C.P.
BOLETIM

N.º 76 OUTUBRO DE 1935 7.º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL
DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO SEU PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da lotaria de 24 de Agôsto último coube ao n.º 7140 que, pelo *Boletim da C. P.* n.º 74, tinha sido atribuído ao colaborador *Oirebla*.

As nossas felicitações ao distinto charadista.

No trimestre corrente Outubro-Dezembro a obra a disputar será o *Dicionário de Sinónimos* de J. Bandeira.

Britabrantes, Mefistófeles, Roldão e *Vasconcelos* — Têm razão nas suas apreciações, que serão tidas na devida conta.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 18 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Vasconcelos, Mefistófeles, Roldão, Tupin, Lúmar, Nazi, Dalton, Galeno, Sancho Pança e *Alcion*

QUADRO DE MÉRITO

Cruz Canhoto, Fred-Rico, Navaia, Costasilva, Oirebla, Veste-se, Visconde de la Mortière, Marquês de Carinhas e *Visconde de Cambolh*, (23), *Labina* e *Alentines* (21)

Soluções do n.º 74

1 — Jacacal, **2** — Pica-milho, **3** — Vintena, **4** — Mata-me-embora, **5** — Acbanaca, **6** — Draga, dragão, **7** Bala, balão, **8** — Entretela, **9** — Délia, **10** — Nunca um lobo matou outro. **11** — Leva, Evas, vala, asas, **12** — Xareta, **13** — Anrique, **14** — Incha, **15** — Morder, **16** — Purismo, **17** — Alvite, **18** — Monção, **19** — Olandilha, **20** — Licença, liça, **21** — Preciso, preso, **22** — Tarasco, táco, **23** — Raiva, aviar, **24** — Rasar, rasar, **25** — Ana, ana.

Aumentativas

1 — Com uma *«moeda de prata»* comprei a *peça dianteira da couraça* — 8.

Visconde de Cambolh

2 — Fiz *fincapé* na *ordem por escrito do Grão-Senhor* — 2

Mefistófeles

3 — *«Pêlo»* buraco vejo a *parte mais funda do navio* — 2.

Costasilva

Bifermes

4 — Deve ser *brando* o *prazer* — 2.

Marquês de Carinhas

5 — *Rapaz* ou *rapariga?* — 2.

Mefistófeles

6 — O *pedinte* perdeu a *bôlsa das esmolas* — 4.

Visconde de la Mortière

Combinadas

7 — 1.ª + co — Pedaço
2.ª + ro — Grau
3.ª + go — Breve
— Janota —

Conde de Phenix

8 — 1.ª + e — Romancista francês
2.ª + ma — Uma das encarnações de Vichnu
3.ª + nit — Antiga deusa fenícia
— Nome dos capítulos do Alcorão —

Britabrantes

---

9 — Enigma tipográfico

K Abrantes

10 letras

Galeno

---

10 — Enigma pitoresco

(Dedicado aos distintos confrades *Britabrantes* e *Mefistófeles*)

BRAÇO DE PRATA — ROLDÃO —

(Continua na outra página interior da capa)

7.º Ano — N.º 76 Outubro de 1935

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Desenvolvimento das reparações de locomotivas nas Oficinas Gerais de Lisboa. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Conferências de higiene social. — Consultas e Documentos. — Digressão literária. — Novas locomotivas tipo "Pacific" dos Caminhos de Ferro Belgas. — Pessoal.

Desenvolvimento das reparações de locomotivas nas Oficinas Gerais de Lisboa

Pelo Snr. Engenheiro Chefe das Oficinas Gerais de Lisboa, *Sebastião Horta e Costa*

Ao escrevermos êste artigo não tivemos em vista senão dar aos leitores do ***Boletim da C. P.*** uma idea geral e quanto possível aproximada do que são e da maneira como trabalham hoje na reparação de locomotivas as nossas Oficinas Gerais. E como a grande maioria dos assinantes do *Boletim* não está familiarizada com o trabalho das Oficinas, propositadamente evitamos tôda e qualquer referência a questões de ordem técnica, para nos limitarmos sòmente a fazer uma exposição, por assim dizer, de divulgação e estatística.

Antes de entrar pròpriamente no assunto, julgamos oportuno fazer uma discriminação de tôdas as importâncias facturadas e das despesas totais das Oficinas Gerais durante um ano, que pode ser, por exemplo, o ano de 1934. Desta forma, passando-os em revista, podemos formar uma idea, embora superficial, dos diversos géneros de trabalhos que nelas são executados.

Se representarmos pela área do círculo da fig. 1 o total, em contos, que as Oficinas Gerais de Lisboa facturaram, durante o ano de 1934, aos diversos Serviços, os sectores circulares indicados na gravura mostram a maneira como êsse total foi repartido pelas diversas categorias de trabalhos. Vemos assim imediatamente que:

1.º — As reparações de locomotivas e tênders absorvem cêrca de 62 % da importância total (quási 5/8);

2.º — Os trabalhos executados para os Abastecimentos da Tracção (fabrico e reparação de muitos milhares de artigos, quer para «stock» de Armazém, quer para fornecimentos directos às quatro Circunscrições de Tracção), vêm em segundo lugar, com 16 % do total;

3.º — As reparações de carruagens e furgões atingem 13 %, apenas cêrca da quinta parte da importância correspondente às locomotivas;

4.º — Finalmente, os restantes trabalhos (fa-

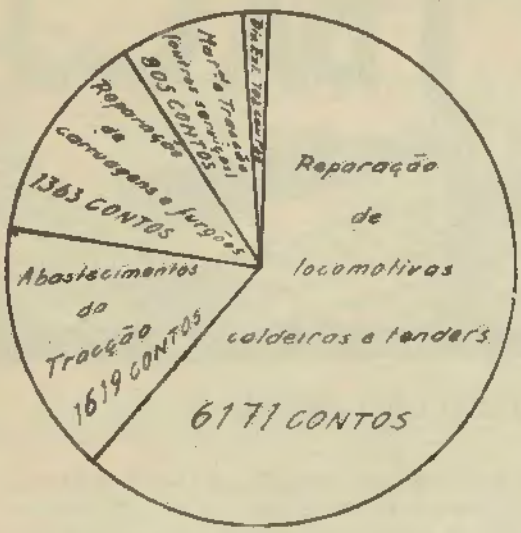


Fig. 1

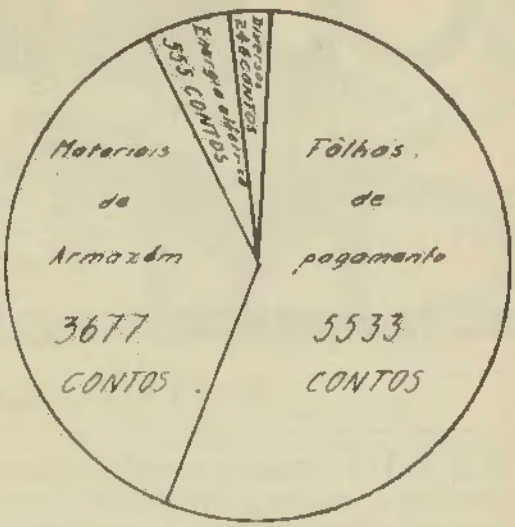


Fig. 2

brico e reparação), quer para a Divisão de Material e Tracção (Contabilidade, Aumento de Inventário, Novas Construções, Modificações, etc.), quer para Diversos Externos (Exploração, Via e Obras, Direcção, Administração, Serviço de Saúde, etc.), respectivamente com 8 % e 1 % do total, pouca importância relativa têm.

Podemos, portanto, afirmar desde já (pois o que se passa em 1934, verifica-se, também, em qualquer dos anos anteriores, sensivelmente em idênticas proporções) que as reparações de locomotivas ocupam, pela sua importância relativa, um lugar proeminente entre todos os trabalhos efectuados nas Oficinas Gerais de Lisboa.

Vamos ver agora, por um processo semelhante, o que é que as Oficinas consumiram para a execução dos trabalhos atraz indicados. Representando idênticamente pela área do círculo da fig. 2 o total das despesas feitas em todos os trabalhos executados durante o ano de 1934, vemos:

1.º — Mais de metade da despesa total (55 %) é absorvida pelas fôlhas de pagamento (vencimentos dos engenheiros, contramestres, empregados do quadro e salários do pessoal operário);

2.º — O valor das importâncias dispendidas em materiais e matérias primas, que são requisitadas por vales ao Armazém Central da Tracção, anda por 37 % da despesa total;

3.º — As despesas com a energia eléctrica somam 5 5 % do total, e, com cêrca de 2,5 %, temos, finalmente, as despesas diversas (água, carvão, e alguns materiais não fornecidos por intermédio do Armazém Central da Tracção).

A razão por que o total das importâncias facturadas não coïncide com o total das importâncias dispendidas, é de duas ordens:

a) — Devido aos trabalhos que se encontravam em execução no fim de 1934, com parte da despesa já feita, mas ainda não facturados, e aquêles que fôram terminados e facturados no princípio de 1934 com parte da despesa feita em fins de 1933;

b) — Devido aos saldos de fim de ano das contas de Gastos Gerais e de Ganhos e Perdas.

Postas estas considerações gerais, necessárias para se poder avaliar a importância que têm, entre todos os trabalhos efectuados nas Oficinas, as reparações de locomotivas, vamos

referir-nos especialmente a estas, objecto do presente artigo.

*
* *

Deve estar ainda na memória de todos o período anormal de 1919, 1920 e 1921, com o seu cortejo de greves, tumultos e desordens de tôda a espécie, hoje, felizmente, tão distante sob todos os pontos de vista, mas que teve nessa altura a sua natural repercussão na nossa Companhia, a ponto de chegar, nas Oficinas, ao encerramento durante cêrca de um mês.

A disciplina só a muito custo podia ser mantida devido, sobretudo, a agentes que só se ocupavam voluntàriamente em a prejudicar. A produção, isto é, a quantidade de trabalho realizado, desceu, por estas razões, a mínimos nunca anteriormente atingidos. Pelo que respeita a reparação de locomotivas, por exemplo, basta dizer que naqueles três anos a produção foi, respectivamente de 13, 11 e 15 locomotivas reparadas. A média do tempo de imobilização em reparação por locomotiva chegou a atingir, em 1921, cêrca de um ano! (358 dias).

A partir de 1923 êste estado de coisas melhorou sensivelmente com o afastamento dos elementos perturbadores e o estabelecimento de novas normas indispensáveis a uma boa disciplina tão proveitosa para a Companhia como para o próprio pessoal.

Acabou-se com o sistema do trabalho por tarefas, que dava lugar a iniqüidades sem que fôsse possível uma fiscalização fácil dos abusos. Adoptou-se em seu lugar o sistema de trabalho a prémio (Prémio Rowan) com inegáveis vantagens para o serviço, e mais justo e equitativo para os operários, a quem foi em geral aumentado o salário em 60 %. Criou-se o prémio mensal de assiduïdade, destinado a premiar os operários que não tivessem faltas durante todo um mês.

