresistíveis.

Pintor do povo, sentiu como nenhum a faina laboriosa do campo; da mesma forma, a gente rústica sentiu bem a sua obra que não tem artifícios nem dificuldades de compreensão, pois foi feita sentidamente, amorosamente, não para este ou aquele, mas para toda a gente, para o povo que, mesmo sem cultura e sensibilidade a sente, admira e estima, porque é sua, da sua terra!

As camponesas, as romarias, os arraiais, os namoricos, as procissões, os bailaricos, são hinos de cor e de luz que hão-de levar aos vindouros, a chama viva e palpitante, de uma raça que se chamou portuguesa.

CAMPONEZA DE FIGUEIRÓ

MUSEU DAS CALDAS

DESENHO DE JOSÉ MALH

Foram distribuidos prémios

aos Agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial

Há anos, com o fim de estimular o gosto pelo estudo e desenvolver o brio profissional, a Companhia deliberou conceder prémios aos agentes dos Serviços Regionais que mais se distinguissem no estudo dos regulamentos.

As condições de concessão destes prémios encontram-se regulamentadas pelo n.º II da Instrução n.º 2471, de 1 de Março do corrente ano.

Aos concursos realizados no mês de Maio, concorreram 82 agentes de todas as redes actualmente exploradas pela Companhia, cujos nomes a seguir indicamos:

Chefes de 2.ª classe: Sebastião Marques Bastos, n.º 18.715 (V. V.), em Paradela. *Chefes de 3.ª classe:* Belmiro Coelho da Luz, n.º 18.720 (V. V.), em Ul; Manuel Lourenço Valadas, n.º 1.491, em Vale de Santarém; José Marques Ribeiro, n.º 18.724 (V. V.), em Oliveira de Azemeis. *Factores de 1.ª classe:* António Augusto Nunes, n.º 1.463, em Lamarosa; José Alberto Abrantes, n.º 18.353, C. N., em Povoação; Augusto Bernardino Marques, n.º 2.193, em Mogofores; Fausto Manuel da Cunha Pereira, n.º 2.263, em Amadora; Manuel Jorge, n.º 1.772, em Caxarias; Orlando Henriques Almeida, n.º 18.755 (V. V.), em Paradela; Alvaro Pereira de Carvalho, n.º 18.741 (V. V.), em Paços Brandão; José Ferreira, n.º 1.025, em Avanca. *Factores de 2.ª classe:* Luís Ribeiro Pedrosa Vital, n.º 2.005, em Estremoz; Atil Serras, n.º 1.422, em Tunes; José Ferreira, n.º 13.360, em Alcântara Terra; João Manuel Coelho Ferreirinha, n.º 13.252, em Ovar; Adolfo Gomes de Carvalho, n.º 2.779, em Torres Novas; David da Silva Vital, n.º 13.472, em Avanca; Abílio Simões Fontes, n.º 18.753 (V. V.), em Vouzela; José de Sousa, n.º 2.794, em Valado; Virgílio Damas Mineiro, n.º 2.409, em Valado; António Martins Ferreira, n.º 13.413, em Fundão; Sebastião Batista Ferreira Verga, n.º 2.595, em Avanca; António Pino de Jesus, n.º 2.131, em Mogofores; José Marques Júnior, n.º 13.162, em S. Mamede; José dos Santos, n.º 1950, em Avanca; Hilário Correia Cabaço, n.º 13.432, em Alhandra; José Franco Camôcho, n.º 1.667, em Valado; João Picoito Cavaco, n.º 13.246, em Pinhal Novo; Alberto Maria Canhão, n.º 13.102, em Covilha. *Factores de 3.ª classe:* Luís Rodrigues, n.º 1.724, em Monte Real; José Bernardino Capela Marques, n.º 2.218, em Mogofores; José Simões Louro, n.º 1.842, em Mogofores; David Ferreira Pinto Júnior, n.º 13.006, em Campanhã; Fernando Pereira dos Santos, n.º 13.260, em Cacia; David do Carmo Piedade, n.º 1.642, em Mogofores; Francisco Joaquim, n.º 1.508, em Belmonte; Armindo Costa Oliveira, n.º 13.064, em Cabrela; Jaime Pereira Galvão, n.º 1.376, em Mogofores; Artur José Monteiro, n.º 19.071 (N. P.), em Laundos; Venceslau Rondão Figueira, n.º 1.710, em Viana do Alentejo; Américo dos Santos Gomes, n.º 2 579, em Covilhã; José Costa Martins, n.º 2.791, em Estremoz; Manuel Marques, n.º 1.677, em Albergaria; José da Ascenção Gomes, n.º 1.685, em Covilhã; Manuel Maria Cardoso, n.º 18 767 (V. V.), em Vouzela; António Martins, n.º 3.263, em Avanca.

Aspirantes: António Machado Luís Forte, n.º 13.628, em Lisboa R.; José António Brito Faria, n.º 13.590, em Coruche; Salvador Moreira, n.º 13.623, em Porto; António Pereira Pinto e Vale, n.º 18.426 (C. N.), em Tonda; António dos Santos Ribeiro, n.º 18.427 (C. N.), em Treixedo; Rolando Rodrigues, n.º 2.432, em Setil. *Condutor principal:* Fernando de Sousa, n.º 1.769 (M. D.), em Campanhã. *Condutores de 2.ª classe:* António Martins Vilela, n.º 4.522, em Castelo Branco; António José Vaz, n.º 4.457 (S. S.), em Barreiro; Carlos Teixeira Zagalo, n.º 4.325, (S. S.), em Barreiro; Francisco Ferreira Bota, n.º 4.452 (S. S.), em Barreiro; Armando de Bastos, n.º 18.798 (V. V), em Sernada. *Guarda-freios de 1.ª classe:* Manuel Narciso Vieira, n.º 3029, em Lisboa; António Rola Carvalho André, n.º 3.606, em Alfarelos; Fernando dos Reis, n.º 12.075, em Alfarelos; Bartolomeu Roque Redondo, n.º 4.905, em Alfarelos; Serafim Jorge Lobo, n.º 12.092, em Entroncamento. *Guarda-freios de 2.ª classe:* João Ferreira, n.º 2.906, em Gaia; Luís Aurélio dos Santos, n.º 12.405, em Barreiro; João Lopes Barbeiro, n.º 12.235, em Lisboa; Cirilo Pereira Pais, n.º 12.483, em Gaia; António Gonçalves Sousa, n.º 4.190, em Gaia. *Revisores de 1.ª classe:* António Amaro Antunes, n.º 3.219, em Campanhã. *Revisores de 2.ª classe:* Adelino Fernandes Delgado, n.º 12.525, em Lisboa; António Pedro, n.º 4.595, em Lisboa; Manuel Lima, n.º 12.307, em Campanhã; Joaquim Leite Vinheiras, n.º 1.006; em Lisboa; António Pinto Costa, n.º 3.598, em Campanhã;

José Maria Ribeiro Gois, n.º 4.483, em Alfarelos; José Augusto Falcão, n.º 2.642, em Lisboa. *Revisores de 3.ª classe:* Mário Morais Lopes Cardoso, n.º 12.991, em Lisboa; António Simões, n.º 2.945, em Barreiro; Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, n.º 12.234, em Faro; Manuel Letra dos Santos, n.º 18.020 (B. A), em Pampilhosa; José da Conceição Caveirinha, n.º 12.160, em Barreiro.

Os resultados obtidos foram muito lisonjeiros, tendo sido distribuídos diplomas aos seguintes agentes:

Linhas de Via Larga, (antigas redes da C. P. e B. A.) — *Pessoal de Estação:* Factor de 2.ª classe Virgílio Damas Mineiro, n.º 2.409 — 1.º prémio; Factor de 2.ª classe, António Martins Ferreira, n.º 13.413 — 2.º prémio; Factor de 2.ª classe, Luís Ribeiro Pedroso Vital, n.º 2.005, diploma de mérito. *Pessoal de Trens:* Condutor António Martins Vilela, n.º 4.522 — 1.º prémio; Guarda-freios João Ferreira, n.º 2.906 — 1.º prémio; Guarda-freios João Lopes Barbeiro, n.º 12.235 — 2.º prémio; Guarda-freios Manuel Narciso Vieira, n.º 3.029 — 3.º prémio. *Pessoal de revisão de bilhetes:* Mário Morais Lopes Cardoso, n.º 12.991 — 1.º Prémio.

Além destes agentes, teve classificação para obter diploma de mérito o Factor de 1.ª classe António Augusto Nunes, n. 1.463, a quem não foi concedido de harmonia com as disposições da Instrução n.º 2.471, por já ter recebido igual diploma em concursos anteriores.

Antigas redes do Estado (M. D. e S. S.) — *Pessoal de Trens:* Condutor António José Vaz, n.º 4.457 (S. S.) — 1.º prémio; Condutor Carlos Teixeira Zagalo, n.º 4.325 (S. S.) — 2.º prémio; Condutor Francisco Ferreira Bota, n.º 4.452 (S. S.) — 3.º prémio; Guarda-freios Luís Aurélio dos Santos, n.º 12.405 — 1.º prémio. *Pessoal de revisão de bilhetes:* António Simões, n.º 2945 1.º prémio; Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, n.º 12.234 — diploma de mérito; Manuel Lima, n.º 12.307 — diploma de mérito.

Linhas de Via Estreita — *Pessoal de Trens:* Condutor Armando de Bastos, n.º 18.798 (V. V.) — 1.º prémio.

A distribuição de prémios foi feita pelo Sr. Director Geral da Companhia

O Sr. Director Geral da Companhia dignou-se distribuir pessoalmente os diplomas de prémio e de mérito aos agentes que se distinguiram. A cerimónia efectuou-se no dia 31 de Maio, pelas 11 horas, na sala grande da Direcção Geral. Assistiram ao acto os Srs. Subdirectores da Companhia, Chefes das Divisões de Exploração e Comercial, Secretário da Direcção Geral, Chefe do Serviço de Instrução Profissional e Chefe da Repartição de Expediente e Arquivo do mesmo Serviço, bem como alguns empregados da referida repartição.

