4.º do 61.º Ano — Lisboa, 16 de Fevereiro de 1949 — Número 1468

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

SOL POENTE

(Cliché *Carlos Testa Santos*)

PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.da

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — AVEIRO

AS PORCELANAS DA **Vista Alegre** RIVALIZAM COM AS MELHORES ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS { **PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18**
LISBOA — Largo do Chiado, 18

Sede: **Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c — LISBOA**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS — NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Porto: *CARLOS ROCHA*, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1468

16—FEVEREIRO—1949

ANO LXI

Número avulso: Esc. 5$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30$00 Africa (ano) 72$00. Números atrazados 7$50 — Números Especiais (avulso) 25$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

SUMÁRIO

Melhoramentos ferroviários 147

Coronel Lopes Galvão 147

Problemas Sociais, pelo *Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA* 148

Os nossos colaboradores 149

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal . . . 149

Imprensa 149

História da Ínsua, pelo *Dr. BUSQUETS DE AGUILAR* . . . 150

Linhas Estrangeiras 152

Um poeta popular dos Açores 153

Publicações recebidas 155

Há 50 anos. 155

Parte Oficial 156

Recortes sem Comentários 159

Melhoramentos ferroviários

As novas carruagens suíças circulam já nos arredores do Porto

CONFORME foi noticiado, a C. P. encomendou à Fábrica Schindler, da Suíça, sessenta carruagens metálicas, material moderno e de excelente construção, que há semanas foi inaugurado na linha de Sintra pelo Sr. Ministro das Comunicações.

No dia 5 do corrente entraram ao serviço mais algumas destas carruagens, entre Porto - Braga e Porto - Espinho, o que constitui um grande melhoramento para a região de turismo servida por aquelas linhas.

As novas carruagens, mais conhecidas por carruagens suiças, assentam sobre «boggies» e são providas dum sistema de molas, que elimina, quase totalmente, as vibrações de rolamento. Dotadas com janelas rasgadas, permitem apreciar a paisagem, sendo pintadas interiormente com cores suaves e decoradas com sugestivas fotografias de paisagens, costumes, monumentos e pinturas da terra portuguesa.

Os bancos são cómodos e espaçosos, possuindo as carruagens boa iluminação, aquecimento e instalações sanitárias modernas.

As carruagens suiças, onde não faltam cinzeiros e porta - bagagens, são ligadas umas às outras, tendo sido muito apreciadas pelo público, que sem reservas elogiou o melhoramento.

No comboio onde circularam, pela primeira vez, as novas carruagens entre Porto e Espinho, seguiram os Srs. Eng. Pedro de Brion, Sub-director da C. P., Eng. Lima Rego, Adriano Baptista, Souza Pires, Vasconcelos Porto, José da Costa, Visconde de Ermida e António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade. No mesmo comboio, seguiram também os representantes da imprensa de Lisboa e Porto, o Sr. Pinto Vilela, Vereador da Câmara Municipal do Porto e Procurador à Câmara Corporativa, e representantes do turismo de Granja e Espinho.

Os passageiros habituais deste comboio receberam a inovação com a maior alegria, tendo a imprensa registado grandes elogios a mais este melhoramento da C. P., que muito contribuirá para o desenvolvimento do turismo nacional.

Coronel Lopes Galvão

Da sua viagem de estudo a Angola e Moçambique, acaba de regressar a Lisboa o sr. Coronel Lopes Galvão, ilustre secretário perpétuo da Sociedade de Geografia e membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro.*

Durante a sua viagem, o sr. Coronel Lopes Galvão recebeu provas de alto apreço, tendo sido numerosas as homenagens recebidas por parte de elementos oficiais e particulares.

Ao sr. Coronel de Engenharia Lopes Galvão apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* respeitosos cumprimentos de boas vindas.

PROBLEMAS SOCIAIS

Preparação Física e Formação do Carácter do Técnico Português

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

«...No nosso ensino técnico nota-se uma grande lacuna: refiro-me à falta de educação de grande parte do pessoal mineiro. Temos alguns cursos de engenheiros e de agentes técnicos de engenharia de minas, cursos que são dos mais completos sob o ponto de vista da educação científica ministrada, mas que, sob o ponto de vista da educação física e da formação do carácter do técnico, deixam muito a desejar...»