Pôsto enfim de pé o edifício disciplinar, tratou-se seguidamente do aumento de produção, e para isso fôram adquiridas, de 1924 a 1927, algumas dezenas de máquinas-ferramentas modernas e de rendimento superior às que existiam, na sua maior parte muito antigas e cansadas. A produção subiu logo, como era de esperar, e, em locomotivas reparadas, os números que correspondem aos três anos de 1925, 1926 e 1927 são, respectivamente, 28, 36 e 38.

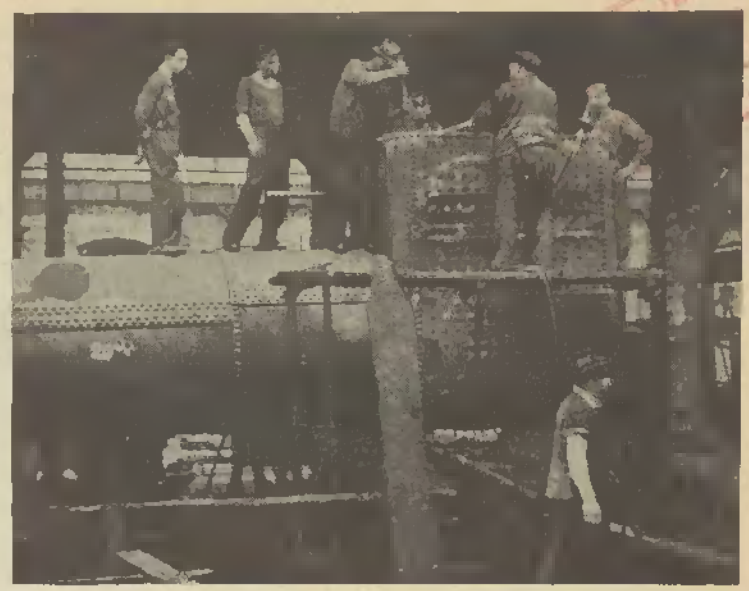


Fig. 8 — Uma fase da reparação de uma caldeira de locomotiva.

*
* *

Encontramo-nos, pois, em 1927, com uma Oficina regularmente apetrechada de máquinas-ferramentas, e com um pessoal operário, na sua quási totalidade, disciplinado, trabalhador e ordeiro.

Na Oficina de Montagem (onde têm lugar as reparações de locomotivas e tênders), dirigida por três contramestres, trabalhavam seis brigadas de 25 a 30 operários, e cada chefe de brigada tomava conta da reparação de duas locomotivas simultâneamente, pelas quais dividia o seu pessoal. Desta forma havia sempre imobilizadas, em reparação, 12 locomotivas nas Oficinas. A locomotiva entrava (por intermédio de um «chariot» que se deslocava dentro da Oficina no sentido do seu eixo), em qualquer dos diques transversais, e ali permanecia de princípio a fim da reparação. Quando por qualquer motivo faltava material para a regular se-

qüência da reparação de uma das locomotivas de qualquer brigada, o respectivo pessoal abandonava essa locomotiva e trabalhava em cheio na outra. Dêste modo não havia falta de trabalho para o pessoal, mas havia, em contra-partida, ainda uma grande imobilização nas locomotivas em reparação (quási 100 dias, em média, por locomotiva).

Por falta de um programa de reparação para cada locomotiva, as máquinas-ferramentas e as restantes secções das Oficinas não enviavam em geral para a secção de Montagem, a tempo e horas, os materiais necessários, fabricados ou reparados, de forma que as interrupções na seqüência da montagem das locomotivas eram constantes.

Por outro lado, as caldeiras, reparadas na Oficina de Caldeiraria, eram outra causa importante de atraso nas reparações de locomotivas: com efeito, pela própria natureza do trabalho, só um número limitado de operários pode actuar simultâneamente em cada caldeira (pois embaraçam-se mutuamente), de forma que a locomotiva tinha sempre, forçosamente, de esperar largos dias que a caldeira regressasse da Caldeiraria, para poder continuar a sua reparação.

* * *

Vejamos agora como se fez, de 1928 para cá, a reorganização dos serviços na parte respeitante ao assunto que estamos tratando.

Com as visitas que alguns engenheiros das nossas Oficinas fizeram ao estrangeiro, reconheceu-se o atraso sensível que levávamos sôbre o que era corrente fazer-se lá fora, sôbretudo em preços, número de horas de trabalho e imobilização em reparação. Isso levou-nos a transportar para cá os modernos processos, adaptando-os o melhor que foi sendo possível, e os resultados, como adiante se verá, foram apreciáveis. Os diques transversais das Oficinas de Montagem foram substituídos por vias e diques longitudinais, segundo o eixo da Oficina, com o «chariot» a tôpo, fora da área coberta. Especializaram-se as brigadas da Oficina, passando cada uma a fazer em tôdas as locomotivas sempre o mesmo trabalho (ou conjunto de trabalhos correlativos), *e só isso*.

As locomotivas já não permanecem no mesmo lugar de princípio a fim da reparação: pelo contrário, elas agora é que se deslocam diante das várias brigadas (cujo pessoal, por sua vez, passou a não se deslocar). A deslocação de brigada para brigada é feita periòdicamente segundo um certo ritmo, que impõe igualmente as datas de entrada das locomotivas para reparação, nas Oficinas, e que tem sido sempre acelerado, de ano para ano.

O número de locomotivas simultâneamente imobilizadas na secção de Montagem, que era de 12 até 1927, como vimos, baixou sucessivamente para 10, 8 e, finalmente, para 6 em 1932. Quere dizer: com o novo sistema, a Tracção ganhou já 6 locomotivas, a mais no seu efectivo.

Para evitar faltas e atrasos de materiais passaram a visitar-se, nos respectivos Depósitos, as locomotivas antes de darem entrada nas Oficinas, e a fazerem-se, desde logo, os pedidos das peças de execução ou encomenda mais morosa. Uma vez entrada a locomotiva, preenche-se um mapa onde se indicam todos os trabalhos

Fig. 4 — Transporte de um eixo de locomotiva, utilizando duas pontes rolantes, simultâneamente.

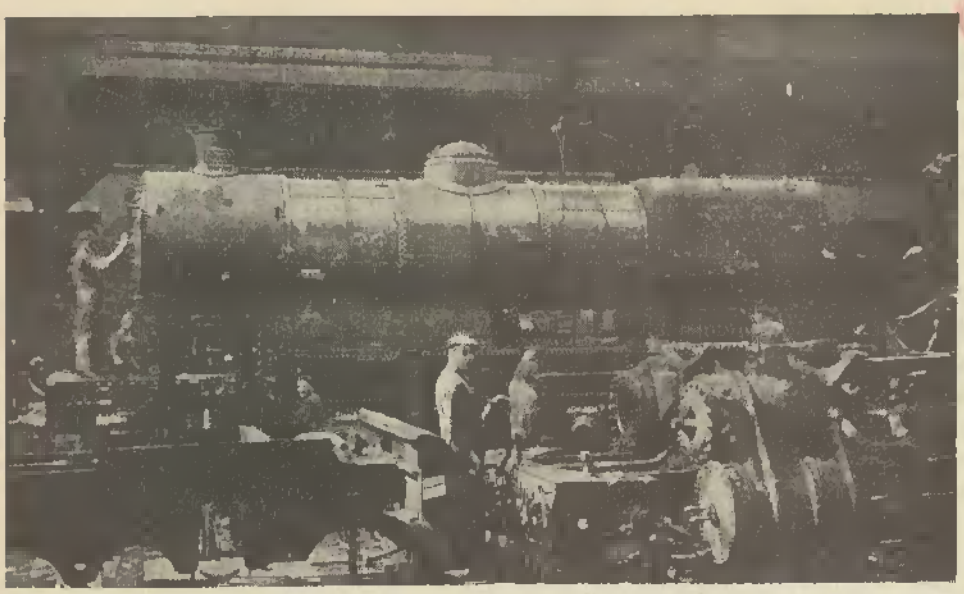


Fig. 5 — Montagem da caldeira sôbre o fixo, com o auxílio da ponte rolante de 30 toneladas.

riormente estabelecido.

Todos os anos vai aumentando o número de trabalhos com tempos já estudados, os quais, no fim de 1934, se contam já por muitas centenas. Alguns trabalhos há, sôbretudo em tornos e máquinas-ferramentas, cujo tempo de execução, depois do estudo feito, baixou 60 % e 70 % do tempo anterior. Daqui se vê qual a importância dêste estudo, que prossegue sempre, normalmente, havendo uma brigada técnica especializada permanentemente nêste serviço.

A reorganização vem sendo aplicada integralmente desde 1930, embora com correcções e aperfeiçoamentos sucessivos de ano para ano, ditados pela prática e pela experiência.

Em 1934 conseguiu-se a maior produção de

discriminados de que a locomotiva necessita, com prazos marcados para execução e entrega na secção de Montagem.

A Caldeiraria foi organizada pelo sistema de turnos de pessoal, 2 ou 3 conforme as necessidades. Por êste facto, se o volume de trabalho não aumentou, pois o efectivo de caldeireiros ficou o mesmo, o tempo da reparação da caldeira baixou para metade, desaparecendo desde então os atrasos no envio das caldeiras para a Montagem.

Remodelou-se o prémio de saída de material, fazendo, para maior incentivo, incidir no seu cálculo, como factores inversamente proporcionais, o número de dias de imobilização e o de horas totais de reparação. Adoptaram-se normas de trabalho e fizeram-se «instruções» com o fim de tirar tôda a possibilidade de iniciativas e fantasias nas reparações, que ficaram dêste modo, por assim dizer, uniformizadas segundo um critério único, supe-

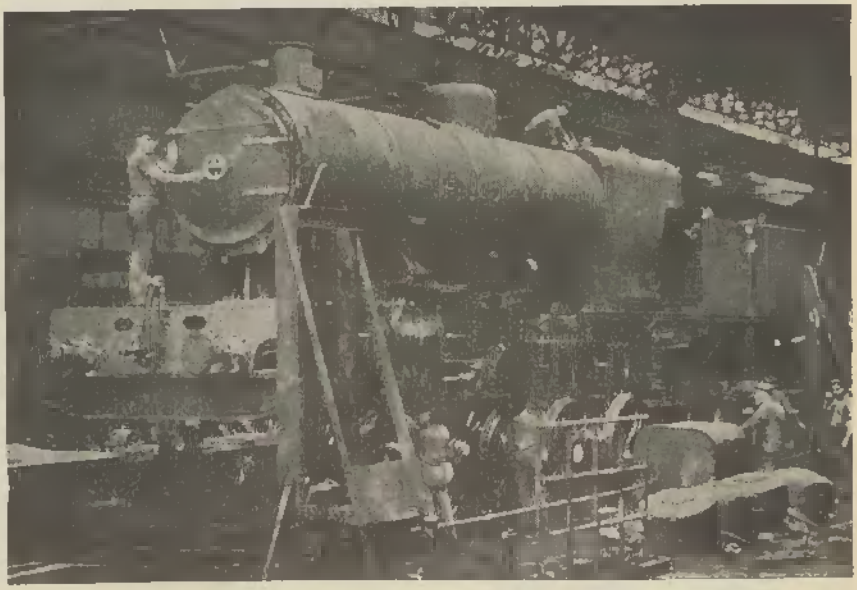


Fig. 6 — Uma fase interessante da reparação de locomotivas: o arrear sôbre as rodas, com o auxílio dos macacos eléctricos.

locomotivas em tôda a vida das Oficinas Gerais de Lisboa, com 72 locomotivas (e respectivos tênders) saídas de reparação, ou seja, aproximadamente, uma locomotiva reparada saíndo das Oficinas de 5 em 5 dias.