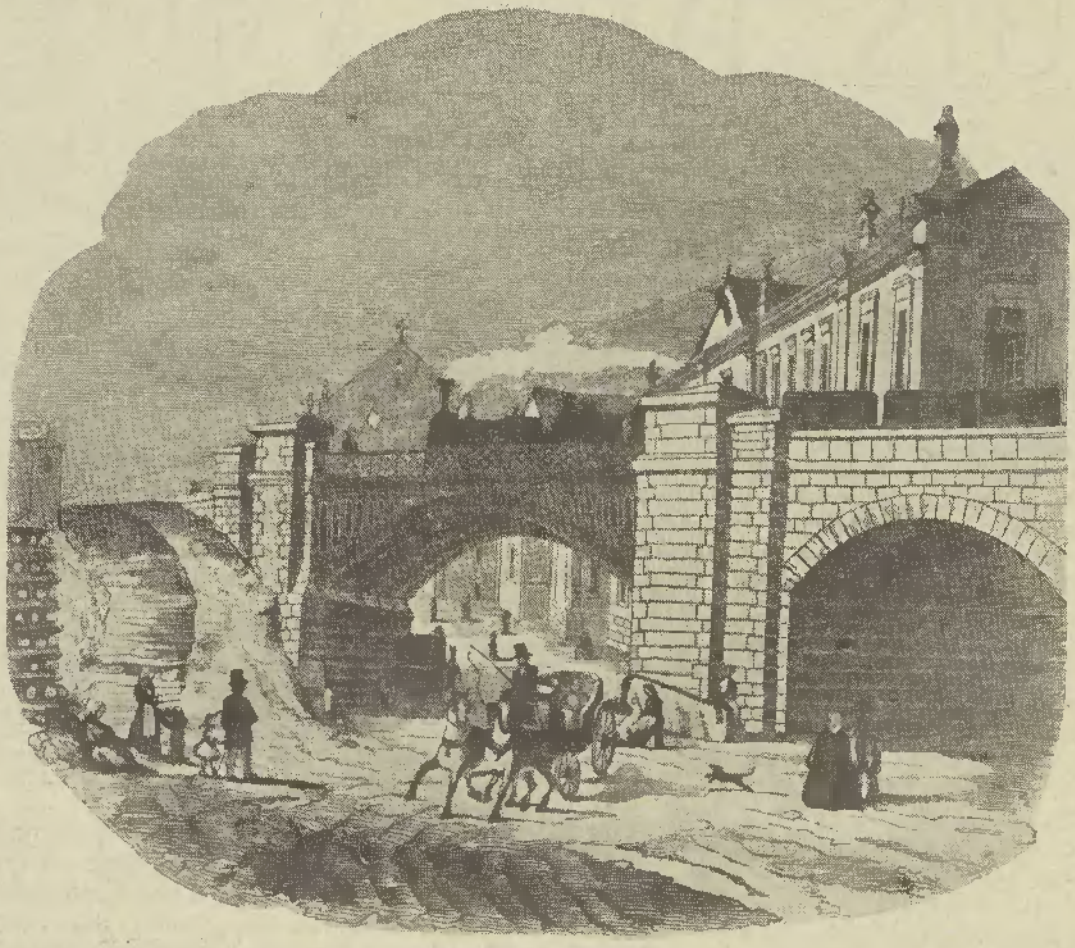
O Sr. Director Geral, depois de ter posto em destaque a vantagem que resultava, não só para a Companhia, como para o próprio pessoal, do conhecimento perfeito dos regulamentos, congratulou-se pelos resultados obtidos este ano, e declarou que possìvelmente no próximo ano, seria dada ainda maior solenidade à distribuição dos diplomas; que, não tendo sido possível fazê-lo este ano, quis, no entanto, ser ele próprio a distribuí-los, porque desejava conhecer pessoalmente os agentes que tão honrosos resultados tinham obtido em exame a que voluntàriamente se apresentaram.

No acto da entrega dos diplomas, o Sr. Eng. Espregueira Mendes teve palavras de louvor e de agradecimento para cada um dos agentes distinguidos e, no final, dirigiu palavras de louvor também a todos aqueles que concorreram, embora não tivessem obtido diploma; porque o simples facto de terem concorrido já demonstrou vontade de se elevarem pelo estudo e de aumentarem os seus conhecimentos profissionais, com o que tanto têm a lucrar os agentes como a própria Companhia.

O revisor de 3.ª classe, Sr. Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, n.º 12.234, em seu nome e no de todos os seus colegas, agradeceu ao Sr. Director Geral a honra que lhes dera, dignando-se entregar-lhes pessoalmente os diplomas, e declarou que era com muito gosto que se preparavam sempre para os exames, a fim de, conhecendo bem os regulamentos da Companhia, poderem bem desempenhar-se das suas funções, sentido-se cada vez mais orgulhosos de serem ferroviários e de servirem a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O *Boletim da C. P.*, ao relatar o facto, associa-se às felicitações dirigidas a todos os agentes que concorreram, e presta homenagem aos que venceram no concurso deste ano, fazendo votos por que os restantes consigam triunfar também no próximo concurso de 1949.

PARA A HISTÓRIA



DESENHO DE BORDALO

«Damos o desenho da perspectiva que apresentava em Setembro de 1857 a primeira trincheira ou corte de terreno, que ha no caminho de ferro de Lisboa a Santarém.

Começa a pouco mais de um kilómetro da estação ou gare principal de Santa Apolonia, denomina-se trincheira de Xabregas, e é a maior de toda a parte da linha que está construida».

(«Caminho de Ferro de Leste — Corte de Xabregas» *Arquivo Pitoresco, 1858*)

LUÍS DE CAMÕES

Por EDUARDO O. P. BRITO
Empregado de 2.ª classe da 4.ª Circunscrição da Exploração — Entroncamento

ENTRE as grandes figuras nacionais que também são das maiores no Mundo, aquela pela qual os portugueses sentem mais viva admiração e legítimo orgulho, é Luís de Camões, o Príncipe da Poesia em qualquer época da nossa História.

Era vasta e profunda a sua cultura. As ciências da época, deste a Astronomia à Botânica, à Geografia e à História, eram-lhe familiares. Assim, a sua prodigiosa imaginação pôs o mundo mitológico ao serviço de um dos maiores poemas humanos: «Os Lusíadas», que bem mostraram o seu nobre e alto amor à *ditosa Pátria nossa amada.*

Por esse amor escreveu «Os Lusíadas», — magnífico e opulento roteiro de almas e de factos, breviário vivo da sua dedicação patriótica, bíblia eterna das ancestrais virtudes da Raça. Nas estâncias imortais da sua incomparável obra, Camões exaltou a Raça, cantou os feitos sobreumanos dos homens da sua Pátria, que sulcaram mares ignotos e deram novos mundos ao Mundo, animados pelo ardor patriótico e guiados pelo desejo de fazer cristandade. Sim, porque sob o signo da cruz e da espada, as caravelas tôscas e frágeis levaram a terras distantes as suas velas brancas, onde se via a rubra Cruz de Cristo. Foi a epopeia do nosso povo que Camões cantou no seu poema imortal, desse povo que soube sempre batalhar na terra e na água, em todas as latitudes, para afirmar aos outros povos, rendidos de espanto, o heroismo de quem sabia sacrificar a própria vida, para bem servir e honrar uma Pátria que se chama Portugal!

Camões, tudo isto exaltou nos seus «Lusíadas», na nossa eterna epopeia nacional. Por isso, Camões não morreu nem nunca morrerá; é um dos nossos Imortais; está sempre mais vivo; a sua obra continua e continuará a ser eternamente *actual.* E para isso, bastam os sentimentos que a mesma traduz, os sentimentos que mais enobrecem o homem: a crença em Deus e o amor da Pátria.

* * *

Relembremos um pouco, resumidamente, a sua verdadeira biografia:

Luís Vaz de Camões nasceu em Lisboa, no ano de 1529, sendo filho de Simão Vaz de Camões e de D. Ana Sá Macedo. Como seu pai falecera quando Camões ainda era criança, encarregou-se dos seus estudos seu tio D. Bento. E, assim, foi para Coimbra, onde, àlém de estudar, começou também a poetar, o que não era do gosto de seu tio. Porém, os seus devaneios e o seu génio irrequieto levaram-no ao destêrro para Lisboa, não tendo por isso, concluído o curso universitário. Na capital, encontrou amizades e inimizades, frequentando a Côrte e os célebres serões da Infanta D. Maria, filha de D. Manuel I, por quem se apaixonou e se revelou poeta lírico. Em 1546, foi desterrado novamente, desta vez para Belver, por ordem de D. João III, em virtude de um auto que escreveu e no qual o monarca se sentia atingido.

Desiludido com os amigos — que para nada lhe valeram, com a vida da côrte e com a sua própria sorte, pediu para que o seu exílio fosse cumprido em serviço militar nas Praças do Norte de África, no que foi atendido, tendo partido nesse mesmo ano para Mazagão, onde perdeu a vista direita num combate com as cabilas marroquinas.

Depois de cruzar quase todos os mares nas mais aventurosas expedições, chegou a Macau em 1558, e ali adiantou o seu poema épico; mas, tendo sido acusado de irregularidades, voltou a Goa, (onde já havia estado) em 1560, e, ali permaneceu 14 anos.

