



C.P.

BOLETIM

N.º 76

OUTUBRO DE 1935

1º 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 Agosto último coube ao n.º 7140 que, pelo *Boletim da C. P.* n.º 74, tinha sido atribuído ao colaborador *Otrebla*.
As nossas felicitações ao distinto charadista.

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

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

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 13 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

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

QUADRO DE MÉRITO

Cruz Canhoto, Fred-Rico, Novata, Costasilva, Otrebla, Veste-se, Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhais e Visconde de Cambolh, (23), Labina e Alenitnes (21)

Soluções do n.º 74

1 — Jacacal, 2 — Pica-milho, 3 — Vintena, 4 — Mata-me-embora, 5 — Achanaça, 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 dian-teira da coiraça — 3.

Visconde de Cambolh

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

Mefistófeles

3 — «Pêlo» buraco vejo a parte mais funda do na-vio — 2.

Costasilva

Biformes

4 — Deve ser brando o prazer — 2.

Marquês de Carinhais

5 — Rapaz ou rapariga? — 2.

Mefistófeles

6 — O pedinte perdeu a bolsa das esmolas — 4.

Visconde de la Morlière

Combinadas

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

Conde de Phenix

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

Britabrantes

9 — Enigma tipográfico

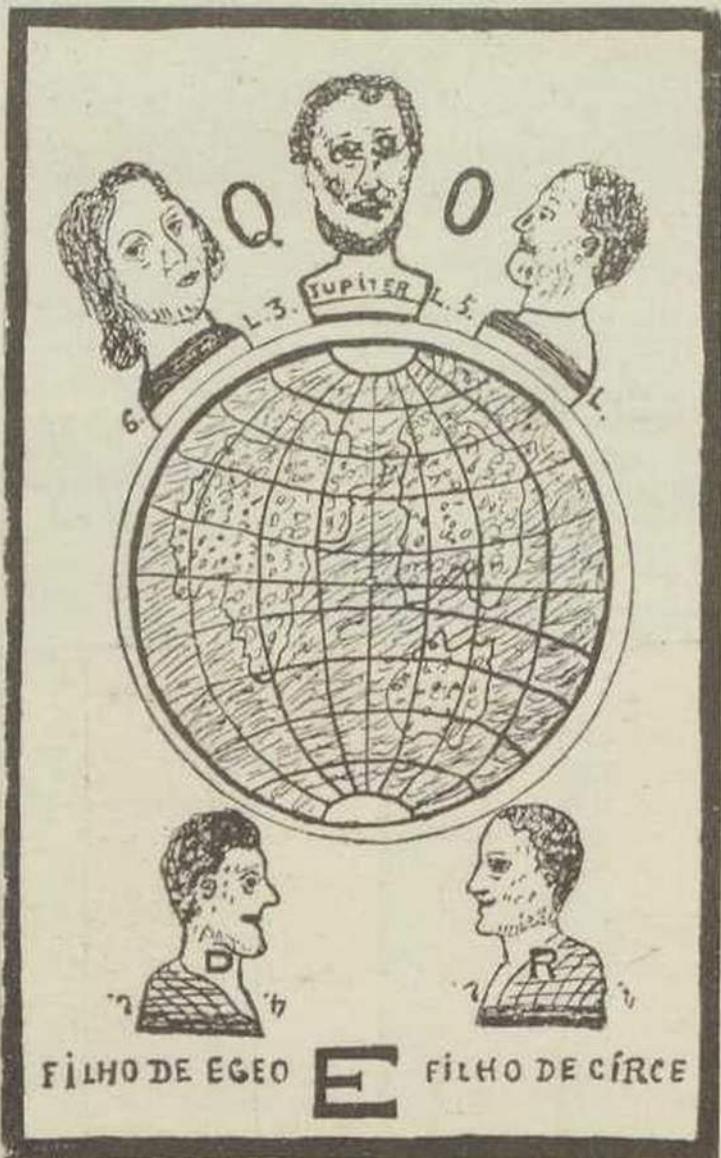
K Abrantes

10 letras

Galeno

10 — Enigma pitoresco

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



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

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

Às escrevermos este artigo não tivemos em vista senão dar aos leitores do *Boletim da C. P.* uma ideia 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 toda e qualquer referência a questões de ordem técnica, para nos limitarmos sómente a fazer uma exposição, por assim dizer, de divulgação e estatística.

Antes de entrar propriamente no assunto, julgamos oportuno fazer uma discriminação de todas 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 ideia, 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 esse total foi repartido pelas diversas categorias de trabalhos. Vemos assim imediatamente que:

1.º — As reparações de locomotivas e tênders absorvem cerca de 62% da importância total (quasi 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 cerca da quinta parte da importância correspondente às locomotivas;

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

Cam. de F. de Porto P. —
Expo. — CIRCUNSCRIÇÃO —
BOA-P.