A breve transcrição que faço é da memória «O ensino elementar de minas em Portugal», apresentada ao 1.º Congresso Nacional de Engenharia pelo sr. Engenheiro Mendes da Costa, uma das mais venerandas figuras do professorado português, ora atendendo ao seu prestígio e saber, que uma pléiade de novos técnicos, seus antigos alunos, admiram e consagram, ora atendendo às suas publicações que muito enriquecem a nossa tão reduzida literatura científica e técnica. Eu que o tive como professor de Minas sou testemunho do que afirmo. Que a sua modéstia me perdoe o que sinceramente publico!

A matéria do problema de hoje nasce, pois, inspirada naquela transcrição da tese do meu ilustre professor.

Quando perfilho que o técnico português exige uma preparação física e um carácter especialmente formado, não exagero nem serei extemporâneo. Pelo contrário, torno-me portador duma necessidade, que será viável, e, sem a qual, a harmonia das forças sociais jamais há-de decidir-se a aproveitar ao progresso. Sim, porque no mesmo corpo é indispensável que todos os membros e órgãos se conjuguem para harmoniosamente dispenderem trabalho. E ainda mais: é presiso que todos os membros e órgãos não tenham, apenas, a vontade de conjugar esforços e transformar a potência em acto, mas tenham saúde e vigor físico e poder de adaptação, bastantes, para realizar o trabalho que se requere. Aqui está o problema. No corpo, cuja doença venho diagnosticando com o saber e o estudo dos meus poucos anos, a potência existe; falta-lhe, porém, a saúde, o vigor e a adaptação de seus membros... É da sociedade que falo. Não já do trabalhador rural ou do operário, como o fiz anteriormente, mas do trabalhador diplomado — esse sobre quem incide o peso de toda a estrutura social.

Claro que não distingo entre advogado, professor e engenheiro ou electricista, operário e pedreiro. Essencialmente, têm o mesmo valor social. O género de actividade profissional é que difere. E difere a ponto de se dever considerar profundamente delicada e difícil a profissão do médico, do advogado, do professor, do engenheiro ou do diplomata.

Tão profunda delicadeza e dificuldade não se resolvem com o curso dos liceus e com o curso universitário. O curso está para aqueles profissionais, como a ferramenta está para o operário. Ora não basta que o operário possua ferramenta. Faltar-lhe-á ainda habilidade para a aplicar e vigor para a manejar. Ao operário, portanto, basta-lhe habilidade e vigor. Ao técnico será indispensável preparação física e um carácter idòneamente formado, como complementos absolutamente necessários além do curso escolar.

Cai-se de novo no magno problema das vocações. Enquanto o operário precisa de aptidão, o técnico precisa de mais: de vocação.

A aptidão descobre-se por simples exame psicotécnico ou num concurso formal, mas a vocação, para se descobrir, é preciso gastar anos numa análise atenta a todos os actos e circunstâncias habituais no técnico. Aqui reside a dificuldade e delicadeza, inerentes à profissão do técnico, que geralmente tem aptidões, mas não a chama que gera o apostolado na actividade profissional — a vocação!

Considere-se, pois, que o estudante, o futuro técnico, possui vocação ou chamamento para o fim a que se destina. Assim, ao mesmo tempo que se forma escolarmente, é que deve formar-se física e psicològicamente. Corpo e espírito, harmonizados para o mesmo efeito!

Por exemplo: como pode aceitar-se um professor, que não cultiva o sentimento de justiça, a coerência, a dignidade, a disciplina, o asseio, a lealdade, o optimismo e a paciência? — atributos estes que o pedagogista Dr. M. Gonçalves Viana enumera num seu estudo. Mais ainda, um professor sem facilidade de raciocínio, poder de argumentação, cultura geral e humanística e sem paixão pela actividade especulativa, é um profissional falhado.