Como é sabido, em 1570 voltou a Lisboa, já com os seus «Lusíadas concluídos, oferecendo depois uma cópia a D. Sebastião. O poema foi publicado, pela primeira vez, em 1572. E, oito anos depois da publicação da sua epopeia, Luís Vaz de Camões, o príncipe dos poetas portugueses, morria num hospital, quase abandonado, com pouco mais de 55 anos. E, segundo rezam os seus principais biógrafos, foi só tardia e duvidosamente que as suas ossadas foram trasladadas do antigo convento de Santana para o Mosteiro dos Jerónimos, onde hoje se encontram, embora alguns investigadores duvidem que sejam, de facto, as do excelso poeta.

VIANA DO CASTELO — Panorama da cidade, considerado um dos mais belos do Mundo, visto do Monte de Santa Luzia

O arraial da Senhora da Agonia

em Viana do Castelo

é um quadro precioso de cor, de pitoresco, de beleza e de expressão

Mal rompeu o dia, acordámos com o ruído ensurdecedor dos «Zés Pereiras», que envolvidos pelo fragor dos morteiros, anunciavam que o Minho estava em festa, por motivo das «feiras novas» da Senhora da Agonia.

Viana do Castelo, inundada de luz e de cor, abria os braços a todo o Portugal, naquele domingo quente de Agosto. Corri ao campo da feira, ao campo da Agonia, e fiquei extasiado com o ruído, a alegria, o colorido, o pitoresco e o deslumbramento da extraordinária cena.

Defronte da igreja erguiam-se os bazares, as lojas de ourives, as barracas de «comes e bebes», de quinquilharias, dos panos de Braga e Guimarães, das chitas, das loiças de Barcelos; e os teatros, os fantoches, os cavalinhos e os cascos do «verde» que, naqueles dias de festa, saltava espumante das malgas vidradas!

A pé, a cavalo, de carro, de combóio, deslocaram-se a Viana ranchos de homens e mulheres, populações inteiras que, ao som do cavaquinho, cantavam trovas populares.

Alegres, contentes, voltavam costas aos campos, para poderem bailar, ouvir a filarmónica e apreciar o fogo de artifício, o melhor de tudo para a gente minhota!

Uma vez na feira, compravam arrecadas de oiro, chinelas bordadas, chapéus para o fato domingueiro, a foice para roçar a erva,

o tacho para o arroz doce, as alfaias para o trabalho da terra.

Trocavam-se prendas de namoro; os amos levavam lembranças aos criados; vendiam-se bois que sobraram da actividade agrícola, o linho dobado dos serões, o milho, o trigo e o centeio que ficaram da colheita e cujo lugar era preciso para as novidades de S. Miguel.

E as mulheres?

Há lá arraial que consiga juntar mais cores, mais caras bonitas, do que este da Senhora da Agonia?!

Graças aos trajes, que constituem um verdadeiro deslumbramento na sua rica policromia, o arraial de Viana do Castelo, onde a luz cai a jôrros, parecia fantasia de um pintor, que abarcasse, com as cores mais extravagantes, o recinto soalheiro da romaria.

Pitorescos e vistosos, alegres e gritantes, os trajes das «lavradeiras» conservam os costumes tradicionais e parecem feitos para realçar as formas, o esquisito, os movimentos das mais belas camponesas da nossa terra. Saias curtas de pano carmezim ou de sirguilha, camisa de linho alvíssimo, com mangas bordadas a azul; colete justo ao tronco delicado, vermelho e preto, salpicado de vidrilhos; aventais de cores ricas com flores desenhadas; lenços berrantes de franjado opulento, caindo sobre as costas; chinelinha airosa, com bordados caprichosos, semeados de oiro a emoldurarem lindas cores — o oiro que é símbolo da riqueza, o melhor que encontram para representar felicidade. Verdadeiras montras de ourives os peitos das minhotas, altos e tentadores, simbolizam, nas festas da Agonia, a glorificação do trabalho honrado!

O arraial da Senhora da Agonia, alegre, buliçoso, folgasão, é a síntese da acariciante paisagem minhota; é o mostruário dos seus trajes garridos; é a lembrança dos costumes tradicionais da província velhinha, onde se formou a Nacionalidade.

Aqui, forma-se um grupo com os namoros em volta; além, fazem roda; acolá improvisam-se descantes. Cantadores e cantadoras, ao som melancólico do cavaquinho arrancam à imaginação cantigas provocantes, por entre a gargalhada geral. Os improvisos não têm fim, pois nenhum dos cantadores quer ser o último a botar a trova. O cantador redobra de esforços, por entre risotas. Formam-se partidos. Há palmas em redor, mas a moça de Afife, com os olhos da cor do mar, arde de malicia ao ver afrouxar o cantador... Solta-lhe cantigas frescas, recorda-lhe as malhas, as esfolhadas, as vindimas, e vence galhardamente o rival, agora apupado por toda a gente, que em roda, aguarda o resultado do torneio galante...

Depois, é o «Vira», mancha de cor a girar como uma dobadoira!

Se os vestidos levam o azul e o vermelho, logo se sabe que são de Meadela ou de Santa Marta; se são tristes, com negro à mistura, são da aldeia de Perre; se as listas das saias levam um palmo de tecido preto, são das «lavradeiras» de Carreço; mas se os lenços são amarelos, com franjas que parecem de oiro, então são de Afife, a terra dos canteiros.

O povo anda numa roda-viva. Bebe e dansa, canta e pula.

Mas, de repente, vem o silêncio!

Passa a procissão. A multidão ajoelha. Erguem-se mãos em prece. Andam no ar cânticos litúrgicos. Opas vermelhas bailam ao vento. O incenso perfuma o recinto. O sol doira as vestes sacerdotais. Mal se avistam os andores, naquele mar de gente...

Os versos de António Nobre parecem escritos nesta romaria desusada, nesta festa gritante, neste arraial fantástico, que lembra um quadro de Malhôa:

«Georges! Anda vêr meu país de romarias
E procissões!
Olha essas moças, olha essas Marias!
Caramba! Dá-lhe beliscões!
Os corpos delas, vê! São ourivesarias,
Gula e luxuria dos Maneis!
Têm nas orelhas grossas arrecadas,
Nas mãos (com luvas), trinta moedas, *em aneis,*
Ao pescoço serpentes de cordões,
E sobre os seios entre cruzes, como espadas,
Além dos seus, mais trinta corações!»

Recolhe a procissão.

Tudo foi para a beira do rio gozar a brisa romântica, que inspirou poetas e prosadores. O Minho dos solares fidalgos, das ribeiras sedutoras, das cangas policromadas, dos trajos côr do arco-iris, está à beira do Lima, aguardando a serenata.

No céu, surgiram as primeiras estrêlas, que dentro em pouco se multiplicarão para aparecerem no rio, no cais, na ponte, nos canteiros ajardinados. Como de dia, «Luz, muita luz, uma luz que aquece e não escalda, que deslumbra porque eleva e alegra, que desoprime o peito e o cérebro, luz que dá vontade de viver, só para a fitarmos, e que desejariamos ter à hora da morte, como o melhor reflexo do céu...».

Viana do Castelo, linda como nunca, brilhava agora à luz da lua, e a casaria branca da terra fidalga recostava-se no trono de verdura que é o Monte de Santa Luzia, lembrando raínha que ali estivesse a ouvir um conto das «Mil e uma noites»!

Inundada de luz e de cor, insaciável de sonho e de beleza, Viana conquistou, naquela noite das festas da Agonia, o título merecido de RAÍNHA DO LIMA!

A. M.

Lendas e Milagres em PORTUGAL

O Santo Milagre de Santarém

Há muitos anos, numa casa pequena de Santarém, onde mais tarde se levantou a Igreja do Santo Milagre, morava uma infeliz mulher que o marido frequentemente maltratava.

A conselho de uma judia feiticeira, sua comadre e vizinha, foi a mulher um dia à igreja de Santo Estevão, com o intuito de roubar a Hóstia sagrada, sobre a qual se fariam depois as bruxarias tendentes a chamar o irrascível marido ao bom caminho.

Quando se dirigia, com a sagrada partícula, para casa da feiticeira, viu-se coberta de sangue, que escorria da Hóstia. Horrorizada, voltou à sua residência e meteu-a dentro de uma arca, para encobrir o sacrilégio que cometera. Mas, alta noite, a casa encheu-se de luz. Então, a pobre mulher contou o caso ao marido. A luz partia da arca onde estava a Hóstia sagrada.

Houve grande escandalo público e fez-se, por isso, a glorificação do Santo Milagre e construiu-se o templo que ainda hoje existe.

Mais tarde, quando da aproximação das tropas de Massena, na terceira invasão francesa, foi a relíquia conduzida para Lisboa, onde se conservou até que os franceses abandonaram o nosso país. Logo o povo de Santarém começou a reclamar que a relíquia regressasse àquela cidade, mas os lisboetas estavam pouco dispostos a restitui-la.

Descobriu-se, então, o processo de resolver tão complicado caso. Como? No dia em que a relíquia devia seguir para Santarém, anunciou-se que um desconhecido atravessaria o Tejo, de Lisboa a Almada, com umas botas de cortiça. O povo acreditou e reuniu-se no Terreiro de Paço para assistir ao sensacional espectáculo.

Entretanto, em luzido cortejo fluvial, a relíquia foi levada, Tejo acima, para Santarém.

A «Festa do Bolo», em Avelar

Em Avelar, graciosa povoação do distrito de Leiria, realizava-se ainda há anos uma festa imponente, que o povo julgava milagrosa.

Era a «Festa do Bolo».

Acendia-se o fôrno, que tem uma cruz ao alto, o qual ficava a arder no Rossio de Avelar, até à hora do milagre.

Em baixo havia lenha à disposição de quem a quisesse utilizar, pois era devoção que os romeiros ajudassem a alimentar o fôrno.

Estava o largo apinhado de povo que, fiel à tradição, deitava molhos de caruma e troncos de árvore para dentro do fôrno, que arde vermelho e crepitante. A meio da tarde, saía a procissão, com o andor da Senhora da Guia, de manto azul e um cravo artificial nas mãos — o cravo simbólico que tomava parte no milagre!