10.060 CONTOS

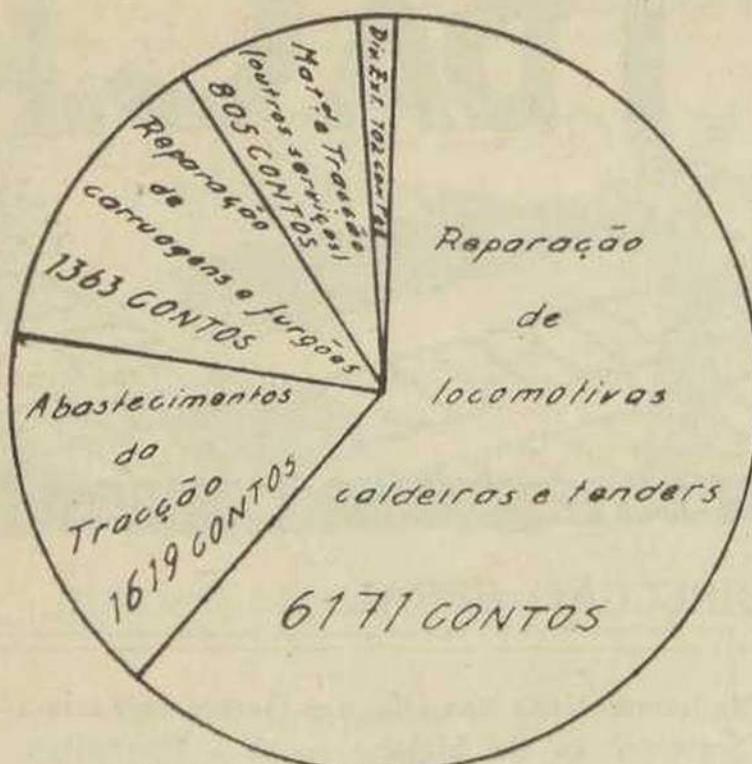


Fig. 1

10.011 CONTOS

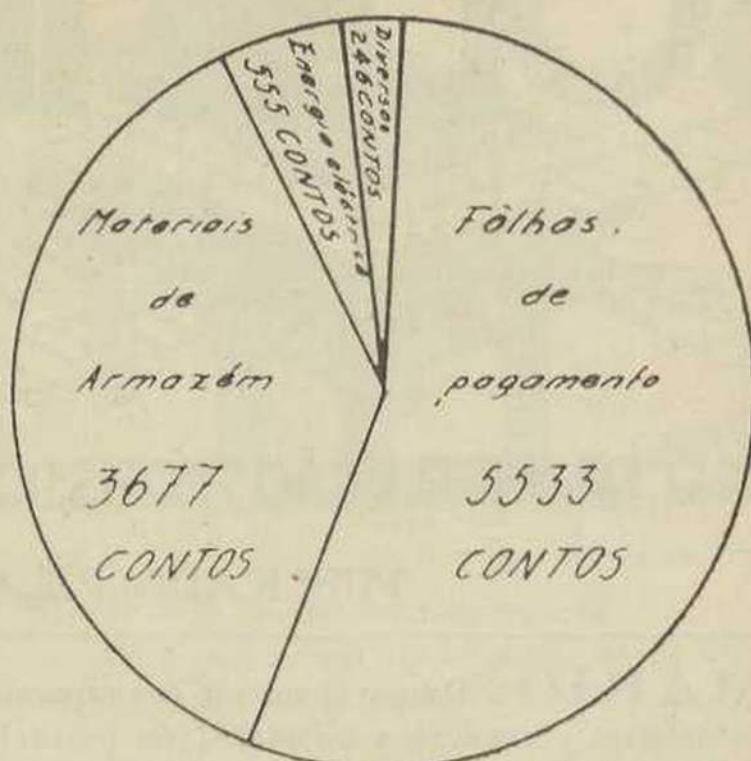


Fig. 2

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 aí atraçados. Representando idênticamente pela área do círculo da fig. 2 o total das despesas feitas em todos os trabalhos efectuados durante o ano de 1934, vemos:

1.º — Mais de metade da despesa total (55%) é absorvida pelas folhas 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 55% do total, e, com cerca 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 coincide 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

Fazenda Pernambuco

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 toda 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 cerca de um mês.

A disciplina só a muito custo podia ser mantida devido, sobretudo, a agentes que só se ocupavam voluntariamente 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, cerca 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 iniquidades 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 assiduidade, 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

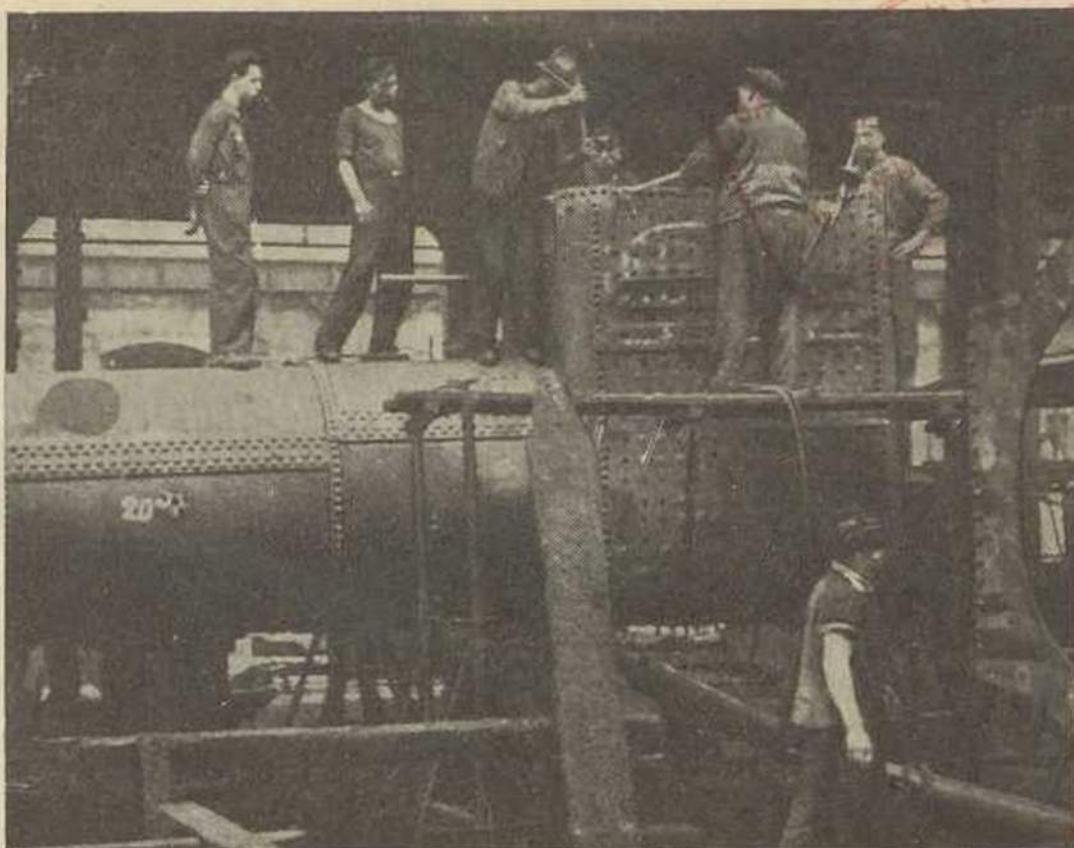


Fig. 3 — Uma fase da reparação de uma caldeira de locomotiva.

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.

