

C.P.

BOULETIN

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 20 votos — Produção n.º 13

QUADRO DE HONRA

*Britabrantos, Meistófoles Cagliostro, Alerta,
Marcial, Paladino e O Profeta*

QUADRO DE MÉRITO

*Marquês de Carinhos, Visconde de Cambolh,
Visconde de la Morlière, Diabo Vermelho, Preste João,
e Manelik (28), Novata, Fred-Rico, Veste-se, Costasitva,
Cruz Kunhoto, Roldão, e P. Rêgo, (27)*

Soluções do n.º 97

1 — Abafado-abafada, 2 — Carriço-carriça, 3 — Aro-ara, 4 — Vasa-vaso, 5 — Pospor, 6 — Tentear, 7 — Trincapintos, 8 — Estoico, 9 — Delegado, 10 — Campeão, 11 — Hiulco, iuvio, uvea, lia, co, o, 12 — Peteca, 13 — Usa, serás mestre, 14 — Fragua, 15 — Veador, 16 — Pontífice, 17 — Pêgão, 18 — Renovos, 19 — Destampatório, 20 — Galo-olga, 21 — Raleiro-raleira, 22 — Mesura-mera (ou péstica-pesca), 23 — Poloto-poto, 24 — Fachudo-fado, 25 — Nogueira-nora, 26 — Auditor-autor, 27 — Coiceira-coira, 28 — Sotéa-soa, 29 — Cúprico-cuco, 30 — Torpido-tordo.

Sincopadas

- 1 — 3-Deixe-me ir para diante! Não me estorve! — 2.
Roldão
- 2 — 3-Estou tão familiarizado com o perigo, que não tenho receio de nada — 2.
Veste-se
- 3 — 3-Tanto palavriado embusteiro por causa de um «peixe» — 2.
Novata
- 4 — 3-Afago com as mãos as crianças, sempre com cuidado — 2.
Augusto
- 5 — 3-A murça prelatícia foi encontrada no atêrro à borda dos rios — 2.
D. Quixote
- 6 — 3-O remador de igarité é todo casquilho — 2.
Fê
- 7 — Notas executadas com perfeita nitidez nunca deram maus êxitos — 2.
Marcial

8 — Em triângulo

Murcela de amêndoa
Que serve para elevar
Estar oculto
Verba
Arrebique
Apontar numa carta ao jogo
Vogal

Sancho Pança

9 — Enigmas tipográficos

Nota

E

7 letras

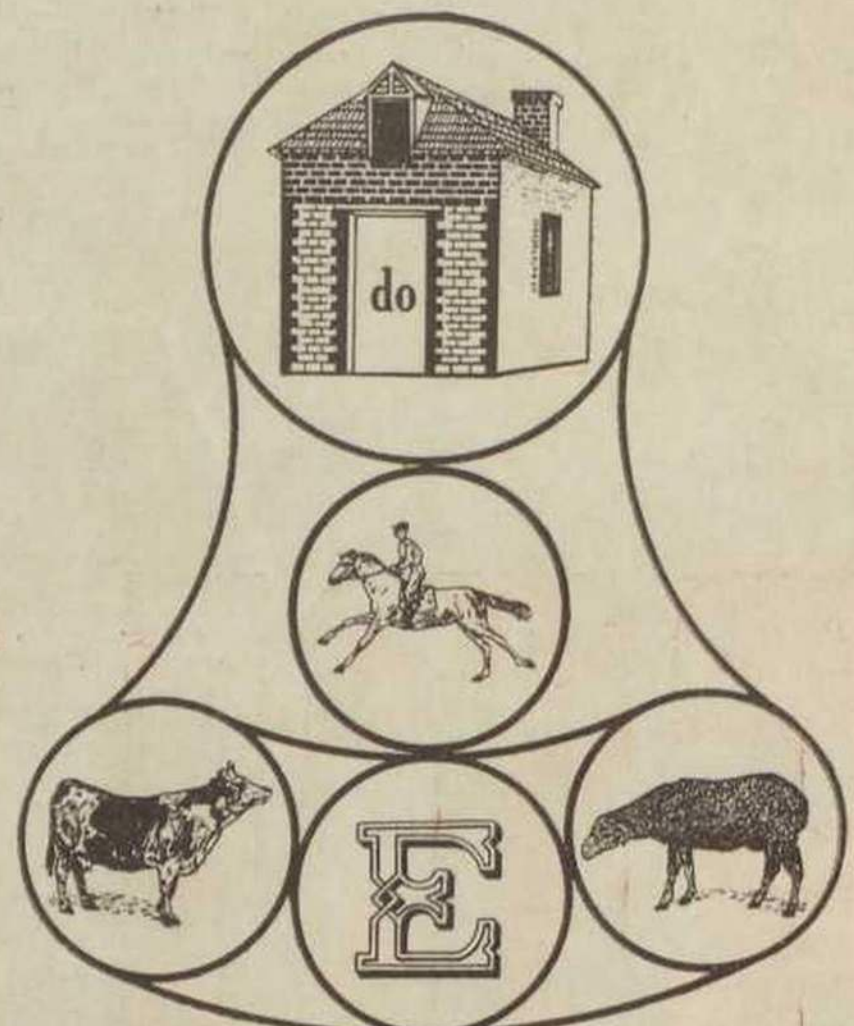
O Profeta

(Para os charadistas de Alfarelos se entreterem)

Nota 50 Nota 05 PE 1000
T Tronca T
O S. C e Igreja T medidas
TO

50 letras
Tupin

10 — Enigma figurado



Pinto

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A nova sinalização da estação de Ermezinde. — Recordando... — A marinha de comércio. — Consultas e Documentos. — A cantina do pessoal operário do Entroncamento. — Uma simpática festa. — Pessoal.

A nova sinalização da estação de Ermezinde

Pelo Snr. Eng. C. de Azevedo Nazareth, Sub-Chefe dos Serviços Técnicos da Divisão de Exploração

A estação de Ermezinde, importante entroncamento da rede do Minho e Douro onde, depois da abertura à exploração da linha de Cintura do Porto afluíram linhas de quatro direcções, era, à data do arrendamento da rede do Estado, uma das estações que mais necessitava de modernização.

A sua situação, numa região de terrenos ricos e acidentados, não permitiu porém alargar consideravelmente a sua área e foi, por esta razão, necessário prever um apetrechamento da estação que, pelas facilidades para a execução do serviço, compensasse de certo modo a deficiência de linhas.

Uma das instalações que desde logo se impoz foi a dum moderno sistema de sinalização e manobra de agulhas, de cujo estudo os Serviços Técnicos foram encarregados simultaneamente com o do ante-projecto de ampliação da estação.

Estudou-se inicialmente um projecto prevendo dois postos de concentração de manobra

de sinais e agulhas, situados cada um deles num dos extremos da estação a-fim-de que os frequentes movimentos de manobras de material podessem ser facilmente fiscalizáveis dos dois postos centrais.

O exame das propostas recebidas das casas da especialidade e os elementos de estudo colhidos numa missão em algumas empresas ferroviárias estrangeiras, permitiram encarar a possibilidade da construção dum posto único, adoptando o comando eléctrico local de determinadas agulhas para efeito da execução de manobras sob a fiscalização permanente do posto central.

Desta forma, encontrou-se uma solução económica para a manutenção do posto central de sinalização, visto que o seu guarnecimento poderia ser assegurado com um único agente em cada turno de serviço. Quizemos porém ir mais longe e entregar o comando do posto central, não a um agulheiro, mas sim ao próprio agente graduado que desempenha o serviço telefónico

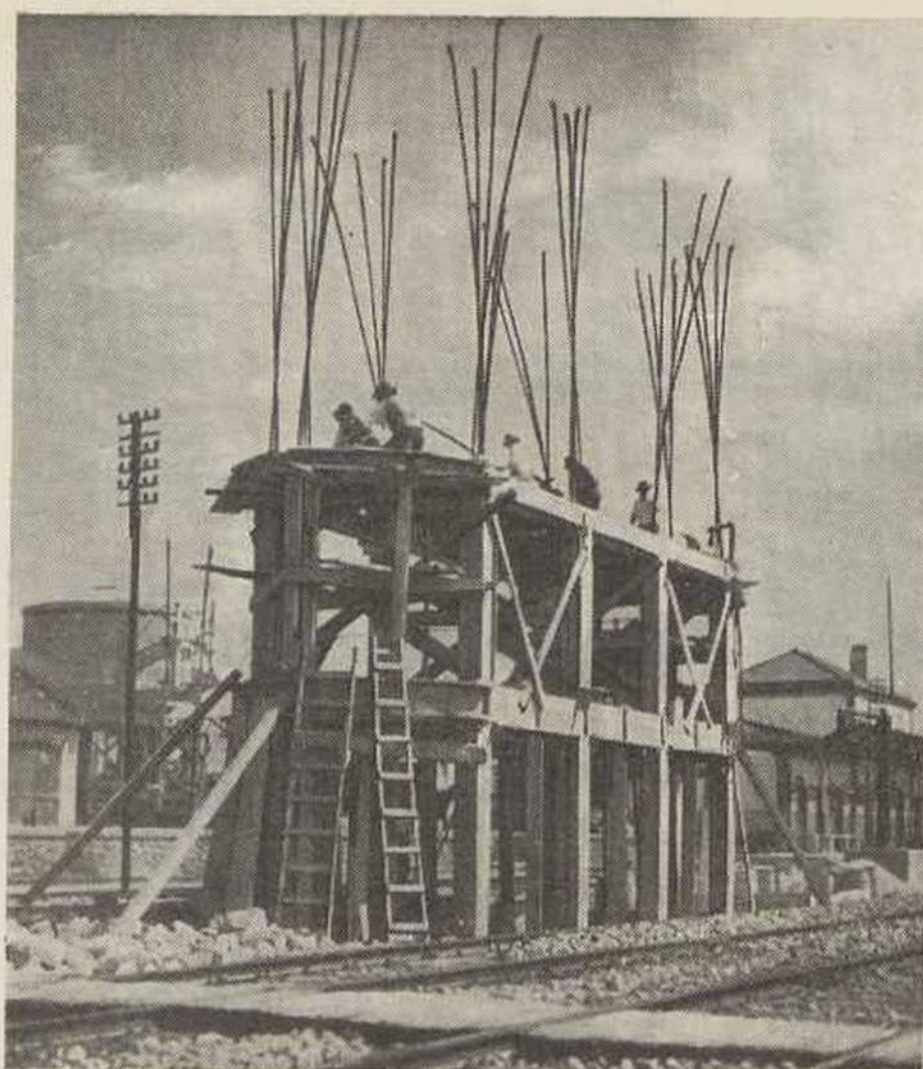


Fig. 1 — Fase da construção do posto central

da circulação de comboios e para isso dotou-se o aparelho de sinalização com uma central telefónica em ligação com as estações colaterais, gabinete do chefe e postos das linhas e plataformas da estação de Ermezinde.

Este agente graduado, que passará a desempenhar funções de «encarregado da circulação», terá assim sob o seu comando imediato, todos

os elementos necessários para a circulação dos comboios e a fiscalização efectiva das manobras da sua estação.

Das propostas recebidas escolheu-se a da importante empresa sueca Signalbolaget, secção de sinalização do conhecido consórcio L. M. Ericsson, dum sistema inteiramente eléctrico e que era a que melhor satisfazia as condições do nosso problema.

No diagrama das páginas 226 e 227, repre-

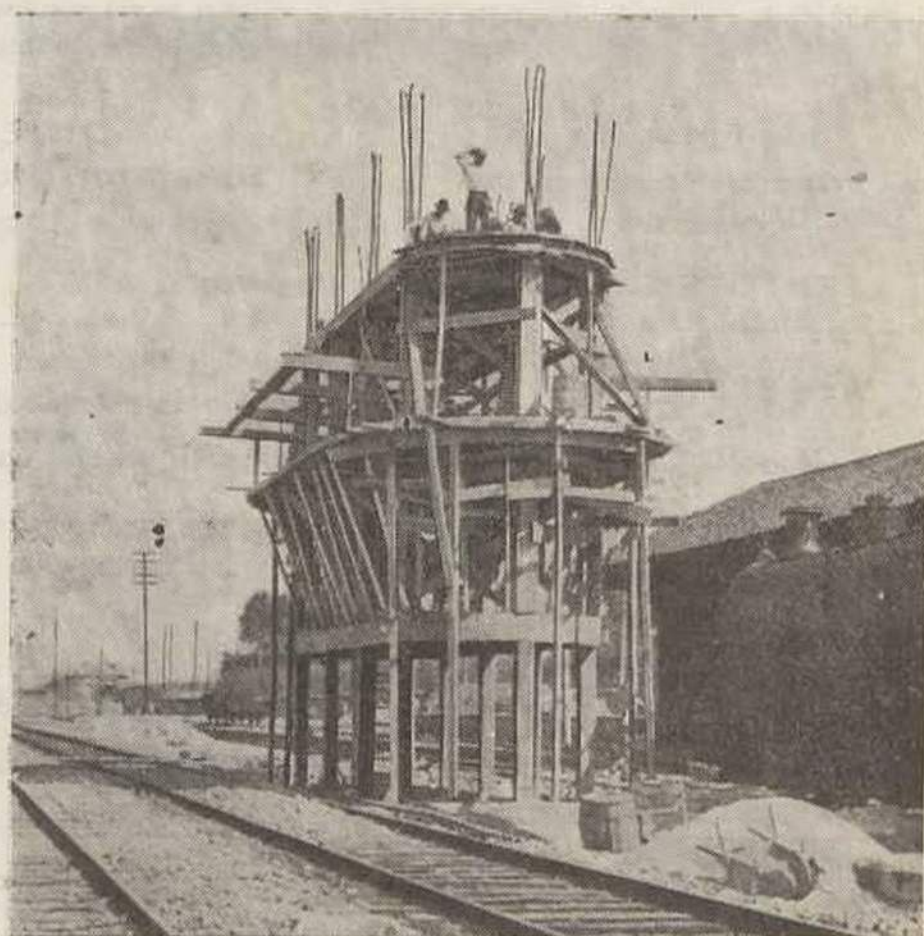
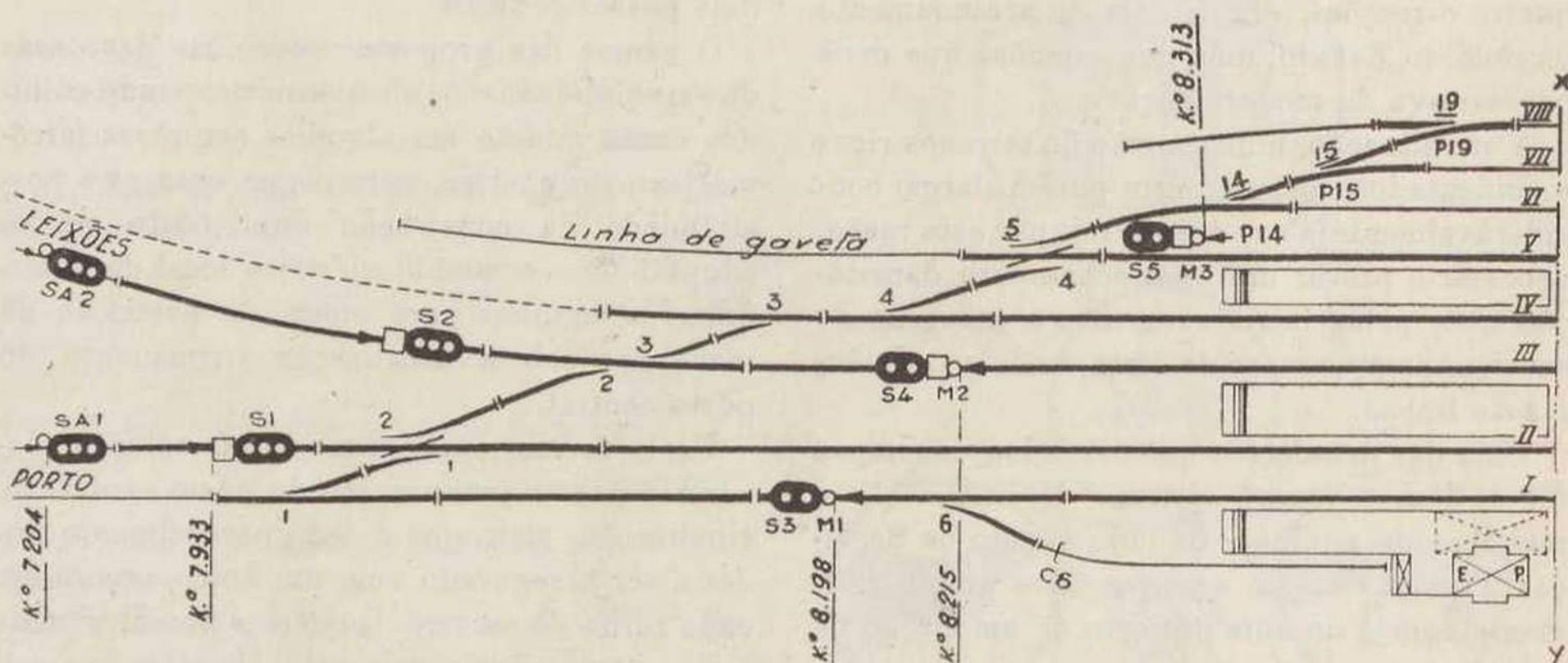


Fig. 2.— Outra fase da construção do posto central



senta-se a estação de Ermezinde com a localização do pôsto central, sinais, agulhas e a divisão das suas linhas em secções elèctricamente isoladas que se designam por «circuitos de via».

Sem entrar em pormenores de ordem técnica, que saíam da índole do «Boletim da C. P.», descreveremos a instalação.



Fig. 3 — Outra fase da construção do pôsto central

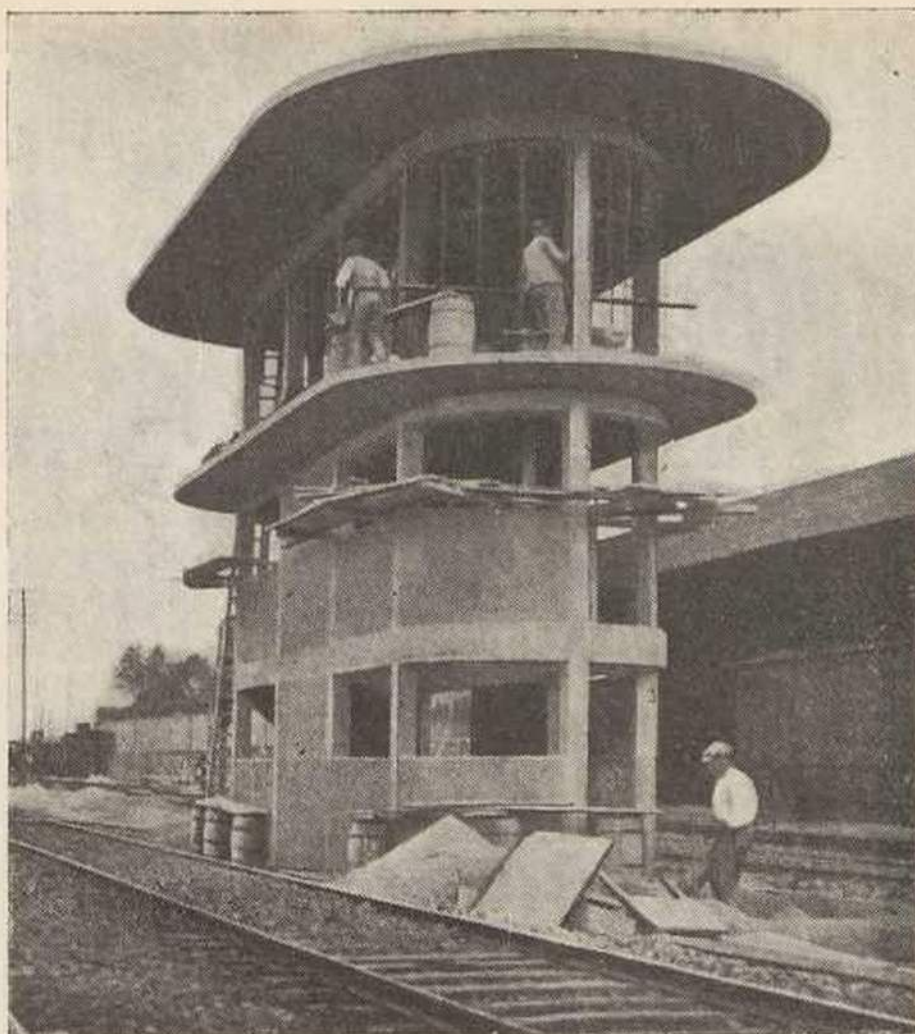


Fig. 4 — Outra fase da construção do pôsto central

O pôsto central, de cuja construção as nossas gravuras representam diferentes fases, é um elegante edifício de cimento armado, de linhas modernas e foi projectado na Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras e executado pelo Serviço de Construção da mesma Divisão.