O recinto tinha uma beleza indescritível:

— Bandeiras verdes, colchas amarelas, galhardetes vermelhos, isto junto aos trajes das moçoilas, com saias azuis, blusas vermelhas, lenços alaranjados e aventais rôxos, dava ao local uma nota de raro colorido, um autêntico quadro de Malhôa — Mestre que tanto pintou a linda região do antigo concelho das «Cinco-Vilas».

Acompanhavam a procissão dezenas de penitentes, com os joelhos em sangue, canelas e pés lacerados, grupos airosos de fogaceiras, anjinhos inocentes, o pálio levando debaixo o senhor Cura, e a fechar o cortejo, a filarmónica da terra. Dada a volta da praxe, a procissão ia buscar o bôlo, um bôlo monstro que uma velhota preparava e que um velho — sempre o mesmo, — se encarregava de deitar ao fôrno.

O bolo era colocado num taboleiro de

rodas e carregado como um andor, aos ombros de quatro homens que tomavam lugar, com o valentão que o deitava ao forno, à frente de Nossa Senhora da Guia.

O forno crepita. Saem grandes labaredas, e a certa altura retiradas as brazas, desfila diante dêle a procissão.

É o momento solene. Chegou a hora do milagre!

Colocado o bolo à entrada do forno, o homem que o deita, de opa branca com cabeção azul, faz três vénias à Virgem, de cujas mãos tira o cravo. Mete a flor na boca, faz novas vénias à Santa milagrosa, e de costas para o forno, vai entrando neste com o bolo, que coloca ao meio.

O silêncio é impressionante!

Deitado o bolo, há grande alegria quando o homem aparece à porta do forno, agitando o chapéu. A procissão recolhe, enquanto dois homens fecham o forno, onde o bolo fica a cozer durante vinte e quatro horas.

No dia seguinte, é repartido pelos devotos, que o guardam cuidadosamente, como se fosse uma relíquia sagrada!

O boi de S. Marcos

Em Santo António das Areias, povoação fronteiriça do concelho de Marvão, realiza-se há muito a tradicional festa a S. Marcos, marcada para 25 de Abril.

O número mais sensacional da festa, é a entrada na igreja da freguesia, do boi de S. Marcos, oferecido por um lavrador das redondezas, em cumprimento duma promessa.

Antes de se celebrar a missa, e quando o adro da egreja está apinhado de povo, aparece à porta do templo o pároco da freguesia com as vestes sacerdotais, o qual, empunhando o hissope, diz as palavras do ritual: — «Entra Marcos, entra Marcos»!

O boi, vai seguindo o estreito caminho que a multidão lhe deixou, e entra na igreja, limitando-se a cheirar o andor do Santo, depois do que retira.

Esta cerimónia, teve a sua origem no culto pagão do Touro, constando que a entrada do boi na igreja, se fez pela primeira vez em 1385, quando da vitória dos portugueses sobre os castelhanos, em dia de S. Marcos nos campos de Trancoso.

Nem sempre o boi era novo e pacífico, sucedendo algumas vezes praticar distúrbios diante da igreja o que, como é de calcular, causava percalços ao clero e aos devotos, pelo que, para evitar reboliços, costumavam embriagar o boi com vinho capitoso, o que dava lugar a que adormecesse, em plena igreja, enquanto duravam os ofícios...

A Senhora de Ayres, em Viana

Dominando a planície alentejana, branco de neve, com as suas linhas airosas e um elegante zimbório, ergue-se a pouca distância de Viana do Alentejo, o Santuário de Nossa Senhora de Ayres, virgem por quem os alentejanos têm grande devoção.

A sacristia do templo, quando das festas de Setembro, enchem-se de oferendas: — tranças de cabelo, vestidos de noivado, imagens de pessoas de cêra e ainda quadros a óleo pintados em regra pelos barbeiros das aldeias em redor, nos quais aparecem cenas onde a desgraça esteve iminente.

Inundações, incêndios, desastres, doenças, tudo está fielmente reproduzido nos pequenos quadros, onde extensas legendas dão conta dos milagres registados.

De todos, o que mais me deu na vista, foi a reprodução dum desastre na época das colheitas. Vê-se um carro alentejano, carregado de trigo, em que as muares se espantaram, fugindo em louca correria, a que deu lugar a que o condutor, ficasse debaixo das rodas.

Impressiona a cara de aflição das pessoas que rodeiam o carro, assim como o da vítima do desastre, que invocam Nossa Senhora de Ayres agradecendo-lhe a protecção dispensada. Na legenda, além do nome do devoto e da data do acontecimento, lê-se o seguinte:

> «Oferecido a Nossa Senhora de Ayres porque tendo-lhe passado sobre as pernas um carro de trigo só lhe partiu uma, quando podia ter-lhe partido as duas».

O brio profissional

Por ALFREDO DOS SANTOS DIOGO
Chefe de Secção da Contabilidade Central

NOTA-SE, mais ainda, sente-se, sem ser preciso prestar grande atenção, que alguma coisa de novo se está a passar dentro da Companhia. Um dinamismo renovador,— e porque não dizer criador? — está a produzir os seus efeitos. A C. P., tomando para si o encargo da exploração da quase totalidade da Rêde Ferroviária Portuguesa, quer demonstrar à Nação que esse acto não representou uma mera transacção da qual se excluiu todo o aspecto lucrativo, mas antes um acto que se impunha no meio ferroviário, como ponto de partida para uma grande revolução, que torne eficientes todos os transportes por estrada de ferro, acompanhando assim, no plano nacional, a evolução vivificante de diversos ramos dos serviços públicos.

O após-guerra trouxe como consequência o desenvolvimento da camionagem, que enfrenta o combóio como grande e, por vezes, desleal concorrente. O transporte por estrada procura e escolhe o bom fruto, com sentido lucrativo; o combóio recolhe o resto, o que só é oneroso, mas que também tem de circular, para bem da Nação. O problema está assim posto aos olhos de toda a gente, e a coordenação dos transportes terrestres decretada pelo Governo ha-de resolvê-lo.

Não têm faltado pessoas a predizer o destino que deverão ter os caminhos de ferro, colocando-os em situação desprimorosa, e a apregoar, aos quatro ventos, que o combóio está «agonizante» e nada o poderá salvar; não têm faltado até ferroviários que acreditam nestas opiniões, alarmados com as perspectivas dum futuro sombrio.

Quanto mais acentuada se tem manifestado a crise e mais negro os derrotistas têm pintado o quadro, mais admirável se torna a nossos olhos a obra de renovação já empreendida e ainda em curso. O Conselho de Administração da C. P. afirma-nos, mais por actos do que por palavras, que o carril manterá ainda o lugar de preponderância que lhe compete. Pela sua extraordinária visão, os serviços ferroviários estão a ser dotados dos mais modernos meios que permitam uma exploração adequada às necessidades da época, para bem servir o público, sem esquecer a parte económica, em que a hulha branca virá um dia a ter influência decisiva. Novas máquinas, novas carruagens, novos carris, automotoras, tudo está chegando. E isto, apesar dos caminhos de ferro terem sido, talvez, o único sector que não pôde, porque os interesses nacionais assim o exigiram, constituiu durante a guerra os fundos necessários para ocorrer à renovação do seu material, que forçosamente viria a impor-se.

Verifica-se, portanto, que os «profetas» não entibiaram a laboriosa actividade do Conselho, nem o influenciaram na sua decisão de reagir energicamente contra a crise de trafego. Honra lhe seja.

E nós, funcionários, poderemos ficar de braços cruzados perante tão elevado exemplo de reacção!? Devemos nós continuar nesta letargia inoculada pelo virus dos «profetas» e dos «velhos do Restelo»? No nosso interesse, como obreiros desta grande Empresa, não devemos deixar de reagir também.

Todos sabemos que, a par da crise de tráfego, há uma outra não menor — a crise de brio profissional!

Pode afirmar-se que, se uma é prejudicial, a outra não o é menos. Só na abundância exagerada, servindo uma empresa com fartos lucros, deixaria de ser extremamente perniciosa a segunda destas crises. Assim mesmo seria um mal a eliminar, porque representa sempre um entrave ao desenvolvimento de qualquer actividade e, portanto, um dos muitos factores que, não sendo destrutivo, é contudo motivo de atraso na evolução do progresso.

A missão do homem na sociedade e, dentro desta, na sua profissão, é fazer sempre mais e melhor.

Definir, em pormenor, o que poderá entender se por brio profissional, não interessa neste caso. Poderá, contudo, dizer-se, sem errar, que é o centro donde irradiam todos os predicados do indivíduo dedicado à sua profissão, zeloso e cumpridor dos seus deveres.

O brio profissional não depende da capacidade intelectual ou física. É antes um sentimento que força o indivíduo a honrar a sua profissão, empregando todos os esforços para a dignificar e colocando ao serviço da mesma o melhor das suas energias. O respeito devido pelo homem aos obreiros de qualquer colectividade está na razão directa do número de profissionais briosos que ali existam.

Pode qualquer empresa, mercê de circunstâncias adversas, e apesar do brio dos seus funcionários, deixar de atingir o grau de desenvolvimento a que tinha direito; mas, salvo raríssimas excepções, que não contam, em caso algum poderá ser atingido esse grau, se houver ausencia de brio profissional entre os seus obreiros.

A C. P. é, em Portugal, a organização que conta maior número de empregados. Espalhados de Norte a Sul e de Este a Oeste, são alvo dos olhares da Nação inteira. Do seu comportamento, da sua conduta e da sua forma de agir depende o conceito que o público poderá fazer da classe ferroviária. O seu procedimento poderá dignificar ou rebaixar a profissão. Mais ainda, no momento que passa, um acto menos

em harmonia com os interesses da Empresa que servimos, poderá trazer antipatia pelos serviços ferroviários, resultando prejuízo para a Companhia, em especial, e para todos os funcionários, em geral.