* * *

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

Na Oficina de Montagem (onde têm lugar as reparações de locomotivas e tenders), dirigida por três contramestres, trabalhavam seis brigadas de 25 a 30 operários, e cada chefe de brigada tomava conta da reparação de duas locomotivas simultaneamente, 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. Deste modo não havia falta de trabalho para o pessoal, mas havia, em contra-partida, ainda uma grande imobilização nas locomotivas em reparação (quasi 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 simultaneamente 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 sobre o que era corrente fazer-se lá fora, sobretudo 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 tópo, fora da área coberta. Especializaram-se as brigadas da Oficina, passando cada uma a fazer em todas 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 periódicamente 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 simultaneamente 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

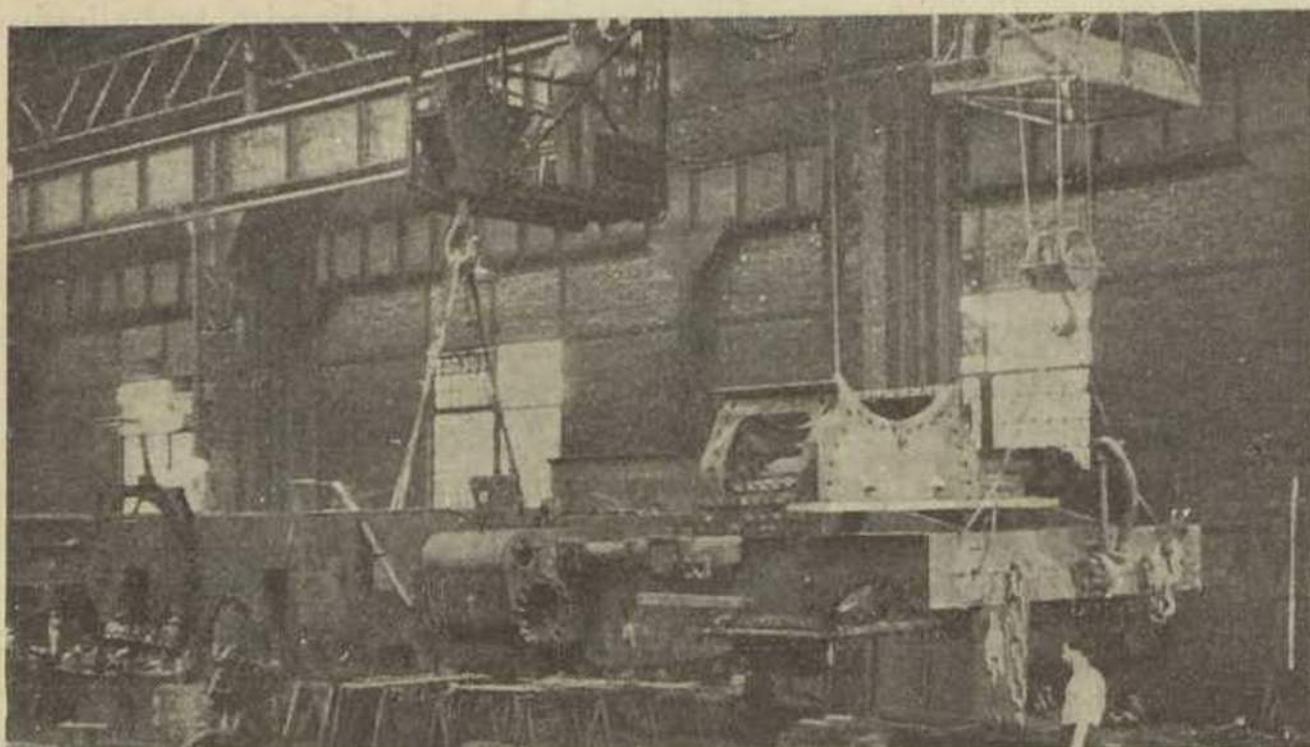


Fig. 4 – Transporte de um fixe de locomotiva, utilizando duas pontes rolantes, simultaneamente.

201

C. dos Caminhos de Ferro do Estado

LOA AL

SERVIÇO

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, sobretudo em tornos e máquinas-ferramentas, cujo tempo de execução, depois do estudo feito, baixou 60% e 70% do

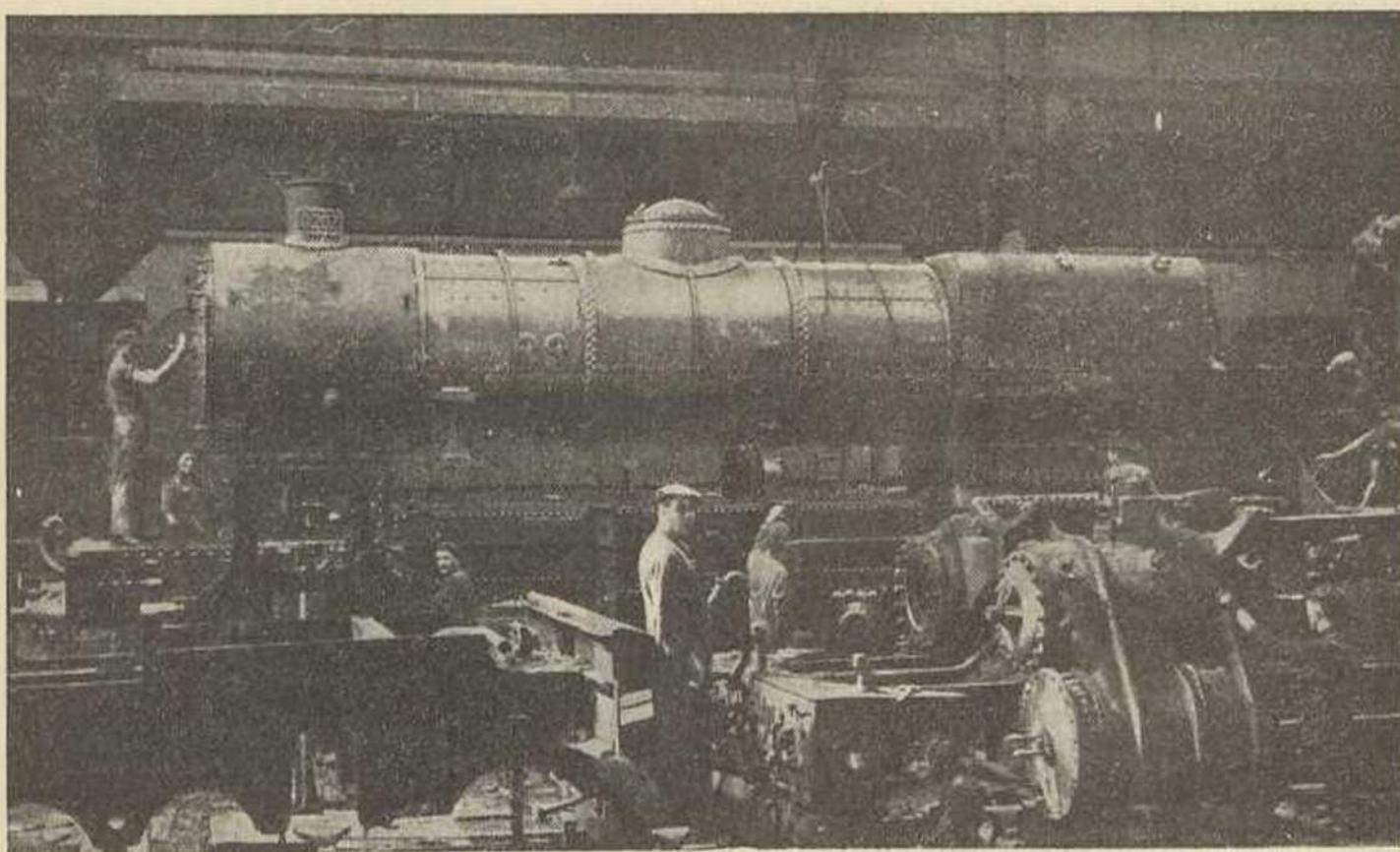


Fig. 5 — Montagem da caldeira sobre o fixe, com o auxilio da ponte rolante de 30 toneladas.