*
* *

No mapa que seguidamente apresentamos comparam-se as produções correspondentes de 1928 e 1934, bem como outros elementos estatísticos, pelos quais se podem avaliar os benefícios que resultaram da nova organização:

Anos	Número de locomotivas reparadas	Número de tênders reparados	Custo médio das reparações das locomotivas	Número médio de horas de trabalho na reparação das locomotivas	Número médio dos dias de imobilização das locomotivas em reparação	Total do número de operários e serventes em 1 de Janeiro
1928	42	8 (a)	141.200$00	20.342	97	1.088
1934	72	47	80.400$00	12.415	36	858

(a) Por falta de capacidade das Oficinas, a maior parte dos tênders foram reparados nas Oficinas do Entroncamento, em 1928, 1929 e 1930.

Resumindo o que nos mostra êste mapa, concluimos que no espaço de 6 anos a produção em locomotivas reparadas subiu de mais de 71 % (em tenders quasi 500 %!).

Êste aumento de produção só pôde ser possível pela redução do número de dias de imobilização em reparação (que baixou para 37 % do valôr de 1928).

O aumento de produção sem baixa de preços era já um benefício sensível. Teve, porém, a acompanhá-lo uma diminuïção, no preço médio da reparação, de cêrca de 43 %. Esta baixa de preço foi possível, por sua vez, pela diminuïção do número médio das horas de reparação (cêrca de 39 %), que também tornou viável a redução de 17 % dos efectivos de 1928.

O número de horas totais médias de reparação das locomotivas permite-nos bordar algumas fantasias curiosas: se fôsse possível haver um operário, igualmente habilitado em fundição de ferro, bronze e metal branco, em todos os variados trabalhos de forja, tornos, máquinas-ferramentas e caldeiraria, e ao mesmo tempo bom serralheiro (simultâneamente traçador, ajustador e montador), funileiro e ainda niquelador, e, finalmente, com conhecimentos de carpinteiro, serrador de madeiras, pintor, estofador e electricista; se além disso êle soubesse e pudesse trabalhar com pontes rolantes, auxiliando-se a si mesmo (!), êste operário-fenómeno levaria 8 anos e 5 meses a reparar completamente uma locomotiva! Isto em 1928, porque em 1934 o tempo seria bastante menor: apenas 5 anos e 1 mês seriam suficientes para realizar idêntica proeza. Da mesma forma poderiamos dizer: 62 operários repararam em 1934

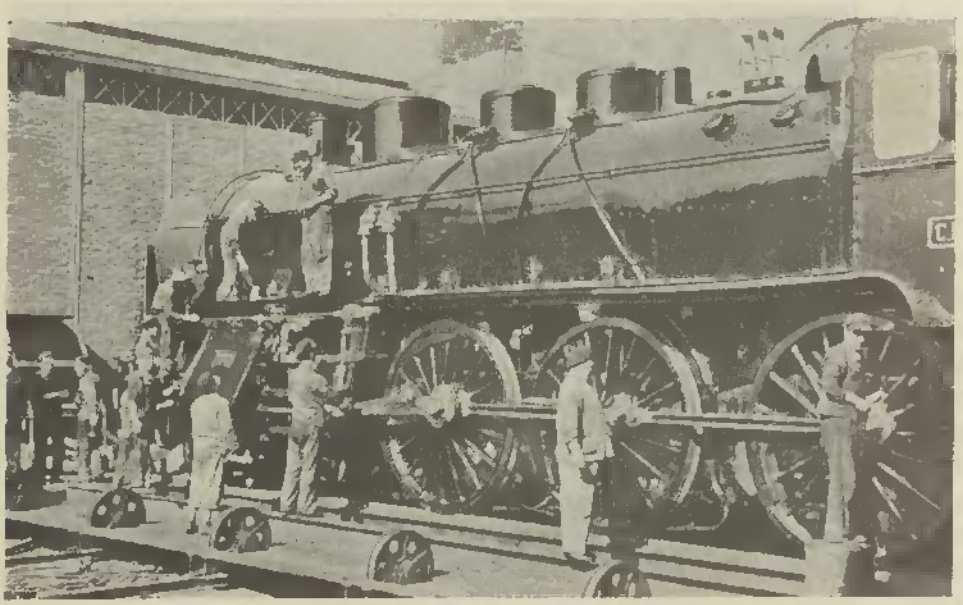


Fig. 7 — Os retoques finais da reparação. A locomotiva sôbre o "chariot" que a levará à linha de saída das oficinas.

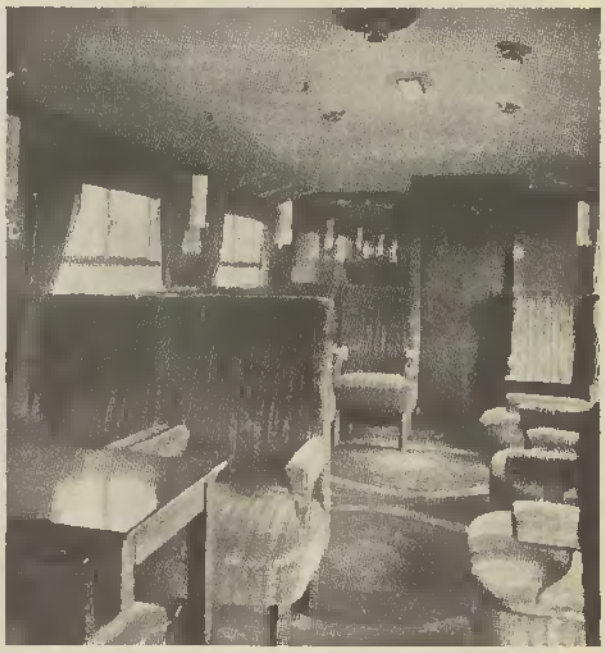
uma locomotiva em um mês, enquanto em 1928 seriam necessários 102 operários para o conseguir. E, finalmente, descendo a fracções de operário:

Em 1934 foi de 5,14 o número de operários por locomotiva reparada e por ano;

Em 1928 êsse número foi de 8,42.

*
* *

Para terminar, e pôsto que já fora do assunto dêste artigo, parece-nos oportuno acentuar que a reorganização das Oficinas não beneficiou apenas a reparação de locomotivas. Ela trouxe, também, uma diminuïção geral de despesa e um aumento geral de rendimento do trabalho; com efeito, se não se tivesse procedido a esta reorganização, a laboração das Oficinas, de 1928 a 1934, teria sido bem mais dispendiosa para a Companhia; e se a sua produção se mantivesse, durante aqueles 7 anos, ao nível da de 1927, teriamos deixado de reparar 155 locomotivas, 172 caldeiras, 97 tênders e 118 carruagens e furgões. Êstes números permitem-nos apreciar o progresso realizado e a necessidade e oportunidade das medidas tomadas.



Dois interiores da nova carruagem-clube da L. M. S. R.

A Companhia inglesa London, Midland and Scottish Railway inaugurou recentemente esta carruagem de luxo entre Manchester e Blackpool para serviço exclusivo dos membros dum clube de excursões. De construção inteiramente metálica, é luxuosamente decorada, como mostram as gravuras, e possui uma pequena cosinha para a preparação de bebidas e refrescos

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

ARTIGO 28.º

(Continuação)

E' muito perigoso:

16.º — Acompanhar, à frente e sôbre a via, um veículo em movimento, que se pretende engatar a outro, parado (Fig. 47).

Deve esperar-se no tôpo do veículo parado e segurar, com os cotovelos juntos ao corpo, o tensor, que se colocará no gato do veículo em movimento, logo que os tampões dos dois veículos encostem (Fig. 48).

17.º — Passar, sem se baixar, entre os tampões de dois veículos que vão encostar-se, a não ser que a distância entre êles seja considerável.

18.º — Sair de entre os veículos que acabam de se engatar, antes que êles estejam parados (Fig. 49). Se a paragem não fôr imediata, deve caminhar-se entre os veículos com todo o cuidado até que êles parem.

O agente encarregado da engatagem dos vagões carregados de vigas, postes ou outras peças que ultrapassem o comprimento dos vagões, deve prever qualquer deslocamento longitudinal do carregamento.

Fig. 49 — Para engatar, deve baixar-se de forma a passar por baixo dos tampões

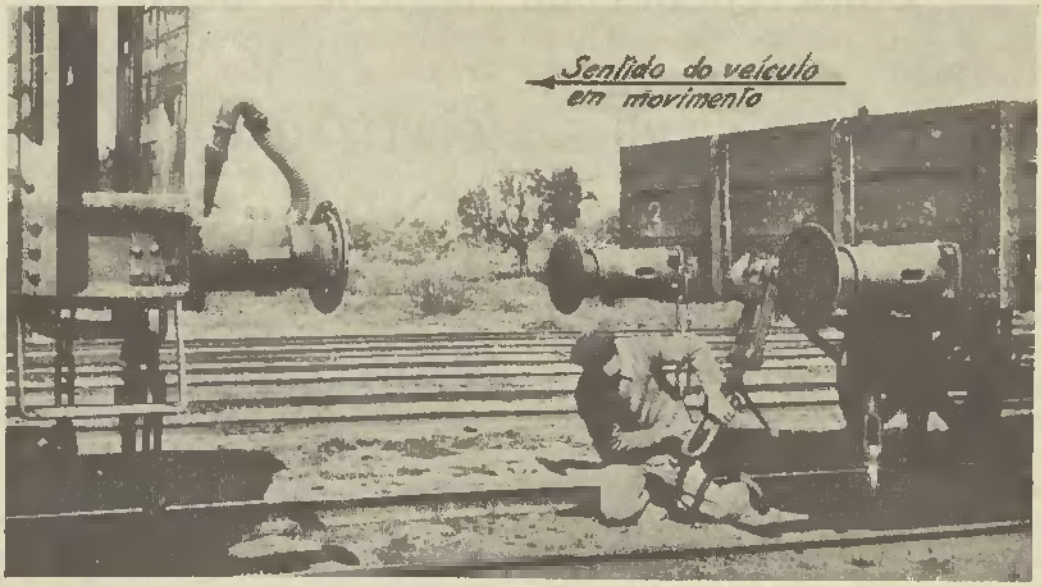


Fig. 47

É perigoso

acompanhar, à frente e sôbre a via, um veículo em movimento. Arrisca-se a cair e ficar sob as rodas.