Já vai longe a época em que, pràticamente, o único meio de transporte colectivo a longa distância era o Caminho de Ferro. Pois, infelizmente, ainda há quem não se convença desta verdade, e proceda como se essa época não tivesse passado. Ainda há quem escorrace em vez de atrair e quem dificulte em vez de facilitar, sem transgredir, é claro os regulamentos. São procedimentos que podem ter origem na ignorância crassa da situação actual ou na ausencia completa de brio profissional. Aos primeiros, é preciso ensinar; aos segundos, é preciso corrigir.

Devemo-nos convencer que a grande maioria do público sente mais os efeitos duma falta de atenção do que os da apresentação dum bom serviço de transporte, por parte da Empresa. Assim é que, viajando em combóio confortável, com uma marcha rápida e pontualíssima, o passageiro não sente completamente os efeitos dessa boa organização, se for abordado por um revisor que lhe «exija» o bilhete, de maneira menos amável e cortês. E aqui está como, desta forma, o agente não soube corresponder às intenções da Companhia, quando dispôs todos os elementos materiais para que o passageiro fôsse completamente bem servido e perdurasse nele essa impressão. Falhou o revisor, como seu representante junto do passageiro.

Vem aqui, a propósito, relatar um caso ocorrido num combóio, do Barreiro para Evora.

Três alentejanos, depois de terem conseguido no Barreiro, a muito custo, lugares para as esposas, em 2.ª classe e em compartimentos diferentes, foram arrastados para o corredor da 1.ª classe (a carruagem era mista de 1.ª e 2.ª) por outros passageiros que depois ocuparam o corredor da 2.ª classe, por não haver lugares sentados.

Ali seguiram, de pé, durante algum tempo, apesar de na 1.ª haver bastantes lugares vagos, até que, um dos mais «ousados», convidou os outros dois a sentarem-se porque, comentava ele, embora tivessem bilhete de 2.ª não havia lá lugares e, de resto, quando aparecessem passageiros de 1.ª classe, eles levantar-se-iam.

O revisor entendeu, porém, que devia, com modos pouco edificantes, intimar os três passageiros a abandonarem aqueles lugares e irem para a 2.ª, que tinha a lotação excedida. Estes levantaram-se sem protesto e, como o corredor daquela classe continuava cheio, ficaram do mesmo modo na 1.ª, mas de pé. Daí a momentos novamente se sentaram, mas o revisor insistiu na intimação, quando voltou à carruagem, seguindo-se a mesma cena.

Pela 3.ª vez este agente, manifestando na sua expressão e nos seus modos uma reprimenda injusta, abordou aqueles senhores e ordenou-lhes a saida da 1.ª classe, sob a ameaça de lhes passar o suplemento.

Felizmente que o fiscal de revisores em Vendas Novas, deu ao caso a solução condigna, o que mereceu grandes louvores dos três passageiros que até ali tinham sido perseguidos. Ficaram, como lhes competia, na 1.ª, até que houvesse lugar em 2.ª.

Sem a interferência do fiscal, estes passageiros levariam uma pessima impressão dos serviços ferroviários e transmiti-la-iam a vizinhos e amigos, numa progressão sempre crescente. E isto sucederia porque um revisor não teve a noção do procedimento que se impunha.

Aos agentes que lidam de perto com o público incumbe cativá-lo, sendo corteses, sem servilismo, e correctos, sem transgredirem os regulamentos ou prejudicarem a Companhia.

Boa apresentação, traduzida muito especialmente pelo asseio e higiene, um sorriso, uma atenção, uma delicadeza, uma informação oportuna, são frutos de boas maneiras que facilitam o cumprimento do dever e honram a profissão.

Por cumprimento do dever, muitos funcionários entendem que é ter o «seu serviço» em dia. Porém, acima do serviço distribuido a cada empregado, há o serviço da Empresa. O agente que se limita a executar sòmente o «seu serviço» não tem, presentemente, boa noção do dever.

O brio profissional do empregado que queira dar a sua contribuição para o esforço comum de engrandecimento, deve levá-lo mais longe, ou seja, a considerar cumprido o seu dever e executado o seu serviço só quando todo o serviço da oficina, da estação, do escritório ou da repartição estiver executado.

Mas, pergunta-se: haverá, de facto, na numerosa classe ferroviária, a crise de brio profissional? Os funcionários briosos verificarão, infelizmente, a existência dessa enfermidade que importa debelar.

O bom exemplo, um conselho a tempo ou uma simples observação sobre qualquer procedimento menos conforme com os interesses da Empresa, são os melhores meios de educação e correcção e, na generalidade, mais proveitosos do que as penalidades consentidas pelos regulamentos, nestes casos.

É necessário desfazer o ambiente criado pelos que malsinam constantemente; é necessário que o funcionário não cumpridor, o que se limita quase a aguardar o dia do pagamento, se sinta deslocado, envergonhado de si mesmo e se torne celula útil, activa e diligente. Esta espécie de funcionário parasita arranja o seu ambiente maldizendo tudo o que é útil; tem sempre uma verborreia fluente e não quer ser igual aos briosos, que pretende ridicularizar com termos de baixo calão. Arranjado o seu ambiente, muito confortado, vai vivendo do esforço dos outros e, no fundo, ri..

É preciso que o «parasita» seja bem posto em evidência, bem focado e, se outro destino não quiser dar-se-lhe, que se isole, ao menos, para evitar contágio.

Parece ser este um dos momentos em que mais imperativo se torna espevitar o brio profissional. Só assim colaboraremos activamente no grande empreendimento em curso, na luta contra a crise que todos devem ter interesse em combater.

Numa carruagem de 2.ª

Por GUY DE MAUPASSANT

O sol ia desaparecer por detrás da grande serra, que o Puy de Dôme domina, e a sombra dos cimos estendia-se pelo profundo vale de Royat.

Algumas pessoas passeavam no parque, em redor do coreto da música. Outras permaneciam sentadas, em grupos, apesar da frescura da tarde.

Num desses grupos conversava-se com animação, visto que um grave assunto preocupava muito as senhoras de Sarcagnes, de Vaulacelles e de Bridoie. Dali a alguns dias iam começar as férias, e era necessário mandar vir seus filhos, internados nos colégios dos Jesuitas e dos Dominicanos.

Ora as senhoras não desejavam fazer elas próprias a viagem para trazer os seus descendentes, e não conheciam ninguém que se pudesse encarregar de tão delicada missão. Estava-se nos últimos dias de Julho. Paris encontrava-se deserta. Procuravam em vão um nome que lhes oferecesse as desejadas garantias.

O seu embaraço aumentava devido a um escabroso caso de moral que ocorrera alguns dias antes numa carruagem de caminho de ferro. E as senhoras estavam persuadidas que todas as desvergonhadas da cidade passavam a existência nos rápidos entre Auvergne e a estação de Lyon. Para mais, os écos mundanos do *Gil Blas*, segundo dizia a senhora de Bridoie, assinalavam a presença em Vichy, no Mont-Dore e em Bourboule, de todas as *cocottes* conhecidas e desconhecidas. Para lá chegar, deveriam ter viajado de combóio; e indubitàvelmente regressariam outra vez de combóio; deviam mesmo voltar, estar sempre a voltar, para tornarem a vir todos os dias. Era, pois um vaivém contínuo de *duvidosas* naquela maldita linha. As senhoras estavam desoladas, pelo acesso às estações não ser proibido às mulheres suspeitas.

Ora, Roger de Sarcagnes tinha 15 anos, Gontran de Vaulacelles 13 anos, e Roland de Bridoie 11 anos. Elas não podiam, no entanto, expor os seus filhos queridos ao contacto de semelhantes criaturas. Que não ouviriam eles, que poderiam ver, que não aprenderiam, se passassem um dia inteiro ou uma noite, num compartimento que encerraria, talvez uma, ou duas, daquelas desvergonhadas com um ou dois companheiros?

A situação parecia sem solução quando, por acaso, passou a senhora de Martinsec. Parou para cumprimentar as amigas, que lhe contaram as suas angústias.

— Mas é muito simples — exclamou ela — vou ceder-lhes o preceptor de meu filho. É de toda a confiança, educado num seminário. Posso muito bem dispensá-lo durante quarenta e oito horas. A educação do Rodolfo não ficará comprometida por tão pouco. Êle irá buscar os vossos filhos. É uma pessoa muito timida e discreta.

Ficou então combinado que o sr. Lecuir, um jovem muito instruído, preceptor de Rodolfo de Martinsec, iria a Paris na semana seguinte buscar os três meninos.

Partiu pois na sexta-feira; chegou à estação de Lyon no Domingo de manhã para tomar, com os seus três garotos, o expresso das oito horas, o novo expresso organizado havia alguns dias apenas, por geral reclamação dos banhistas de Auvergne.

Passeava pela gare, seguido pelos meninos, qual galinha com os pintos, e procurava um compartimento vazio ou ocupado por gente de aspecto respeitável, pois tinha o espírito obsecado por todas as recomendações minu-

ciosas que lhe tinham feito as senhoras de Sarcagnes, de Vaulacelles e de Bridoie.

Avistou de repente defronte duma portinhola um sujeito de idade e uma senhora de cabelos brancos que conversavam com outra senhora já instalada no interior da carruagem.

O senhor de idade era oficial da Legião de Honra; e tinham ambos o aspecto de pessoas distintas.

«Eis o que me convém» —pensou Lecuir. E fez subir os três alunos para aquele compartimento, e seguiu-os.

A senhora de idade dizia:

—Principalmente, cuida bem de ti, minha filha.

A jovem respondeu:

—Oh! sim, mamã, nada temas.

—Chama o médico logo que te sintas mal.

—Sim, sim, mamã.

—Vamos, adeus minha filha.