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 este 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 toda a possibilidade de iniciativas e fantasias nas reparações, que ficaram deste modo, por assim dizer, uniformizadas segundo um critério único, supe-

tempo anterior. Daqui se vê qual a importância deste estudo, que prossegue sempre, normalmente, havendo uma brigada técnica especializada permanentemente neste 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

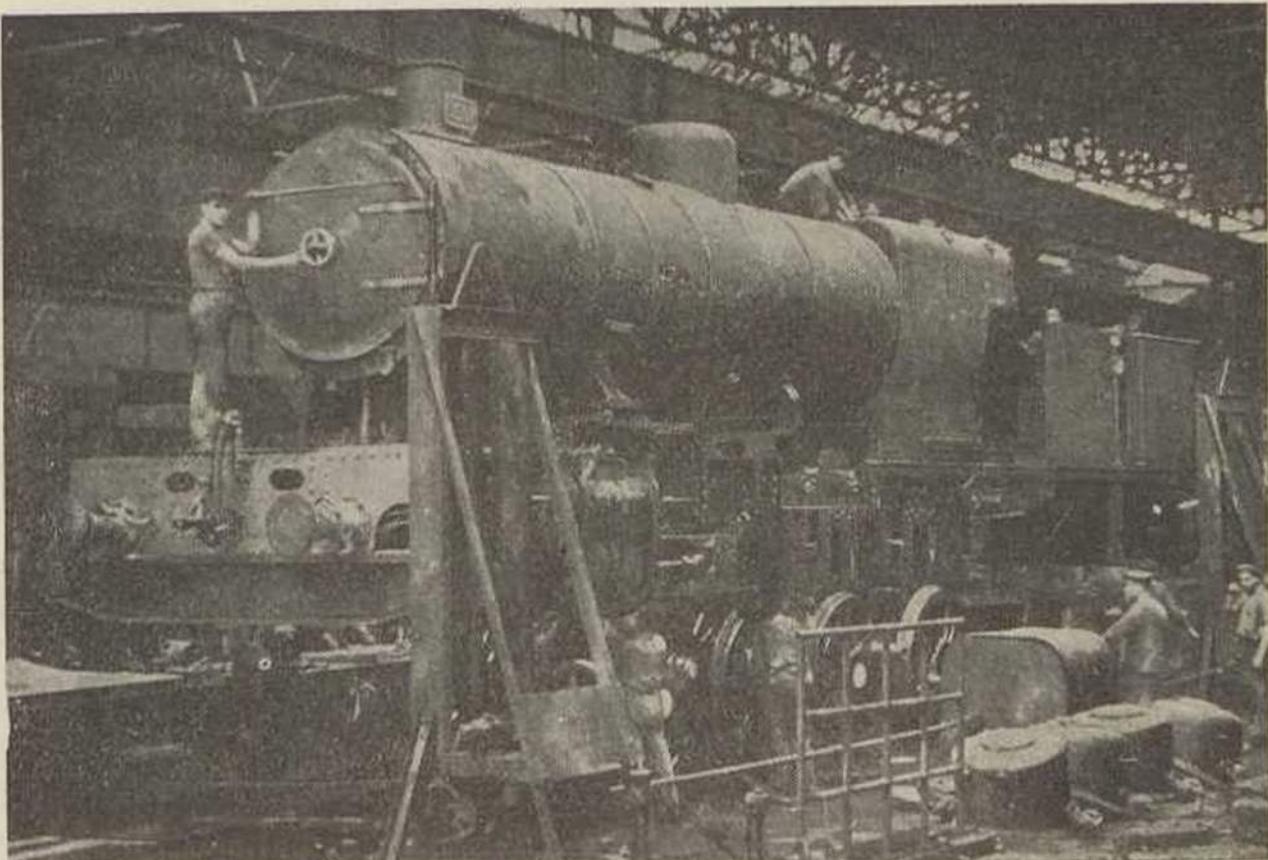


Fig. 6 — Uma fase interessante da reparação de locomotivas: o arrear sobre as rodas, com o auxilio dos macacos eléctricos.

locomotivas em toda a vida das Oficinas Gerais de Lisboa, com 72 locomotivas (e respectivos tenders) 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 tenders reparados	Custo médio das reparações das locomotivas	Número médio de horas de trabalho na reparação das locomotivas	Número médio dos dias de immobilização 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	1.033
1934	72	47	80.400\$00	12.415	36	853

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

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

Este aumento de produção só pode ser possível pela redução do número de dias de immobilização 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 diminuição, no preço médio da reparação, de cerca de 43%. Esta baixa de preço foi possível, por sua vez, pela diminuição do número médio das horas de reparação (cerca 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 fosse 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 ele soubesse e pudesse trabalhar com pontes rolantes, auxiliando-se a si mesmo (!), este operário-fenômeno 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 poderíamos dizer: 62 operários repararam em 1934