Êste edifício tem três pavimentos. No pavimento térreo estão instalados a chegada

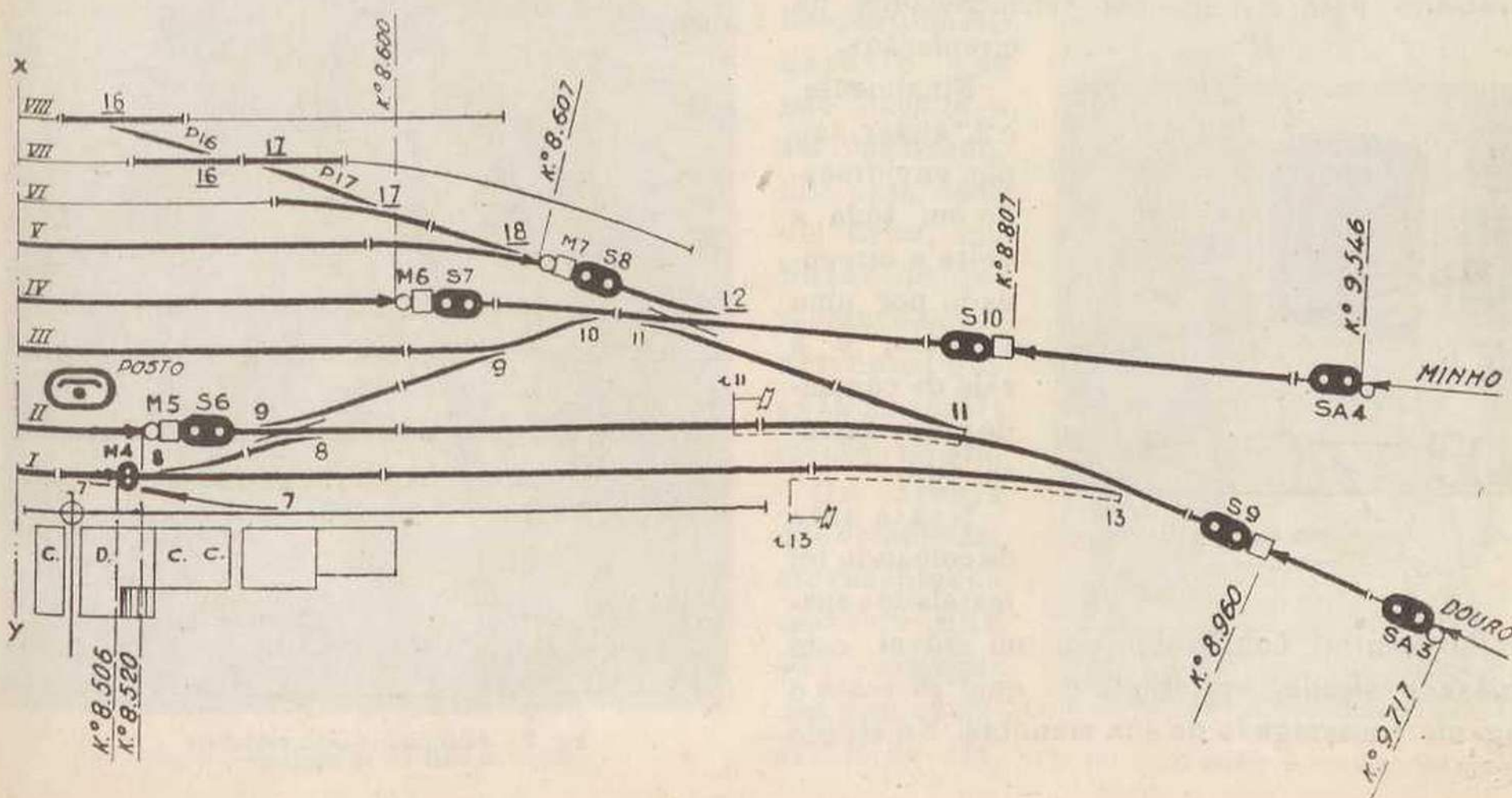




Fig. 5 — O posto central de sinalização

de cabos condutores, o quadro de distribuição, uma central eléctrica de reserva e um quarto para o electricista em serviço no posto.

No 1.º andar ficam a sala dos «relais» e um vestiário para os agentes «encarregados da circulação».

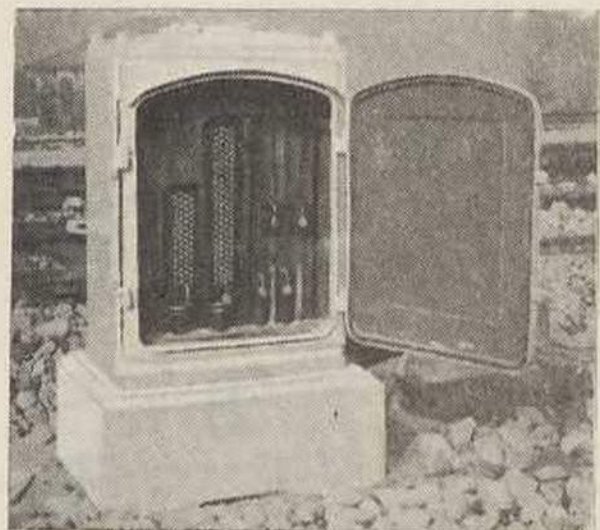


Fig. 6 — Armário com as cabeças dos cabos condutores

Finalmente, o 2.º andar, amplo, envidraçado em toda a volta e circundado por uma varanda, é a sala de comando propriamente dita.

Nesta sala de comando foi instalado o aparelho central constituído por um móvel com mesa e alçado, em frente do qual se senta o agente encarregado da sua manobra. No alçado

do aparelho central há, sobre o seu fundo negro, um diagrama esquemático da estação, constituído por barras de metal cromado e com pequenas lâmpadas eléctricas que repetem a posição dos sinais e agulhas da estação e dão a indicação do estado de ocupação dos circuitos de via. Por baixo deste diagrama ficam três filas de alavancas de comando. A fila superior é destinada ao comando das diferentes agulhas e á autorização da manobra local das mesmas. A segunda fila compreende as alavancas de itinerário, isto é, uma série de alavancas que tem por fim verificar se estão realizadas tôdas as condições necessárias para se poder abrir determinado sinal. Finalmente, a fila inferior é constituída pelas alavancas de manobras dos sinais.

Na mēsa do aparelho central está colocada a central telefónica a que já fizemos referência no princípio deste artigo.

Para se poder abrir o sinal que comanda qualquer itinerário de entrada ou saída na es-

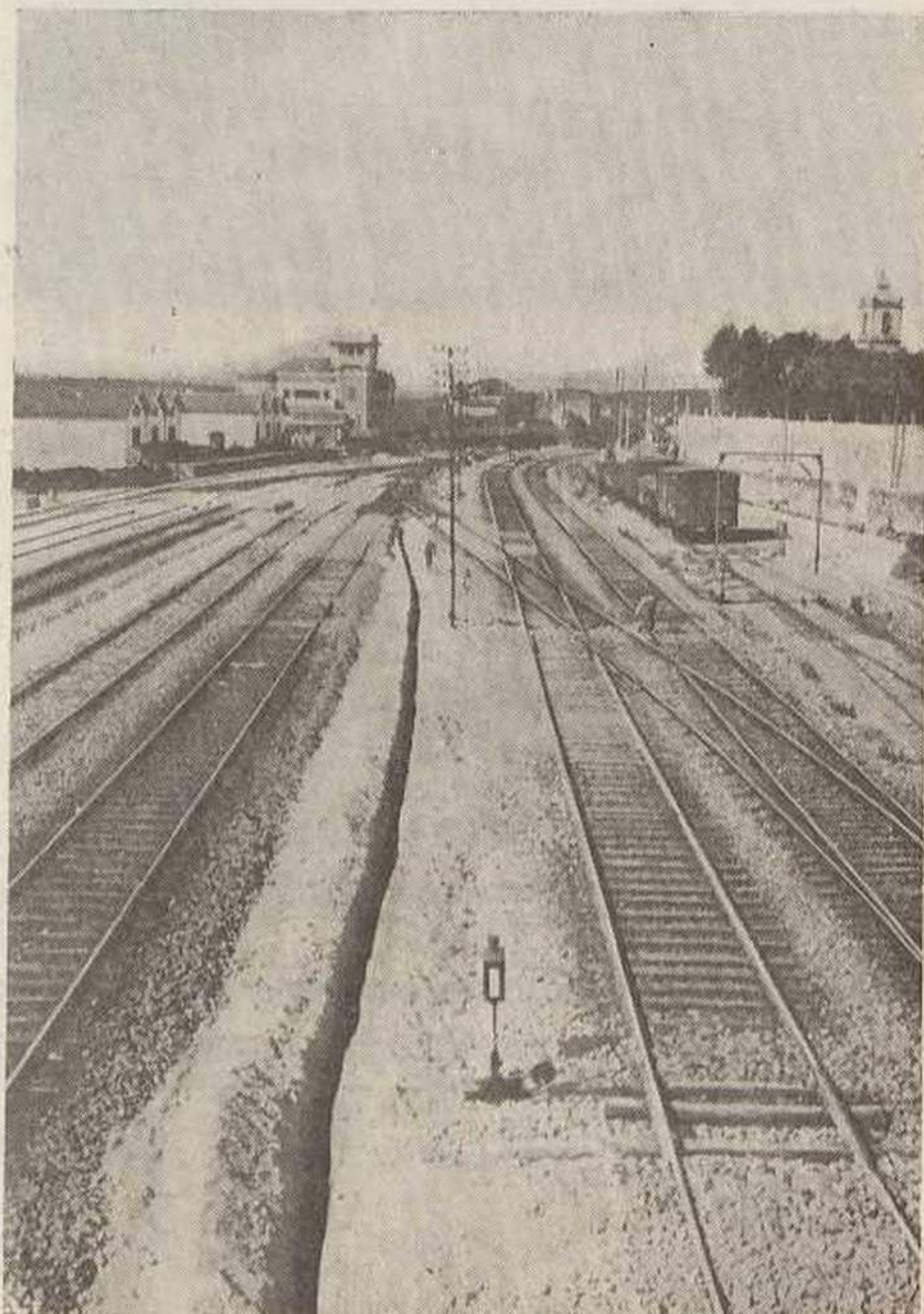


Fig. 7 — Valas para os cabos condutores

tação, é necessário que estejam na devida posição todas as agulhas compreendidas no mesmo ou que a ele possam dar acesso, que estas agulhas estejam devidamente aferrolhadas, com as lanças bem encostadas aos carris e a sua posição comprovada electricamente no aparelho central e que, finalmente, estejam desocupadas de material todas as secções isoladas (circuitos de via) compreendidos nesse itinerário. Da mesma forma, são mantidos obrigatoriamente fechados os sinais dos itinerários secantes ou tangentes ao itinerário para que se abra o sinal.

Se, por qualquer razão, vier a faltar uma destas condições de segurança, não se poderá abrir o sinal, ou este tomará automaticamente a posição de fechado no caso de já se encontrar aberto.

Realizado o itinerário para a expedição ou recepção de qualquer comboio e aberto o sinal respectivo, o itinerário mantém-se encravado, isto é, com as agulhas immobilizadas até à passagem desse comboio. Os sinais fecham-se au-

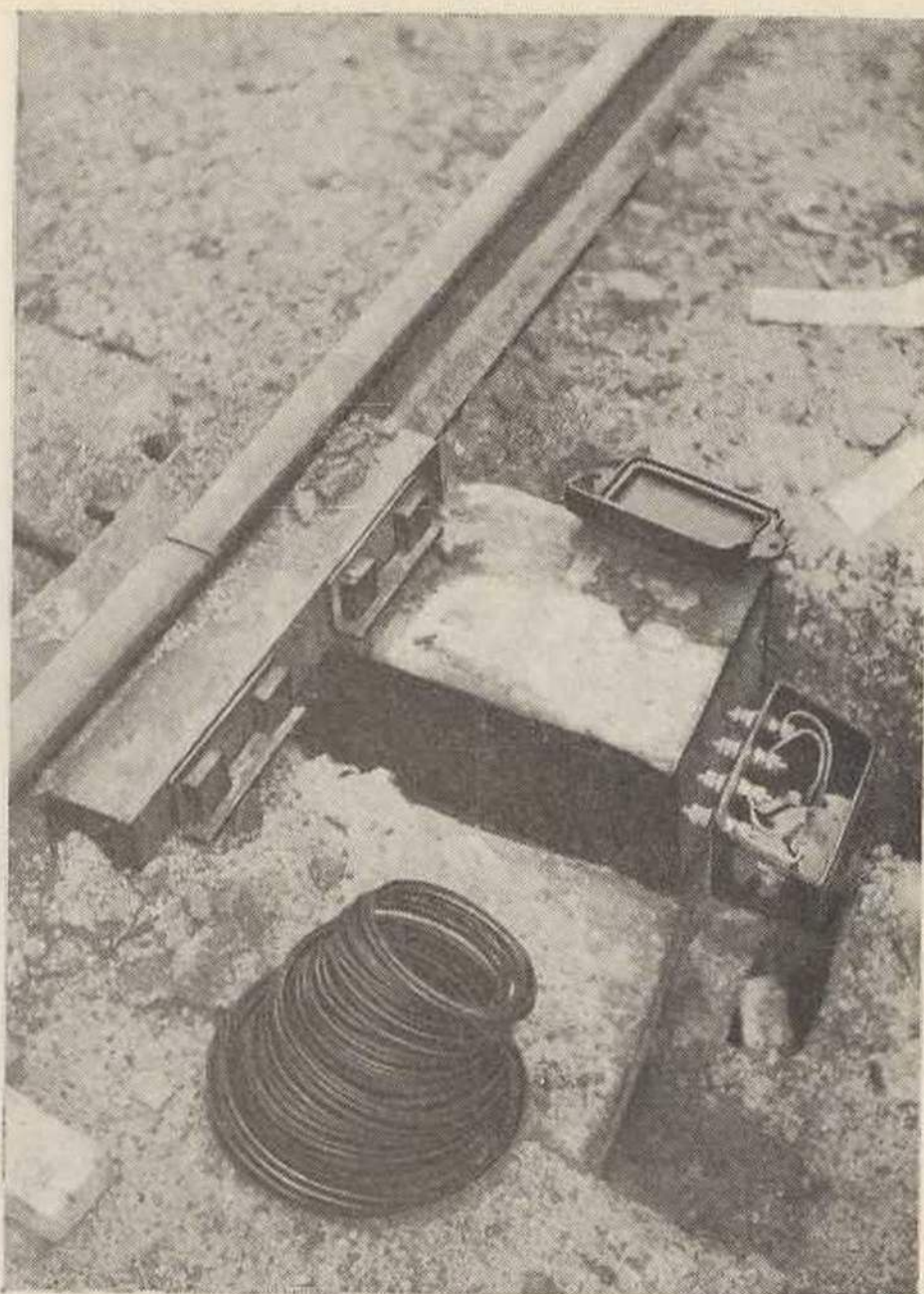


Fig. 9 — Junta isoladora de madeira

tomáticamente e as agulhas vão ficando livres à medida que o comboio as ultrapasse.

Prevendo no entanto a realização dum itinerário que não chegue a ser utilizado, há, para cada um deles, um botão de desencravamento artificial que está normalmente selado.

Os sinais que comandam movimentos de manobra não são conjugados com os circuitos de via,



Fig. 8 — Montagem de um sinal de partida



Fig. 10 — Outro aspecto da montagem dos sinais



Fig. 11 — Montagem do motor de agulhas

a-fim-de tornar possíveis as manobras sôbre linhas já ocupadas com material.

Todos os sinais da estação e tôdas as agulhas são comandados directamente do aparelho central, mas, como já tivemos ocasião de dizer, certas agulhas, cujo número se indica sublinhado no diagrama, têm um segundo comando eléctrico local que só se torna efectivo depois de prévia autorização dada pelo pôsto central.

Este tem sempre, porém, a faculdade de casar essa autorização em qualquer altura, para utilizar essas agulhas em qualquer itinerário de entrada ou saída ou para tomar o comando directo das manobras.

Tôdas as relações entre sinais, agulhas e secções isoladas e bem assim as instalações de comprovação no posto central são inteiramente realizadas por «relais» e circuitos eléctricos.

Os motores de comando das agulhas, alimentados por corrente alterna a 220 volts são do tipo de aferrolhamento interior, isto é, além de fazerem o comando do movimento da agulha,

realizam o seu aferrolhamento em qualquer das posições e fazem igualmente o comando da comprovação, no pôsto central, da posição e do perfeito encosto das lanças da agulha.

Nas agulhas munidas de comando local, instalou-se próximo de cada uma delas uma coluna sustentando uma caixa onde estão os contactos da manobra local e uma lâmpada que se acende tôdas as vezes que esta manobra esteja autorizada pelo pôsto central. Para accionar os contactos de comando local, os capatazes de manobras servem-se de chaves especiais que lhes são distribuídas.

Prevendo uma avaria ou falta de corrente de longa duração, podem os motores de agulha ser manobrados manualmente por meio de manivelas que normalmente estão no pôsto central em poder do «encarregado de circulação».

Os sinais são do tipo luminoso de luzes coloridas a duas ou três posições, adoptando-se o mesmo código de côres que na sinalização das estações de Porto e Campanhã. Estes sinais são



Fig. 12 — Regulação de um motor de agulhas

constituídos por lanternas com um sistema de duas lentes: uma exterior incolor e outra interior, colorida. Uma lâmpada eléctrica colocada no foco deste sistema óptico produz um feixe luminoso de grande visibilidade, mesmo de dia em pleno sol.

Os sinais principais são completados com indicadores luminosos constituídos por pequenas lâmpadas formando o número ou letra representativos da linha de entrada ou direcção de saída.

As lanternas são munidas de quebra-luz destinado a evitar a reflexão da luz solar e são montadas sobre alvos pintados de negro para aumentar a sua visibilidade.

Estes alvos, com tantas lanternas quantas as indicações que o sinal pode dar, são montados em postes tubulares de aço, com escada de acesso e plataforma de visita, e assentes em maciços de cimento.

Cada agulha ou grupo de agulhas constitue um circuito de via ou secção isolada electricamente com o fim de realizar o seu encravamento com os sinais, tornando impossível a abertura destes quando a secção estiver ocupada, immobilizar a agulha ou grupo de agulhas à passagem do material e ainda para dar no posto central a indicação do estado de ocupação da zona considerada.

Fora das zonas das agulhas fôram ainda previstos circuitos de via em toda a extensão das linhas I, II, III, IV e V, não só para dar no posto central a indicação do estado de ocupação destas linhas, mas também para impedir a abertura de um sinal para uma linha já ocupada.

As linhas VI, VII, VIII e linhas de cáis não são munidas de circuitos de via por se tratar de linhas de resguardo, normalmente ocupadas e não afectas à circulação de combóios.

Finalmente, à entrada de cada uma das direcções afluentes à estação previu-se um circuito de via antecedendo o sinal principal de entrada com o fim de dar no posto central a indicação dum combóio parado ao sinal ou a dum grupo de material em manobras que ultrapasse a zona das agulhas.

Os circuitos de via, que são ainda utilizados para fechar automaticamente os sinais e para realizar o desencravamento progressivo dos itinerários, são constituídos pelas duas filas de carris isolados electricamente e alimentados por corrente alternada de baixa tensão de forma a pôr a instalação de sinalização ao abrigo da influência perturbadora de correntes contínuas parasitas provenientes duma linha de carros eléctricos que passa próxima.

As secções são normalmente isoladas umas das outras por juntas isolantes de madeira e, excepcionalmente, por juntas de fibra, quando a falta de espaço não permitiu a instalação das primeiras.

Tôda a instalação eléctrica exterior ao posto de comando é feita em cabos isolados dos tipos normais de sinalização. Estes cabos são enterados em valas, sobre um leito de areia a fim de facilitar a drenagem das águas, e protegidos superiormente por tejos.