—Adeus, mamã.

Trocaram um longo abraço... depois o empregado fechou as portas e o combóio pôs-se em marcha.

Estavam sós. O preceptor encantado, rejubilou da sua perspicácia, e pôs-se a conversar com os pequenos que lhe estavam confiados.

Ficara combinado, no dia da sua partida, que a senhora de Martinsec o autorizaria a dar explicações durante as férias, aos três garotos, e ele queria soudar um pouco a inteligência e o carácter dos seus novos alunos

Roger de Sarcagnes, o maior, era um desses rapazes que crescem ràpidamente, magro e pálido, e cujas articulações não pareciam completamente soldadas. Falava lentamente, duma maneira simples.

Gontran de Vaulacelles, pelo contrário ficara pequeno, rechonchudo e era malicioso, disfarçado e pândego. Troçava sempre de toda a gente, tinha saídas de pessoa crescida, respostas de duplo sentido que inquietavam os pais.

O mais novo, Roland de Bridoie, não parecia mostrar aptidão para coisa alguma.

Era um bom animalzinho, que se parecia com o pai.

O preceptor prevenira-os que ficariam sob as suas ordens durante aqueles dois meses de Verão; e fez-lhes um sermão bem sentido sobre os seus deveres para com ele; sobre a maneira como pretendia orientá-los e o método que seguiria.

Era um homem de alma recta e simples, um pouco enfático e cheio de sistemas.

O seu discurso foi interrompido por um profundo suspiro da sua vizinha. Voltou a cabeça para ela. A senhora conservava-se sentada, os olhos fixos, as faces um pouco pálidas. O preceptor voltou-se de novo para os seus discípulos.

O combóio marchava a toda a velocidade atravessava planícies, bosques, passava por cima de pontes e por debaixo de pontes, sacudia com a sua fremente trepidação a multidão de viajantes encerrados nas carruagens.

Gontran de Vaulacelles interrogava agora Lecuir sobre Royat e os divertimentos da terra. «Havia um rio? Podia-se pescar? Teria um cavalo como no ano anterior?» etc.

A senhora, de repente, soltou um «Ai» de sofrimento, logo reprimido.

O amável e delicado Lecuir, inquieto, perguntou-lhe;

—Sente-se indisposta, minha senhora?

Ela respondeu:

—Não, não, senhor, não é nada, uma ligeira dor; não é nada. Tenho andado adoentada ùltimamente e o movimento do combóio fatiga-me.

O seu rosto com efeito tornara-se lívido.

Ele insistiu:

—Se eu puder fazer alguma coisa pela senhora...

—Oh! não, absolutamente nada, meu senhor. Muito obrigada.

Lecuir retomou a conversa com os seus alunos, preparando-se para o seu ensino e direcção moral.

As horas passavam. O combóio, de tempos a tempos, parava, e tornava a partir.

A senhora agora, parecia dormir, não se mexia aconchegada no seu canto.

Embora já tivesse passado metade do dia, ela não tinha ainda comido nada. Lecuir pensava: «pobre senhora, deve sofrer muito».

Não faltavam mais que duas horas de caminho para atingir Clermont-Ferrand, quando a passageira sùbitamente começou

a gemer. Quase se deixara cair do banco, e apoiada nas mãos, os olhos esgaseados, as feições crispadas, ela repetia: «Oh! meu Deus! Meu Deus!»

Lecuir precipitou-se:

— Minha senhora... minha senhora, que tem?

Ela balbuciou:

— Eu... eu... creio que... que... que... que vou ser mãe...

E começou em seguida a gritar desvairadamente. Lançava um longo clamor que parecia rasgar-lhe a garganta, um clamor agudo, lancinante, cuja entonação sinistra dizia da angústia da sua alma e da tortura do seu corpo.

O pobre preceptor, transtornado, de pé diante dela, não sabia que fazer, que dizer, que tentar, e murmurava: ... «Meu Deus, se eu soubesse!.. Meu Deus, se eu soubesse!»

Estava vermelho até ao branco dos olhos; e os seus três alunos olhavam estupefactos essa mulher estendida que gritava.

De repente, ela contorceu-se levantando os braços acima da cabeça e as suas ancas tiveram um estremeção estranho, uma convulsão que a percorreu toda.

Lecuir pensou que ela ia morrer, morrer alí à sua frente, privada de socorros e de cuidados por sua culpa. Então, disse com uma voz resoluta:

— Eu vou auxiliá-la, minha senhora. Eu não sei... mas ajudá-la-ei como puder. Eu tenho o dever de dar a minha assistência a toda a criatura que sofre.

Depois, voltando-se para os três garotos, gritou:

— Vocês vão pôr as cabeças fora da janela; e se algum se voltar... copiará mil versos de Vergílio.

Ele próprio baixou as três vidraças, e colocou de fora as três cabeças dos rapazes; puxou até aos pescoços as cortinas azuis, e repetiu:

— Se fizerem um só movimento, ficarão privados de passeios durante as férias. E não se esqueçam que eu não perdoo nunca.

E voltou para junto da jovem senhora arregaçando as mangas.

. . . . . .

Ela continuava a gemer, e por vezes gritava. Lecuir, com a face escarlate, assistia-a, animava-a reconfortava-a, e, sem cessar, erguia os olhos para os três garotos que arriscavam olhares furtivos logo desviados, para o misterioso trabalho desempenhado pelo seu novo preceptor.

— O menino de Vaulacelles copiará vinte vezes o verbo «desobedecer»! — gritou ele.

— O menino de Bridoie, ficará privado de sobremesa durante um mês.

Sùbitamente a jovem senhora cessou a sua queixa persistente, e quase em seguida um grito estranho e fraco que se assemelhava a um latido e a um miar, fez voltarem-se, a um só tempo, os três colegiais, persuadidos que acabavam de ouvir um cãozinho recem-nascido.

O preceptor segurava nas mãos um pequerrucho nu. Olhava-o com um ar desorientado; parecia contente e desolado, prestes a rir e a chorar; parecia que estava louco, tantas coisas exprimia a sua fisionomia, com a rápida movimentação dos olhos, dos lábios e das faces.

Declarou, como se desse aos seus alunos uma grande notícia:

— É um rapaz!

Em seguida ordenou:

— O menino de Sarcagnes alcança-me a garrafa de água que está na rede. Bem. Destape-a. Muito bem. Deite-me algumas gotas, na mão, apenas algumas gotas. Perfeitamente.

E ele expargiu com aquela água a fronte nua da criaturinha, pronunciando:

«Eu te baptizo, em nome do Pai, do Filho, e do Espírito Santo. Amen».

O combóio entrava na gare de Clermont.

O rosto da Senhora de Bridoie apareceu à portinhola. Então, Lecuir, perdendo a cabeça, apresentou-lhe o frágil ser humano que acabava de colher, murmurando: «Aquela senhora sofreu um pequeno acidente na viagem».

Ele tinha o aspecto de ter apanhado aquela criança num esgoto; e, com os cabelos molhados de suor, a camisa e o casaco enxovalhados, repetia:

«Eles nada viram, absolutamente, eu garanto. Viam a paisagem, todos três, à janela. Eu garanto, nada viram».

Depois desceu do compartimento com quatro meninos em lugar de três que fora buscar, enquanto as senhoras Bridoie, de

Vaulacelles e de Sarcagnes, lívidas, trocavam olhares desvairados, sem encontrarem uma única palavra para dizer.

À noite, as três famílias jantavam juntas para festejar a chegada dos colegiais. Mas não falavam; os pais, as mães e os próprios rapazes pareciam preocupados.

De repente, o mais novo, Roland de Bridoie, preguntou:

— Mamã, onde foi que o preceptor achou a criancinha?

A mãe não respondeu directamente.

— Vamos, come, e deixa-nos em paz com as tuas perguntas.

Ele calou-se, por alguns instantes; depois continuou:

— Não havia ali ninguém, senão aquela senhora que estava mal da barriga. Então o sr. Lecuir é prestidigitador, como Robert Houdin que fez sair um aquário de peixes de debaixo dum tapete?

— Cala-te, foi Nosso Senhor que a enviou.

— Mas onde é que Nosso Senhor a tinha posto? Eu não vi nada. Teria entrado pela janela.

Madame de Bridoie, impaciente, replicou:

— Cala-te, acabou-se. Apareceu numa condessinha como todas as criancinhas. Tu bem sabes.

— Mas não havia nenhuma condessinha no combóio.

Então Gontran de Vaulacelles, que escutava com um ar velhaco, sorriu e disse:

— Havia, havia uma condessinha. Mas só quem a viu foi o nosso preceptor...

— Queira perdoar! Julguei que era meu marido...

DESPORTOS

Secção a cargo de MANUEL MOTA
Chefe de Secção da Via e Obras

Três internacionais de ANDEBOL que são ferroviários

Pela primeira vez Portugal concorreu ao campeonato do mundo de andebol, cabendo-lhe defrontar a França, em Poitiers.

Os franceses venceram, por 6-3, eliminando os portugueses da competição.

Da selecção de Portugal fizeram parte três jogadores do Grupo Desportivo «Os Ferroviários», de Campanhã:

Abílio Serafim.

Pires.

António Mário.

Os valorosos ferroviários foram dos jogadores portugueses que mais se salientaram nesse desafio.

O *Boletim da C. P.* felicita-os pela sua escôlha para o grupo nacional.

O Clube Ferroviário de Lourenço Marques

Temos presente um dos magníficos boletins mensais de *O Ferroviário*, órgão do Clube Ferroviário de Lourenço Marques.

Por ele pode fazer-se ideia da importância que atingiu esta colectividade, que exerce a sua acção nos meios desportivo, cultural e recreativo.

Brevemente daremos mais amplos pormenores acêrca da acção desenvolvida pelo Clube Ferroviário de Lourenço Marques.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Silvestre Henriques, revisor de 3.ª classe, com risco da própria vida, salvou da morte um passageiro do combóio n.º 506 de 28 de Março p. p..