O caso do médico. Acima de tudo, é um apóstolo, a quem hoje se exige justamente mais abnegação que ao próprio padre. O seu carácter será amoldado de forma a tornar-se frio perante a dor, mas, simultâneamente, destro e prudente e sensível e apto para a atenuar e curar. Quem como o médico tem de auscultar os fenómenos da alma aos doentes? Daí resulta grande necessidade de, psicològicamente, saber penetrar nas

Os nossos colaboradores

A propósito do notável artigo «Imagens da Suíça», do nosso querido amigo e colaborador, sr. António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P., e que tivemos a honra de inserir no nosso número extraordinário de 12 de Janeiro, recebemos algumas cartas de felicitações, de entre as quais nos cumpre destacar as que nos enviaram os directores dos Serviços de Informação de Luzerna, da Repartição de Turismo de Montreux, do Serviço de Publicidade dos Caminhos de Ferro Federais e dos Serviços de Propaganda do Interla-Ken.

Ao agradecermos, muito sensibilizados, o envio dessas cartas, cordialmente felicitamos o nosso ilustre colaborador, sr. António Montês, pelo êxito e projecção do seu magnífico artigo.

---

almas e descobrir-lhes as mesmas chagas que enfermam o corpo. Missão delicada em extremo e digna de toda a veneração!

Caso do advogado. Domínio seguro da sofística e da lógica. Prática de oratória. Espírito de justiça. Senso. Dominador dos sentimentos que apaixonam e acorrentam.

E o caso do engenheiro. Mais que nenhum outro haverá de ser robusto; ágil; adaptável aos variados ambientes; psicólogo para compreender, dominar e tratar os operários.

Finalmente, o caso do diplomata. Boa apresentação. Gostos distintos. Maneiras sóbrias. Cultor de relações. Poder de adaptação às circunstâncias mais diversas.

Todo este somatório de atributos, devidamente alinhados para o objectivo em vista, emprestarão ao técnico a preparação ideal consubstanciando o seu carácter.

Se me perguntassem, por acaso, como pode o engenheiro obter tal preparação, diria: com prática do desporto; exercícios de ginástica própria; assistência especial ao seu desenvolvimento na adolescência; convívio com o trabalhador, ajudando-o, até para o estimular e cativar e para apreender a natureza do trabalho.

Coeficiente importante para a formação do carácter e enobrecimento da profissão é o livro, o cinema, a revista e a conferência. Nuns e noutros meios se faz tantas vezes efusiante apologia ora do médico, ora do professor, ora do artista. E a alma do estudante, que lê, dilata-se e vibra e entusiasma-se pela profissão que escolheu. As biografias dos grandes Homens têm desempenho capital na formação dos caracteres. Urge por isso escolher os livros, ou os filmes, ou as conferências, e indicá-las aos candidatos a profissionais.

Como se depreende deste sumário apontamento, para todos os técnicos, outros tantos programas. O papel dos pedagogistas é estudá-los. O papel dos governos é realizá-los e assisti-los. E a sociedade receberá o prémio que lhe compete para se tornar digna do ideal humano...

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

A liquidação desta empresa deve estar terminada em 30 de Julho de 1949

A assembleia ordinária e extraordinária da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal reuniu-se em 4 de Fevereiro, sob a presidência do sr. dr. Abel de Andrade, secretariado pelos srs. dr. José Fernandes Ribeiro Fraga e Eduardo Nunes Frutuoso Gaio.

Entre os presentes, viam-se os membros da Comissão Administrativa, srs. engenheiros Pedro Amor Monteiro, Mário Dias Trigo e dr. José de Almeida Vasconcelos.

As contas da Companhia, de 19 de Outubro de 1948 a 4 de Fevereiro deste ano, foram aprovadas na Assembleia Geral ordinária; na Assembleia Geral extraordinária foi votada a dissolução da Companhia e nomeados liquidatários efectivos os srs. engenheiros Pedro Amor Monteiro de Barros, Mário Melo de Oliveira e Costa e Mário Dias Trigo, drs. José de Almeida e Vasconcelos e José Fernando Ribeiro Braga.

A liquidação da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal deve ficar concluída em 30 de Julho próximo.

Imprensa

«A VOZ»

Entrou em novo ano de publicação o diário *A Voz*, de que é actual director o ilustre jornalista e nosso querido amigo Pedro Correia Marques, o melhor discípulo do grande mestre que foi o saudoso conselheiro José Fernando de Sousa.