Tôda a instalação é normalmente alimentada

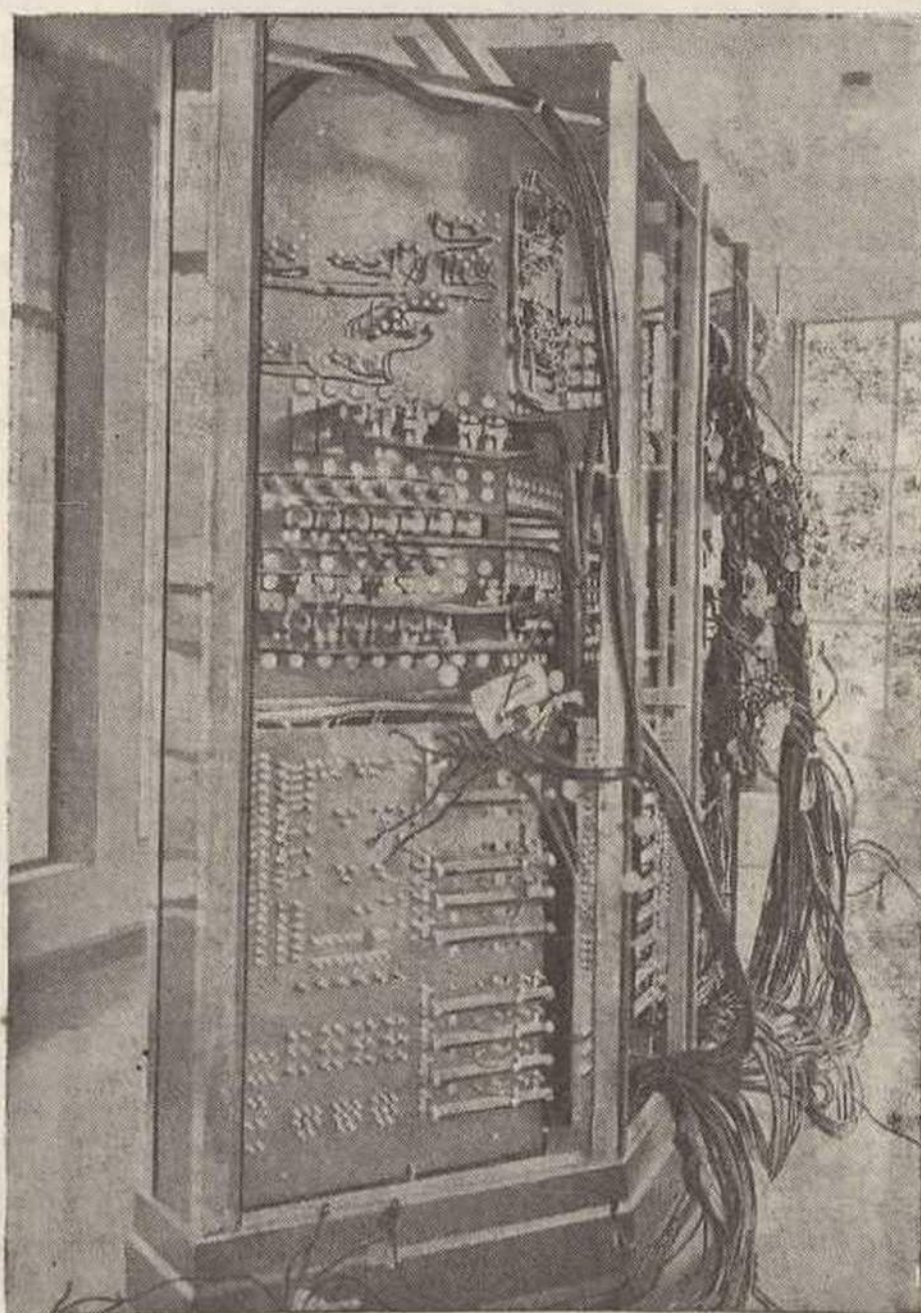


Fig. 13 — Aspecto da montagem do aparelho central do comando

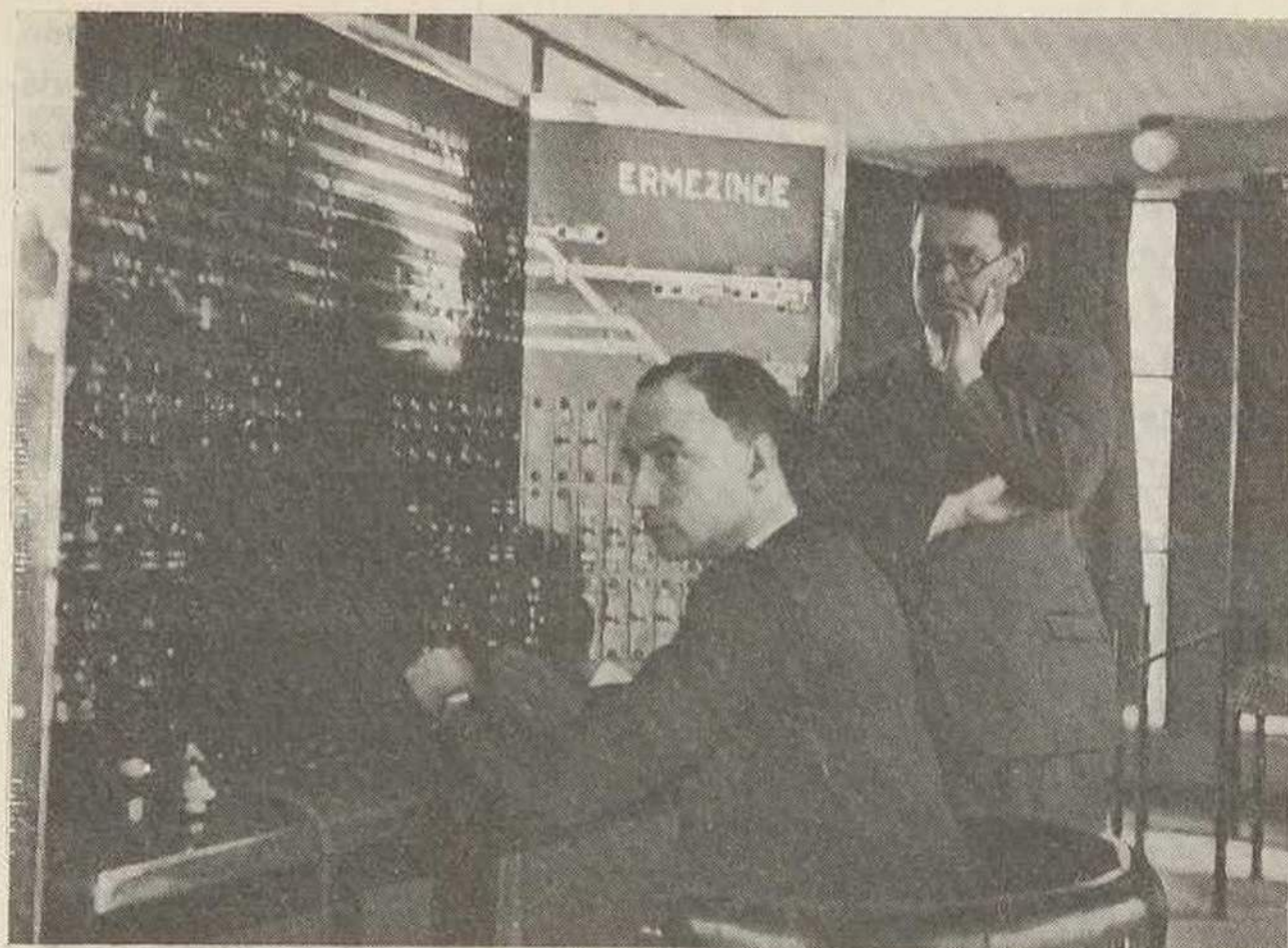


Fig. 14 — Ensaio do pôsto Central

Fotog. do Eng.^o José da Costa

por energia fornecida pela União Eléctrica Portuguesa, mas prevendo uma eventual falta desta fonte de energia, foi instalada uma central de reserva constituída por um grupo motor gerador formado por um motor a gasolina directamente acoplado a um alternador. Esta central que, como vimos, está instalada no rés-do-chão do pôsto de sinalização, é dotada de arranque automático, isto é, entra em funcionamento assim que falte a energia da rede ou que esta apresente uma queda anormal de tensão. Não se querendo utilizar o arranque automático, pode pôr-se em funcionamento a central de reserva pela manobra de um simples botão de comando.

Para dar uma idéa da

importância do pôsto de sinalização da estação de Ermezinde, que começou a funcionar no dia 6 de Agosto passado, basta dizer que comanda 28 agulhas e 21 sinais, tem cerca de 300 «relais» e para cima de 20.000 bornes em serviço.

As ligações eléctricas dentro do pôsto central são cerca de 8.600, compreendendo 15.150 metros de fio de cobre isolado.

Os cabos subterrâneos no exterior do pôsto central, dois dos quais com 100 condutores, atingem 7.840 metros, o que representa 140.300 metros de condutores simples!

Pena é que o preço forçosamente elevado

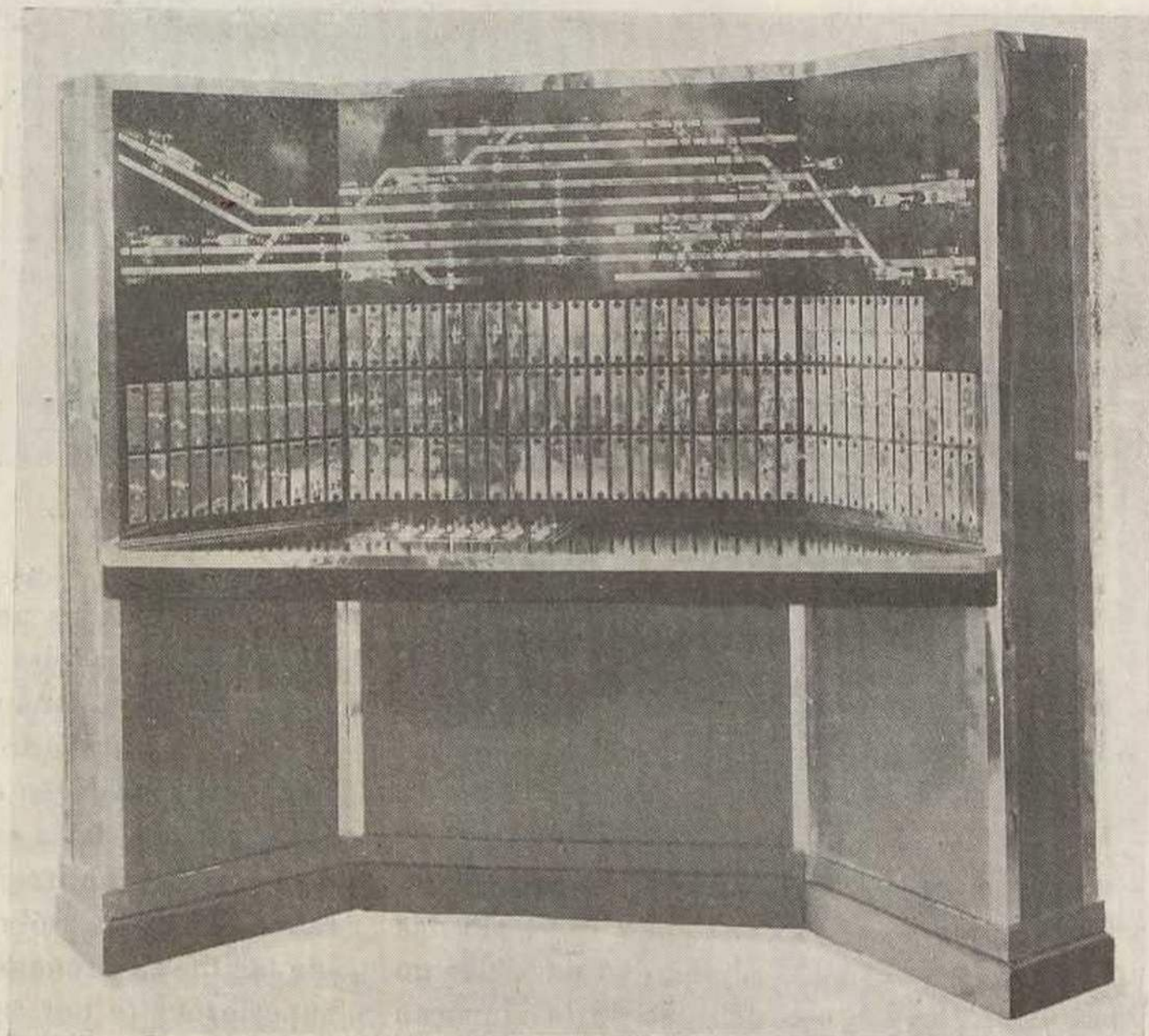


Fig. 15 — Aparelho central de comando

Fotog. da Casa Ericsson

destas instalações não permita, desde já, a sua generalização a tôdas as nossas estações mais importantes, não só pelas facilidades de serviço que trazem, mas sobretudo pelo acréscimo de segurança de circulação que representam. A pessoas medianamente versadas em assuntos de caminhos de ferro, poderá parecer ousada esta afirmação. Responder-lhes-emos com as palavras de um discurso de M. Paganon, antigo ministro das Obras Públicas do governo fran-

cês, proferido em Paris, no átrio da estação do Leste, diante dos corpos das 200 vítimas da tragédia de Lagny, que enlutou tôda a França na véspera do Natal de 1933: «*Em matéria de segurança de caminhos de ferro, quer seja em material, fretos ou sinais, só há uma economia a considerar: a da vida humana!*»

(As fotos que ilustram este artigo, exceptuando as duas últimas, são feitas pelo autor).

LISBOA NOCTURNA

Beco do Arco Escuro



Fotog. de Manuel Gonçalves, Empregado de 2.ª classe, da Divisão de Exploração.

RECORDANDO...

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

Numa estação importante da linha do Norte havia em tempo um velho guarda muito cumpridor dos seus deveres, mas era ao mesmo tempo rabujento e repontão.

O seu físico, um tanto grotesco, demonstrava bem que a natureza só havia sido pródiga com êle, dotando-o de um nariz e um queixo que nunca mais acabavam.

Por isso chamavam-lhe o «Pencudo-Queixoso».

Pelo seu feitio repontão, o pessoal não perdia ocasião de o disfrutar.

Uma manhã, ao combóio 15, foi necessário retirar do canil do furgão um Lulú que a essa estação se destinava.

Êste, porém, arreganhava os dentinhos e parecia pouco disposto a deixar-se agarrar.

Alguém, malèvolamente, lembrou-se de incumbir dêste serviço o velho guarda, que, resmungando como sempre, meteu as mãos no canil, retirou de repelão o animalzinho e o colocou ao colo.

O Lulú, ou por ser já de si mausinho, ou por se encontrar mal disposto, o certo é que, encontrando o nariz do velhote ao alcance dos seus dentinhos, apertou-lho com fúria.

O velho, soltando um formidável berro, sacudiu-o de si.

O Lulú, sentindo-se solto, saiu vertiginosamente pela porta da estação.

O guarda, apesar de estar sob a impressão da dôr, não esqueceu o seu dever profissional.

Era vê-lo correr pela rua abaixo, atrás do

Lulú, gritando: «Agarra, que é remessa!... Agarra, que é remessa!...»

*

*

*

O nosso combóio 52, rápido Pôrto-Lisboa,

teve o seu início no dia 1 de Maio de 1906 e nos primeiros tempos da sua adolescência os seus passos foram indecisos, circulando apenas com o furgão e um salão com lugares de luxo no curto trajecto do Pôrto a Alfaiates, onde era atrelado ao combóio 18, que o conduzia até Entroncamento e ali passava ao

102, que o transportava a Lisboa.

Tempos depois, já com a composição mais crescida, alongou a sua caminhada fazendo o trajecto do Pôrto a Lisboa em poucas horas e chegando por fim a ser um dos combóios rápidos mais concorridos da Companhia.

Era interessante observar a sua chegada à estação do Rossio, onde os passageiros que dele desciam, juntos com as pessoas que o esperavam, enchiam os cáis durante mais de quinze minutos, assediados pelos corretores que em voz alta anunciavam a excelência dos serviços dos hotéis e pensões que serviam. Depois, passava a enorme fila dos carros com bagagens numa marcha apressada e ruídos, chocando por vezes com as costas dos retardatários que se voltavam escandalizados, mas que logo se



Agarra, que é remessa!... Agarra, que é remessa!...

conformavam a ouvir dos moços o tardio aviso:

— Com licença! Com licença!...

Nos seus trinta anos de actividade teve este combóio alguns desastres, dos quais o mais grave foi o que sofreu no tempo da sua infância quando ainda vinha atrelado ao combóio 102, perto de Vale de Figueira.

Foi isto a 6 de Julho de 1906. Tinha saído de Gaia à sua hora, rebocado pela locomotiva n.º 61 (Compound Fives Lile), fazendo como de costume a sua ligação com o 18 em Alfarelos e seguindo sem novidade até Entroncamento. Ali, porém, teve de esperar, porque o 102, procedente de Valência, vinha com atraso, devido a ter-se partido um veio da locomotiva que o rebocava no ramal de Cáceres.

Por este motivo, o combóio 18 seguiu à frente desde Entroncamento, ostentando no costado a bandeira verde que anunciava a circulação do 102 atrasado.

Finalmente, este combóio partiu com três horas de atraso de Entroncamento e o maquinista, que era o mesmo que havia saído de Gaia, dispoz-se a ganhar tempo, contando assim ultrapassar o 18 em Setil. Para além de Tórres Novas, a velocidade começou a aumentar de maneira que, ao passar por Mato de Miranda, já era superior a 80 à hora, facto que lhe permitiu subir, quasi sem afrouxamento, a rampa que vai até perto de Vale de Figueira.

Tendo já passado por sob o chamado Arco das Panelas, onde a rampa começa a perder a sua maior inclinação, o maquinista fez uso do silvo da locomotiva, a fim de prevenir o pessoal da via, que avistou, trabalhando a distância. Este, tendo ouvido o combóio, fugiu espavorido para fora das linhas, e o maquinista, deveras surpreendido, pôde então ver que no local onde aqueles homens estavam antes a trabalhar, a linha não tinha carris. Avaliando de relance o que ia succeder, fechou rapidamente a fôrça à locomotiva e apertou todo o combóio. Não poderia de certo evitar o descarrilamento devido à velocidade que levava e à pequena distância que o separava do local. Mas, num último esforço, ainda empregou o contravapor para diminuir, se porventura fôsse possível, as desastrosas consequências que se anteviam, gritando

ao mesmo tempo ao fogueiro que se seguisse.

Sob a violenta acção do contravapor, a locomotiva parecia querer retardar a sua marcha, mas o andamento de que vinha animada, mais forte, impeliu-a para o abismo. E assim, logo que lhe faltaram os carris, deu um enorme salto para o lado direito e, partindo a sua união com o tênder, continuou mais livre a saltar por sobre a brita da linha, a qual, pela violência do choque das rodas, era projectada com enorme estrépito em tôdas as direcções, produzindo ao mesmo tempo uma aterradora chuva de pedras, que se desfaziam de encontro à caldeira, guarda-vento, etc.. Em seguida, como animada ainda por uma fôrça oculta, a locomotiva deu uma volta sobre si mesma e parou de súbito, ficando com a cabeça para o lado de Entroncamento, mas tão direita como se estivesse sobre os carris.

O maquinista, que não havia largado o volante de mudança de marcha, pôde desta forma resistir às fortes sacudidelas que sofreu e ficar no seu lugar, tendo apenas sido atingido por algumas pedras que entraram no guarda-vento.

O tênder, a-pesar-de desligado da locomotiva, deu também alguns saltos e acabou por tombar sobre o lado direito, lançando de si o fogueiro, que veio cair sobre os carris da linha ascendente, maguando-se bastante, embora sem gravidade.

As carruagens também descarrilaram por completo e ficaram um pouco inclinadas, mas não chegaram a tombar, e os seus ocupantes, felizmente, além do susto e alguns encontrões, pouco mais sofreram. Registou-se que as bacias de vidro da iluminação dos tectos das carruagens saltaram fora dos seus lugares e produziram leves ferimentos em alguns passageiros.

Após a natural confusão que se estabeleceu, os passageiros a pouco e pouco foram sossegando e alguns deles, menos curiosos, recolheram novamente às carruagens, a fim de se livrarem dos raios do sol que queimavam, enquanto não chegava o combóio para o trasbôrdo.

Alguns minutos depois, o maquinista, que andava em volta da locomotiva a examinar-lhe

os estragos, foi surpreendido por uma carinhosa manifestação dos passageiros, entre os quais se destacavam algumas senhoras e um distinto oficial do nosso exército, que em tempos muito se tinha celebrizado em campanhas de A'frica.

Sua Ex.^a, que tomou a palavra, disse, em nome dos seus companheiros de viagem, que se sentia deveras reconhecido pelos esforços que o maquinista havia empregado para minorar as conseqüências do descarrilamento, e acrescentou que todos da melhor vontade ofereciam os seus préstimos.

O maquinista agradeceu muito e pediu licença para dizer que apenas tinha diligenciado cumprir o seu dever, lamentando não lhe ter sido possível evitar o incômodo e o susto que os passageiros ainda tinham sofrido.

Tempo depois, chegaram os combóios de socorro e de trasbordo. Êste ultimo, que vinha de Lisboa, conduzia funcionários superiores da Companhia, entre os quais vinha o Sr. Engenheiro J. M., que ficou a dirigir os trabalhos do carrilamento.

No local, procedeu-se a um rápido inquérito, concluindo-se que, devido à intersetção dos

combóios 18 e 102, o pessoal da via, tendo notado a passagem do primeiro, supôs que o 102 já teria passado à sua hora (hora da sesta), e tendo necessidade de retirar uns carris, cortou a linha sem a proteger a distância.