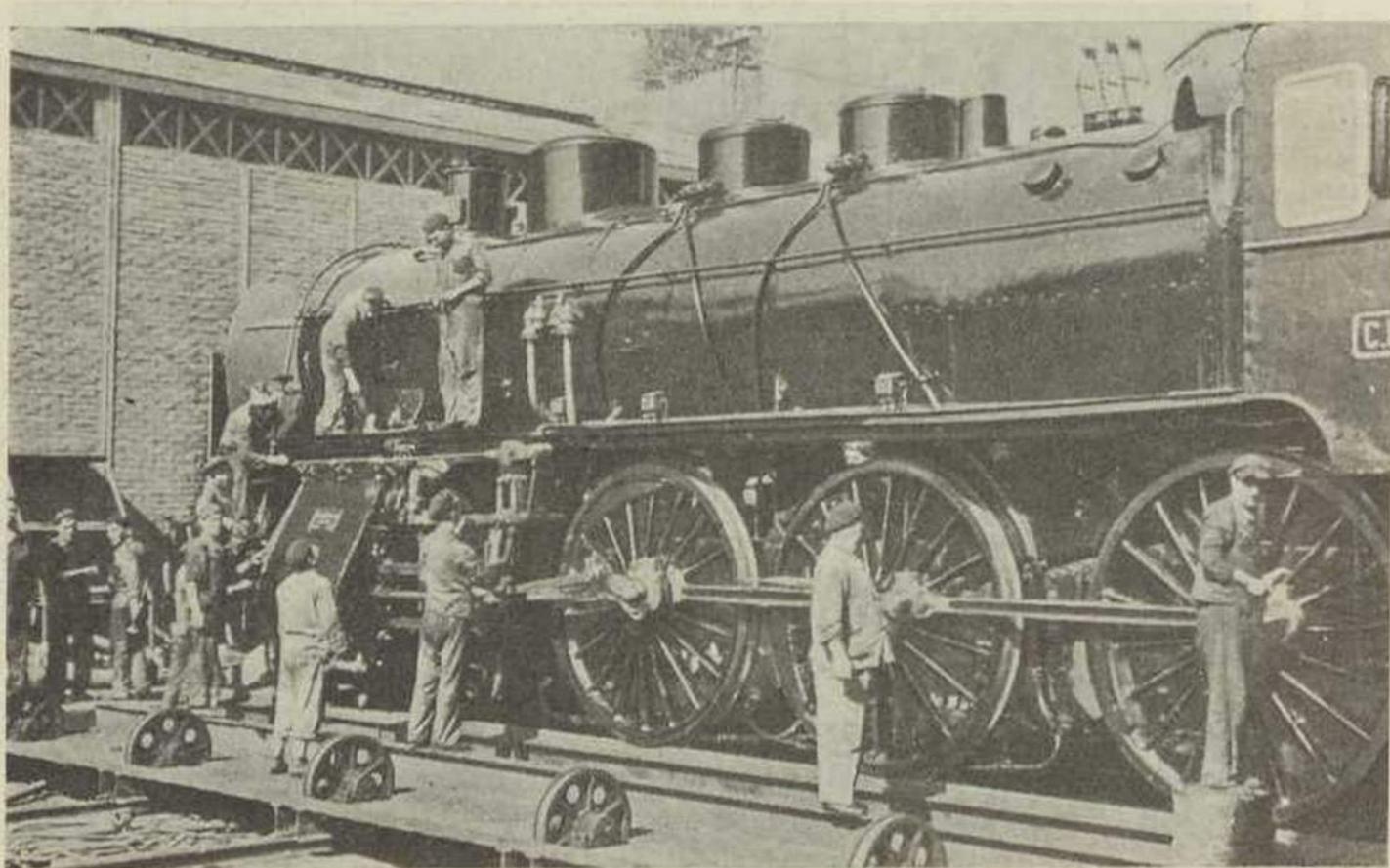


Fig. 7 — Os reloques finais da reparação. A locomotiva sobre o "chariot" que a levará à linha de saída das oficinas.

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

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

Em 1928 esse número foi de 8,42.

*
* *

Para terminar, e posto que já fora do assunto d'este artigo, parece-nos oportuno acentuar que a reorganização das Oficinas não beneficiou

apenas a reparação de locomotivas. Ela trouxe, também, uma diminuição 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, teríamos deixado de reparar 155 locomotivas, 172 caldeiras, 97 tenders e 118 carruagens e furgões. Estes 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 cozinha 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 sobre a via, um veículo em movimento, que se pretende engatar a outro, parado (Fig. 47).

Deve esperar-se no topo 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 sobre 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 tópico 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 este 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» dumha boa organização social. A élle se deve e à lei moral que o regula a constituição 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-déle que tem de fazer-se a perpetuação da espécie, facilmente se percebe que élle 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. Às 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 rapidamente 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, se não 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 carácter particular são obrigados, sem protesto, a fazer certificar por médico a sua capacidade física para o exercício desses 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 facilmente se faz, também de ânimo leve se desfaz. Mas, neste caso, a emenda é quase 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 necessariamente 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 ele 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, este homem que tantas coisas sabia, esqueceu-se, no dia em que se meara 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 deste problema quando nasce o primeiro filho. Os primeiros vagidos duma criança acordam no nosso coração, como se ele fosse uma harpa eólica, 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 toda 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, toda a nossa vida anda em

volta do pequenino ser, os nossos actos subordinam-se ao seu bem-estar e, quando inclinados sobre o seu berço olhamos para él a fitar-nos vagamente, sentimos que, sem hesitar, sacrificámos a vida para o salvar, a él, que nos continua, carne da nossa carne, e que no nosso desejo terá perfeições superiores ás nossas. E' este 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 jámais 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 pena pensar um pouco em que as doenças dos sérés 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 aquél 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 conforto 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 facilmente de outro que a não segue, aristocratiza-se, permita-se-me a expressão, criando assim o respeito por si próprio. Este 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 consequência 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' este 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. Todas as dádivas, quási sempre anónimas, para asilos, escolas, maternidades, instituições de investigação científica, para estudo de doenças calamitosas, instituição de Prémio Nobel, etc., etc., — têm, grandes ou pequenas, a mesma origem nêesse 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 titãs 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, sobretudo 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; neste 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 forças; 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.

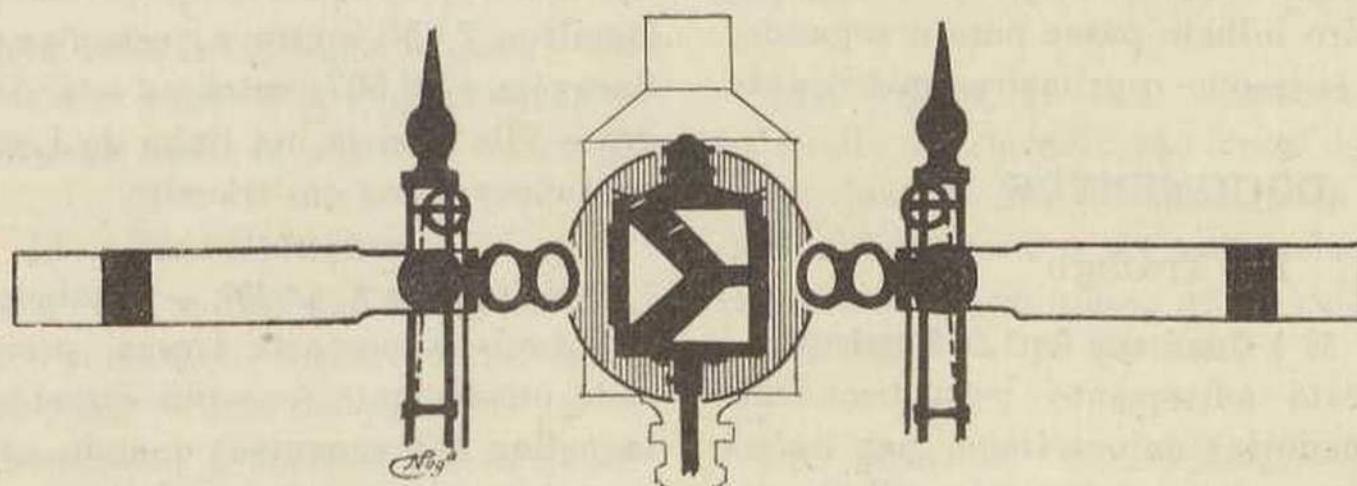
E' esta crescente capitalização de virtudes, se assim me posso exprimir, que em cada momento da vida de um povo significa o seu menor ou maior grau de civilização.