Manuel da Graça, factor de 2.ª classe da estação de Caxarias, quando no exercício das funções de chefe, em 15 de Dezembro p. p., revelou plena consciência dos seus deveres, evitando grave colisão entre os combóios n.ºs 8.350 e 3.301

Manuel Gonçalves da Costa, guarda-fios de 2.ª classe encontrou na estação de Pampilhosa uma carteira com documentos e a importância de Esc. 570$00, que entregou prontamente ao ao chefe da estação.

Ilídio Duarte, condutor de carruagens, encontrou um anel de ouro no lavatório duma carruagem do combóio n.º 52, que entregou prontamente ao seu chefe imediato.

João Tavares Ferreira, operário de 3.ª nas oficinas do Barreiro, encontrou uma bolsa de prata com a importância de Esc. 4$70, pertencente a um seu camarada, que entregou ao seu contramestre.

Joaquim Nunes, revisor de material de 2.ª classe, encontrou numa carruagem de 3.ª classe importantes valores, quando passava revista ao material do combóio n.º 161 de 19 de Fevereiro p. p., os quais entregou prontamente ao chefe da Estação da Guarda.

Promoções

Inspector — José da Guia.

Subinspector — Leandro Lopes Fernandes.

Chefe de Depósito — António Joaquim.

Subchefes de Depósito — Manuel Cardoso Dias, José Duarte Borralho e Manuel Dias Martins.

Chefe de Maquinistas — João Duarte.

Vigilantes — Amadeu José da Silva, Fernando Augusto de Carvalho, Victor Fontes, João António, Francisco Marques, José Rodrigues Horta, Luís Bonito, Albaninho Cabral e António Alves da Costa Júnior.

Chefes de Brigada de 1.ª classe — Manuel Rodrigues Aniceto, Joaquim Baptista, Manuel Duarte, Manuel Domingos Maia, Américo dos santos e Manuel da silva Marques.

Maquinistas Principais — António Marques Neto, Francisco António de Carvalho, Manuel António Máximo, Ernesto Augusto Cavalheiro, Manuel de Almeida, Carlos Augusto Pereira, José de Lima, José António Marques, Francisco Ferreira das Neves, Manuel Gameiro, Carlos Parreira Alves, António da Fonseca Panaca, Francisco da Costa Neves, Manuel da Costa, Martinho António Martins, Albano Luís, Manuel Ferreira Paralta, António Carlos Duarte Soares e Joaquim Gameiro.

Maquinistas de 1.ª classe — Narciso Gameiro, Celestino Tormenta, Francisco da Silva Alfaro, José David, José Vieira Cabrita, Joaquim da Ressurreição, António Ernesto Ângelo, José Bento Duarte, Manuel dos Santos, António Simões, António Domingos, Basílio de Oliveira, António Maia Júnior, António Adriano

Júnior, Alberto Simões, António Martins, Manuel Rodrigues, Germano Azevedo Galvão, Artur Teixeira, Vitorino da Silva Alegre, Virgílio Francisco, Adelino de Matos Arrabaça, Manuel Mateus Ferreira, Joaquim Fernandes Almeida, Victor Gomes de Oliveira, João Rocha, Francisco Ramos e José Casaleiro Pratas.

Maquinistas de 2.ª classe — David José Dórdio, José Filipe, Francisco Cruz Barroso, Joaquim Fernandes, Artur Cordeiro, Luís Jorge Valente, Manuel de Oliveira, Calisto Vaz de Carvalho, José Lopes Ferreira Júnior, Henrique José Grenha, Mário Barroso, António Gonçalves, Raúl Florêncio, António Augusto Castanheira, Jerónimo Joaquim Assunção, António Vieira Soares, Francisco Barbosa de Freitas, Luís António Mariano, Pedro Teixeira, António Ferreira, Bernardo Fernandes Casanova, António da Ressurreição, Fortunato Correia Figueiredo, João da Graça, Manuel dos Santos, João Rodrigues Lopes Loureiro, José Bernardo Júnior, Joaquim Faria, Carlos Viegas, Manuel Aguiar, Luís Serra da Fonseca, Manuel Avelar Fernandes, José Ferreira, Carlos Alegria Rodrigues, Américo Fernandes, Manuel Joaquim Maia Júnior, João Pires, João dos Santos Sá, António Pereira da Fonseca Júnior, Joaquim Alves, Francisco Augusto Pimenta, Miguel Carvalhão Pinheiro, Manuel Ponciano, Manuel Simões, Júlio Vieira Dias, Sebastião Faria, Albino Máximo, Manuel Baptista Rita, Carlos Silva Lopes, Manuel Pinto Ribeiro, Manuel Monteiro, Manuel Ribeiro, António Arnaldo de Sousa, António Soares, Alberto Francisco, Aníbal Lourenço, António Assis, Eugénio de Oliveira, José Jorge Duque Ferrão, José dos Santos Fontes Júnior, Joaquim de Matos, Artur Lopes, João Leitão, Alexandre da Conceição Freitas e José Travassos.

Maquinistas de 3.ª classe — Raúl Armando Corazzi Costa, Martinho dos Santos, António Cordeiro da Silva, José do Carmo Custódio, Francisco Calado, Cristiano Fonseca Júnior, Alfredo Rodrigues, José da Costa Martins, João dos Passos Niza Júnior, Victoriano dos Santos Almeida Júnior, José Emídio, José Carlos Júnior, Baltazar Loução, Adolfo José Terjeira, António dos Santos, Joaquim Rodrigues, Júlio António Martins, Francisco Simões, Henrique da Silva Cunha, José Luís, José Pereira Morais, António Gonçalves, Manuel Monteiro Soares, Aristides da Rocha Barbedo, António Seabra Pires, Avelino de Almeida Cruz, Mário Costa, Manuel António Teixeira, Alcino da Silva, Joaquim Ferreira Cardoso, Álvaro Simões de Almeida, Artur José Pinto, João de Albuquerque Júnior, Augusto Nogueira, Jaime Pereira da Silva, José de Sousa, Jaime Antunes, José Serra, Sebastião dos Santos Paulo Rato, António Fernandes Nunes, Manuel Lopes, Dionísio da Silva Júnior, José Patrício Júnior, José Nunes Clemente, Amaro Duarte, Estêvão de Almeida, António Godinho Branco, Noé Ramos, João Nazaré Ferreira, Abel Simões dos Reis, Felisberto de Andrade, Pedro Lopes Capitão, António Agostinho Pereira, César Pires Correia, António Cardoso, João Albino Marques, Augusto José Pimenta de Oliveira, António da Costa, João de Matos Cebola, Aurélio de Freitas, Leonel Rodrigues Maia, José Lopes Malho, Manuel Dias, Silvério da Cruz Sêco, Luís Pedro Rodrigues, Luís Gonçalves Coentro, Agostinho de Oliveira, Manuel de Oliveira Estudante, Jerónimo Pimentel Girão, Adriano Vieira, Tito Queiroz, José do Carmo Gonçalves, Alberto Romãozinho, Alberto de Melo, Augusto Belchior, Heitor de Oliveira Chaves Almeida, Joaquim Figueiredo, António Duarte Rosa, Horácio Rodrigues Sacramento, Manuel Ferro e Francisco Mendes.

Fogueiros de 1.ª classe — João de Abreu Tapadinhas, Luís dos Santos Galambas, Joaquim Galambas, Vitorino Coelho, José Borges, Joaquim Lopes, João Baptista, Francisco Pires Valério, José Joaquim Rebocho, Manuel Joaquim Aleixo, Marcelino Cândido, Victor Manuel Rebocho, Manuel José Rodrigues, Joaquim António da Silva, Manuel Joaquim Monteiro Rato, Carlos Guerreiro, Mário de Jesus Eliseu, José Marreiros, José da Palma, António Joaquim Cançado, Manuel Fernando Curiel, José Amâncio Ruivo, João Gregório da Silva, Eliseu Nunes da Conceição Lourenço, Joaquim Francisco Júnior, Virgílio das Dores Viegas, Adão Rocha de Almeida, Sisenando Eduardo da Costa, Francisco Vicente dos Santos, José Pereira da Cunha, José Barbosa, Alcino de Magalhães Braz, João Lopes Gil, Salvador Fernandes Barbosa, Manuel Joaquim Moreira da Rocha, Justino Pinto, Manuel da Costa Araújo, Adelino da Mota, Artur Moreira, António Augusto Alves, João Jorge Martins, Agostinho Nunes, José Morgado dos Santos, Edmundo José Pinto de Oliveira, João Serras, Abílio Pereira, Henrique Pereira, José de Sousa Parente, Manuel Ferreira, Manuel Ferreira Dias, José da Mata, Eusébio Joaquim Valadas, Luís Joaquim Rodrigues, Arlindo Gomes Martins, José Rodrigues da Paz, Fernando António Nunes Dias, Manuel Agostinho Ferreira de Campos, Luís Martins Alves, António da Silva Braz Júnior, António da Silva, Roberto de Almeida Teixeira, Joaquim de Matos, António Garrido Ribeiro, Diamantino da Mata, Angelino Luís, António Canelas, João Pires, Manuel de Sousa Pinho, João Jacinto, Manuel Calisto Duarte, Hermínio da Costa, António Euzébio Vilão, Pedro Fernando Antunes, João Alfredo Fontes, Augusto Gonçalves, António Gomes Girão, Vasalim Carmona, José Elias Bernardo, António Rosa Bernardino, Joaquim da Silva Motas, Júlio Calisto, Diamantino Nunes, Rodrigo Alves Martins, Alberto Rodrigues Horta, Manuel Alves Mota, Aníbal Maia, José do Nascimento Pereira, António da Silva Passos Alfaro, Fernando José da Guia, Manuel Baptista, Joaquim Gonçalves dos Santos, Fernando de Sousa Godinho, Manuel Pereira, Manuel Ferreira, José de Azevedo, Jorge Agostinho Marques Júnior, Augusto Tavares Amorim, José Gomes Fernandes, António Lopes Simões, Orlando da Silva Oliveira, António Abílio Soares Meireles, António Correia de Figueiredo, José da Silva Rodrigues, Marcelino Mendes, Abel Henriques Trindade e Silva, Sebastião de Almeida Bispo, Alberto Gomes, Francisco Trindade Tavares, José Joaquim Matoso da Silva, José Nunes Negrão, António Góis Mendes, Ramiro Pedro Lopes, Francisco Gonçalves Mendes, Manuel de Carvalho, Aires Queiroz de Campos, Joaquim Aires Vicente, Alberto Duarte, Alberto Malhão Gomes, Joaquim Rodrigues Serrano Pimentel e José Maria Aires Lourenço Júnior.