A todos quantos trabalham nesse prestigioso jornal, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta cordialmente cumprimentos de felicitações.

«NOTÍCIAS DA BEIRA»

Recebemos a visita do bi-semanário *Notícias da Beira*, propriedade da empresa «Beira News, Ltd.», e de que é director o sr. Vitor Gomes. Redigido em português é inglês, este jornal honra a progressiva cidade da Beira e oferece leitura de interesse, dedicando especial atenção a assuntos ferroviários.

Agradecemos cordialmente a sua visita.

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

ÍNSUA, segundo António de Morais Silva (1), é uma ilhota formada por algum rio. É, pois, uma ilhota de reduzidas dimensões, empregando-se geralmente a palavra ínsua para a Ínsua e outras pequenas ilhas do Rio Minho (2), todas planas e cobertas de erva marinha, sendo, portanto, uma palavra de uso regional.

É a Ínsua um ilhote (3) que fica logo pelo sul da foz do Rio Minho e não a meio do rio, como erradamente escreveu Pinho Leal (4), nem tampouco entre as duas correntes pelas quais o Minho se lança no mar, como afirmou Adolfo Loureiro (5). Dista da costa (6) sòmente 0,m2, correndo no sentido norte sul numa extensão de cerca 0,m1, e sendo pouco elevado; no seu tôpo assenta um antigo castelo. Por fora deste ilhote, e muito junto a ele, há ainda outro, mais pequeno e mais baixo, chamado Ínsua Velha. Pelo norte e sul da Ínsua (7) encontram-se pedras perigosas, como Lireão, Cambalhão Norte, os Cambalhões, a Filha da Lage, e a Baixa do Carreiro.

A constituição geológica da Ínsua é de rochas graníticas, cobertas em vários locais de areias, tendo sido na época terciária uma península ligada à actual costa galega, e passando a ilha na preamar, com as diferentes alterações que a zona litoral sofreu na época quaternária. A comunicação efectuava-se através da Ínsua Velha, que tinha um aspecto tectónico semelhante ao da Ínsua, vendo-se ainda hoje da encosta do Monte de Santo Antão e de outros locais a ligação antiga com a margem espanhola. Todavia, entendo que, quer pela batimetria, quer pela hipótese da Ínsua ser a ilha de Saturno, a que adiante me referirei, a ligação nos tempos históricos devia ter sido apenas por meio de uma língua de areia que desaparecia com a maré alta. Devido a fenómenos de abaixamento do nível da costa atlântica de Portugal e Espanha, de que são exemplo as rias galegas, extinguiu-se gradualmente a comunicação entre a Ínsua, Ínsua Velha e a costa espanhola em data que se ignora, porém posterior a 1392, ano da fundação do convento, e anterior a 1575, em que se deu a primeira ligação da Ínsua com a praia de Molêdo, como adiante refere Frei Pedro de Jesus Maria José.

A Ínsua encontra-se situada a 41°51'40" de latitude norte e a 15'20" de longitude este do meridiano de Lisboa, é constituída por uma fortaleza amuralhada com um antigo convento, igreja, farol, casas de habitação e seus anexos, pertence às freguesias de Molêdo e de Cristêlo, passando o limite pelo campanário da igreja, respeitando a Molêdo a parte sul e a Cristêlo a parte norte, está integrada no concelho de Caminha, distrito de Viana do Castelo, província do Minho. Judicialmente pertence à comarca de Caminha, eclesiàsticamente à abadia de Cristelo, arciprestado com com sede em Vilar de Mouros, arcebispado de Braga, primaz.

A situação da Ínsua descreveu-a José Augusto Vieira (8) da forma que se segue: «Voltados para a barra que nos ficava em frente, tendo dum lado o monte de Santa Tecla, do outro o areal do Camarido, e por fundo as águas verdes do Minho, recortadas pelos navios em descanso, sobre cujas vergas parecia pendurar-se um ou outro farrapo de névoa, que vinha ondular até Caminha; sobre a direita ficava-nos Molêdo, em sucessivas gradações de luz, desde o branco da praia até ao anil escuro da montanha, e sobre a esquerda descrevia a sua curva azul o grande Atlântico, sussurrando harmonias por entre os rochedos da Ínsua Velha. A palavra não descreve estas impressões; é preciso que o sentimento as experimente! e se tu, leitor, fizeres um dia uma digressão pelo Minho, não deixes de visitar a Ínsua, porque, posso assegurar-te, vens doidamente encantado de lá!»