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—ai 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 este 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.....	5\$56
Adicional de 5% s/ 11\$56	5\$58
Arredondamento.....	5\$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 desi-

gnadas» 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 Públíco A. n.º 449. — Estabelecimento de bilhetes de mercado de várias procedências para Beja, Estremoz, Evora e Tomar.

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

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

Aviso ao Públíco 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 Vâ, Montenegro e Funcheira.

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

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

Aviso ao Públco 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 Públco A. n.º 455.

Aviso ao Públco 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 Empresas Portuguesas com destino à Sociedade «Estoril», via Alcântara-Mar.

Aviso ao Públco 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 Públco 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 Empresas 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. do 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 Évora.

II — Fiscalização

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

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

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 Agosto 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 Agosto de 1935.

Carta impressa n.º 1336. — Comunica que igual concessão foi feita ao transporte das pessoas que tomaram parte na 3.ª Reunião 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 consequências 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 Agosto 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 Agosto 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 Explora-
ção.

dida a redução de 50% nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tiveram 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 consequência 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 Agosto 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	4.639	3.912	1.818	1.896	1.904	1.788
* * 15 * 22..	5.284	4.906	1.901	2.034	2.175	1.907
* * 23 * 31 ..	6.513	5.745	2.581	2.516	2.723	2.250
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

Percorso quilométrico

Combéios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		
	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	
Abril	De passageiros	395.147	406.052	10.905	-	125.313	125.350	37	-	123.769	136.066	12.297	-
	De mercadorias	234.063	231.511	-	2.552	42.696	41.062	-	1.634	100.322	104.275	3.953	-
	Em manobras..	81.733	71.025	-	10.708	29.990	30.266	276	-	35.543	35.730	187	-
	Totais..	710.943	708.588	10.905	13.260	197.999	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	386.266	394.809	8.543	-	121.455	122.284	779	-	120.299	135.084	14.785	-
	De mercadorias	223.051	218.050	-	5.001	41.707	42.834	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	15.885	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	230.834	227.381	-	3.453	44.047	42.179	-	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	723.360	705.394	-	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	-	736.544	737.201	657	-	728.046	796.941	68.895	-
	De mercadorias	1.390.954	1.343.645	-	47.309	250.439	250.444	5	-	631.017	600.485	-	30.532
	Em manobras..	480.898	419.513	-	61.325	175.983	177.210	1.227	-	209.472	209.510	38	-
	Totais	4.216.144	4.142.480	34.970	108.694	1.162.966	1.164.855	1.889	-	1.568.535	1.606.936	68.933	30.532
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 posto 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 cerca de 24 anos.

Onde, porém, os seus dotes de trabalhador mais se firmaram foi no jornalismo, que exerceu devidamente, 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 ele 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. Ele 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 esse 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 invariavelmente, 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, sentíamo-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 faziam 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 «crissoles» ou outro prato semelhante, vinhos, doces, bonbons de chocolate e chá ou café. Todo este serviço se

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

João Barral possuía, na realidade, o segredo 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 máqua ou susceptibilidade a ninguém.

Um dia ele 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 sede 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 ele 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 ele 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 desse modo reunir maior número dos seus amigos. Na realidade, 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 desse saudoso 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», «trevezazas grandes», etc., etc.

Há pouco tempo ainda tive na mão um exemplar dessa graciosa ementa, bem como a dum projecto da remodelação da lei de boston, elaborado com o maior escrúpulo e competência por João Barral. Este mandou imprimir esse trabalho, distribuiu-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 sobre êles, os votos que os haviam aprovado, ou condenado, e elaborando assim, definitivamente uma lei em tudo, de acordo com os votos da maioria dos seus parceiros. Esses textos constituem hoje um volume dos de maior apreço para mim, de toda a minha biblioteca.

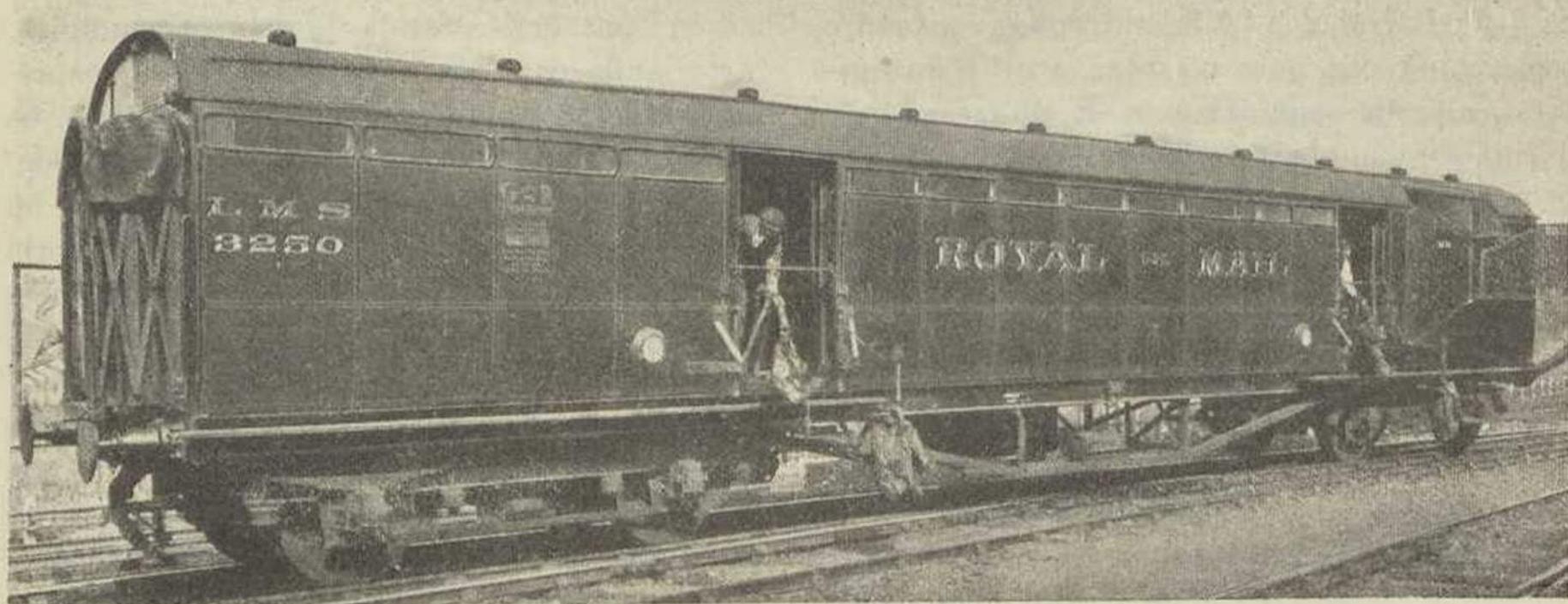
Quando acabei de ler as suas fôlhas e de me deliciar com as graças e ditos de espírito que enxameiam em tôdas aquelas páginas, sentia os olhos cheios de lágrimas.