Fig. 48

Para fazer a engatagem, deve esperar-se no tôpo do veículo parado

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.mo Snr. Dr. *João de Matos Cid*, médico efectivo da assistência domiciliária de Lisboa

(Conclusão)

O casamento é precisamente o grande problema da «eugénia» e tem já e muito, com que se entreter. E' verdade que o terreno se vai desbravando tanto mais quanto mais se estendem os efeitos de uma boa higiene social. De facto, melhorando os progenitores (luta contra as doenças infecciosas — tuberculose e sífilis — assistência infantil e pré-escolar, educação escolar, educação e reeducação de anormais, etc., etc.), vamos lentamente melhorando a raça futura.

Mas esta obra é demasiado lenta, e parece chegado o momento de caminhar um pouco mais depressa para que o século XX se possa diferenciar do século XIX como êste se diferencia nos seus aspectos sociais do século que o precedeu. E para caminhar um pouco mais depressa é que a eugénia põe em equação o problema do casamento, a causa maior dos nossos piores males! Já não é preciso demonstrar que o casamento é condição «sine qua non» duma boa organização social. A êle se deve e à lei moral que o regula a constituïção da família e, até certo ponto, a possibilidade de agregação de famílias em grupos sociais. Até hoje não me parece que se tenha encontrado outra fórmula que o substitua. E como é, portanto, a-través-dêle que tem de fazer-se a perpetuação da espécie, fàcilmente se percebe que êle é, na vida de qualquer pessoa, o acto mais grave a praticar sob o ponto de vista social. Ora acontece que a grande maioria das pessoas não pensa assim, e vão para o casamento sem mais preocupações que as que podem levar para qualquer divertimento. Fecham os olhos, casam e depois se verá. A's vezes, quando acordam, já a desgraça bateu à sua porta, com todo o cortejo de dores e angústias, entre as quais figura muitas vezes aquela que toma proporções de tragédia e a que o nosso grande Camilo chamou «a maior dor humana».

... Quem casa não pensa... quem pensa não casa; é um ditado popular português que exprime bem esta idéa de jogo de azar que os nossos compatriotas ligam ao acto mais sério da vida. E' preciso substituí-lo por outro, também de raízes populares, que diz «antes que cases, olha o que fazes», mas dando-lhe uma interpretação diferente da que actualmente tem. Olha o que fazes, pensando nos teus filhos e não pensando em ti próprio. Os casamentos de conveniência, em que só se considera a fortuna ou situação social dos cônjuges, o casamento sentimental ou aquêle que se abraza e consome ràpidamente num fogacho medular, têm de ser substituídos por outros em que o melhor dote dos cônjuges será a sua maior capacidade para gerar filhos perfeitos, capazes de resistirem às inclemências da vida.

Se, por tantas razões, o casamento é dos actos mais sérios que praticamos na vida, senão o mais sério, quer sob o ponto de vista individual quer sob o ponto de vista social, porque o não cercamos daquelas garantias a que nos obrigamos para outros actos de menor importância? E' sabido de todos que os candidatos a empregos públicos e a muitos de caracter particular são obrigados, sem protesto, a fazer certificar por médico a sua capacidade física para o exercício dêsses empregos. A simples matrícula numa escola elementar, secundária ou superior, exige idêntica garantia. Para os empregos na nossa Companhia, por exemplo, não basta o certificado médico simples; é preciso um exame rigoroso feito por uma junta médica, sem o voto favorável da qual nada

feito. No casamento, apenas se exigem simples formalidades, vagas informações, verificando-se apenas aquelas que dizem respeito à fortuna actual ou futura dos cônjuges. E' por isso mesmo que no mistério da alcôva nupcial, no primeiro abraço, os cônjuges ou transmitem muitas vezes um ao outro uma doença que irá afectar um filho possível, ou se conjugam para acumular neste pesadas e indeléveis taras.

Nunca é demais pôr em relêvo esta ligeireza de costumes e estabelecer entre ela e as futuras amarguras que as doenças dos filhos nos reservam, uma relação de causa a efeito. Eu bem sei que o casamento que fàcilmente se faz, também de ânimo leve se desfaz. Mas, neste caso, a emenda é quási sempre pior que o soneto. A desorganização da família, já por si expressão de degenerescência, é, por sua vez, causa da mesma num verdadeiro círculo vicioso em que se dilue o ambiente de moralidade em que os filhos devem ser educados. Cercar o casamento de tôdas as garantias, transformando-o de acto irreflectido e medular num contrato pensado e sério, é a condição precisa para a sua desejada indissolubilidade, sem a qual não é possível a colaboração necessàriamente íntima e continuada dos cônjuges na educação dos filhos.

Estamos chegados ao ponto crítico da minha palestra, já preparados para abordar a sua ideia central, à qual tenho subordinado tôdas as considerações feitas e a que poderia subordinar tantas outras, se o tempo não se gastasse ao mesmo tempo que a vossa atenciosa paciência se fatiga. Antes, porém dêem-me licença de contar uma historieta que até certo ponto ameniza e ilustra o que acabo de dizer.

Na época em que eu estudava em Coimbra, um escritor ilustre, Eça de Queiroz creio eu, divulgou num dos seus escritos uma frase do poeta francês Jean Richepin que, se a memória não me falha, era, pouco mais ou menos do teor seguinte: «Todo o homem, para ter o direito de usar dignamente o título de **Homem**, precisa de plantar uma árvore, fazer um filho e escrever um livro». Esta frase, que no original francês não era mais que um alexandrino sonoro sem qualquer importância filosófica, adquiriu entre nós, na mocidade daquela época, um sentido transcendental que nos embevecia e entusiasmava. E' claro que estas coisas dos poetas são muitas vezes como as modas, passam depressa, e eu nunca mais me teria lembrado de tal frase se muitos anos depois não encontrasse um contemporâneo dessa época que recentemente publicara um livro. Sabe? — diz-me êle com ar de satisfeito — Só me falta plantar a árvore. Fiz um filho e escrevi um livro, que são as partes mais difíceis do concurso para **Homem**. Homem com H grande, é claro. Isto agora é questão duma hora de pachorra. — «Tenha cautela, — respondi-lhe eu, que sabia que o filho lhe fizera passar horas angustiosas e que o livro não era melhor que o menino, pouco sério e malcriado — não vá você plantar um castanheiro num quintal de Benfica ou uma laranjeira no alto da serra de Monsanto. — Ora essa! — sei bem como se planta uma árvore; distingo as boas estacas e os terrenos que lhe são precisos. Quere dizer, êste homem que tantas coisas sabia, esqueceu-se, no dia em que semeara o seu primeiro filho, de que o mais importante é a natureza da semente e a qualidade do terreno que se fecunda. O que não dispensava para a árvore, fôra desprezado para o filho! Esta leviandade pagou-a cara e bem dolorosamente cara.

A verdade é que nós só começamos a sentir a gravidade dêste problema quando nasce o primeiro filho. Os primeiros vagidos duma criança acordam no nosso coração, como se êle fosse uma harpa eólia, um mundo novo de sentimentos. Parece haver qualquer coisa de mudado em nós. A vida toma um aspecto diferente e bem diferente do que tinha horas antes. A nossa acção, como a dos nossos semelhantes, tem já um outro sentido e damos muito mais apreço ao que se passa diante dos nossos olhos, espantados dum tão grande prodígio.

Pouco a pouco, deste torvelinho confuso de ideias e sentimentos tão difíceis de exprimir, vai-se isolando, delimitando, tomando corpo e por fim enchendo tôda a nossa vida intelectual e moral, um sentimento novo, forte, dominador, capaz de vencer obstáculos até então considerados insuperáveis.

E' o sentimento da responsabilidade paterna. De então para cá, tôda a nossa vida anda em

volta do pequenino ser, os nossos actos subordinam-se ao seu bem-estar e, quando inclinados sôbre o seu berço olhamos para êle a fitar-nos vagamente, sentimos que, sem hesitar, sacrificaríamos a vida para o salvar, a êle, que nos continua, carne da nossa carne, e que no nosso desejo terá perfeições superiores ás nossas. E' êste sentimento inato no homem de aspirar para os seus descendentes uma perfeição maior que a sua e que se transmite de geração em geração como um facho luminoso que jàmais se apaga, que marca na natureza humana a sua obscura ânsia de perfeição, riscando com um traço de fogo na quási obscuridade dos tempos passados a marcha da civilização.

Mas se assim é, se no mais íntimo do nosso coração desejamos os filhos tão perfeitos que nos excedam nas nossas melhores qualidades, porque concorrer numa vaga inconsciência para que, tantas vezes, cedo ou tarde, venham a desfazer-se as nossas ilusões como se um tufão assolasse um jardim florido, tudo destruindo numa catástrofe pavorosa? Não valerá a pêna pensar um pouco em que as doenças dos sêres a quem damos a vida e que nos causam as mais cruciantes angústias não são muitas vezes mais que o reflexo das nossas próprias doenças levianamente mal tratadas ou orgulhosamente escondidas? Custará, por ventura, muito lembrar que os nossos desvios de conduta podem explicar desvios idênticos ou mais acentuados nos nossos filhos?

Aí ficam essas interrogações...

Que cada um as ponha à sua consciência naquelas horas em que todos os que somos rialmente candidatos ao título de **Homens**, ricos ou pobres, mais cultos ou menos cultos, devemos meditar na nossa finalidade nêste triste vale de lágrimas.

Quere-me parecer que, se o poeta a que há pouco me referi dissesse que só merecia o título de homem aquêle que modelasse desde o princípio um filho que fôsse forte e útil, teria afirmado qualquer coisa de mais transcendental que o tal verso sonoro e ôco.

As gerações de hoje começam já a sentir a necessidade de fazer essa modelação com outros cuidados. Nem admira.

A higiene, cada vez mais divulgada, vai-lhe abrindo os olhos.

Sabemos hoje muito mais coisas que os nossos Pais e Avós sabiam. Depois, o homem tem uma grande facilidade em aprender e maior ainda em imitar. Quando as pessoas cultas dão o exemplo, as massas seguem-no geralmente. Além disso, a prática da higiene tem o seu encanto. Cerca-nos de um confôrto que nós mal suspeitávamos podesse haver, liberta-nos de dificuldades que sem elas mal poderíamos vencer, transforma a nossa vida afastando-nos cada vez mais da vida instintiva e primitiva. O homem que a pratica distingue-se fàcilmente de outro que a não segue, aristocratiza-se, permita-se-me a expressão, criando assim o respeito por si próprio. Êste respeito por si próprio não é mais que o sentimento da dignidade humana, que só se encontra nas pessoas civilizadas. O homem que se respeita é senhor de si mesmo, é autónomo. Tem sob a sua direcção os gestos activos e reflexos de defesa e isso é, vida fóra, a garantia de uma superioridade. O respeito de si mesmo tem como conseqüência imediata o respeito dos outros, e esta maneira de ser é ainda uma característica das pessoas civilizadas, mesmo, como vimos, a sua verdadeira característica.