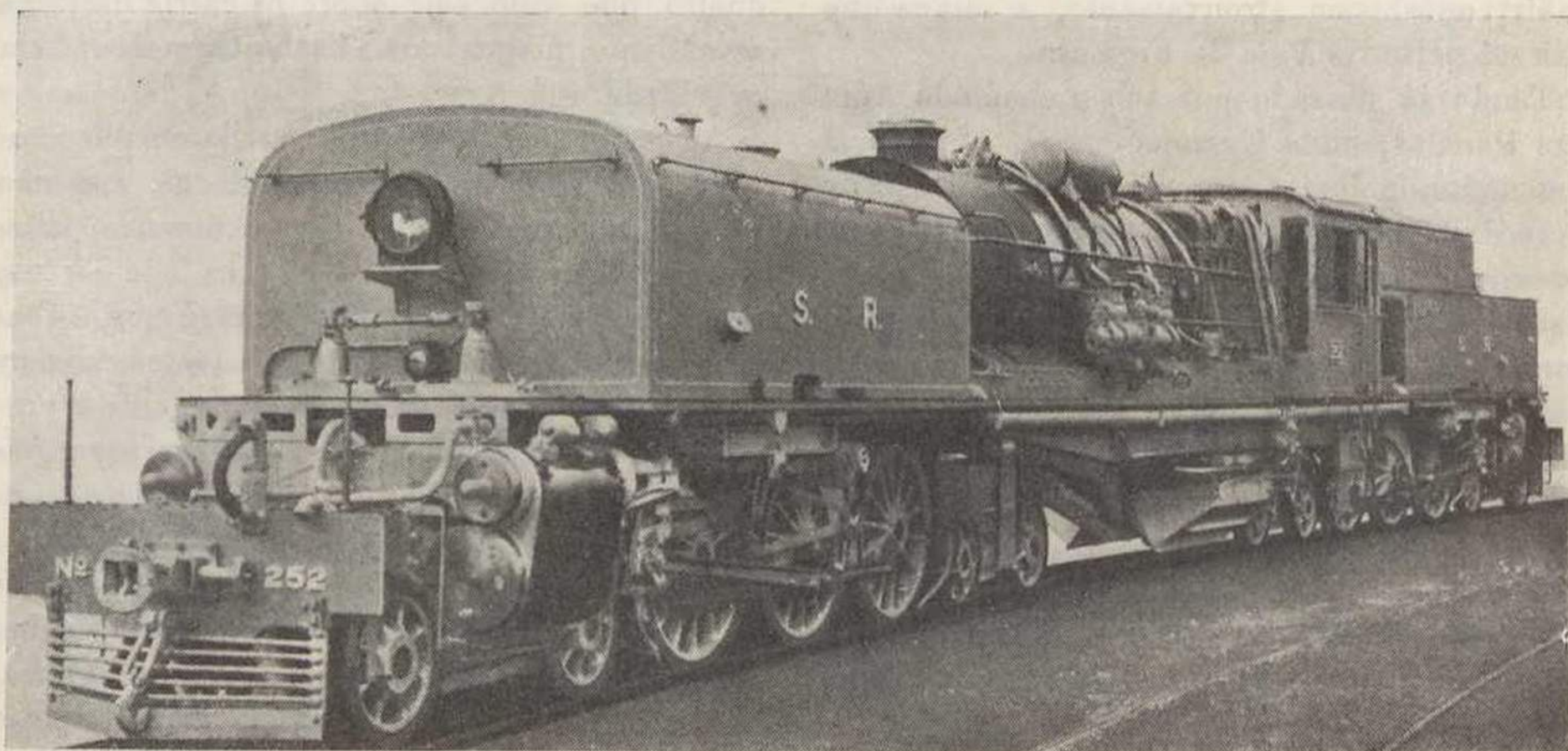
No outro dia, pela tarde, tendo-se terminado o carrilamento de todo o material, a locomotiva seguiu para Lisboa, a-fim-de dar entrada nas oficinas para reparar as avarias que tinha, fazendo o trajecto com uma marcha lenta e cautelosa.

O maquinista e o fogueiro, deveras cansados por tantas horas de serviço, acharam bem longo o caminho que a locomotiva vagorosamente ia percorrendo.

O fogueiro, além de fatigado, sentia ainda os efeitos da queda que tinha sofrido e, por isso, de vez em quando, levava a mão a alguma parte contusa do corpo e soltava um discreto gemido. Mas logo a seguir, com simplicidade, ria do seu próprio mal, concluindo depois com resignação:

— Afinal, aquilo podia ter sido muito pior!...

(Continua)



A locomotiva Beyer-Garratt, construída para os caminhos de ferro do Sudão. A maior parte das linhas dêste caminho de ferro atravessa extensíssimos desertos arenosos, onde a água é extremamente rara e o calor asfixiante

A MARINHA DE COMÉRCIO

SVAS ORIGENS E EVOLUÇÃO

Pelo Snr. Commercialista *Carlos Simões de Albuquerque*, da Divisão de Exploração

I



uas palavras apenas, a servir de introito.

A todos os ferro-viários que estimam a sua profissão interessa — quanto mais

não seja, por simples curiosidade — conhecer a evolução e a função económica dos principais meios de transporte. Ora, entre estes, indiscutivelmente, sobressai a navegação comercial, não só por direito de tradição mas também pela elevada função económica que, em todos os tempos, tem exercido, sendo ela ainda hoje um dos mais importantes meios de comunicação de que o Homem dispõe.

As suas origens remontam às mais longínquas épocas que a lenda e a História registam.

Não nos parece, pois, descabida a publicação,

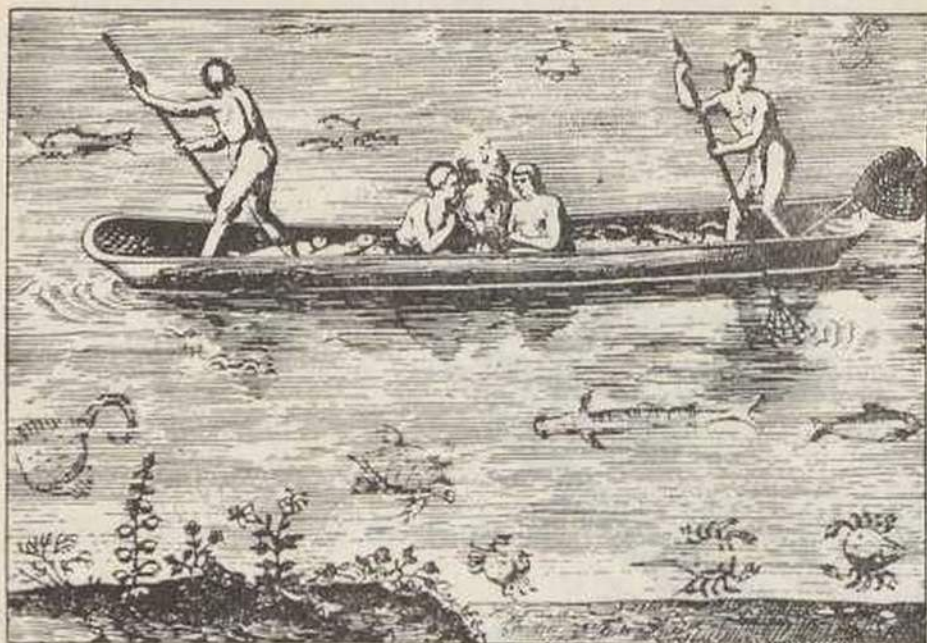
nesta revista, de um artigo descrevendo, embora muito sucinta e despretenciosamente — simples apanhado de pequenas notas — a evolução da navegação e, em especial, da marinha mercante. Além de que, o assunto deve merecer-nos, a nós, portugueses, o mais justificado e especial interesse, visto contarmos entre os nossos antepassados os maiores navegadores do Mundo!

*
* *

Como poderá ter vindo ao Homem primitivo a ideia de navegar?

Um dia, talvez, ao banhar-se num rio, reparou que, agarrado a um tronco de árvore conseguia flutuar com mais facilidade.

Isto ter-lhe-á despertado a ideia de, ligando com fibras resistentes uns poucos de troncos de árvores, formar uma espécie de prancha que,



Piroga feita de um tronco de árvore escavado. «A piroga ou barco monoxilo, foi a célula do grande transatlântico de 25.000 toneladas»

PEREIRA DE LIMA — *Fenícios e Cartaginezes*

boiando na água, suportava o seu peso e sobre a qual, finalmente, se deslocava ao sabor da corrente.



Embarcação impelida por meio da vara

Estava inventada a jangada! E o Homem teria logo melhorado o uso que dela podia fazer, recorrendo ao emprêgo de va-

ras compridas com que, apoiando-as no fundo do rio, conseguiu dar-lhe direcção.

Obrigado por necessidade a deslocar-se constantemente à procura de alimentos, deve ter parecido excelente ao Homem primitivo a navegação nos rios por meio de jangadas, que se prestavam ao transporte da família, dos seus bens e dos produtos destinados à troca. Os rios, até então um obstáculo à sua deslocação, proporcionavam-lhe agora rápido meio de transporte.

Com o andar dos tempos, o Homem conseguiu escavar o tronco de uma árvore, criando assim a piroga, ainda hoje tão usada nalguns pontos do Globo.

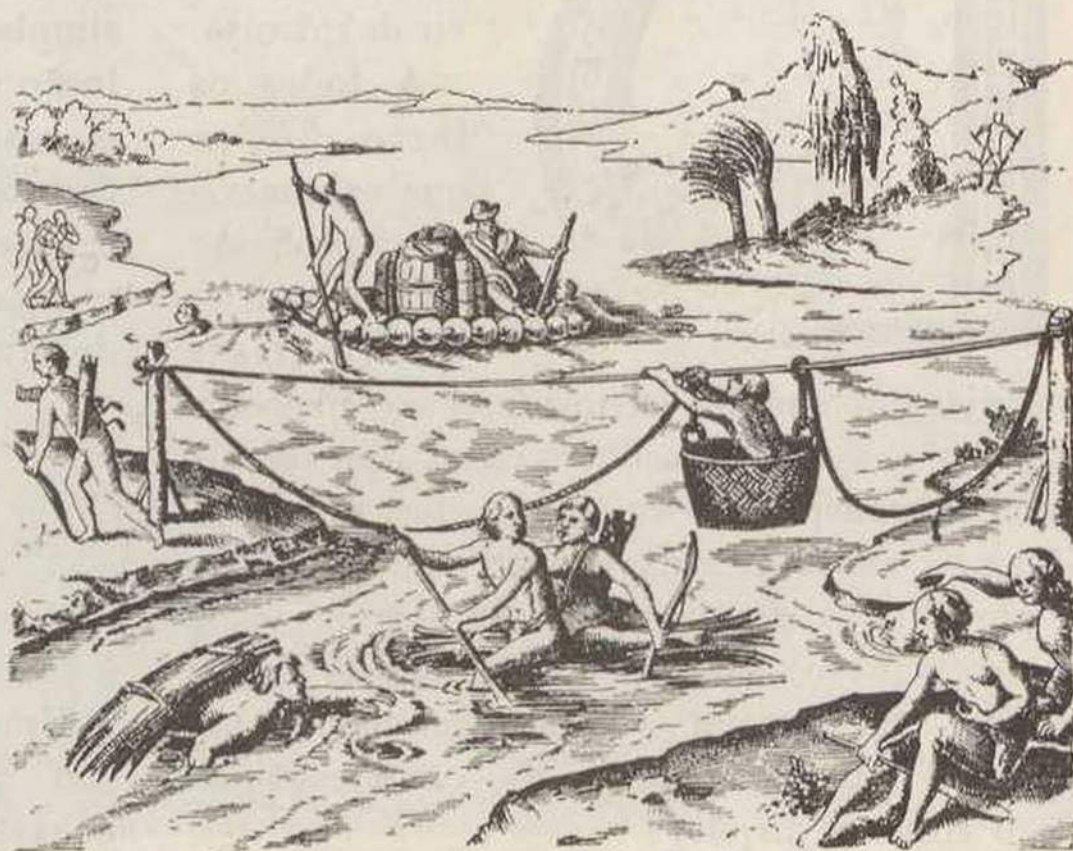
Lembrou-se, depois, de utilizar uns ramos, mais ou menos aparelhados e espalmados numa das extremidades, para imprimir andamento e direcção à piroga. Estavam inventados os remos que constituíram o elemento primordial da antiga navegação.

Mas a jangada, e mesmo a simples piroga toscamente feita de um tronco de árvore escavado, eram já insuficientes. Reconhecia-se a necessidade de uma embarcação mais ampla onde fôsse possível transportar maior número de pessoas ou maior quantidade de mercadorias, e assim surgiu a ideia de construir embarcações formadas por várias peças fortemente ligadas e calafetadas. Ignora-se quando apareceram as primeiras, mas sabe-se que vinte séculos antes de Cristo, já o Mar Vermelho, o rio Nilo e a parte do Mar Mediterrâneo que lhes fica visinha, eram sulcados por verdadeiras embarcações (1).

Já, porém, Noé dizia: «O sentido e o pensamento do coração do Homem são inclinados para o mal desde a sua mocidade». Não admira pois que, desde os tempos mais remotos, os homens se guerreassem com a mesma fúria com que hoje o fazem, e, por isso, as embarcações não serviam somente para intúitos pacíficos de transporte de pessoas e cargas; fôram também aproveitadas para fins agressivos.

Quere dizer, desde a sua origem, a navegação teve dois papéis distintos: o comercial e o

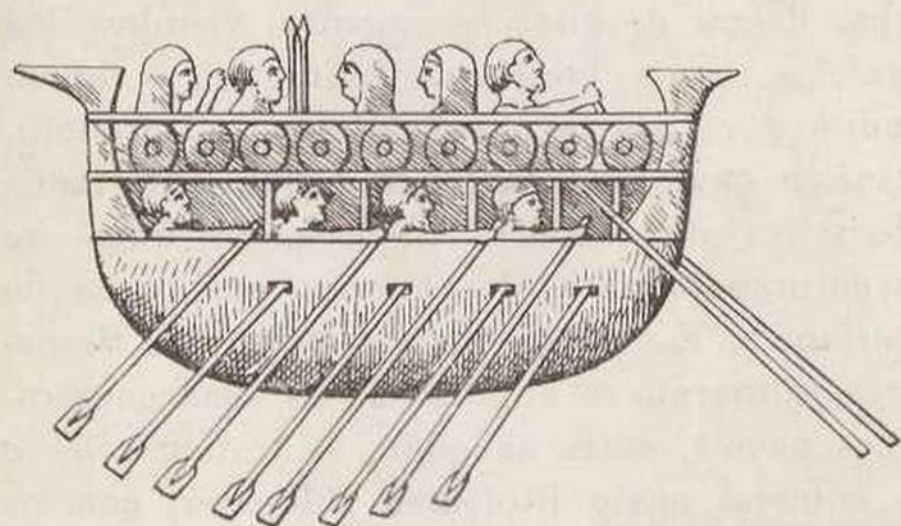
(1) «Os Navios» — da Colecção *Enciclopédia pela Imagem*.



Jangadas de índios americanos, no século XVI. — No primeiro plano vê-se uma jangada constituída simplesmente por um feixe de varas de junco; em segundo plano, outra, de troncos ligados, presos a ôdres de peles de animais

guerreiro, e êsses dois papéis foram certamente desempenhados pela mesma embarcação. Mais tarde começaram a distinguir-se consoante a sua principal função, e, assim, as destinadas à guerra eram mais esguias do que as do comércio, a-fim-de serem mais velozes e ligeiras nas manobras. O número de remos que competia a qualquer destes dois tipos dependia do comprimento das embarcações, em cuja construção povos houve — como, por exemplo, o hebreu — que, não tendo sido de grandes navegadores, manifestaram, no entanto, grande experiência e notáveis aptidões.

Nem só ao uso dos remos recorreu o Homem para imprimir andamento às suas embarcações. Utilizou, também, a força dos ventos. Como e quando teria sido inventado o uso das



Navio fenício. Os fenícios introduziram na arquitectura naval consideráveis melhoramentos

velas, não se sabe. A êste respeito, apenas podemos citar uma lenda egípcia segundo a qual a deusa Isis, passeando, em dia de calor, numa canoa pelo Nilo, despiu o seu veu de púrpura para se refrescar, sustentando-o ao comprido. A corrente de ar enfunou-o, porém, e a piroga, como que milagrosamente impulsionada por uma força oculta, navegou com grande velocidade. A acreditar-se nesta lenda, estaria assim inventada a vela que, durante muito tempo, não foi mais que um auxiliar do remo.

*

* *

A-fim-de, ainda que sucintamente, descrever a evolução histórica da navegação, forçoso é referir-nos a alguns primitivos povos. Come-



Navio fenício. O timoneiro dirigia a embarcação por meio de dois longos remos. O leme foi inventado no século XII

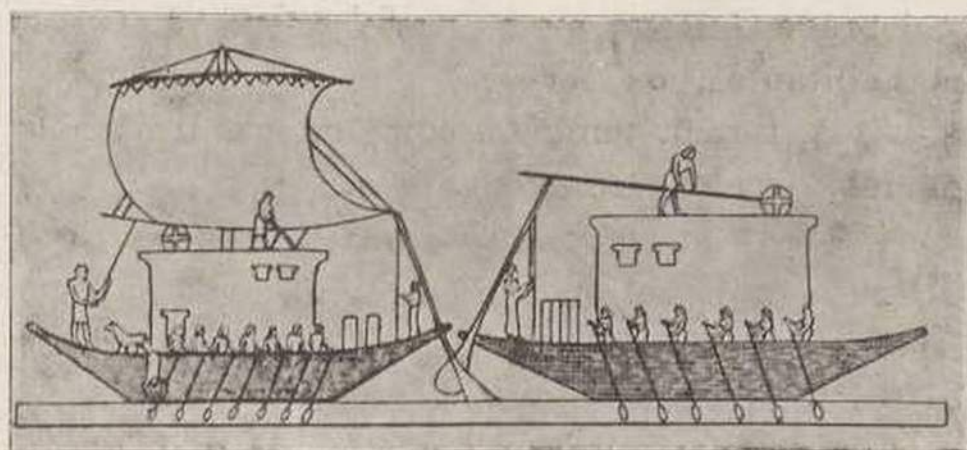
çaremos pelos mais antigos navegadores do Mundo: os fenícios.

Era a Fenícia uma estreita faixa de terreno situada entre uma cordilheira de montes e o Mar Mediterrâneo, lá para as bandas do Oriente.

Inteligentes, engenhosos e aventureiros, os seus habitantes construíam as suas residências nas ilhas junto à costa, formando aí importantes centros de população, entre os quais merecem citação especial os dois grandes empórios comerciais chamados Sidon e Tiro.

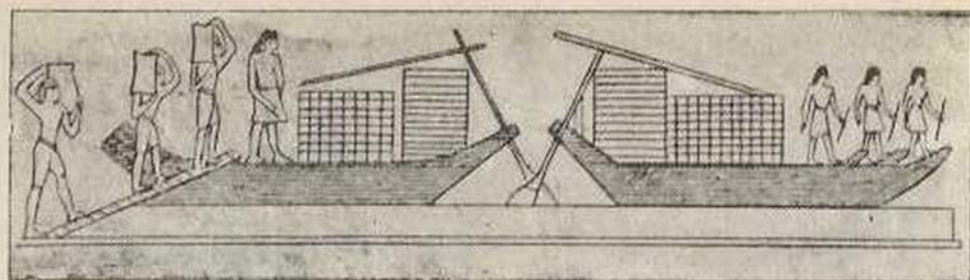
«Foi na Fenícia que mais se desenvolveu na Antiguidade o comércio marítimo.

Atraídos para o Mar pela situação do seu país e pela necessidade de expandir a sua acti-



Navios egípcios. Para moderar a marcha das embarcações nos rios de curso rápido, os egípcios prendiam-lhes uma corda que sustinha na extremidade uma pedra a qual, deslizando sobre o fundo dos rios, opunha uma suficiente resistência

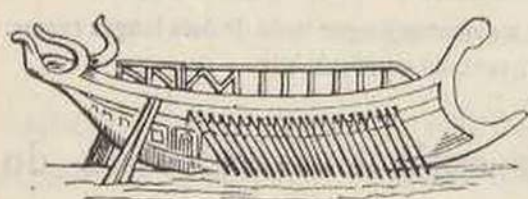
vidade comercial, os fenícios deram à navegação um notabilíssimo impulso, criando uma poderosa marinha mercante, a primeira que



Navios egípcios, de carga

nos tempos antigos mereceu, com justiça, este nome. Nas suas relações comerciais serviram-se a princípio da jangada, que muito aperfeiçoaram ⁽¹⁾.

Depois, de progresso em progresso, chegaram à construção dos navios de remos, conhecidos pelo nome de «galés».



Embarcação romana

«Foi com estes navios que abasteceram todos os mercados do Mediterrâneo com produtos da sua florescente indústria, e demandaram as ilhas britânicas e o Báltico em procura do âmbar amarelo ⁽¹⁾».

Essencialmente aventureiros, como dissemos, os fenícios, além de mercadejarem por tôdas as costas do Mediterrâneo, fundaram colónias na Itália, em Espanha e no norte de A'frica, entre as quais sobresai a celebrada Cartago, cujos habitantes, os cartagineses, foram, também, como os seus irmãos fenícios, excelentes navegadores.



Embarcação romana

Reza a tradição que um cartaginês, chamado Hanon e que viveu cerca de mil anos antes de Cristo, fôra incumbido, pelos seus compatriotas, de fundar colónias para além das colunas de Hércules, hoje Gibraltar. Hanon teria partido com uma frota de 60 navios transportando milhares de homens e mulheres, além das necessárias provisões.

Parece que este navegador chegou a atingir o Arquipélago de Bijagós, actualmente Guiné portuguesa.

«Ora é facto hoje assente que os portugueses, quando chegaram à Guiné, já lá encontraram uma raça moura ou árabe de que ainda hoje há salientes vestígios, e que não podia provir senão de uma colonização muito anterior que só o fenómeno fenício, a que vimos de aludir, pode explicar.

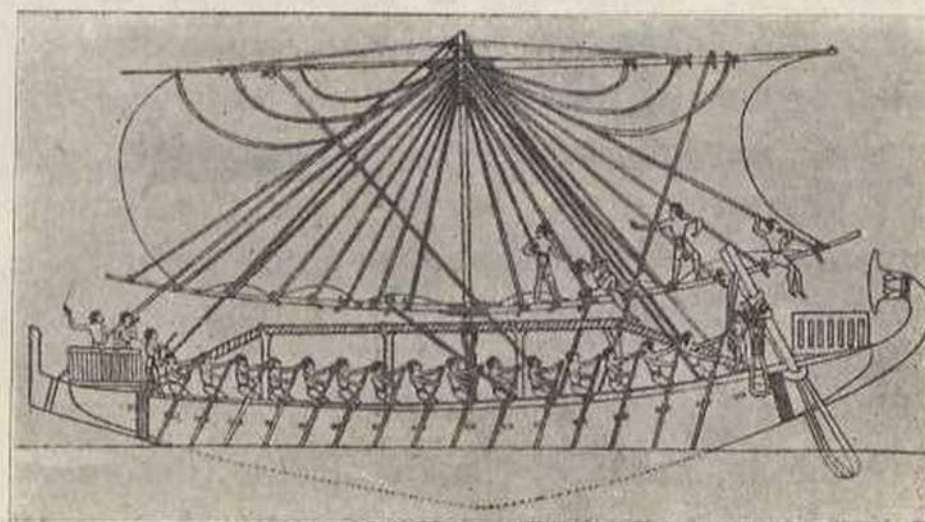
Temos, pois, que, a mais de 2.000 anos das descobertas portuguesas, um povo houve que, tão ousadamente como os portugueses, se aventurou por mares nunca dantes navegados até ao Golfo da Guiné, tendo-se quasi perdido na noite das idades a memória de tais feitos ⁽²⁾».