Conservou até ao fim da vida o segredo 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 ele 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. Estes 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 ele 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 prévia-

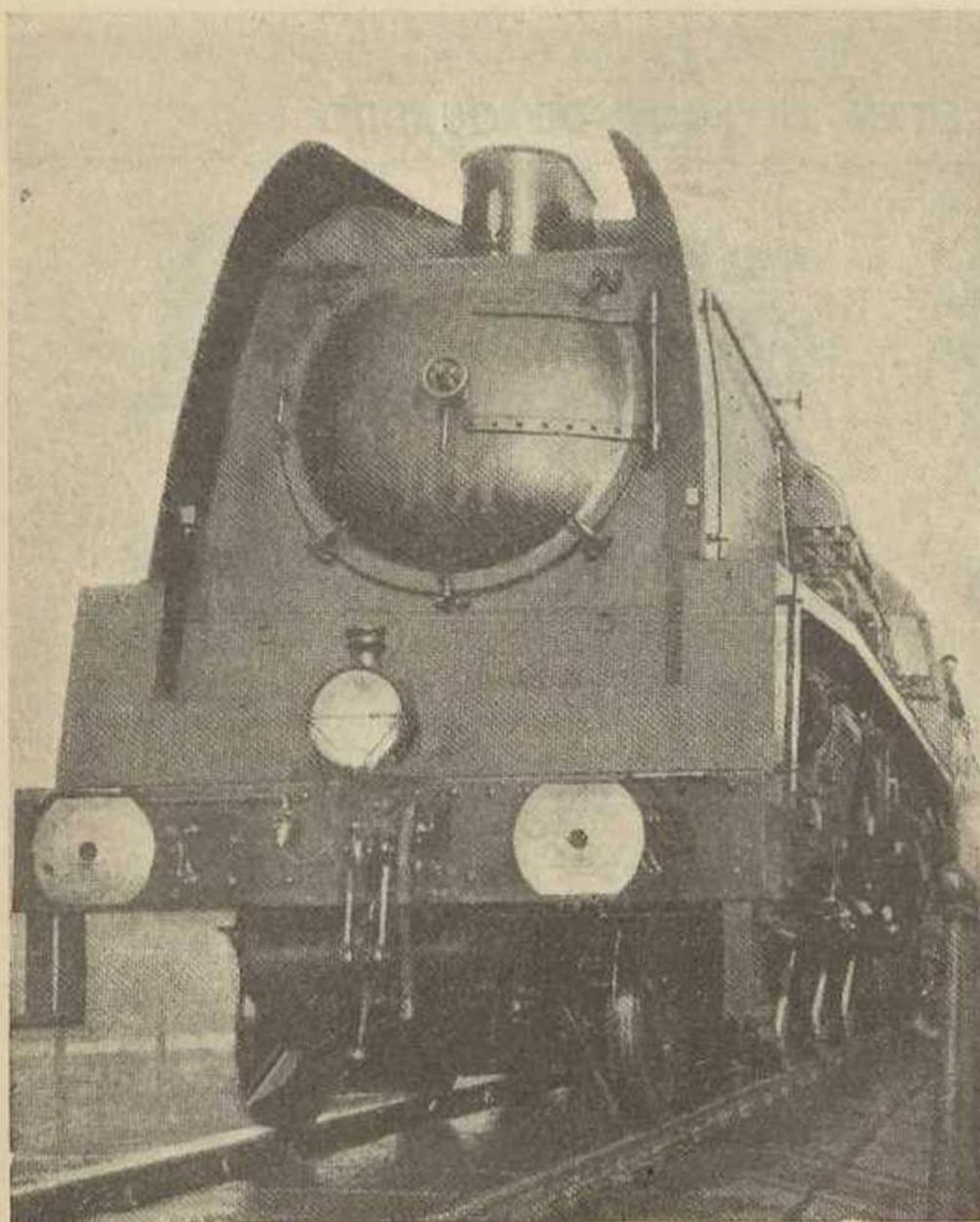
mente buscar um bolo-Rei à confeitoria. Quasi a despedir-se deste mundo, cheio de sofrimentos, custando-lhe imenso a respirar, o seu espírito conservava-se atento aos ditames do seu coração e não se esquecia de dar a êsses amigos das épocas felizes, que tão amarguradamente o viam resvalar para o túmulo, uma nova prova do seu desejo constante de lhes ser agradável, prova de altíssimo valor pelas circunstâncias em que era prestada.

Por tudo isto, comprehende-se bem com que amargura e sinceríssima dor ele 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 saudade 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 comboios, sem paragem a 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 ultimamente postas em serviço 15 locomotivas de uma nova série, destinadas a comboios 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 tender 82,7 ton.

O peso aderente é de 69,4 toneladas.