E' êste sentimento da dignidade humana que se funde com o sentimento da responsabilidade paterna para se transformar num outro sentimento muito mais amplo — o sentimento da responsabilidade humana. A filantropia e certos estados de santidade não são mais que a expressão dêsse sentimento. Tôdas as dádivas, quási sempre anónimas, para asilos, escolas, maternidades, instituïções de investigação científica, para estudo de doenças calamitosas, instituïção de Prémio Nobel, etc., etc., — têm, grandes ou pequenas, a mesma origem nêsse admirável sentimento. Igual origem têm ainda certos testamentos para obras de assistência ou educação que nos surpreendem por contraditórios com a vida do testador pouco escrupuloso, muitas vezes, na acumulação de grandes capitais.

Somos, naturalmente, inclinados a acreditar que na consciência dêstes titans do dinheiro se tenha feito um processo de auto-acusação

que se resolve numa sentença que é o seu filantrópico testamento.

E porque não? Todos nós, sôbretudo aquêles que têm o hábito de se analizar, verificamos tantas vezes transformações na nossa maneira de ser, transformações que provocamos ou se vão fazendo sem sequer darmos conta, como se obedecêssemos a uma lei misteriosa que quere que tudo nesta vida se subordine a um determinado ideal. A vida social é, por sua própria natureza, um contínuo choque de sentimentos; nêste trágico embate de cada momento, disposições afectivas que são inatas em nós, ampliam-se ou diminuem gradualmente de intensidade conforme a sua acção é útil ou nociva ao ideal colectivo que, na maioria dos casos, nem sequer sabemos definir. Somos como soldados num campo de batalha, que se batem sem conhecer os objectivos políticos do general que os comanda. Fazemos parte de um grande sistema de fôrças; quer queiramos quer não, temos que nos ajustar o melhor possível, e nessa ajustagem que é a experiência vivida de todos os dias, vamos adquirindo, lenta mas progressivamente, valores espirituais e materiais novos que são o património de cada geração a herdar pela geração seguinte e assim continuamente pelos séculos fora.

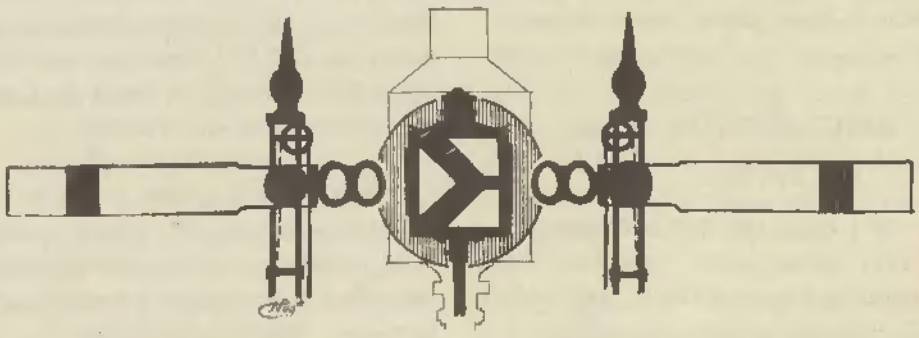
E' esta crescente capitalização de virtudes, se assim me posso exprimir, que em cada momento da vida de um povo significa o seu menor ou maior grau de civilização.

Está terminada a minha palestra.

Nada demonstrei, porque também nada pretendi demonstrar. Limitei-me a chamar a vossa atenção para um certo número de problemas que são ideias gerais e que fazem parte, como outros, do conteúdo filosófico—aí vai a palavra difícil—dos termos Civilização e Higiene. As ideias que expuz podem e devem ser únicamente o ponto de partida para as vossas reflexões. Se assim o digo, é porque o sei; tenho a certeza de que a maior parte das pessoas, mesmo as mais ilustradas, a quem algumas destas ideias são familiares, não as ligam dentro de contornos nítidos, de maneira a formarem um pequeno sistema arquitectónico. Perdoem-me se os fatiguei muito e peço-lhes êste perdão com tanta humildade quanto reconhecidamente lhes agradeço a paciente atenção com que me ouviram. A paciência é uma das grandes virtudes cristãs e, portanto, segura característica das pessoas civilizadas.

18-Janeiro-1935.

FIM



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 625. — Quanto tem a pagar um portador de assinatura anual de Barreiro A a Lisboa-T. P., em 3.ª classe, paga em duas prestações, declarando o passageiro ao pedir a 2.ª prestação que deseja a mudança para a 2.ª classe?

Peço também me seja dito se se cobra novo depósito.

R. — Segue o detalhe da taxa:

Ampliação

Preço do bilhete semestral	267$75
» » » anual	401$20
Diferença	133$45
Sobretaxa	11$00
Complemento do imposto ferro-viário	$56
Adicional de 5 % s/ 11$56	$58
Arredondamento	$01
Custo da ampliação por 6 meses	145$60

Mudança para a 2.ª classe

Preço do bilhete anual de 3.ª classe	401$20
» » » » » 2.ª »	608$25
Diferença	207$05
207$05 : 2 = 103$55	
Importância a cobrar pela mudança de classe	103$55
Idem pela ampliação	145$60
Total a cobrar	249$15

Como se trata de uma ampliação, o depósito do primeiro bilhete passa para o segundo, tendo de ser entregue o primeiro em troca do segundo.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 30 à Classificação Geral de Mercadorias. — Publicou-se êste aditamento para beneficiar algumas mercadorias cujo tráfego, nas linhas da Companhia, mostrava estar fraquejando.

A alteração às rubricas «vinho generoso nacional em vasilhame simples de madeira» e «vinho generoso nacional em taras não designadas» e a eliminação da nota 9 à «alfarroba» obedeceram a prescrições da legislação vigente. Aproveitou-se a oportunidade para estabelecer a aplicação da zona E, de concorrência fluvial, ao «vinho generoso ou licoroso nacional em vasilhame simples de madeira».

Esclarece-se que, por lapso, foi incluída novamente a alteração tarifária relativa à rubrica «azeitona a granel» alteração que já figurou no Aditamento n.º 28 à Classificação Geral.

Aviso ao Público A. n.º 449. — Estabelecimento de bilhetes de mercado de várias procedências para Beja, Estremoz, Evora e Tomar.

Aviso ao Público A. n.º 450. — Anuncia o estabelecimento do serviço combinado entre a estação e a cidade de Evora.

Aviso ao Público A. n.º 451 — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Lixa.

Aviso ao Público A. 452. — Estabelecimento de bilhetes especiais a preços reduzidos das estações e apeadeiros de Lisboa-Terreiro do Paço a Monte Novo-Palma para Alvalade, Tôrre Vã, Montenegro e Funcheira.

Aviso ao Público A. n.º 454. — Anuncia a abertura à exploração para serviço de passageiros sem bagagem, dos apeadeiros de Moscavide e Quinta das Tôrres, situados respectivamente aos quilómetros 7,650, entre as estações de Olivais e Sacavém e 28,567, entre as estações de Alhandra e Vila Franca, na linha de Leste, sendo as cobranças feitas em trânsito.

Aviso ao Público A. n.º 457. — Estabelece os preços aplicáveis à pescaria fresca, prensada, salpicada ou em gêlo (excepto camarões, lagostas, lagostins e lavagantes) quando expedida para qualquer estação estrangeira.

Aviso ao Público A. n.º 458 — Anuncia a criação do Despacho Central de Benavente.

Aviso ao Público A. n.º 459. — Indica os novos combóios para que são válidos os bilhetes directos simples estabelecidos de Lisboa-Rossio até Sintra para as estações e apeadeiros de Meleças até Tôrres Vedras. Anula o Aviso ao Público A. n.º 455.

Aviso ao Público A. n.º 460. — Publica a tabela dos preços que, de ofício, são aplicáveis aos transportes de fruta fresca de mesa, legumes e hortaliças frescas, procedentes de qualquer estação da Companhia ou das demais Emprêsas Portuguesas com destino à Sociedade «Estoril», via Alcântara-Mar.

Aviso ao Público A. n.º 461. — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Ribeira de Seiça situado ao quilómetro 196,923 da linha de Oeste, entre as estações de Louriçal e Telhada, para serviço de passageiros sem bagagem, sendo as cobranças feitas em trânsito.

Aviso ao Público A. n.º 463. — Estabelece bilhetes de mercado de novas procedências (Portuzelo até Régua) para Marco.

4.º Aditamento às Tabelas do Serviço de Banhos, combinado com Emprêsas de Caminhos de Ferro. — Estabelece novos bilhetes de várias estações para Cantanhede e Abrunhosa.

12.º Aditamento à Tarifa n.º 14 de G. V de A. R., 24.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. do M. D. e 23.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. de S. S. — Estabelece novos bilhetes mensais e semanais.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem de Évora. — Altera os preços dos bilhetes dos passageiros do serviço combinado entre a cidade e a estação de Evora.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1332. — Comunica ter sido estabelecido com o semanário *Bandarra* um acôrdo de publicidade, em virtude do qual êste jornal pode ser transportado gratuitamente nos combóios da Companhia.

Carta impressa n.º 1333. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados durante a 2.ª quinzena de Julho de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1334. — Informa ter sido concedida a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte na Assembléa Geral Extraordinária da Associação Central de Agricultura Portuguesa, realizada em Lisboa no dia 13 de Agôsto de 1935.

Carta impressa n.º 1335. — Informa ter sido concedida a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no XII Congresso da Federação Internacional de Xadrez, realizado em Varsóvia nos dias 16 a 31 de Agôsto de 1935.

Carta impressa n.º 1336. — Comunica que igual concessão foi feita ao transporte das pessoas que tomaram parte na 3.ª Reünião Internacional de Arquitectos, realizada em Praga nos dias 6 a 10 de Setembro de 1935.

Carta impressa n.º 1337. — Chama a atenção dos agentes das estações para o facto de, nalgumas delas, estarem sendo aceitas declarações de expedição diferentes das adoptadas pela Companhia, recomendando-lhes que devem recusá-las, visto que, constituindo as declarações de expedição o contrato de transporte, de qualquer divergência ou omissão no seu preenchimento poderão advir conseqüências litigiosas com os expedidores ou consignatários das remessas.

Carta impressa n.º 1338. — Esclarece que, não existindo na Classificação Geral de Mercadorias a rubrica «globos de vidro para iluminação», deve aplicar-se a esta mercadoria o mesmo tratamento tarifário que se dá à «vidraria comum» (ordinária).