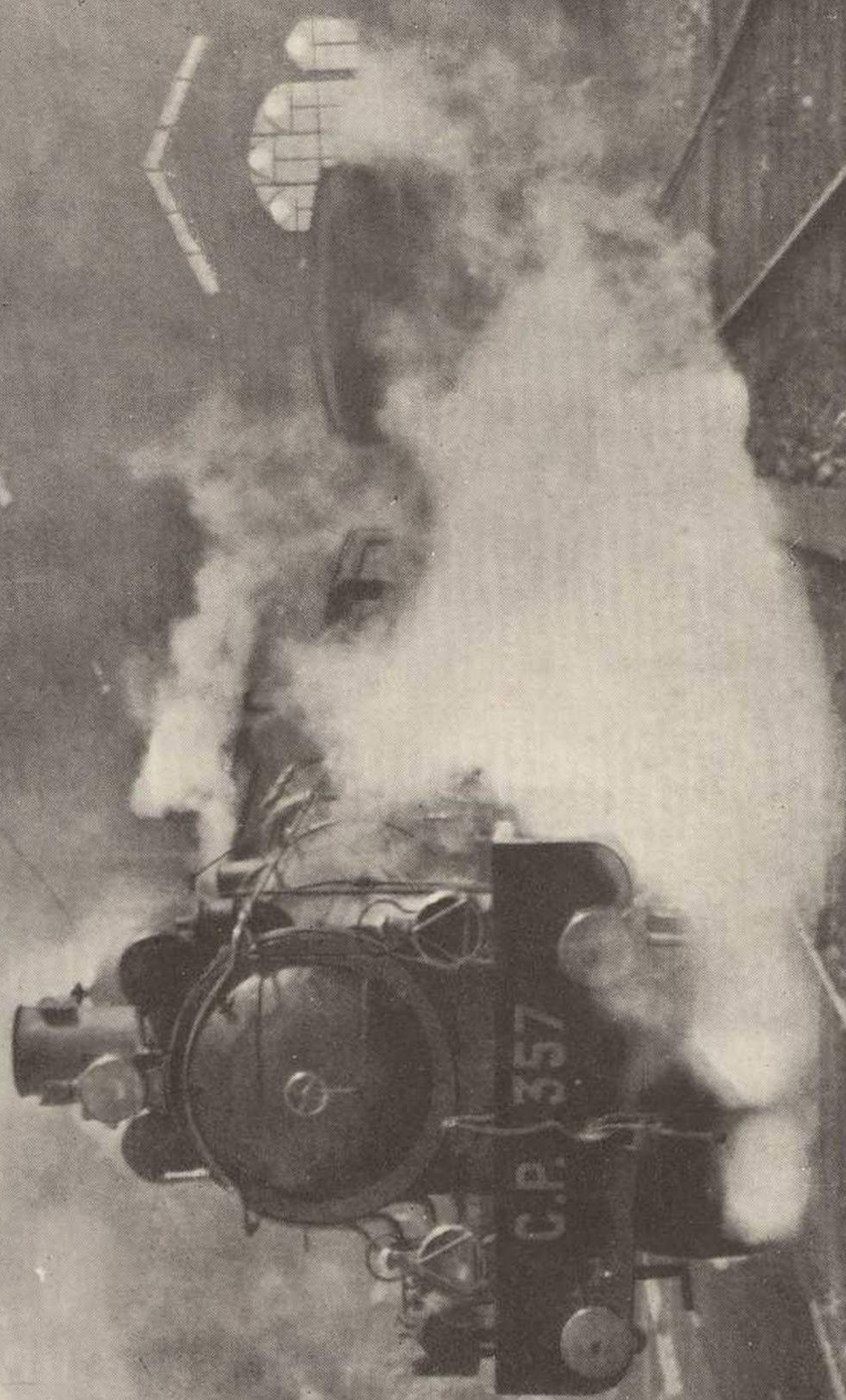
Não podemos igualmente, nesta rápida resenha, deixar de citar os egípcios, vizinhos dos fenícios, como bons navegadores e a quem muito deve a arte naval. «Segundo Heródoto, usaram navios de bambu e de junco, forrados de coiro do lendário papiros, os quais se aventuravam no Golfo Pérsico em busca de perfumes. E no fulgentíssimo tempo de Sesostres, tornaram-se admiráveis as suas construções navais, entre as quais se tornou célebre o colossal navio Ptolomeu Filopater, com os

⁽¹⁾ A. Pereira de Matos — «A Marinha de Comércio».

⁽²⁾ Domingos Pepulim — «Fenícios e Portugueses — O Periplo de África» — in «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa» — Série 51 — Maio a Outubro de 1933.



Navio egípcio (remos e velas)

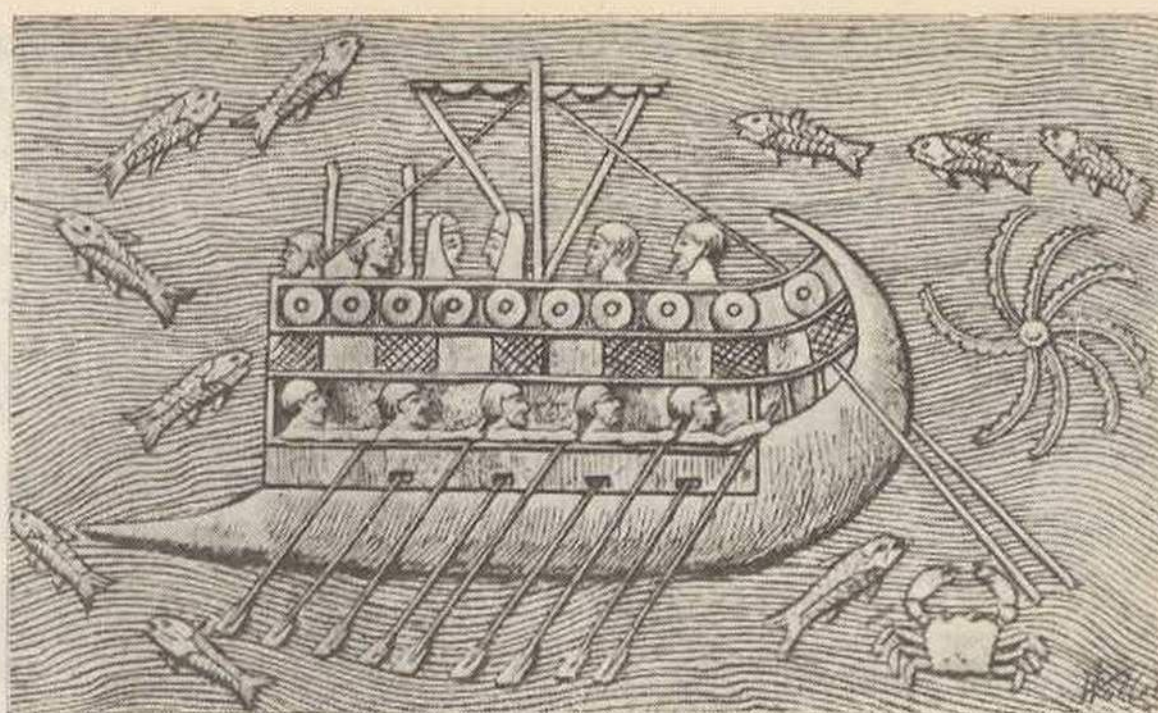


« — Comboio 53, tabela de Lisboa R . . . »
(do II Salão Nacional de Arte Fotográfica)

seus quatrocentos e vinte pés de comprimento» (1).

A História regista, também, e a traços de ouro, as façanhas heroicas de um outro povo navegador, essencialmente culto, e cuja cintilante civilização atingiu um tão elevado grau que, ainda hoje, as suas obras literárias, artísticas ou meramente científicas, consideradas clássicas, espantam o Mundo pela elevação da forma, pelo rigor e pela profundidade do conceito. Referimo-nos aos gregos, admirável povo que habitava uma península e ilhas adjacentes banhadas pelo Mediterrâneo, o mar agora tão falado e que, nos mais distantes tempos, foi sulcado pelas frotas dos primitivos navegadores.

Esse povo foi, durante séculos, o condutor da Humanidade mas não cuidou somente de cultivar o espírito e conquistar terras. Dedicou-se igualmente ao comércio, compenetrado de que esta forma de actividade proporcionava à sua pátria a principal fonte de riqueza e de segurança.

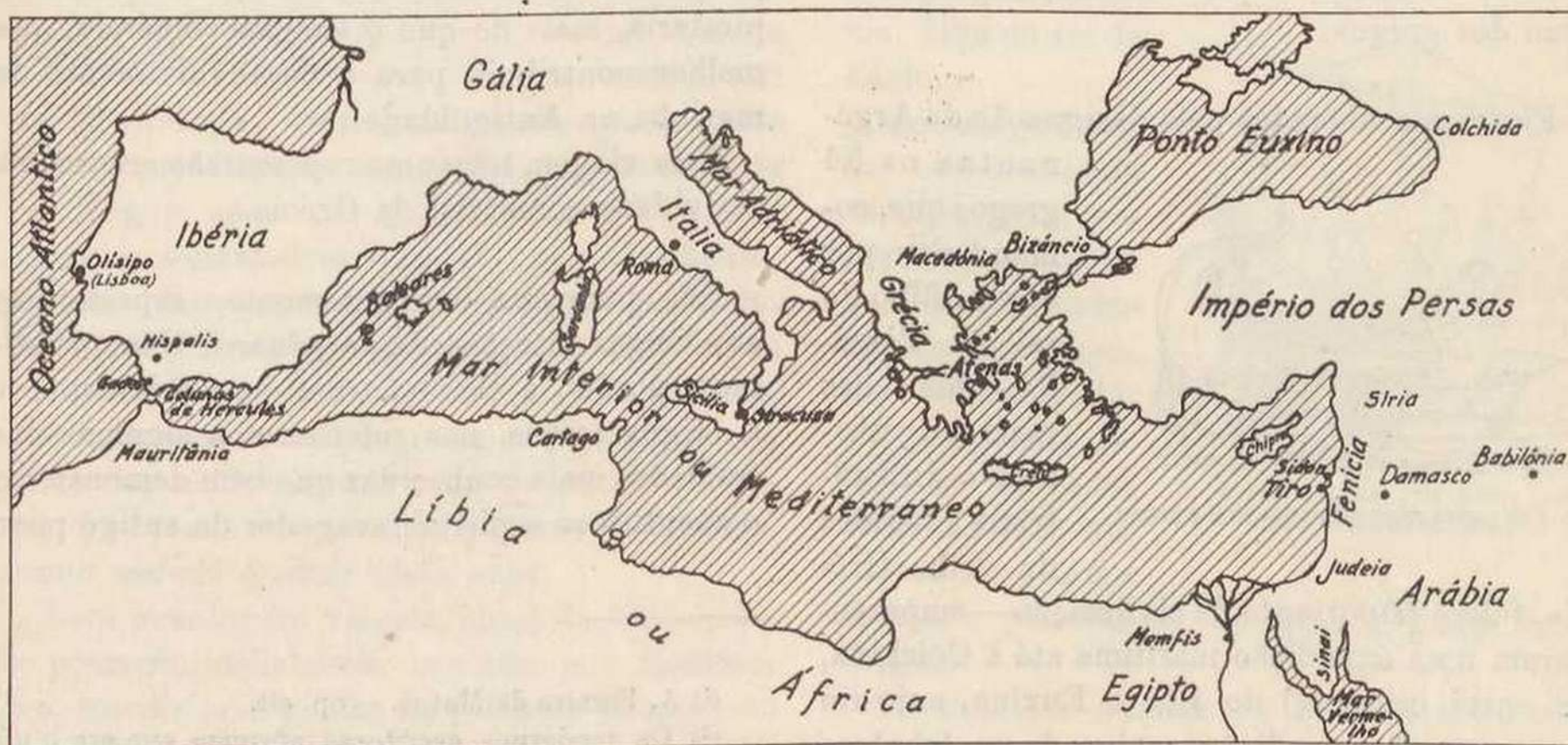


Navio de guerra fenício. À esquerda vê-se o esporão destinado a arrombar e afundar o navio adversário

De facto, o desenvolvimento comercial na Grécia foi tão notável que «para satisfazer as exigências desse movimento que marca um

(1) A. Pereira Matos — op. cit.

— Heródoto, célebre historiador grego, conhecido como Pai da História. Sesostres, rei do Egipto, foi um dos maiores conquistadores na antiguidade. Ptolomeu Filopater, era um príncipe egípcio, cruel e dissoluto, que, segundo a tradição, matou seus próprios pais.



O Mar Mediterrâneo, cognominado outrora Mar Interior pelos gregos e mais tarde *Marè Nostrum* pelos romanos, é uma grande bacia marítima «onde se tentaram as primitivas navegações, nasceram também as mais antigas talassocracias, que sucessivamente foram estendendo as dominações de diversas raças, propagando o comércio, fazendo brotar a indústria e abrindo, pouco a pouco, os embriões do progresso humano.»

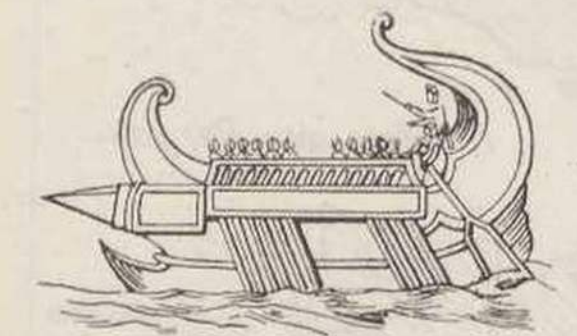
período brilhante na história do progresso económico, tomou novas formas o navio de remos» (1).

Consoante o número de remadores utilizados em cada remo, assim as enormes embarcações gregas eram designadas por: «monoremes» (um só remador); «biremes» (dois remadores); «tri-remes» (três remadores); etc. (2)

Ficou afamado o tipo especial da trireme ateniense.

Alguns dos mais importantes factos históricos da Velha Grécia passaram à posteridade através de nebulosas e românticas lendas ou serviram de tema a algumas das mais brilhantes obras literárias. É assim que, tanto naquelas, como em alguns poemas célebres, encontramos emocionantes narrativas de heroicas façanhas destes primitivos navegadores. E' o caso da conhecida lenda dos Argonautas, narrando a primeira expedição marítima dos gregos.

Ficaram conhecidos pela designação de Argonautas os 54 gregos que, comandados por Jason, filho do rei da Tassália — uma das mais populosas e industriais regiões da velha Grécia,



Navio de guerra empregado pelos piratas gregos

fulcro importante de civilização — empreenderam uma expedição marítima até à Colchida, na costa ocidental do Ponto Euxino, cujo rei era, segundo a tradição, senhor de um fabuloso velo de ouro, cobiçado pelos povos de então.

Ora, aconteceu que este soberano mandou matar um príncipe grego, amigo de Jason,

o qual jurou vingança, para o que preparou uma frota, a primeira organizada pelos gregos, convidando para seus companheiros na aventura os mais celebrados heróis. Foi assim que, entre os argonautas, figuraram: Castor; Polux; Orfeu; Pelem, pai de Aquiles; etc., os quais, segundo se conta, foram, bem como Jason, industriados por Chiron na arte de

navegar. A viagem foi bastante aventureira mas bem compensada porque, embora à custa de um estratagemas, conseguiram trazer o rico «tosão de ouro».

O regresso, porém, foi ainda mais acidentado, e por mais de uma vez, tiveram de efectuar longas cami-

nhadas a pé, conduzindo à cabeça as suas embarcações!!!

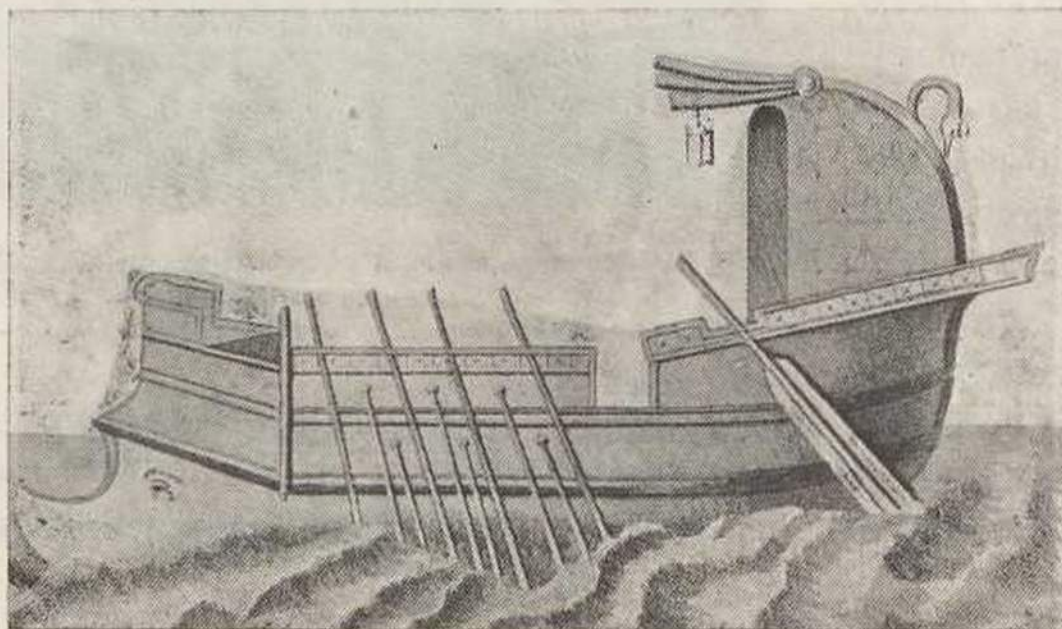
A tradição romantiza esta aventura, que bem poderíamos classificar de pirataria. Mas, está provado à evidência que foi precisamente a pirataria, mais do que o simples comércio, que melhor contribuiu para o desenvolvimento da marinha na Antiguidade.

Esta viagem teve uma repercussão enorme na actividade comercial da Grécia.

Não podemos, evidentemente, espalhar-nos em longas citações deste género. Não resistimos, porém, à tentação de, resumidamente e a largos traços, nos referirmos a algumas das tradições mais conhecidas que bem demonstram o aventureiro espírito navegador do antigo povo

(1) A. Pereira de Matos. — op. cit.

(2) Os modernos escritores afirmam que era o número de remadores a cada remo que dava o nome às embarcações e não o número de ordens de remos, pois parece averiguado que não se navegou com remos sobrepostos.

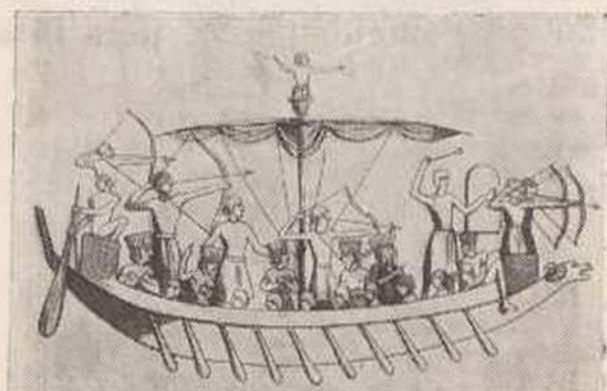


Embarcação de remos

grego. Estão neste caso as acidentadas viagens de Ulisses e de Eneias.

Era Troia um pequeno reino na Asia Menor, governado por Príamo. O filho deste soberano, Páris, encontrou-se na cidade grega de Esparta com a formosa esposa do rei Menelau, chamada Helena. Vivamente apaixonado, Páris raptou a linda princesa, o que causou indignação na Grécia e a levou a declarar guerra a Troia, aproveitando assim a oportunidade para fazer explodir o seu mortal ódio aos troianos, há muito recalcado.