Nomeações

Serviços médicos — **Médico da 11.ª secção** — Dr. Arnaldo Alberto de Vasconcelos Teixeira Portas com sede em Santa Clara — Saboia, da Linha do Sul.

Serventa — João António Pestana.

Material e tracção — **Chefes de Maquinistas** — Alberto Pinto, Manuel Moisés e António Pereira Gonçalves.

Desenhador de 3.ª classe — João Albuquerque Henrique Castilho.

Continuos de 2.ª classe — Quintino da Silva Antunes e Narciso Joaquim

Automotoristas de 3.ª classe — Manuel João Duarte, Daniel de Jesus Vicente, António José dos Santos Correia, José dos Santos Álvaro, Manuel Ribeiro Júnior, António Gonçalves, Afonso Serrão Lopes, Joaquim Ramos da Cruz Madaleno, Olímpio da Conceição Pereira, Álvaro António Maia, Carlos António Morgado, Daniel da Graça Rozendo, Simplício Gomes de Oliveira, João Maltez Maia, Francisco de Almeida Pereira, Antero Fernandes, Sidónio Vieira, Manuel de Aguiar, Manuel Caetano da Silva.

Fogueiros de 2.ª classe — José Dias Pereira, José Guerreiro, Mário Gregrório Rocha, Luís da Silva Baptista Amaral, Manuel Pereira Salgueiro, João Luís Bento Sim Sim, Manuel João da Silva, José Francisco Paulo, Manuel Cristina de Sousa, Manuel Martins, José Júlio Vieira, Victor dos Santos Silva, Joaquim Martins, Carlos Correia Augusto, António Monteiro Alves, António Ferreira, Fernando da Costa Almeida, Manuel Teixeira Monteiro, Manuel Álvaro Pereira Marques, Guilherme Ferreira, Cândido Joaquim Afonso Melim Manuel Carneiro Gonçalves, Arménio Pereira de Freitas, António Alves Serdoura, António Pereira de Oliveira, António José da Silva Magalhães, Félix Marques da Cruz, Manuel Correia de Campos, Luís Lopes Ribeiro, José Augusto Ribeiro, António Martins da Silva, António Ferreira da Silva; Arlindo da Silva Rodrigues, Joaquim de Azevedo Lopes, António da Costa Pinto, Dimas dos Santos Viana, Alexandre de Carvalho Vasques, Salvador Gomes de Carvalho, António da Silva, Orlando Alfredo de Sousa Leite, Morci Monteiro, António Pereira Marques Cardoso, Ricardino da Silva, José Elísio Bento, Albino Lopes, Manuel Gaspar, Joaquim dos Santos, António Baptista Velez, Albino Domingues, Manuel de Azevedo Ribeiro, Adelino Manuel, Manuel Baptista Ferreira Amado, João Lopes Dourado, Alexandre Rodrigues de Abreu, Domingos de Oliveira Pimentel, Joaquim da Costa Simões, Augusto Rebola Veloso, António Diniz, João Bicho Mendes, José Alves de Sousa, António Baptista Oliveira, Manuel Rosa da Silva, José Augusto Cavaleiro, Américo Gonçalves, João Rodrigues do Nascimento, Manuel dos Santos, Luís da Silva, Adelino Monteiro, Manuel Duarte Braga, João Jorge, Artur dos Santos Rodrigues, Joaquim Redondo Pimentel, Manuel Gomes Ramalhete, Joaquim Fresco Mogofores, António Rodrigues, Joaquim da Conceição Santos, Adelino Peres Duarte, Domingos Simões da Silva, João de Oliveira Dias, José Fernandes Catarino, António Alves, Luís Lourenço Redondo, António da Costa Pedreiro, José da Cruz Andrade, José Robalo Fernandes, António Cordeiro, António Maria Branco, Narciso Joaquim da Graça, Manuel dos Santos Peralta, José Alves dos Santos, Eduardo Pinheiro, Sebastião de Miranda Chaves, António Rosa, Fernando Marques Raínho, Manuel Vaz de Oliveira Loreto, Abílio Cândido dos Santos, Manuel Dias Bicho, António Carvalho, Joaquim Martins Pires, José Ramos, Vicente Francisco Rato, António de Andrade, Joaquim Barata Roque Garcia, Artur dos Santos Bernardo, Eduardo Dias Nogueira, João Calisto, José de Sousa, Aires da Silva, Maximino de Carvalho, João da Silva Amaral, José Carvalho, José das Neves, José Maria Ferreira, Manuel da Ponte, Belmiro Mendes, António Maria Rafael, Manuel Vicente Ferreira, António Rodrigues Couteiro, João António Sequeira, Luís Lúcio Contente, António Pepino Júnior, Manuel Álvaro da Costa, Frederico da Fonseca Cotaio Joaquim da Silva Frade, Serafim Lopes Branco, António Ferreira Mendes, Eduardo da Silva Madureira, José Lopes Correia, Afonso Vieira de Abreu, Manuel Augusto Dias, Manuel Teixeira, Joaquim Ribeiro, António Vieira, Arlindo Carvalho Casaleiro, António Maria da Silva, Joaquim dos Santos Ferreira, Alfredo da Costa Roque Vaz, Júlio Monteiro Nunes, Manuel da Silva Ferreira, Daniel Durães Guerra, Manuel Lopes de Carvalho, José Duarte Adones, Silvério Ferreira dos Santos, António Cavaleiro, António das Dores Cunha, António Neto Cardanho, Virgílio Ferreira e Isidro Rodrigues Gonçalves, em, 30 de Junho de 1948.

Reformas

Serviços médicos — Dr. Eduardo de Arbués Moreira, médico efectivo da Assistência domiciliária de Lisboa e Dr. Armando A. Leal Gonçalves, médico da 8.ª secção em Coimbra, ambos reformados sem vencimento.

Material e Tracção — Diniz da Silva, chefe de serviço do depósito de Boavista. João Lopes, chefe de secção da revisã de Campolide. Júlio Augusto da Conceição de Oliveira Guimarães, empregado principal das oficinas de Campanhã. Valentim de Oliveira, empregado de 1.ª classe do Serviço Central. Rosário Francisco Laurêncio, chefe de depósito do depósito de Faro. António Ferreira, subchefe de depósito do depósito de Barreiro. David José Marques, maquinista de 1.ª classe do depósito de Figueira da Foz. Henrique Baptista Naia, maquinista de 2.ª classe do depósito de Beja. Francisco Assunção Póvoa, maquinista de 2.ª classe do depósito de Beja. João Manuel Baptista, ensebador de 1.ª classe. da revisão de Tunes.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Pedro Luís Furet, chefe do depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 14 de Abril de 1908, passou a fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1913, a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1916, a maquinista de 3.ª classe em 1 de Setembro de 1920, a maquinista de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1923, de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1927, principal em 1 de Janeiro de 1933, a chefe de maquinistas em 1 de Janeiro de 1943, a subchefe de depósito em 1 de Julho de 1945 e a chefe de depósito em 1 de Julho de 1947.

Manuel Garcia Fernandes, chefe de secção das oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante de estação, em 1 de Abril de 1908, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Dezembro de 1908, passando a empregado de 2.ª em 8 de Maio de 1926, e a chefe de secção em 1 de Julho de 1940.

João Rodrigues Lindim, chefe de brigada de 1.ª classe das oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço em 20 de Abril de 1908, como aprendiz, foi nomeado estofador em 1 de Janeiro de 1929 e a chefe de brigada de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

Amadeu Oliveira Bandeja, visitador de 3.ª classe do depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia como aprendiz, em 14 de Abril de 1908, foi nomeado operário ajudante (serralheiro) em 11 de Janeiro de 1933.

Exploração

Alberto Teixeira Bravo, fiscal de material de incêndios do Serviço de estudos e aprovisionamentos. Admitido como praticante de estação em 7 de Setembro de 1907, nomeado factor de 3.ª em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a fiscal de material de incêndios em 1 de Janeiro de 1945.

SERVIÇOS REGIONAIS
(Exploração e Comercial)

Serafim Ferreira, chefe de 1.ª de Évora. Admitido como praticante em 7 de Setembro de 1907, nomeado factor de 3.ª em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 1.ª em 1 de Janeiro de 1942.

SERVIÇOS REGIONAIS
(Exploração e Comercial)

Manuel Joaquim Rodrigues, chefe de 3.ª de Mora. Admitido como praticante em 29 de Agosto de 1907, nomeado factor de 3.ª em 8 de Julho de 1908 e depois de transitar pela categoria de factor de 2.ª, foi promovido a chefe de 3.ª em 1 de Fevereiro de 1924.

João Duarte Abrahão, guarda de estação de Espinho. Admitido como carregador suplementar em 15 de Agosto de 1907, nomeado carregador efectivo em 25 de Julho de 1908, a capataz de 2.ª em 21 de Junho de 1921, tendo passado a guarda de estação em 9 de Outubro de 1941.