Carta impressa n.º 1339. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante a 1.ª quinzena de Agôsto de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1340. — Informa ter sido concedida a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no IV Congresso Internacional da Vinha e do Vinho, realizado em Lausanne nos dias 26 a 31 de Agôsto de 1935.

Carta impressa n.º 1341. — Refere-se à freqüência com que se verifica a regularização em trânsito de requisições para transporte de militares e outros indivíduos, advertindo que serão severamente punidos os agentes que tiverem responsabilidade no seguimento de portadores de requisições de transporte sem estas terem sido regularizadas pelas estações, salvo os casos especiais justificados.

Carta impressa n.º 1342. — Informa ter sido conce-

CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1935

ALFAMA

(Lisboa típica)

Fotog. do Snr. Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.ª classe dos Serviços Gerais da Exploração.

dida a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no VI Congresso Internacional de Entomologia, realizado em Madrid nos dias 6 a 12 de Setembro de 1935.

Carta Impressa n.º 1343. — Informa, também, que foi concedida a redução de 50 % no custo do transporte dos produtos destinados a figurar nas várias exposições realizadas durante a Feira anual de Vizeu, que se realizou nos dias 10 a 30 de Setembro de 1935.

Carta Impressa n.º 1344. — Indica a alteração que sofreu a redacção da Circular n.º 813, na parte respeitante aos bilhetes de 1.ª e 2.ª classes para Espanha, vendidos ao abrigo do Aviso ao Público A n.º 358, em conseqüência de terem sido fornecidos às estações novos bilhetes de cartão e de papel em forma de caderneta, cuja venda está prevista no Aviso ao Público A n.º 439.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Agôsto de 1935

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7..	4.704	4.151	1.836	1.879	1.779	1.605
» » 8 » 14	4.632	3.912	1.818	1.898	1.904	1.788
» » 15 » 22..	5.384	4.606	1.901	2.034	2.175	1.907
» » 23 » 31 ..	6.513	5.745	2.581	2.516	2.723	2.350
Total	21.133	18.714	8.136	8.325	8.581	7.550
Total do mês anterior	20.197	19.100	7.585	8.842	8.691	7.299
Diferença ...	+ 936	— 386	+ 551	— 517	— 110	+ 251

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1935

Percurso quilométrico

Combóios		Antiga Rêde: Percurso efectivo em 1934	1935	Diferenças em 1935: A mais	A menos	Minho e Douro: Percurso efectivo em 1934	1935	Diferenças em 1935: A mais	A menos	Sul e Sueste: Percurso efectivo em 1934	1935	Diferenças em 1935: A mais	A menos
Abril	De passageiros	395.147	406.052	10.905	—	125.313	125.350	37	—	122.769	136.066	13.297	—
	De mercadorias	284.063	281.511	—	2.552	42.696	41.062	—	1.634	100.322	104.275	3.953	—
	Em manobras	31.783	71.025	—	10.708	29.290	30.266	976	—	35.543	35.730	187	—
	Totais..	710.943	708.588	10.905	13.260	197.299	196.678	313	1.634	259.634	276.071	16.437	—
Total das diferenças em 1935			A menos:	2.355			A menos:	1.321			A mais:	16.437	
Maio	De passageiros	386.366	394.909	8.543	—	121.455	122.234	779	—	120.299	135.084	14.785	—
	De mercadorias	223.051	218.050	—	5.001	41.707	43.834	1.127	—	108.019	102.936	—	5.083
	Em manobras	74.575	67.208	—	7.367	29.176	29.461	285	—	34.406	35.456	1.050	—
	Totais..	683.892	680.067	8.543	12.368	192.338	194.529	2.191	—	262.724	273.476	15.835	5.083
Total das diferenças em 1935			A menos:	3.825			A mais:	2.191			A mais:	10.752	
Junho	De passageiros	417.070	408.271	—	8.799	126.496	125.891	—	605	123.911	136.885	12.974	—
	De mercadorias	290.834	287.381	—	3.453	44.047	43.179	—	1.868	100.481	105.060	4.579	—
	Em manobras	75.456	69.742	—	5.714	30.578	29.521	—	1.057	34.974	36.318	1.344	—
	Totais	783.360	765.394	—	17.966	201.121	197.591	—	3.530	259.366	278.263	18.897	—
Total das diferenças em 1935			A menos:	17.966			A menos:	3.530			A mais:	18.897	
Desde Janeiro	De passageiros	2.344.352	2.379.322	34.970	—	786.544	787.201	657	—	728.046	796.941	68.895	—
	De mercadorias	1.390.954	1.343.645	—	47.309	350.439	350.444	5	—	631.017	600.485	—	30.532
	Em manobras	480.888	419.513	—	61.375	175.983	177.210	1.227	—	209.472	209.510	38	—
	Totais	4.216.144	4.142.480	34.970	108.684	1.162.966	1.164.855	1.889	—	1.568.535	1.606.936	68.933	90.532
Total das diferenças em 1935			A menos:	73.664			A mais:	1.889			A mais:	38.401	

Digressão literária.

Lourenço da Gama Lobo Cayolla, nasceu em Campo Maior em 21 de Junho de 1863 e faleceu em 30 de Julho de 1935.

Cursou a Escola do Exército com brilhantismo, seguindo a carreira da arma de artilharia até o pôsto de tenente coronel, em que se reformou.

Estudioso, culto e trabalhador, exerceu também outras profissões entre as quais destacamos a de professor da Escola Superior Colonial e a de ferro-viário, pois Lourenço Cayolla foi funcionário da Companhia durante cêrca de 24 anos.

Onde, porém, os seus dotes de trabalhador mais se firmaram foi no jornalismo, que exerceu devotadamente, tendo colaborado em várias revistas e jornais.

Cultivou, também, a literatura, deixando-nos, entre outras, as novelas Glória Amarga, História de Amor, Conversão, Caso de Consciência, Páginas da Vida, Noite de Núpcias; *os romances* Coração Doente *e* Despertar de um Sonho, *o drama* Derrocada *e a obra científica em dois volumes* Ciência da Colonização, *destinada às suas aulas na Escola Superior Colonial e que se encontra hoje esgotada.*

Retratando as principais personalidades do seu tempo que mais se evidenciaram no campo político e literário e que com êle conviveram, deixou-nos dois interessantes livros de memórias que se intitulam Revivendo o Passado *e* Cenas Delidas pelo Tempo, *do último dos quais extratamos a seguinte passagem:*

. . . . . .

Um facto que me surpreendeu desde o primeiro dia em que entrei em casa do Dr. João Barral foi a ordem, o método irrepreensível que presidia a tôdas as partidas. Êle era um celibatário impenitente. Não tinha uma irmã, ou uma senhora da sua família que lhe fizesse as honras da casa. E, a-pesar-disso, nunca se notava ali uma falta, a mínima incorrecção ou desleixo. Tudo estava sempre no seu lugar, tudo aparecia a tempos e horas, com a máxima regularidade. Para êsse resultado concorriam poderosamente a dedicação e dotes muito especiais das suas duas criadas, de qualidades, na verdade, muito raras. A primeira vez que um novo convidado aparecia para tomar parte na partida, uma das criadas preguntava-lhe à hora da ceia como tomava o chá: se preferia preto ou verde, forte ou fraco, quente ou frio, etc. Dada a resposta, o interessado daí para o futuro não precisava fazer novas recomendações, a não ser que quizesse alterar as que antes tinha feito, porque o chá aparecia-lhe invariàvelmente, como o pedira da primeira vez.

Era admirável a atmosfera de franqueza, de amizade e de à vontade que ali se respirava. O dono da casa era inexcedível em obsequiar os seus convidados e em lhes facilitar tudo o que lhes pudesse ser agradável. Duas horas depois de cada um de nós se ter alistado naquela legião do mais pacato e inofensivo prazer, sentiamo-nos como em nossa casa. Se algum desejava uma limonada, um copo de cerveja, uma água mineral, um cálice de vinho do Pôrto ou de licor, pedia-o sem o menor acanhamento, porque pedidos análogos os fazim todos e eram um dos hábitos daquela partida, já consagrado desde o primeiro dia. Caixas de cigarros e de charutos existiam abertas em tôdas as mesas. Um pouco antes da meia-noite, servia-se a ceia, constituída geralmente por «sandwiches» e «rissoles» ou outro prato semelhante, vinhos, doces, bonbons de chocolate e chá ou café. Todo êste serviço se

fazia normalmente, por assim dizer automàtimente, sem ser preciso dar uma ordem, nem surgir jàmais qualquer embaraço ou confusão.

João Barral possuía, na rialidade, o segrêdo de receber os que honrava com a sua estima por uma forma inexcedível, cativando-os com as maiores atenções e delicadezas, sem que estas se tornassem exageradas ou ridículas. Era naturalmente bem educado e calculava tudo, com superior critério e inteligência, para não poder provocar a menor mágua ou susceptibilidade a ninguém.

Um dia êle resolveu convidar todos os seus amigos do boston para um jantar no antigo Hotel Central, um dos de maior luxo então em Lisboa, estabelecido na Praça dos Remolares, no grande edifício onde esteve depois a séde da Sociedade do Estoril e hoje é ocupado por um enxame de escritórios.

Como já disse, na partida figuravam indivíduos das mais diversas condições sociais: antigos ministros, juízes do Supremo Tribunal de Justiça, generais do Exército, Professores de Escolas Superiores, etc., etc., e até um antigo Presidente do Conselho. Como marcaria êle os lugares da mesa, de modo a evitar qualquer melindre? O problema parecia insolúvel, mas o seu bom senso indicou-lhe a solução mais fácil e eficaz. Essa solução foi simples. Os convidados, à medida que iam entrando no Hotel, seguiam para o vestiário para deixarem aí os sobretudos e chapeus. Aí recebiam uma senha numerada. A senha n.º 1 ficara em poder de João Barral, a n.º 2 foi entregue ao primeiro que compareceu para o jantar, a n.º 3 ao imediato, e assim seguidamente. E, na mesa, João Barral ocupou o lugar principal, dando a direita ao que recebera a senha n.º 2 e a esquerda ao da n.º 3, marcando-se todos os outros lugares pela ordem do número das respectivas senhas. Poderia êle ter descoberto um processo mais radical para que ninguém se pudesse julgar ferido ou desconsiderado? E os números das senhas serviram ainda depois para marcar a cada um a mesa onde deveriam jogar a partida, logo que terminasse o banquete.