A Ínsua é conhecida como uma ilha, desde a vinda dos romanos à Península Ibérica, e, por isso, creio bem que a sua existência, como península, é dos tempos pré-históricos.

Segundo Estrabão (9), na descrição do rio Minho, a foz é dominada por uma ilha e protegida por uma dupla restinga, a cujo abrigo podem os navios fundear. Na opinião de Leite de Vasconcelos (10), essa dupla restinga são dois molhes, o que não é exacto, pois restinga significa baixo de areia (11), o que vem demonstrar a existência, já nesse tempo, dos baixos de areia que ligavam pelo norte com a Ínsua Velha e a costa galega.

(1) António de Morais Silva, Dicionário da Língua Portugusesa, Rio de Janeiro, edição de 1933, tomo II pág. 168.
(2) Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho Leal, «Portugal Antigo e Moderno», Lisboa 1875, vol. 3 pág. 396.
(3) Roteiro da costa de Portugal, Lisboa 1939, pág. 66.
(4) Obra e vol. cit., pág. 396.
(5) Adolfo Ferreira Loureiro, «Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes», Lisboa 1904, vol. I, pág. 61.
(6) Roteiro cit., pág. 66.
(7) Roteiro cit., pág. 112.
(8) José Augusto Vieira, «O Minho pitoresco», Lisboa 1886, tomo I, pág. 196.
(9) Estrabão, Geografia, tradução de Gabriel Pereira, Évora, 1878, Livro 3, 1.ª parte, pág. 28.
(10) José Leite de Vasconcelos, Religiões da Lusitânia, Lisboa 1905, vol. II, pág. 38.
(11) António de Morais Silva, obr. cit., tomo II, pág. 617.

Festo Avieno (1) referiu-se a uma ilha pelágica, abundante de ervas e onde se encontra um templo dedicado a Saturno. Martins Sarmento, no seu comentário à Ora Marítima de Avieno, mostrou a dificuldade da identificação, admitindo que a ilha desaparecera ou então é uma ilha da ria de Aveiro, sendo esta última suposição seguida pelo Senhor Dr. Alberto Souto (2). Leite de Vasconcelos (3), fundamentando-se na narração de Pinho Leal (4), entendeu que a ilha pelágica é a Ínsua, que outrora tivera essa designação, passando para a de ilha de Saturno, no que foi combatido por Schulten (5), que a identificou com a ilha Berlenga.

Desta forma a Ínsua é conhecida desde os primeiros geógrafos romanos, que visitaram a Península Ibérica, e nela se levantou um templo dedicado a Saturno, o que mostrava a sua importância. Aceito a opinião de a Ínsua ser a ilha de Saturno, não só pela descrição de Festo Avieno, como pelo parecer de Leite de Vasconcelos, mas também pela observação seguinte que efectuei. Frente à igreja da Ínsua, em linha recta, encontra-se o monte de Santo Antão, onde existe uma capela da mesma invocação muito tempo em ruinas e que por minha iniciativa se restaurou (6) em 1940; continuando a mesma linha está a capela do Senhor da Serra e por último S. João de Arga. Estas capelas são de origem antiquíssima, indicando o seu alinhamento que o sitio de partida é a igreja de Ínsua, e, sabe-se também que os santuários cristãos, em muitos locais, correspondem a templos do paganismo, pelo que tudo parece demonstrar que a igreja de Ínsua sucedeu ao templo de Saturno, e que por sua vez as capelas de Santo Antão, Senhor da Serra e S. João de Arga tiveram como antecessores altares pagãos, não sendo fácil explicar doutra forma a sua disposição, num período do cristianismo em que não havia motivo para este alinhamento, pois os habitantes das montanhas tinham ido povoar a planície.