Aprontaram os gregos, rapidamente, uma numerosa frota, que, segundo a tradição constava de



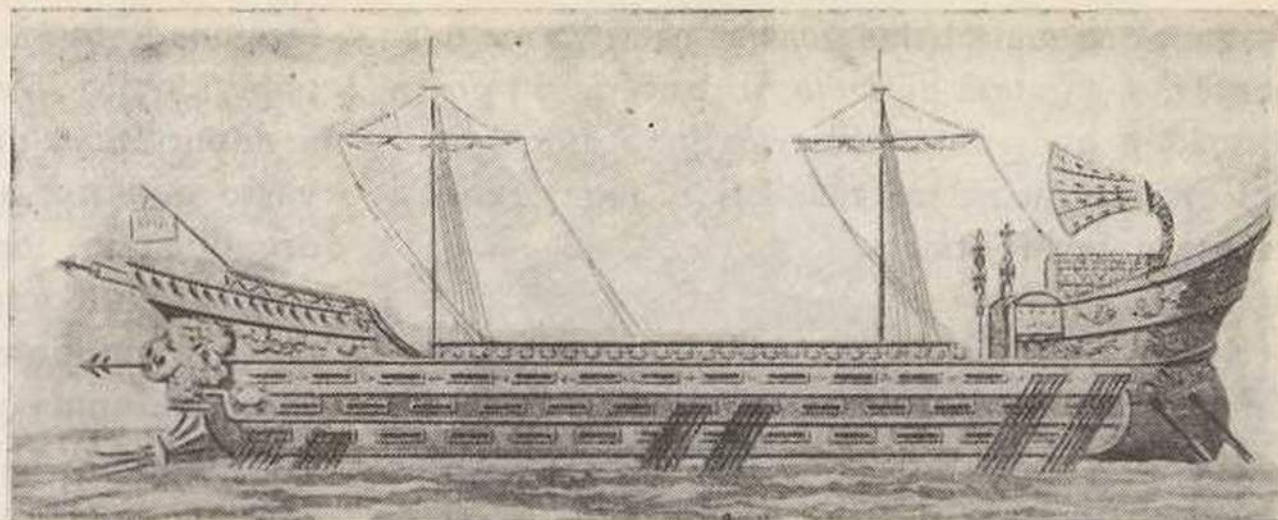
Navio de guerra egípcio

1.200 embarcações! Na armada viajava Ulisses, celebrado heroi grego, rei da Itaca, casado com a ter-

na [Penélope, consagrada pela posteridade como o protótipo da esposa fiel, porque durante os longos anos em que seu marido andou ausente, tenazmente recusou novo casamento, embora fôsse voz corrente ter aquele perecido. Tomada Troia de surpresa e incendiada, os vencedores regressaram à Grécia, mas Ulisses, que igualmente embarcara com destino ao seu reino depois de cometer actos de grande heroísmo, foi levado por uma tempestade para longe, tendo andado errante vinte anos.

Esta aventureira viagem, cheia de peripécias, é pormenorizadamente cantada por Homero, um dos maiores poetas de todos os tempos, no seu poema intitulado «Odisseia»

Ao regressar finalmente à pátria, alquebrado, envelhecido e doente, Ulisses⁽¹⁾, segundo canta Homero, foi imediatamente reconhecido



Uma galé romana

pelo seu velho cão, que morreu de alegria! Como é interessante verificar que há já milhares de anos este nobre animal era considerado como um dos mais fiéis amigos do Homem!

Fizemos acima referência a Eneias. Era este um troiano, genro do rei Príamo, que depois da tomada de Troia, preparou uma frota de vinte navios e abalou à aventura.

Uma violenta tempestade levou-o até às costas de Africa, fundeando em Cartago onde reinava a formosíssima Dido que, enamorando-se deste heroi, o reteve por longo tempo. Um dia, porém, com grande pesar da rainha, partiu Eneias em direcção à Itália, onde veio a casar com Lavinia, filha do rei de Lácio.

Eneias, que soube com valentia suportar tão aventureiras viagens pelo mar, teve nêlo um fim desastroso, morrendo afogado. As peripécias fabulosas das suas viagens foram cantadas no poema chamado «Eneíada», do grande poeta latino Virgílio.

Os funestos amores de Dido fôram o tema



Navio de comércio. Os marinheiros executam as ordens dadas pelo mestre por meio de toques de busina

(1) Segundo uma inconsistente lenda, Ulisses foi o fundador de Lisboa. Daí chamar-se à nossa capital Ulissea e ulissiponenses aos seus habitantes.

de uma das mais belas poesias escritas em português, a *Cantata de Dido*, da autoria do poeta Garção e que, num dos próximos números, o *Boletim* publicará no respectivo lugar, com a devida nota biográfica.

E agora, para terminar estas breves referências a episódios mais ou menos lendários da história grega relacionados com a navegação, lembraremos que, quando a cidade grega de Atenas tinha a hegemonia de todo o vasto império, Xerxes, célebre rei dos persas, resolveu fazer uma expedição militar contra os gregos, seus eternos inimigos, para o que organizou um enorme exército e uma poderosa esquadra composta de 1.330 galeras triremes,



Navio romano, vendo-se à pôpa uma tenda destinada ao mestre



Aníbal, célebre general cartaginês que combateu os romanos nas Guerras Púnicas

comandados por Temístocles, ficaram daí em diante senhores absolutos do mar.

Os episódios que relatamos e aqueles a que não

fazemos referência por não caberem no limitado âmbito deste artigo, mostram bem qual a importância que os gregos, senhores de um vasto império, atribuíram à sua marinha, que organizaram, mas que, para eles, foi mais um elemento de guerra que de comércio. Cultos, porém, compreenderam que era a marinha comercial uma das primeiras fontes de prosperidade do País e, por isso, não descuraram a sua protecção, estabelecendo as celebradas leis rhódias⁽¹⁾, as mais antigas leis náuticas conhecidas, além de muitas outras relativas a armadores, mercadores, alfândegas, etc., assentando assim em novas bases as relações entre os povos navegadores que, até então, eram reguladas, pelos usos e costumes; «a sua boa fé, a sua probidade era a única salvaguarda das suas obrigações»⁽²⁾.

Decaídos os gregos do seu fulgurante apogeu, um outro povo, seu herdeiro cultural, surge agora. São os romanos, que, pela luta vitoriosa dos seus exércitos, conseguiram a hegemonia do maior império da Antigüidade. A Roma imperial, senhora do Mundo, e que chegou a possuir o domínio do mar durante muitos séculos, era, nos primeiros tempos, de uma grande ignorância acerca das coisas marítimas. Reza a tradição que, para a construção da sua frota, teve de se servir como modelo de uma galé cartaginesa que os temporais arrojaram às suas praias...



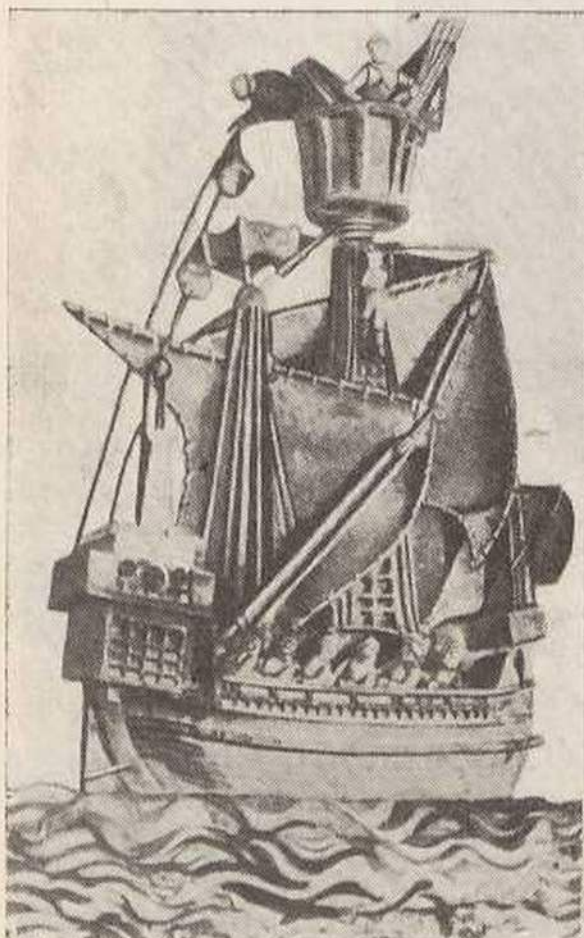
Pequena embarcação transportando barris

Bem rápido foi, porém, o desenvolvimento da

(1) De Rhodes, na Grécia. Regulavam, entre outros actos, os delitos cometidos a respeito do barco ou de sua carga, quer pelos tripulantes ou passageiros, quer por pessoas estranhas ao navio, e, bem assim, os cuidados a prestar ao navio antes da sua partida e as compensações e responsabilidades em casos de abalroamento, naufrágio ou qualquer outro sinistro marítimo.

(2) Ferreira Borges.

sua marinha. Assim, segundo parece, já no princípio das Guerras Púnicas ⁽¹⁾, Roma lançou ao mar, em dois meses, centenas de embarcações — toscas galés, é certo, que estavam bem longe de exigir os cuidados e demorados trabalhos de quaisquer das nossas actuais embarcações, mas cujo número, embora talvez exagerado, denota terem os romanos dado grande impulso à indústria das construções náuticas. Foi no período áureo d'este povo que a técnica de construção naval se aperfeiçoou notavelmente, ficando afamadas as «triremes» romanas, que chegaram a medir 40 metros de comprimento e a pesar 100 toneladas.



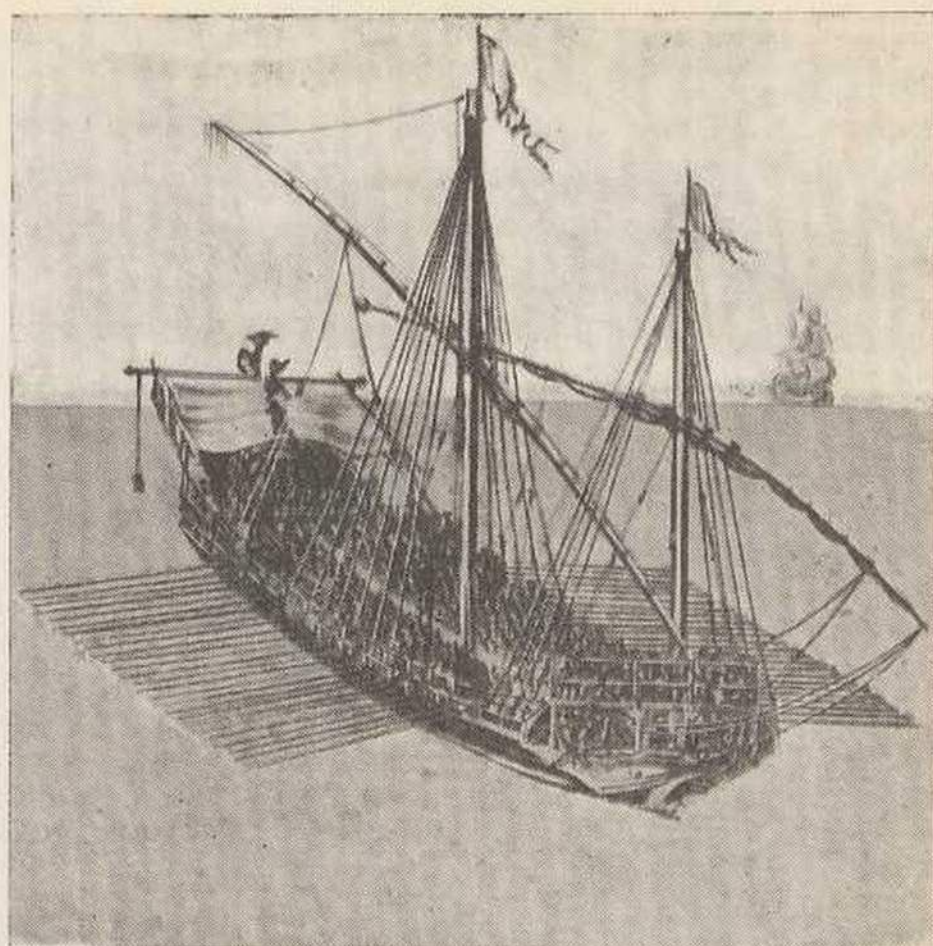
Um navio de comércio do século xv

ra da navegação, sentiu — para favorecer o comércio marítimo — a necessidade de um socorro mútuo. Assim, os romanos, embora mais guerreiros que comerciantes, facilitavam o contrato conhecido por «câmbio marítimo», ou, como os antigos lhe chamavam, *interêsse náutico* ⁽²⁾, que era, na essência, um contrato de seguro.

O seguro marítimo, como escreveu o Dr. Emídio da Silva, «é o berço do contrato de seguro, acalentado ao rumor forte das ondas...» ⁽³⁾.

Que poderosa influência tem tido na vida do Homem a navegação mercantil!

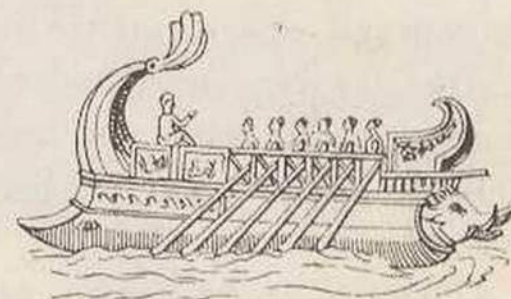
Durante séculos mantiveram os romanos a



Uma galera. Os remos eram manobrados por quatro ou cinco remadores inteiramente nus. «Um homem de força média resistia, geralmente, durante 12 horas consecutivas em tempo de guerra. Que penível situação, se pensarmos que estes homens estavam expostos às intempéries e ao fogo do inimigo! Para alimentar os remadores enquanto trabalhavam, metiam-lhes na boca pão ensopado de vinho; se caíam extenuados, eram impiedosamente flagelados por um guarda e se não se levantassem, era a morte que os esperava: deitavam-nos pela borda fora! Se considerarmos, além disso, que os remadores eram presos ao navio com ferros, que raramente se lhes tiravam e que em regra viviam e morriam nos seus bancos, compreender-se-á como as galeras fôram um terror e uma vergonha para os povos marítimos. Era raro encontrarem-se voluntários para este ofício, que não contava senão escravos e prisioneiros de guerra»

KONIJNENBURG — *L'Architecture navale depuis ses origines.*

supremacia militar e política no Mediterrâneo, graças, principalmente, às suas frotas de velozes galés, mas as riquezas demasiadas, o luxo, a comodidade e os vícios, abalaram-lhe o valeroso carácter e prepararam assim a queda, pelo ano 476, do seu vasto império perante a invasão dos bárbaros, vindos da Germânia.



Navio grego que servia indistintamente para o comércio e para a guerra

⁽¹⁾ Terríveis guerras entre Roma e Cartago, dois irreconciliáveis inimigos.

⁽²⁾ Ferreira Borges.

⁽³⁾ Seguros Marítimos.



Os navios dos vikings, de linhas elegantes, tinham 20 a 30 metros de comprimento, bastante largos ao meio e a popa e a proa muito elevadas. Foram os primitivos navios de alto mar

Este facto importantíssimo é assinalado na História com o comêço de nova era: a Idade Média.

O desmembramento do império romano deu origem ao aparecimento de novas nações. Na Itália, regista-se Veneza, Génova, Napoles, Sicília, todas elas pequenos estados independentes, sempre em contínuas lutas navais entre si.

Durante os primeiros tempos da Idade Média, a marinha entra numa fase de estagnação, desconhecendo-se qualquer facto que mereça registo. O domínio do Mediterraneo é disputado pelas frotas do Império Romano do Oriente e pelas dos poderosos califas de Damasco.

Mais tarde, a república de Veneza torna-se senhora do Adriático com uma formidável marinha mercante, pois chega a possuir para cima de 3:200 navios! Detém nas suas mãos o comércio marítimo do Mediterrâneo; monopoliza os

transportes de tecidos e pedrarias; é a senhora absoluta do comércio com o Oriente, precioso comércio das especiarias que, mais tarde, com a descoberta do caminho marítimo para a Índia, passa para Lisboa.

Aperfeiçoa-se, pouco a pouco, a construção naval. A galé é, porém, ainda o navio de comércio por excelência.

«Vão-se-lhe sucessivamente modificando as formas e aprimorando a construção, dá-se-lhe um aparelho desenvolvido para poder navegar à vela, e, assim, no século XVI, atinge o seu período áureo, para decair em seguida, continuando, contudo, até ao século XVIII, a ser empregada no comércio do Mediterrâneo. ⁽¹⁾».

A vela que fôra um auxiliar dos remos, passa a ser o principal elemento propulsor. Com o desenvolvimento dos navios de

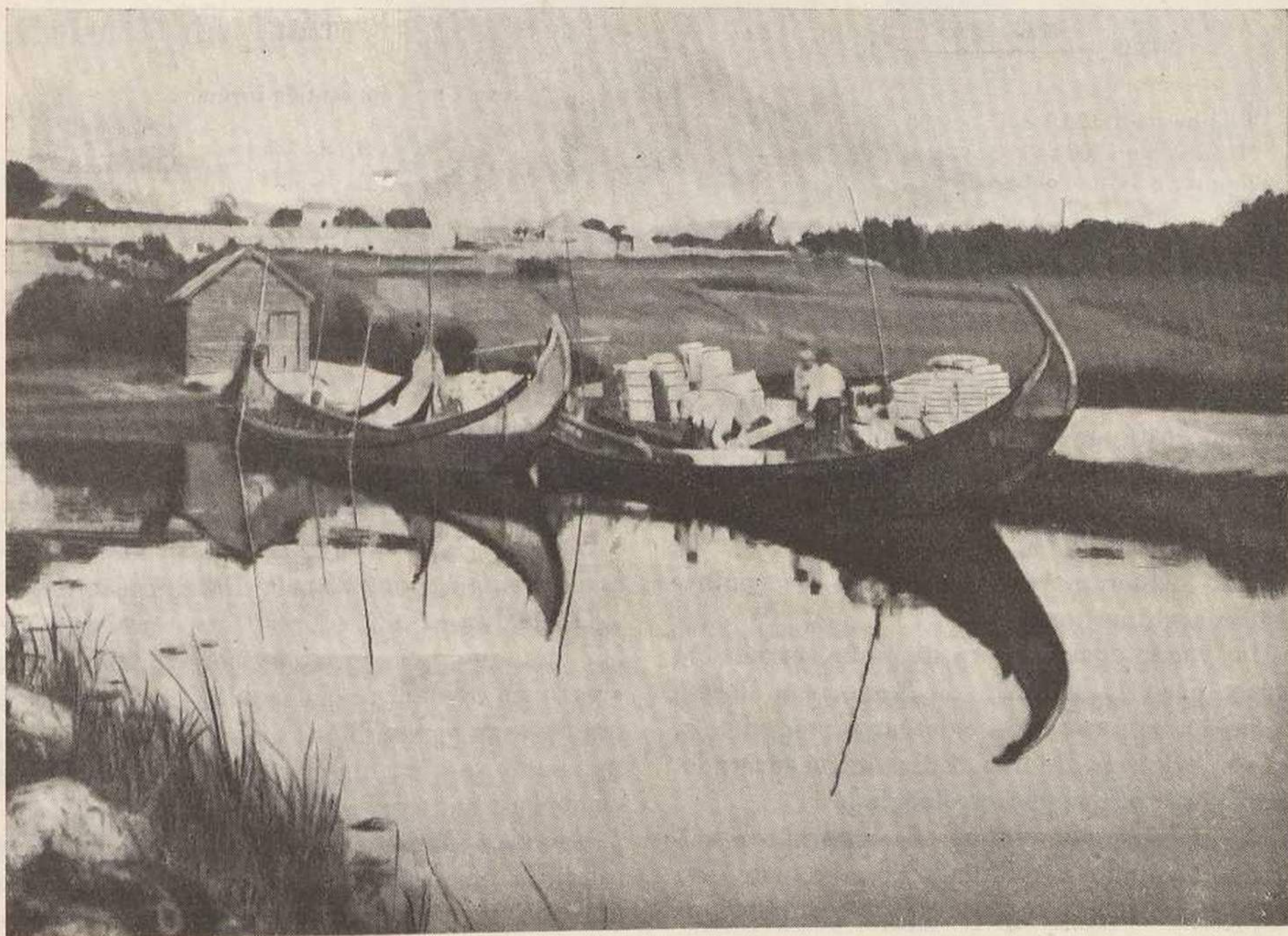
(1) — A. Pereira de Matos — op. cit.

vela, desaparece a galé. E' então que a embarcação destinada ao comércio se separa nitidamente da de combate. Esta tem que ser ligeira; a outra necessita ter grande capacidade de carga. Apareceram os vários tipos de navios de vela como: galeras, caravelas, brigues, patachos, escunas, etc., etc.

Na parte dêste artigo referente a Portugal faremos menção das principais embarcações a vela que os portugueses utilizaram nas suas brilhantes navegações.

Ficou muito por dizer âcerca das origens da navegação. Muiíssimo. Assim, entre muitas outras coisas, deixámos, por exemplo, de citar certos povos que se tornaram notáveis nos anais da navegação, como fôram sobretudo os vikings ou viquingos, antepassados dos escandinavos, que se distinguiram como excelentes marinheiros.

(Continua.)



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1937

Na Ria de Aveiro

Fotog. de Manuel Gonçalves, empregado de 2.^a classe da Divisão de Exploração.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 698. — Peço que me seja discriminada a seguinte taxa:

Uma grade de madeira com bicicletas desarmadas, peso 24 quilos, em g. v., de Aveiro para Santarém.

R. — Segue discriminação da taxa:

Distância 199 Km.

Tarifa Geral, base 5.ª com o recargo de 50 %

(Art.º 52.º, alínea b)

$$34,49 + \frac{34,49 \times 50}{100} = 51,73,5$$

Transporte $51,73,5 \times 11 \times 0,03$...	17,508
Manutenção $1,500 \times 11 \times 0,03$	533
Registo e aviso de chegada	1,510
	<hr/>
	18,551
Adicional de 10 %	1,886
Arredondamento	503
Total.	<hr/>
	20,940

P. n.º 699. — Peço me diga se a taxa de encerrado está sujeita a tantos mínimos quantos os partícipes correspondentes às rêdes percorridas e se no M. D. e no S. S. ela está cativa da sobretaxa de 5 %.

Para melhor me esclarecer rogo discriminação da seguinte taxa:

Um vagão com madeira de pinho serrada em bruto, peso 11.460 Kg. de Esmoriz a Castro Verde-Almodôvar; carga e descarga pelos donos. A pedido do expedidor foi utilizado um encerrado. Transporte em pequena velocidade.