Quando chegou o momento do champanhe, o anfitrião ergueu-se sorrindo e, em palavras despretenciosas e do mais fino humorismo, disse que não nos convidara para um jantar, mas sim para uma partida de boston, escolhendo o pretexto do jantar, na esperança de poder dêsse modo reünir maior número dos seus amigos. Na rialidade, mal terminou o banquete, seguimos todos para uma outra grande sala — porque João Barral, não sei por que artes, conseguira desalojar os hóspedes do Hotel nunca soube para onde — na qual já estavam arrumadas as mesas do jôgo, tendo cada uma ao lado uma mesinha com o café, licores e charutos, e aí abancamos numa renhida partida que se prolongou para alguns até às 7 e 8 horas da manhã. Recordo-me de ter saído já depois das cinco e meia e ainda haver deixado a funcionar cinco mesas.

Era muito original a ementa dêsse saüdosíssimo banquete. No lugar das armas via-se o desenho de três cartas de jogar e por baixo o dístico: «Boston». A enumeração dos pratos, dos vinhos e dos licores era acompanhada de termos privativos do jogo, tanto da paixão do dr. Barral, como «misérias», «picolo», «serineca», «petit-partout», «grand-partout», «trezevazas grandes», etc., etc.

Há pouco tempo ainda tive na mão um exemplar dessa graciosíssima ementa, bem como a dum projecto da remodelação da lei de boston, elaborado com o maior escrúpulo e competência por João Barral. Êste mandou imprimir êsse trabalho, distribuíu-o pelos seus amigos, convidando cada um deles a discuti-lo e a propor as emendas que lhe parecessem justas. Terminou, por fim, a tarefa de que se incumbira, historiando os alvitres que haviam sido apresentados, as opiniões emitidas sôbre êles, os votos que os haviam aprovado, ou condenado, e elaborando assim, definitivamente uma lei em tudo, de acôrdo com os votos da maioria dos seus parceiros. Êsses textos constituem hoje um volume dos de maior apreço para mim, de tôda a minha biblioteca.

Quando acabei de ler as suas fôlhas e de me deliciar com as graças e ditos de espírito que enxameiam em tôdas aquelas páginas, sentia os olhos cheios de lágrimas.

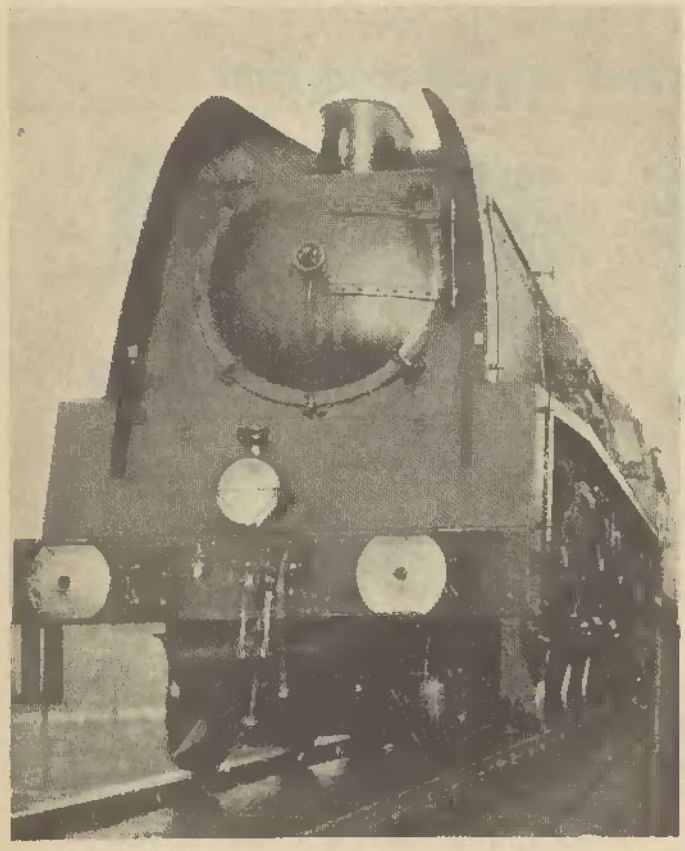
Conservou até ao fim da vida o segrêdo de ser amável e de prender cada vez mais, a dedicação dos seus amigos. Ainda há pouco, con-

tava-me o dr. Francisco Antunes Mendonça, que, poucos dias antes do coração, cansado de pulsar, se lhe ter paralisado para sempre, foram saber da sua saúde aquele meu amigo e dois outros parceiros da partida. Já não o poderam ver, porque a custo a voz se fazia ouvir e os médicos recomendavam que êle se mantivesse na mais absoluta quietação e sossêgo. Mas João Barral soube pelo Roberto Pegado, que nunca o abandonava, os nomes dos que iam indagar da sua saúde e fazer votos pelo prolongamento da sua vida. Êstes conversaram alguns minutos na pequenina salinha de entrada, onde haviam passado tantas horas de alegria e despreocupação de espírito. De repente tocou a campainha. Roberto Pegado correu a saber o que êle queria. E quando voltou vinha sorridente, dizendo ao dr. Francisco de Mendonça e aos seus companheiros que o João Barral o chamara para lhe lembrar que aquele dia era o dia de Reis e por isso não deixasse sair os visitantes sem lhes pedir que tomassem chá, mandando prèviamente buscar um bolo-Rei à confeitaria. Quási a despedir-se dêste mundo, cheio de sofrimentos, custando-lhe imenso a respirar, o seu espírito conservava-se atento aos ditames do seu coração e não se esquecia de dar a êsses amigos das épocas felizes, que tão amarguradamente o viam resvalar para o túmulo, uma nova prova do seu desejo constante de lhes ser agradável, prova de altíssimo valor pelas circunstâncias em que era prestada.

Por tudo isto, compreende-se bem com que amargura e sinceríssima dor êle foi pranteado por todos aqueles — muito poucos restam já — por quem prodigalizou os tesouros do seu coração, continuando êles a recordá-lo com a maior saüdade e a venerar a memória de quem, por uma forma tão elevada construiu, em vida, um cantinho de bom humor e alegria, e escreveu nela um verdadeiro poema de bondade, só se mostrando satisfeito, quando podia concorrer para o bem estar e sociabilidade feliz daqueles a quem era afeiçoado.

Ambulância postal inglesa que faz a troca de malas de correspondência entre as estações e os combóios, sem paragem à que se fez referência no *Boletim da C. P.* n.º 74

Factos e informações



Uma das novas «Pacific» dos Caminhos de Ferro Belgas
Como particularidade curiosa, nota-se o apito à frente da chaminé

Novas locomotivas tipo «Pacific» dos Caminhos de Ferro Belgas

Foram ùltimamente postas em serviço 15 locomotivas de uma nova série, destinadas a combóios pesados de grande velocidade, nas quais figuram os mais recentes aperfeiçoamentos das locomotivas a vapor. São máquinas com 4 cilindros de diâmetro igual.

A locomotiva pesa 122 toneladas e o tênder 82,7 ton.

O pêso aderente é de 69,4 toneladas.

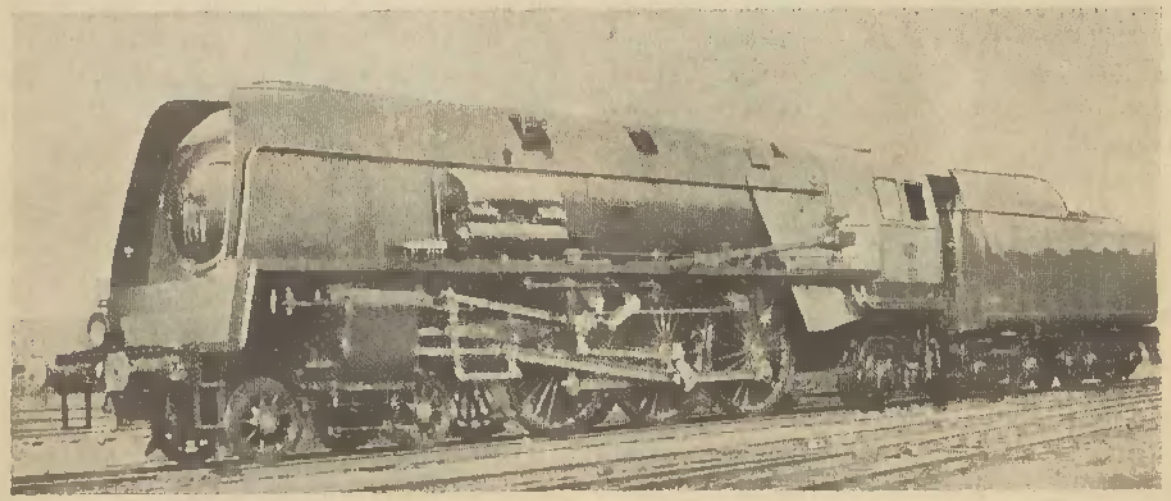
Os eixos livres da locomotiva assim como os do tênder, têm rolamentos de rolos.

A caldeira é constituída por chapas de aço-niquel, para uma pressão de regime de 18 Kg./cm². aproximadamente.

A-fim-de diminuir o mais possível a resistência do ar, deu-se à cobertura da caldeira uma forma aerodinâmica.

Errata

Na linha 3 da nota (1) da pág. 175 do *Boletim da C. P.* n.º 75 onde está «Bruxelas» deve lêr-se «Brusselton».



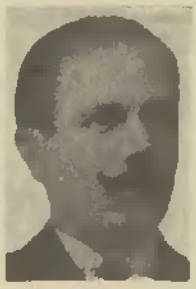
Uma das novas locomotivas dos expressos da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO

Alfredo Soares

Inspector da 2.ª Circunscrição
Admitido como praticante
em 26 de Novembro de 1894



Joaquim da Cunha e Silva

Chefe de Secção da Fiscalização
Admitido como praticante
em 5 de Julho de 1894

Joaquim Mendes Garcia

Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 17 de Outubro de 1894

José Pedro Buchata

Guarda de estação
Admitido como limpador supl.te
de máquinas em 27 de Julho de 1895

Agradecimento

O Snr. Salvador Martins Morgado, Inspector de Contabilidade, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Profundamente sensibilizado com tôdas as pessoas que pessoalmente e por diferentes modos manifestaram o seu interêsse durante a minha doença, venho por êste meio, na impossibilidade de o poder fazer pessoalmente, significar lhes o meu muito apreço e simpatia, envolvendo tôdas num abraço do mais vivo reconhecimento.»

Actos dignos de louvor

Com a maior satisfação o *Boletim da C. P.* mais uma vez regista, nas suas colunas os seguintes actos dignos de louvor:

O moço de fretes n.º 2, da estação de Famalicão, Snr. Adolfo Gonçalves, quando procedia à limpeza daquela estação encontrou a quantia de 140$00, que prontamente entregou ao chefe da referida estação.

Em 12 de Agôsto último o sub chefe do pessoal menor Snr. António Ferreira Guiomar — que presta serviço na Calçada do Duque — encontrou, num dos lavatórios existentes nas dependências da Divisão de Via e Obras, um anel de ouro que entregou ao chefe daquela Divisão, para ser restituído a quem pertencesse.