* * *

Em Agosto de 1939, ao colher elementos para a minha monografia acerca de Moledo e publicada em 1941 (7), emprestou-me o meu amigo, Senhor Padre Domingos dos Anjos Amorim, o primeiro tomo da «Crónica da Santa e Real Província da Imaculada Conceição de Portugal», da autoria de Frei Pedro de Jesus Maria José, que não conhecia e onde encontrei a história da Ínsua até 1760, na descrição da vida do convento. Colhi os elementos que necessitava e aproveitei para o meu livro, tencionando reeditar e actualizar a obra de Frei Pedro de Jesus na parte referente à Ínsua, e é o que efectuo com a presente publicação.

Sòmente o que Diogo Barbosa Machado (8) escreveu, é aquilo que se conhece acêrca do sapiente e honesto historiador que foi Frei Pedro de Jesus.

Frei Pedro de Jesus Maria José, que ignoro como se chamava no mundo, era filho de António de Sousa de Menezes, sargento mór de auxiliares e de D. Maria Barbosa Lobo, nasceu em Viana do Castelo a 3 de Junho de 1705. Desde muito jovem desejou entrar para a ordem franciscana, professando a 29 de Abril de 1721 no Convento de Santo António de Ponte do Lima, recusou o cargo de professor, preferindo antes o de comissário dos terceiros do Convento de Vila Cova, sendo mais tarde procurador geral na côrte de Lisboa, e, depois de 16 de Novembro de 1748, cronista da sua província, desconhecendo-se a data da sua morte. Escreveu «Coroa Seráfica» (Lisboa 1742), «Mística Cidade de Deus (Lisboa 1744, 5 tômos), «Espelho Mariano» (Lisboa 1748),. «Novena Geral» (s/ d/), «Crónica da Santa e Real Província da Imaculada Conceição de Portugal» (Lisboa 1754 e 1760, 2 tômos).

A crónica compreende dois tômos in-quarto, sendo o primeiro de 714 páginas e o segundo de 834 pàginas, tendo Frei Pedro de Jesus projectado um terceiro tômo, que não chegou a editar. A 1.ª edição (9) do 1.º tômo saiu em 1754, reimprimindo-se em 1760 com a publicação do 2.º tômo. Trata a crónica dos diversos conventos da ordem franciscana, sendo o segundo o Convento de Santa Maria da Ínsua, donde extraí textualmente a presente obra, actualizando a ortografia e a pontuação, e desdobrando os períodos demasiado compactos.

Homem de muita fé, como se vê pela dedicatória à Virgem Maria e pelos outros livros que publicou, todos de carácter espiritual, era Frei Pedro de Jesus dotado de vasta cultura, quer religiosa quer profana, historiador honestíssimo, bem digno de ser contemporâneo do util labor da Academia Real da História Portuguesa, documentou as suas afirmações com a indicação das fontes, possuindo uma linguagem clara, embora com o defeito da prolixidade da época, mas a suavidade das suas palavras e os escrúpulos de eminente investigador, tornam a sua obra inestimável, benemérita e única, pois com a extinção dos conventos em 1834, perderam-se bàrbaramente os arquivos e hoje nada se saberia da história do Convento de Santa Maria da Ínsua e dos outros a que se refere.

Da minha autoria é a presente introdução e o capítulo XXII referente à Ínsua de 1760 a 1944, pertencendo o restante a Frei Pedro de Jesus.

---

(1) R. Festus Avienus, Ora Marítima, estudo de Francisco Martins Sarmento, Porto 1896, pág. 33 e segs.

(2) Senhor Dr. Alberto Souto, na Homenagem a Martins Sarmento, Guimarães 1933, pág. 389.

(3) José Leite de Vasconcelos, obr. e vol. cit., pág. 38.

(4) Augusto Soares de Azevedo Barbosa Pinho Leal, obr. e vol. cit., pág. 395.

(5) História de Portugal, Barcelos 1928, vol I, pág. 161, artigo do Senhor Prof. Doutor A. A. Mendes Correia.

(6) Manuel Busquets de Aguilar, A Capela de Santo Antão do Concelho de Caminha, Lisboa 1941, pág. 5.

(7) Manuel Busquets de Aguilar, Moledo do Minho, Lisboa, 1941.