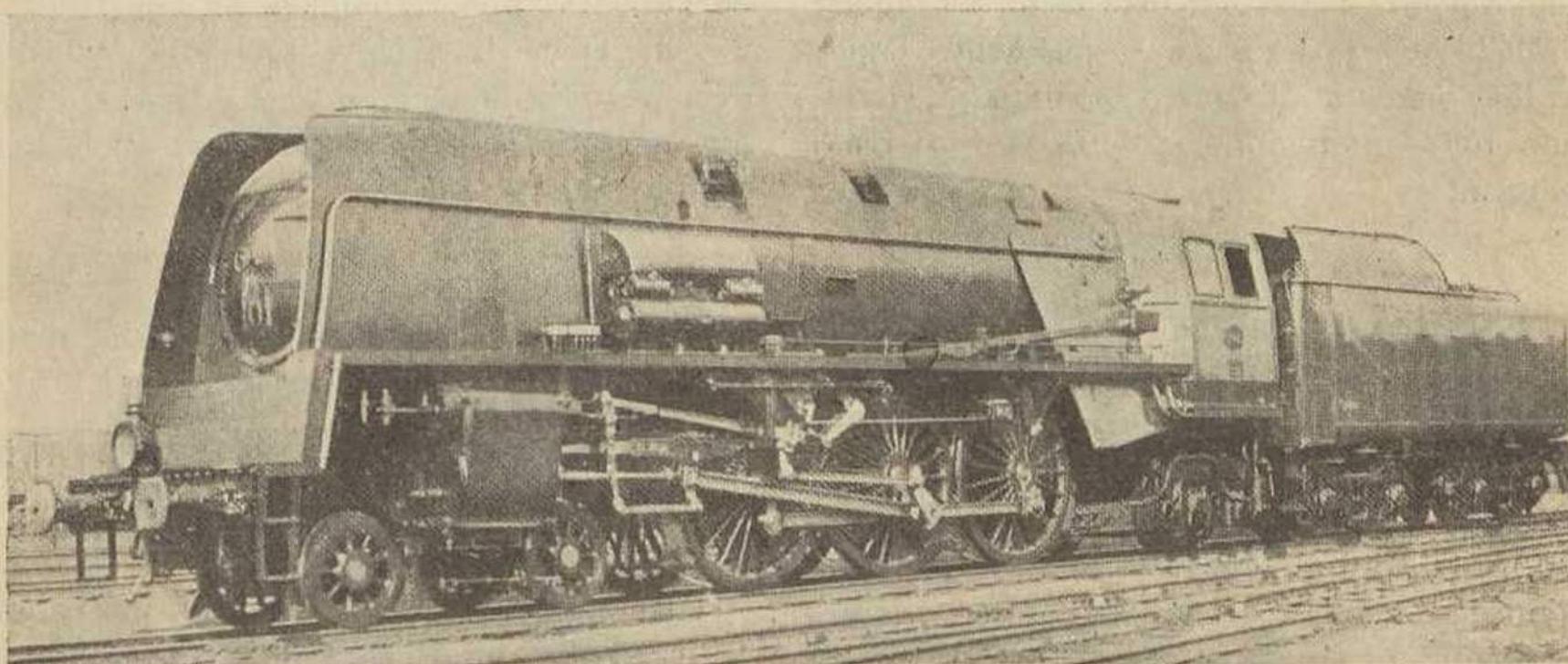
Os eixos livres da locomotiva assim como os do tender, têm rolamentos de rolos.

A caldeira é constituída por chapas de aço-níquel, 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.º
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 interesse 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 Agosto 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 Magalhães, de Campanhã, foi encontrada abandonada, numa carruagem do comboio n.º 705 de 6 de Agosto último, uma bolsa 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 comboio n.º 3, de 23 de Abril último, a quem livrou de desastre que podia ter tido graves consequências, e pela forma delicada como regeitou, sem desprimo, 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 bolsa com a importância de 69\$15, que imediatamente entregou ao seu chefe.

José Victorino, limpador da Revisão de Material Circulante, que acompanhou o comboio especial de 2 de Agosto de 1934 em que viajou o ministro da Marinha do Governo Espanhol, foi, pela sua conduta, condecorado por aquélle Governo 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 pecuniariamente pela Direcção Geral os Srs. José Salazar Delgado,ensebador de 2.ª classe, e José Nunes Pinto Júnior, limpador suplementar, ambos da Revisão de Material Circulante de Entroncamento, posto de Setil.

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

Agentes aprovados para a categoria imediata nos exames realizados em Agosto 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 Faria, 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 Emilia 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.

Emilio 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 Circunserião.

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 zélo 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 Agosto 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*, Distribuidor 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 Distribuidor 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.

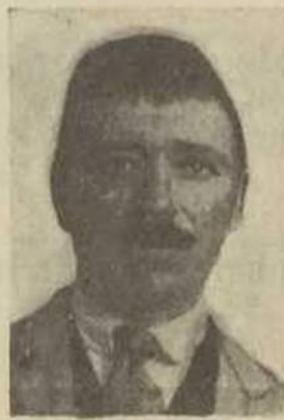
Admitida como Guarda em 19 de Outubro de 1917.



† *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

Charadas duplas

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

Labina

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

Dalton

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

M. D. Coelho

A Xaque

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

Terco

15 — Reza a tua *oração* — 4.

Lunar

16 — A mancha escorbutica 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 — Baquea 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 *jogo infantil* põe a raiz de hortelã na *espécie de sopa* — 3.

Costasilva

Sincopadas

23 — 3-O tumor sobre 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 planicie 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 Viveres, durante o mês de Outubro de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional kg.	2\$80	Cebolas kg.	1\$40	Petróleo lit.	1\$00
• Valenciano.....	2\$90	Chouriço de carne.....	14\$00	Presunto 10\$00 e	11\$00
• São	3\$30	Far.º de milho amarelo. ..	1\$25	Queijo do Alentejo ... kg.	14\$00
• Carolino	3\$30	• » » branco ..	1\$10	• flamengo .. 21\$00 e	21\$50
Assucar de 1.º Hornung kg.	4\$40	• » trigo ..	2\$15	Sabão amêndoа	1\$30
• 1.º manual ..	4\$20	Farinheiras	8\$40	» Offenbach de 1.º ..	2\$50
• 2.º Hornung ..	4\$15	Feijão amarelo..... lit.	1\$75	Sal	1\$16
• 2.º manual ..	3\$95	» branco..... 1\$70 e	1\$75	Sêmea	1\$70
• pilé	4\$25	» trafe	1\$90 e	Toucinho	6\$60
Azeite de 1.º lit.	7\$30	» manteiga	1\$80	Vinagre	1\$75
• 2.º	7\$00	Grão de 1.º	2\$75	Vinho branco-Em Campanhã ..	1\$80
Bacalhau Inglez kg.	4\$00	» 2.º	1\$90	Vinho branco Em Tunes ..	1\$70
• Islandia	4\$10	Lenha	1\$20	Vinho branco-Rest.º Arma.º ..	1\$65
• Sueco kg. 4\$55 e	4\$75	Manteiga	16\$00	Vinho tinto-Em Gau	1\$10
Banha	7\$50	Massas	3\$50	Vinho tinto-Em Campanhã ..	1\$80
Batatas	variável	Milho	1\$70	Vinho tinto-Em Tunes ..	1\$70
Carvão de sôbro kg. 5\$50 e	5\$55	Ovos	variável	Vinho tinto-Rest.º Arma.º ..	1\$65

Estes 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 Armazém do Breiro são acrescidos do impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazens de Viveres 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.).