O auxiliar da Via e Obras, Snr. Constantino de Oliveira, que trabalhava na construção da 2.ª via entre Barreiro e Lavradio, encontrou uma pequena aliança de ouro e mão de prata, que imediatamente entregou ao sub chefe do distrito n.º 201.

Pelo guarda Snr. Amadeu Carlos de Magalhãis, de Campanhã, foi encontrada abandonada, numa carruagem do combóio n.º 705 de 6 de Agôsto último, uma bôlsa com a importância de 30$90, que entregou ao chefe da estação de Penafiel.

Foi também louvado o revisor de 2.ª classe Snr. Manuel Pinto Duarte, pela maneira decisiva e oportuna como socorreu em Caxarias

um passageiro do combóio n.º 3, de 23 de Abril último, a quem livrou de desastre que podia ter tido graves conseqüências, e pela forma delicada como regeitou, sem desprimor, uma oferta com que o passageiro quiz compensá-lo, demonstrando com o seu procedimento a solicitude que lhe merecem os passageiros, dedicação pelo serviço e nobreza de sentimentos.

Florêncio Rodrigues Esperança, limpador do Depósito de máquinas de Entroncamento, encontrou uma bôlsa com a importância de 69$15, que imediatamente entregou ao seu chefe.

José Victorino, limpador da Revisão de Material Circulante, que acompanhou o combóio especial de 2 de Agôsto de 1934 em que viajou o ministro da Marinha do Govêrno Espanhol, foi, pela sua conduta, condecorado por aquêle Govêrno com a Cruz de Prata da «Ordem de Mérito Naval».

Por terem demonstrado boa vontade na extinção do incêndio de um vagão na estação de Setil, no dia 6 de Julho último, foram premiados pecuniàriamente pela Direcção Geral os Snrs. José Salazar Delgado, ensebador de 2.ª classe, e José Nunes Pinto Júnior, limpador suplementar, ambos da Revisão de Material Circulante de Entroncamento, pôsto de Setil.

Foram também premiados os assentadores Snrs. Joaquim Dâmaso Abelho e Aureliano Manuel Ferreira por terem coadjuvado o ataque ao incêndio que se declarou num vagão do combóio n.º 908 de 4 de Agôsto último e terem salvo 44 sacos com cortiça.

Agentes aprovados para a categoria imediata nos exames realizados em Agôsto findo

VIA E OBRAS

Sub-chefes de distrito para chefes de distrito: — Aprovados — António Lopes, Manuel O. Coruche, Domingos F. Costa, José M. Pinto Martinho, Joaquim Dias, Joaquim Inocêncio Marques, Joaquim Rodrigues, António Farinha, João Baptista e José P. Costa.

Os sub-chefes António Lopes e Manuel O. Coruche fôram premiados, respectivamente, com 300$00 e 250$00, por terem sido os primeiros classificados.

Nomeações

Mês de Julho

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 6.ª secção: Dr. António Tamagnini Barbosa Encarnação.

Médico efectivo da Assistência e Director do Pôsto Sanitário de Faro: Dr. José do Sacramento da Silva Mealha.

Enfermeiro de 3.ª classe: Júlio Rodrigues.

Servente: Daniel Roque.

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.ª classe: Maria Emília do Rosário Pinto, Maria José Pinto da Cruz e Souza e Aida Garcia Cortes.

Reformas

VIA E OBRAS

Mês de Julho

Joaquim Campelo, Assentador.
Avelino Alves Campos, Assentador.

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

Júlio António Machado, Chefe de Secção.
Manuel Maria Ferreira, Guarda-freio de 1.ª cl.
Manuel António Dias, Capataz de 2.ª classe.
António Piçarra, Agulheiro de 1.ª classe.
Manuel das Neves, Agulheiro de 2.ª classe.
Francisco Henriques, Agulheiro de 3.ª classe.
José Maria Pinto, Guarda de estação.
Manuel Joaquim, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Pinto de Oliveira, Empregado de 1.ª cl.
José Vicente, Maquinista de 1.ª classe.
Emílio Augusto Frederico Thyssen, Maquinista de Manobras.
Joaquim de Carvalho, Limpador.

VIA E OBRAS

Domingos Gomes da Costa, Guarda.
António Miranda, Assentador.
Manuel Gonçalves, Assentador.

Falecimentos

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

† *Joaquim Rodrigues Soares*, Inspector da 4.ª Circunscrição.

Admitido como Praticante em 6 de Setembro de 1893, foi nomeado Factor de 2.ª classe em 9 de Julho de 1902 e promovido a Inspector em 3 de Outubro de 1924.

Foi várias vezes louvado por demonstrar dedicação e zêlo pelo serviço.

† *Augusto Ribeiro da Fonseca*, Escriturário de 1.ª classe em Lisboa P.

Nomeado Carregador em 17 de Dezembro de 1898, foi promovido a Conferente em 28 de Outubro de 1904 e promovido a Escriturário de 1.ª classe em 24 de Outubro de 1920.

† *António Ribeiro de Queiroz*, Capataz principal em Pôrto-Alfândega.

Admitido como Carregador eventual em 8 de Dezembro de 1912, foi nomeado Carregador efectivo em 11 de Maio de 1914 e promovido a Capataz principal em 21 de Julho de 1929.

† *David de Souza*, Carregador em Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 25 de Agôsto de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Raúl Ermitão*, Limpador do Depósito de Máquinas de Entroncamento.

Admitido como Limpador suplementar em 28 de Fevereiro de 1924, tendo ingressado no quadro com a mesma categoria em 1 de Fevereiro de 1928.

† *Moisés Paixão Agostinho*, Fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Máquinas de Campolide.

Admitido como Ajudante de montador em 1 de Março de 1926, promovido a Montador em 1 de Janeiro de 1929 e nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *António da Costa Santos*, Distribuïdor de 2.ª classe, do Armazém Central.

Admitido como Limpador auxiliar em 24 de Julho de 1916, nomeado Servente do quadro em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Distribuïdor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

VIA E OBRAS

† *Justino Nunes Galvão*, Empregado de 2.ª classe da Repartição de Contabilidade.

Admitido como Escriturário auxiliar em 28 de Julho de 1923, nomeado Empregado de 3.ª classe em 1 de Junho de 1927 e de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1932.

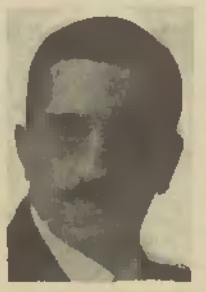
† *João M. Gonçalves*, Assentador do distrito n.º 107.

Admitido como Assentador em 21 de Abril de 1927.

† *Amélia de Jesus Nunes*, Guarda do distrito n.º 402.

Admitida como Guarda em 19 de Outubro de 1917.

† Joaquim Rodrigues Soares
Inspector da Exploração



† Augusto Ribeiro da Fonseca
Escriturário de 1.ª classe

† António Ribeiro Queirós
Capataz principal

† António da Costa Santos
Distribuidor de 2.ª classe

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Charadas duplas

11 — Êste *«pequeno barco oriental»* foi armado em *«navio de guerra indiano»* — 2.

Labina

12 — Êste *velhaco* deu-me um *patico falso* — 3.

Dalton

13 — Na *planície deserta* e em plena noite o peregrino apenas tinha por guia, o farol imenso do *firmamento* — 3.

M. D. Coelho

A Xagas

14 — Tem *razão* em condenar as frases grandes. Sou da mesma *opinião* — 3.

Terco

15 — *Reza* a tua *oração* — 4.

Lunar

16 — *A mancha escorbútica da pele* produz a *lividez cadavérica* — 4.

Tupin

Em frase

17 — Que a *lama* quente nos cura o reumatismo, é *opinião* do *almocreve* — 2-2.

Veste-se

18 — No *bosque* encontrei um *pêrro* a comer uma *grande fatia* de pão — 2-1.

Vasconcelos

19 — *Baqueo* a *rija injúria* — 2-2.

Marquês de Carinhas

20 — Ao saltar o *monte de sal* fui *bater* numa *esterqueira* — 2-1.

Visconde de Cambolh

Mefistofélicas

21 — Nunca vi um *insecto* ou um *peixe irritado* — 3.

Fred-Rico

22 — Antes de começar o *jôgo infantil* põe a *raiz* de hortelã na *espécie de sopa* — 3.

Costasilva

Sincopadas

23 — 3-O *tumor sôbre a língua* foi produzido pela *farinha de aveia* — 2.

Mefistófeles

24 — 3-O *tributo que exigem os turcos aos cristãos da Terra Santa*, é *custoso* de pagar — 2.

Veste-se

25 — 3-A *planície que só dá erva e mato* foi herdada por minha prima *«Sára»* — 2.

Cruz Kanhoto

26 — Maçada ferro-viária

Formar o nome de uma paragem de caminho de ferro com as letras da seguinte frase:

DOCA SAL LAVAR

Terco

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Outubro de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional ..... kg.	2$80	Cebolas ..... kg.	$40	Petróleo ..... lit.	1$00
» Valenciano	2$90	Chouriço de carne ..... »	14$00	Presunto ..... 10$00 e	11$00
» Sião	8$80	Far.ª de milho amarelo. »	1$25	Queijo do Alentejo ... kg.	14$00
» Carolino	8$80	» » » branco . »	1$10	» flamengo .. 21$00 e	21$50
Assucar de 1.ª Hornung kg.	4$40	» » trigo ..... »	2$15	Sabão amêndoa ..... »	1$80
» » 1.ª manual . »	4$20	Farinheiras ..... »	8$40	» Offenbach de 1.ª. »	2$50
» » 2.ª Hornung »	4$15	Feijão amarelo..... lit.	1$75	Sal ..... lit	$16
» » 2.ª manual . »	3$95	» branco ..... 1$70 e	1$75	Sêmea. ..... kg	$70
» pilé ..... »	4$25	» frade ..... 1$90 e	1$20	Toucinho ..... »	6$60
Azeite de 1.ª..... lit.	7$50	» manteiga ..... lit.	1$80	Vinagre ..... lit.	$75
» » 2.ª..... »	7$00	Grão de 1.ª ..... »	2$75	Vinho branco—Em Campanhã. »	$80
Bacalhau Inglez ..... kg.	4$00	» » 2.ª ..... »	1$90	Vinho branco Em Tanas... »	$70
» Islandia ..... »	4$10	Lenha ..... kg.	$20	Vinho branco—Rest.ª Arma.ª »	$65
» Sueco kg. 4$55 e	4$75	Manteiga..... »	16$00	Vinho tinto—Em Gaia..... »	1$10
Banha ..... kg.	7$50	Massas ..... »	9$50	Vinho tinto—Em Campanhã .. »	$80
Batatas..... »	variável	Milho..... lit.	$70	Vinho tinto Em Tanas .. . »	$70
Carvão de sôbro kg. $50 e	$55	Ovos..... duzia	variável	Vinho tinto—Restaur. Arm.ª . »	$65

Êstes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazem do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).