R. — A taxa por aluguer de encerrado é calculada segundo a quilometragem a percorrer pela expedição e, nestas condições é ela que está sujeita ao mínimo de cobrança.

O mínimo de percepção é, portanto, por taxa de aluguer e não por cada rêde.

As importâncias devidas por aluguer destes utensílios, quando digam respeito a expedições procedentes das rêdes do M. D. e S. S. estão cativas do adicional de 5 %.

Nota-se que, nas expedições destinadas a estações de linhas de via reduzida, a totalidade de quilómetros a tomar é até à transmissão para essas linhas.

Segue discriminação de taxa de aluguer de encerrado no caso concreto apresentado:

$$\text{Distância} \left\{ \begin{array}{l} \text{A. R. } 325 \\ \text{S. S. } 135 \end{array} \right\} = 460 \text{ Km.}$$

Preço $500,3 \times 11 \times 460$	15,518
Adicional de 10 %	1,552
Total	<hr/>
	16,570

A mesma taxa em sentido inverso:

$$\text{Distância} \left\{ \begin{array}{l} \text{S. S. } 135 \\ \text{A. R. } 325 \end{array} \right\} = 460 \text{ Km.}$$

Preço $500,3 \times 11 \times 460$	15,518
Adicional de 10 %	1,552
» » 5 %	584
Arredondamento	501
Total	<hr/>
	17,555

P. n.º 700. — Diz a Circular n.º 472 do Serviço do Tráfego que a taxa a aplicar a um caminhão com mobília será a que corresponde ao carro (Cap. XIV da Tarifa Geral), mais a correspondente à mobília, pela Classificação Geral.

O Boletim n.º 60, em resposta à pergunta n.º 567 diz que um caminhão, com mobília é um «carro de mudança com mobília», não dizendo que se taxa o caminhão; mas sim só a mobília, indicando, assim, um critério diferente do que estabelece aquela Circular.

Estará a diferença no facto do Boletim se referir a uma remessa de G. V. e a Circular a uma de P. V.? Em caso negativo, como se deve proceder?

R. — Como carros de mudança consideram-se não só os capitonés (grandes caixas acolchoa-

△ △

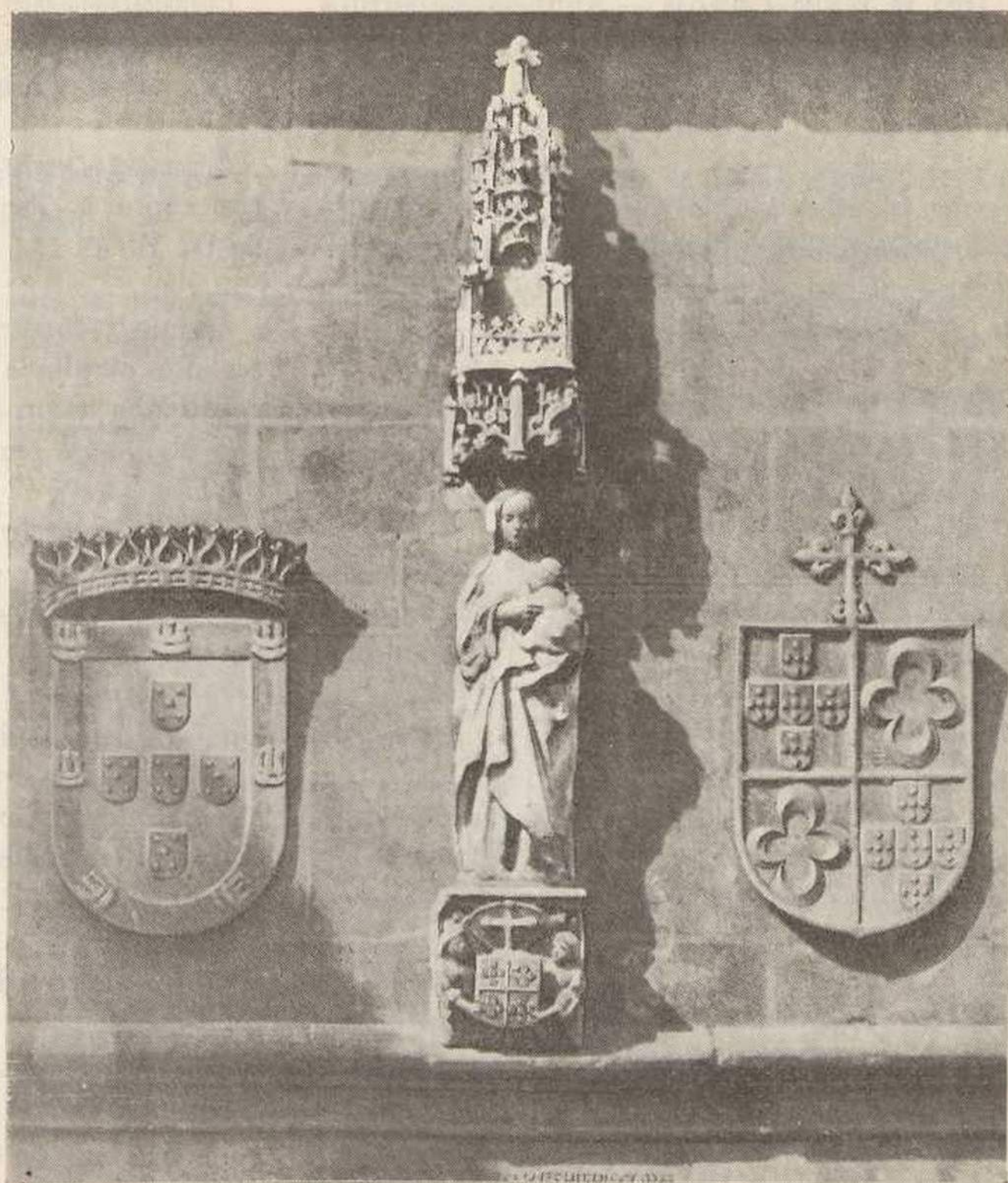
Nossa Senhora do Leite

▽ ▽

Sé de Braga

△ △

Fotog. do Eng.^o Frederico Abragão



das no interior) mas também outros veículos fechados e adequados ao transporte de mobília. Estão neste caso, por exemplo, uns carros pertencentes à Empresa Geral de Transportes, que são utilizados em mudanças de mobílias, etc.

A resposta à consulta n.º 567 inserta no Boletim n.º 60 diz respeito a um veículo nestas condições.

Portanto, o critério a seguir é o mesmo tanto em grande, como em pequena velocidade.

Só quando excepcionalmente, como diz a Circular n.º 472, se apresente a despacho um

caminhão (carro aberto de carga, propriamente dito) com mobília, se deverá aplicar ao seu transporte o preço correspondente ao veículo e à mobília.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Tarifa Especial Interna n.º 23 de G. V. — Compila matéria constante de vários Avisos ao Público e da Antiga Tarifa n.º 7 Bis e cria bilhetes para novos percursos.

Aviso ao Público A n.º 534. — Anuncia a abertura à exploração do novo apeadeiro de Vale do Guiso, situado ao quilómetro 87,785 da linha do Sado.

Aviso ao Público A n.º 535. — Anuncia a abertura à exploração do novo apeadeiro de Bemque-
renças, situado ao quilómetro 86,478 da linha da Beira Baixa.

Aviso ao Público A n.º 536. — Torna extensiva a aplicação do multiplicador 6 às remessas em regime aduaneiro de «reexportação».

Aviso ao Público A n.º 537. — Suspende o despacho directo de bagagens para estações situadas além de Irun.

Aviso ao Público A n.º 538. — Anuncia a abertura à exploração do novo apeadeiro de Dalda, situa-
do ao quilómetro 172,870 da linha de Sines.

1.º Aditamento ao 1.º Complemento à Tarifa Especial n.º 22 de G. V. — Estabelece a venda de bilhetes de banhos para o destino de Braga-Bom Jesus-Central e da procedência de Guarda-Central.

Comunicação-Circular n.º 51. — Esclarece a interpretação a ter em vista na aplicação da 6.ª das Condições Gerais da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade, relativa a «Reexpedições».

Comunicação-Circular n.º 52. — Esclarece quais as cobranças a efectuar nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ao abrigo da Tarifa de Despesas Acessórias, sobre que deve incidir a sobretaxa adicional de 5 %.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 56. — Dá instruções acerca das requisições de transportes de pessoal e de material apresentadas pela «Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve».

Comunicação-Circular n.º 57. — Trata das reduções concedidas pelas Empresas Ferroviárias aos Cadetes de Marinha, portadores de bilhetes de identidade.

Comunicação-Circular n.º 58. — Diz que os bilhetes de identidade dos artistas tauromáquicos fôram substituídos por outros, cujo espécime reproduz.

Comunicação-Circular n.º 59. — Presta esclarecimen-
tos sobre a Tarifa Especial Interna n.º 23 de G. V.

Comunicação-Circular n.º 60. — Dá conhecimento de ter sido ampliada a numeração dos bilhetes de identidade a fornecer aos agentes reformados, sua famílias e pensionistas.

Comunicação-circular n.º 61. — Esclarece as dispo-
sições em vigor sobre requisições de material de carga normal superior a 10 toneladas.

Carta-Impressa n.º 100. — Refere-se à redução de 50 % concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos congressistas que toma-
ram parte no I Congresso Nacional da Imprensa Regionalista, realizado nos dias 22 a 26 de Julho de 1937.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2298 — Descreve regularmente o fun-
cionamento dum novo pôsto electrico de sina-
lização e encravamentos na estação de Erme-
sinde.

Instrução n.º 2300 — Indica qual a sinalização actual do apeadeiro de Mata.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1937

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre- gados	Descar- regados	Carre- gados	Descar- regados	Carre- gados	Descar- regados
Período de 1 a 8	4.925	4.606	2.064	1.920	2.597	2.559
» » 9 » 15	4.326	3.860	1.741	1.792	2.469	2.306
» » 16 » 22	4.485	4.228	1.751	1.890	2.615	2.335
» » 23 » 31	6.090	5.442	2.225	2.334	3.047	2.942
Total	19.826	18.136	7.691	7.936	10.728	10.142
Total do mês anterior	17.812	16.566	7.645	7.234	9.676	8.836
Diferença...	+ 2.014	+ 1.570	+ 46	+ 702	+ 1.052	+ 1.306

Factos e informações

Cantina do Pessoal Operário do Entroncamento

Nó dia 21 de Junho passado foi inaugurada mais uma cantina para o pessoal operário do Entroncamento.

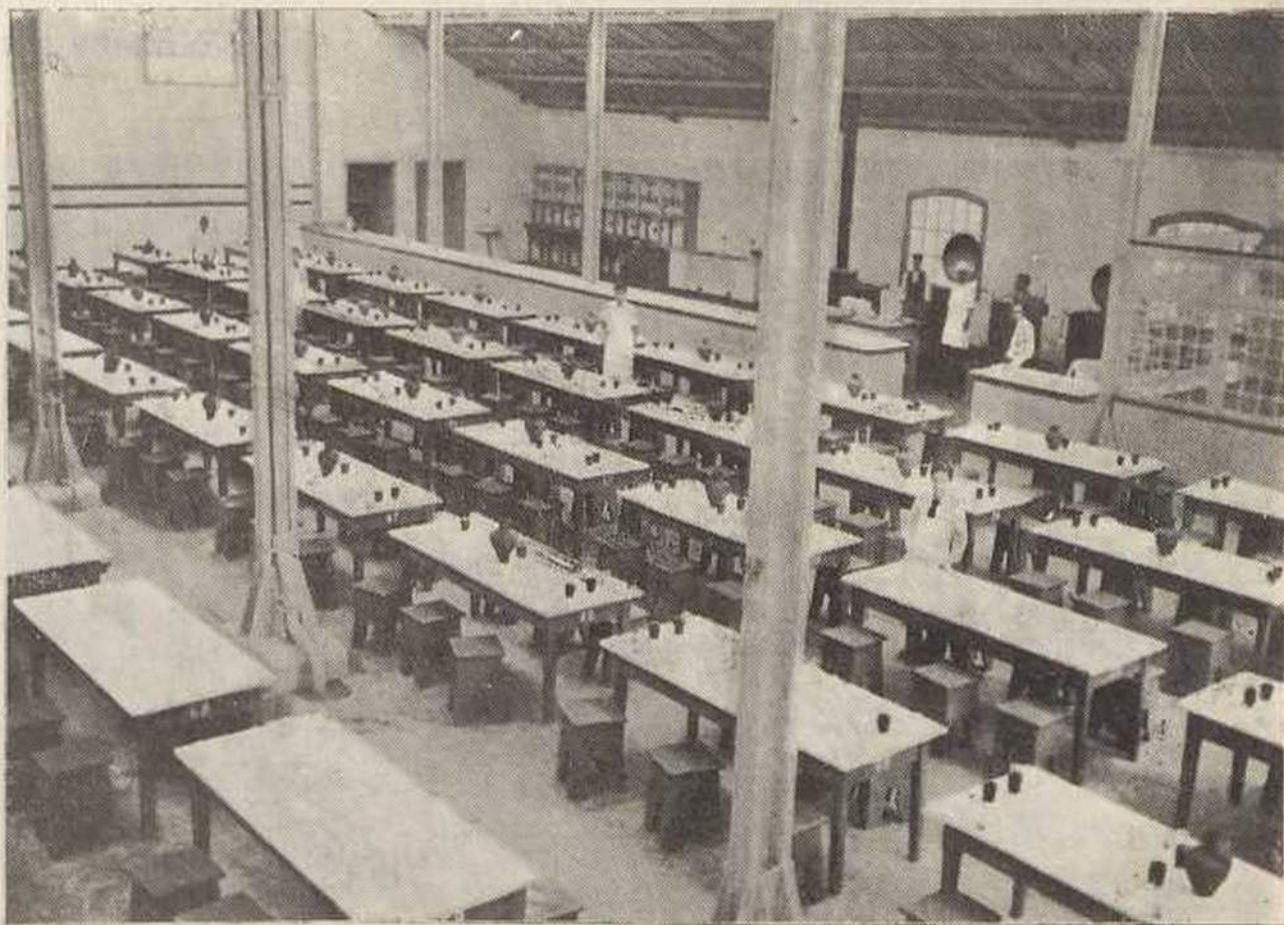
E' a terceira que a Companhia põe à disposição do referido pessoal, nos seus maiores centros officinaes, interessante e útil iniciativa do Sr. Eng.^o Jorge Malheiro, Chefe da Divisão do Material e Tracção.

Dispõe a nova cantina de vasto salão com a capacidade de 528 lugares em 88 mesas forradas com mármore.

A cozinha, separada da sala de jantar apenas por um balcão, também forrado com mármore, está provida de 4 enormes caldeiros, onde a comida é confeccio-

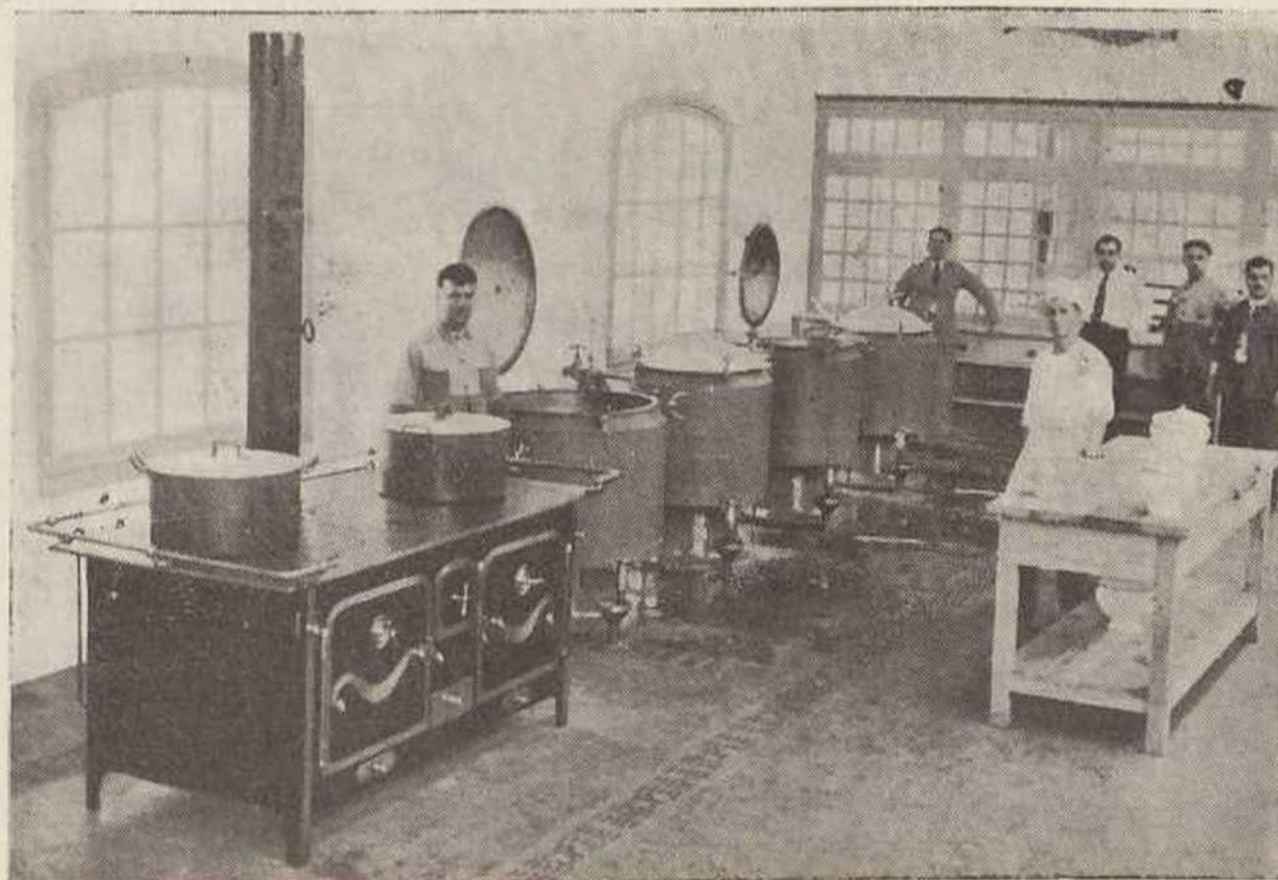
nada em autoclaves, e de um fogão para os assados e grelhados.

Os 6 lavatórios para louça com água corrente, fria e em ebulição, permitem a desinfecção e limpeza cuidada de toda a louça e talheres.



O vasto salão da cantina

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção



A cozinha da cantina

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção

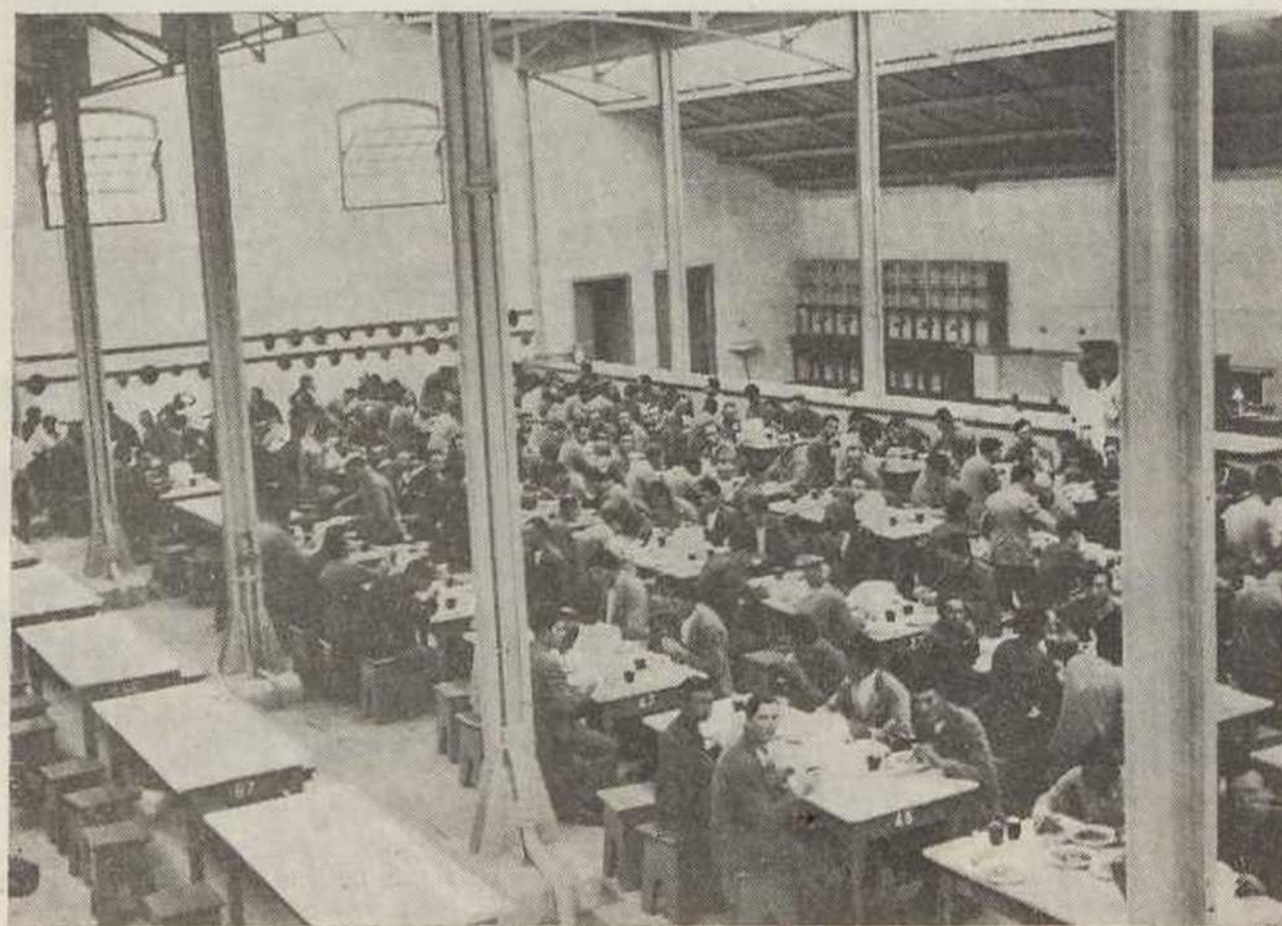
A Comissão Administrativa da cantina, constituída por agentes de várias categorias, esforçou-se por completar a obra da Companhia, adquirindo em louças de porcelana e talheres inoxidáveis, o que era mais aconselhável e hoje se usa em estabelecimentos congêneres.

A refeição a fornecer, que é a do meio dia, consta de sopa (1 litro por pessoa), um prato variado, 3 decilitros de vinho e 110 gramas de pão. Os géneros, escolhidos entre os de me-

lhor qualidade e adquiridos por grosso nos centros de produção, permitem obter uma refeição económica e de óptima qualidade.

As sobras aproveitam-se para alimento de suínos, evitando-se assim o inconveniente da saída de comida, o que poderia permitir abusos que desta forma se evitam com vantagem.

A refeição é única, e o seu preço está fixado presentemente em 2\$00, a pagar no fim de cada mês, servindo-se também apenas sôpa, pão e vinho, ao preço de 1\$20.



O salão da cantina, à hora da refeição

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Traction

Deve salientar-se que, apesar da carestia de certos géneros, do preço relativamente elevado do vinho e dos encargos resultantes do pessoal da cantina, a comissão administrativa espera reduzir os actuais preços à medida que fôr aumentando o número de comensais.

Uma simpática festa

Para solenizar a passagem à situação de reforma do Chefe da 4.^a Circunscrição da Exploração, Sr. Joaquim da Silva Simplicio Júnior, e para lhe significar a consideração e estima do pessoal seu subordinado e a saúde com que todos o vêem afastar-se do exercício

de funções que as suas qualidades profissionais e de carácter muito dignificaram, realizou-se no Barreiro, no Domingo, 1 de Agôsto, uma festa em sua homenagem, promovida por uma comissão constituída pelos srs. Alexandre Herculano Pereira, João Henrique Albino, Alexandre Ferreira Lobato e Constantino Mata, respectivamente chefes de 2.^a e 3.^a classe, fiel de 2.^a classe e factor de 3.^a classe, todos daquela estação.

A homenagem, a que se associou todo o pessoal da 4.^a Circunscrição da Exploração, agentes de outras Divisões e outros amigos do sr. Joaquim Simplicio, realizou-se no refeitório do pessoal das oficinas e constou de sessão solene a que se seguiu um abundante e bem servido lanche.

A' sessão solene de homenagem presidiu, em representação do Sr. Engenheiro Chefe da Exploração, impedido de comparecer por compromissos anteriormente tomados, o Sr. Moreira dos Santos, Chefe dos Serviços Gerais da Exploração, secretariado pelos

Srs. Joaquim Abreu, Chefe de escritório da 4.^a Circunscrição e João do Nascimento, Chefe de Repartição dos Serviços Gerais da Exploração.

Lido o expediente, constituído por muitas cartas e telegramas de saudação ao Sr. Joaquim Simplicio, usou da palavra o Sr. Moreira dos Santos que, salientando o significado da festa que se realizava, se referiu com louvor à car-



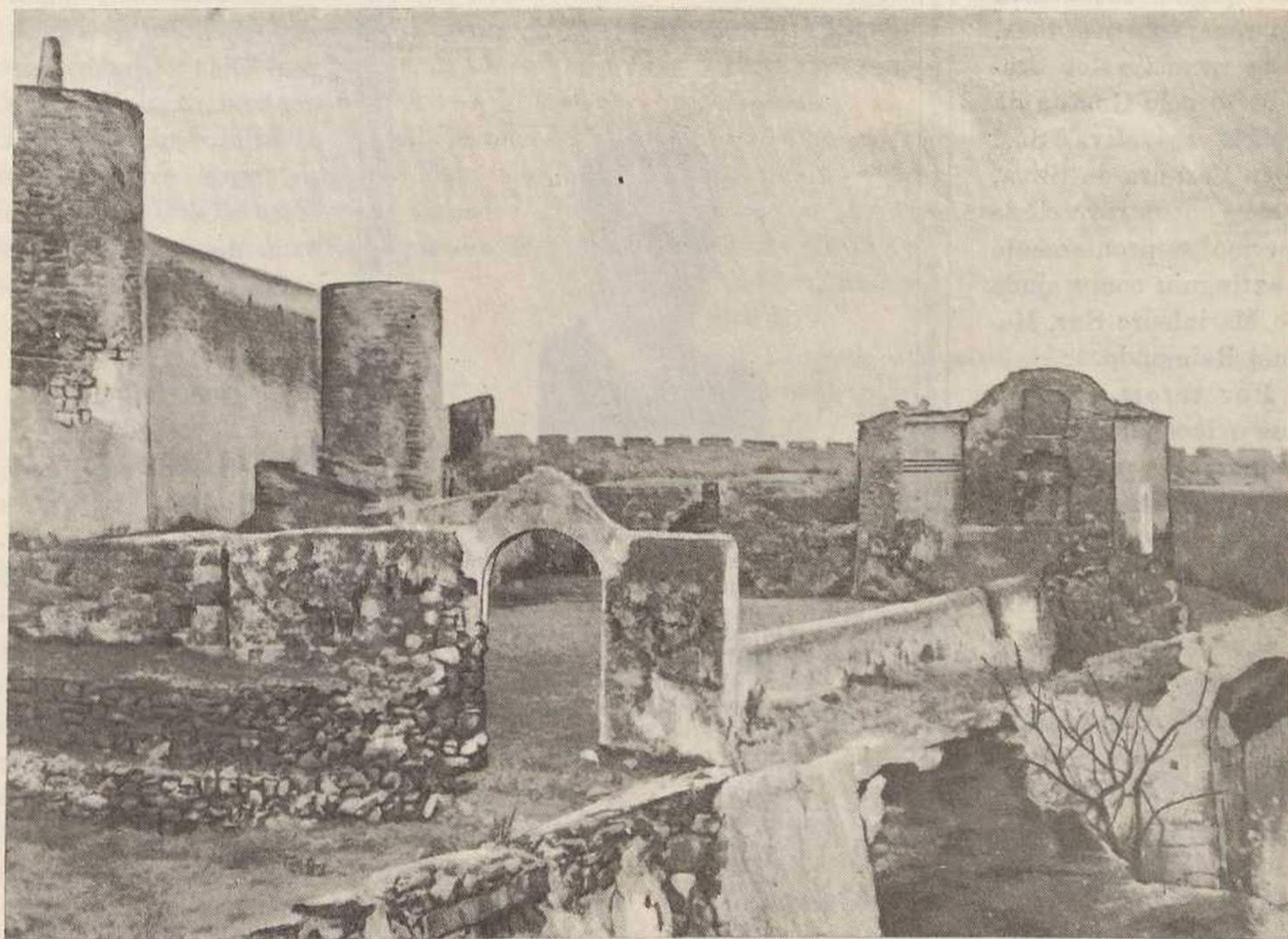
reira do homenageado, pondo em foco as suas qualidades de ferroviário, de homem, de amigo e de chefe de família e terminando por lhe desejar, na sua nova situação de reforma, longos anos de tranquilidade e bem estar.

Na mesma ordem de ideias falaram em seguida muitos dos presentes, que entusiasticamente enalteceram as qualidades do Sr. Simplício e recordaram a maneira exemplar como durante

38 anos de vida ferro-viária, sempre exerceu as suas funções.

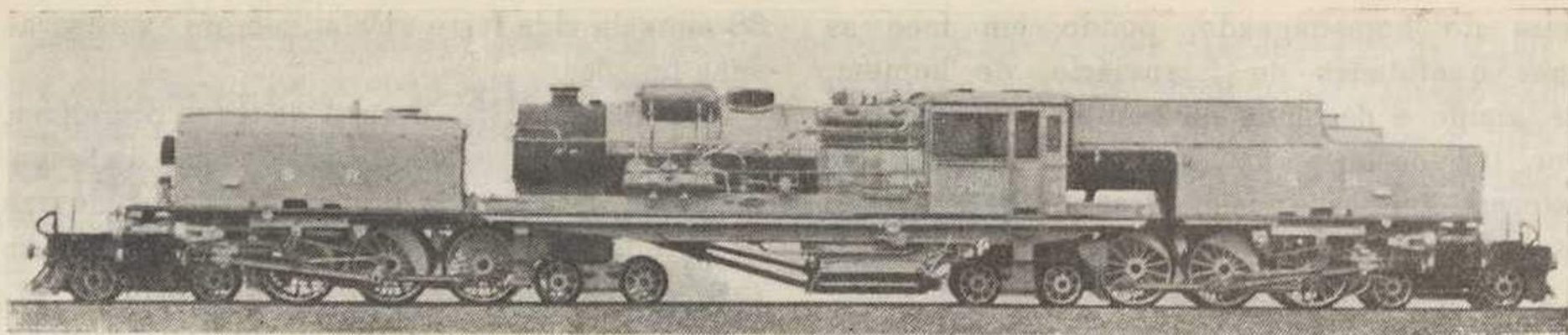
Finalmente, o S. Manuel da Silva Simplício, chefe de 3.^a classe aposentado e irmão do homenageado, proferiu em nome dêste, as palavras de agradecimento, que a natural emoção de que estava possuído, lhe não deixava pronunciar.

Ao Sr. Joaquim Simplício Júnior foi oferecido, pela Comissão promotora da homenagem, um retrato seu, numa artística moldura.



Ruínas do Castelo de Castro Marim

Fotog. do Eng.º Horta e Costa



Locomotiva Beyer-Garratt, destinada aos caminhos de ferro do Sudão (África Inglesa)

Pessoa

Actos dignos de louvor

No dia 20 de Junho passado, manifestou-se um incêndio, cêrca da 1 hora da madrugada, no toldo de cobertura do vapor «Traz-os-Montes» que se encontrava em reparação na doca. Este incendio foi descoberto pelo Guarda da Polícia Privativa, Snr. João Ferreira da Silva, que se encontrava ali de serviço e prontamente o extinguiu com a ajuda do Marinheiro Snr. Manuel Raimundo.

Por terem evitado que o incêndio tomasse proporções maiores e causasse grandes prejuízos, foram êstes agentes louvados.

E' digno de elogio o acto de honestidade, praticado pelo chefe de distrito n.º 269, sr. Joaquim Mateus, porque tendo verificado que havia recebido 200\$00 a mais do pagador quando êste, em julho passado, lhe fez a entrega do seu ordenado e o dos guardas, se apressou a comunicar o engano.

No dia 23 de Junho o sub-chefe do distrito n.º 80, sr. Manuel Francisco Rosa Júnior, encontrou na linha uma pulseira de ouro de que fez entrega imediata na estação da Granja.

Também o carregador suplementar sr. António Dias Tavares encontrou na linha, entre a brita, uma pulseira de ouro avaliada em Esc. 500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Espinho.

Homenagem

O chefe de escritório, da Divisão de Via e Obras, sr. Arnaldo Rodrigues, quando da transferência a seu pedido, da Régua para Coimbra, foi alvo de uma simpática manifestação de despedida por parte dos seus colegas e amigos que lhe ofereceram um jantar abri-

lhantado por um quarteto e que decorreu animadíssimo. A' mesa de honra, além do homenageado, sentaram-se os srs. Inspector Adriano Monteiro, Chefe José R. Gabão, Dr. Gonçalves

AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS DE SERVIÇO



José dos Mártires Pessoa da Luz

Chefe do Serviço do Tráfego

Admitido como amanuense provisório de 4.ª classe em 11 de Setembro de 1897, foi promovido a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1911, a Agente Comercial em 1 de Fevereiro de 1920, a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1923 e, em virtude dos seus excepcionais dotes de dedicação e competencia, foi promovido a Sub-Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1928 e finalmente a Chefe do Serviço do Tráfego em 1 de Janeiro de 1932

Ferreira, Secretário Geral da Casa do Douro e Manuel A. Janeiro. Durante o jantar foram proferidos vários discursos.

Exames

EXPLORAÇÃO

Chefes de estação aprovados no Concurso para Sub-Inspectores na Antiga Rêde em Junho próximo passado

Jacinto Ferreira de Noronha, José Maria Pinto Graça e Manuel Monteiro.

Agentes aprovados nos exames para Conferentes, realizados no mês de Julho findo

José Américo Rodrigues Praça, Albano Fernandes Conde, Manuel Celso Peixoto de Carvalho, Mário de Oliveira Santos, António Vieira Lucas, Manuel Dias, António Alves, Francisco Pereira Figueiredo, João Miguel Correia, António Monteiro Feijão, Albino Maia Cordeiro, Simplicio da Costa Mouta, Américo Nunes Marinha, Augusto Fontão, Joaquim Baptista Gonçalves e José Figueiredo.

Mudança de categoria

EXPLORAÇÃO

Para :

Empregado de 2.^a classe: *O factor de 1.^a cl.* Albano Henriques Cunha.

Empregado de 3.^a classe: *O factor de 2.^a cl.* José Maria Henriques.

Aspirante: *O carregador* Hermínio Fernandes Ramos Nogueira.

Carregadores: *O engatador* Augusto do Espírito Santo Quintens e os *serventes* Francisco Alves da Silva e António Campos Serafino Júnior.

Serventes: *Os carregadores* Isidro Veiga Monteiro e José Inácio da Graça.

Servente de estação: *O servente de escritório* José Ribeiro.

Agentes reformados

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Joaquim Taborda, Inspector Principal Adjunto da 5.^a Circunscrição.

Admitido como praticante em 2 de Outubro de 1900, foi promovido a factor de 2.^a classe em 7 de Fevereiro de 1902 e depois de ter passado sucessivamente por diversas categorias, foi promovido a Sub-inspector em 2 de Janeiro de 1920 e a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1930.

José de Sousa Gama, Chefe de 3.^a classe, de Miranda do Corvo.

Joaquim Manuel Pascoal, Factor de 1.^a classe, de Évora.

João Carrasco Godinho, Factor de 2.^a classe, de Beja.

Silvestre Alves, Fiel de 1.^a cl., em Lisboa P.
Daniel da Costa Sousa e Moura, Condutor fiscal, de Campanhã.

Manuel Rodrigues Faro, Condutor de 2.^a classe, de Lisboa.

José Antunes, Condutor de 2.^a classe, de Lisboa.

Marcelino Peres, Agulheiro de 2.^a classe, de Braço de Prata.

David Lourenço, Guarda de estação, de Lisboa-R.

José Augusto Ferreira, Guarda de estação, de Lisboa-R.

MATERIAL E TRACÇÃO

João José de Almeida, Maquinista de 2.^a cl.
Manuel Peretra, Lampista.

VIA E OBRAS

Jorge José de Carvalho, Encarregado de carpinteiros.

Alfredo Varela, Operário de 4.^a classe das Obras Metálicas.

Joaquim Cançado, Chefe de distrito.

Manuel da Costa, Assentador de distrito.

João Dias Lapa, Assentador de distrito.

Joaquina Faustina, Guarda de distrito.

Fausta da Costa, Guarda de distrito.

Fausta de Jesus, Guarda de distrito.

Manuel António Pimenta, Guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

† *Alfredo Fernandes Falcão*, Empregado principal do Serviço do Movimento.

Nomeado praticante em 1 de Janeiro de 1910, foi promovido a amanuense de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1912 e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1931.

† *Firmino Marques*, Ajudante de arquivista dos Serviços Gerais.

Nomeado carregador em 30 de Julho de 1895, passou a contínuo em 25 de Março de 1911 e a ajudante de arquivista em 1 de Setembro de 1927.

† *Eduardo Jesus Alexandrino*, Escriturário principal de Lisboa P.

Admitido como praticante de escriturário em 1 de Setembro de 1905, foi nomeado escriturário auxiliar em 1 de Agosto de 1906 e promovido a escriturário principal em 1 de Janeiro de 1934.

† *Joaquim Lívio Menezes Queiroz*, Condutor de 2.^a classe em Gaia.

Nomeado carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Março de 1920 e a condutor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1934.

† *Raúl Ramos Silva*, Revisor de 1.^a classe de Lisboa.

Nomeado carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a conferente em 21 de Abril de 1915, tendo passado a revisor de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1921, foi promovido a revisor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Serafim de Almeida*, Fogueiro de máquinas fixas do Depósito do Barreiro.

Admitido em 18 de Março de 1901, como servente auxiliar, foi nomeado limpador de máquinas em 26 de Fevereiro de 1903 e promovido a fogueiro de máquinas fixas em 1 de Julho de 1929.

† *Francisco dos Santos Tórreres*, Limpador de máquinas no Depósito de Alfarelos.

Admitido em 13 de Julho de 1926, como limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Novembro de 1927.

VIA E OBRAS

† *Ana Rosa Marques de Oliviera*, Guarda do distrito n.º 79.

Admitida como guarda em 21 de Abril de 1919.



† Alfredo Fernandes Falcão
Empregado principal



† Firmino Marques
Ajudante de arquivista



† Raúl Ramos Silva
Revisor de 1.^a classe



† Serafim de Almeida
Fogueiro de máquinas fixas

- + pu — Género de leguminosas
+ ba — Mole
+ xim — Género de euforbiáceas do Brasil
— O último leite que sai da teta das vacas —

Sardanápalo

Duplas

12 — Com a vela que se emprega como estoi do traquete, navega melhor todo o navio de três mastros e prôa alongada e aguda — 3.

Theseu

(Ao confrade Labina para matar de caras)

13 — A franja larga com que as damas romanas guardavam os vestidos era feita com a membrana que serve de asas ao morcego — 4.

Sardanápalo

14 — A charada é o princípio de movimento de um palavreado confuso — 5.

Alerta

15 — É inteligente e atilado — 2.

Sancho Pança

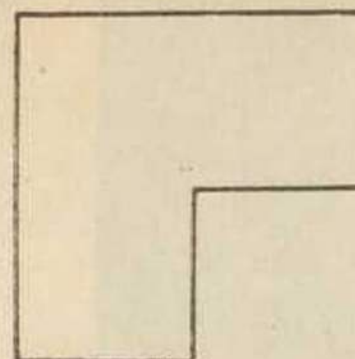
16 — É sempre um perigo as muitas intrigas — 2.

Fé

17 — Esta espécie de pedra transparente e foliácea não tem valor, pois é de aparência enganosa — 2.

O Profeta

18 — Problema de geometria
Como se deve dividir a figura junta de forma a ficarem quatro partes iguais?



Em frase

19 — Possui na outra margem do «rio» um palácio com tudo pôsto em ordem — 2-2.

Alerta

20 — Adormece com aflição e acorda calmo — 3-1.

Tupin

Eléctricas

21 — O Nêgus tinha grande porção de admiradores na multidão! — 1.

Mefistófeles

22 — Como é coisa ridícula só se pode explicar, interpretando — 3.

Alerta

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Setembro de 1937

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional... kg. 2\$55 e	2\$65	Far. ^a de milho amarelo. kg.	1\$50	Queijo do Alentejo..... kg.	14\$00
» Valenciano..... kg.	2\$90	» » trigo..... »	2\$15	Queijo flamengo..... kg.	28\$00
Açúcar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Farinheiras..... »	7\$00	Sabão amêndoa..... »	1\$10
» » 2. ^a » »	4\$15	Feijão amarelo.. .. lit.	1\$60	» Offenbach..... »	2\$20
» pilé..... »	4\$30	» branco..... »	1\$20	Sal..... lit.	\$30
Azeite de 1. ^a lit.	9\$00	» frade..... »	1\$20	Sêmea..... kg.	\$75
» » 2. ^a »	8\$80	» manteiga..... lit.	1\$60	Toucinho..... »	8\$00
Bacalhau inglês 4\$70, 5\$20 e	5\$70	Lenha..... kg.	\$20	Vinagre..... lit.	1\$05
» Islândia..... kg.	4\$50	» de carvalho..... »	\$25	Vinho branco—Em Campanhã. lit.	1\$60
» Sueco . 4\$30, 4\$50 e	4\$80	Manteiga..... »	16\$00	» » —Em Lisboa... »	1\$50
Banha..... »	8\$60	Massas..... »	3\$40	» » —Rest. Armazens »	1\$45
Batatas..... »	variável	Milho..... lit.	1\$00	» tinto—Em Campanhã... »	1\$60
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Ovos..... duz.	variável	» » —Em Gaja..... »	1\$70
Cebolas..... kg.	variável	Presunto..... kg.	11\$00	» » —Em Lisboa »	1\$50
Chouriço de carne..... kg.	13\$50	Petróleo—Em Lisboa... lit.	1\$35	» » —Restant. Armazens »	1\$45
Far. ^a de milho branco.. »	1\$60	Petróleo—rest. Armazens »	1\$40		

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 Armazem de Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste 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.).