(8) Diogo Barbosa Machado. Biblioteca Lusitana, 2.ª edição, Lisboa, 1930, tômo III, pág. 574 e seg.

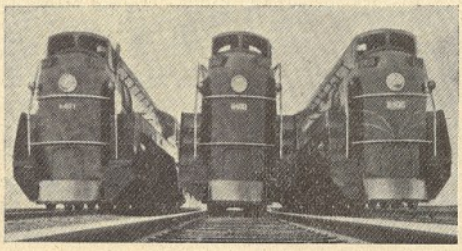
(9) Inocêncio Francisco da Silva, «Dicionário Bibliográfico Português», Lisboa, 1862, pág. 412.

Linhas Estrangeiras

BRASIL O Brasil, que está renovando as suas linhas férreas e o respectivo material rolante, vai adquirir locomotivas na França, cujo custo, depois de obtido o parecer favorável do Ministro da Viação, prefaz o total de 196.000.000 de cruzeiros.

CANADÁ Os caminhos de ferro do Canadá são considerados como dos mais perfeitos do mundo e rivalizam, portanto, com os dos Estados Unidos da América do Norte.

Estas três locomotivas, de original e elegante aspecto, podemos apresentá-las como modelos dos mais modernos e, todavia, o seu desenho foi introduzido em 1936, quando se renovaram e melhoraram os serviços da «Internacional Limited» e outros expressos.



RODÉSIA A Revista da Associação dos Ferroviários da Rodésia publicou recentemente um artigo da autoria do gerente dos caminhos de ferro daquele país, no qual relembrou e resumiu os acontecimentos de mais destaque ocorridos durante o ano de 1948 na exploração das linhas férreas rodesianas.

Segundo os números estatísticos que apresenta, o tráfego aumentou e aumentou também a eficiência dos serviços, traduzida num melhor aproveitamento do material, etc., e declarações que faz revelam a existência de excelentes relações entre a administração e os representantes do pessoal. Mas o que neste relato nos chama particularmente a atenção é o plano da administração para o presente ano económico no que respeita a construção de habitações para o pessoal.

Os Caminhos de Ferro da Rodésia vão construir nada menos de 372 habitações, as quais custarão £900.000, ou seja cerca de £2400 por habitação. Além disto, construirão 350 quartos para empregados que vivam sós, no que gastarão £170.000, e duas pensões a um custo de £34.000 cada. Para os empregados indígenas a administração construirá 4.000 habitações, que custarão £240.000.

O total da despesa é de £1.378.000, cifra sem dúvida importante, especialmente se atendermos a que será gasta num só ano e apenas por um organismo.

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENINSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

A PITORESCA FREGUESIA DE ÁGUA RETORTA, NA ILHA DE S. MIGUEL DOS AÇORES

UM POETA POPULAR DOS AÇORES

Entre os livros diversos que vieram mais recentemente debruçar-se sobre a nossa mesa de trabalho, figura o do falecido poeta açoriano Luís Furtado Leite, cuja edição, sob o título de «Jardim de Flores Silvestres», se deve à piedade fraternal e ao espírito generoso do antigo inspector escolar, sr. José Furtado Leite, nosso querido amigo e açoriano dos mais ardentes e mais sinceros, que conhecemos.

Luís Furtado Leite, filho de pequenos lavradores, nasceu em 5 de Outubro de 1890 na pitoresca e sadia freguesia de Água Retorta, na Ilha de S. Miguel. Na sua aldeia, diz-nos Rebelo de Bettencourt, prefaciador do livrinho, quando o poeta do «Jardim de Flores Silvestres» veio ao mundo, não havia sequer uma escola para rapazes. Não aprendeu a ler, portanto. Mas, inteligente, vivo, gostando de ouvir histórias, aprendeu muita coisa de outiva e na convivência de poetas improvisadores aprendeu por sua vez a fazer versos.

Mestre de romeiros, com eles, em peregrinações religiosas, percorreu a ilha de lés a lés, cantando e rezando, de igreja para igreja. São principalmente os versos compostos para cantar com os romeiros, que constituem a parte mais interessante deste livrinho.

Luís Furtado Leite conhecia a História Sagrada e ouvira contar alguns factos da História de Portugal. E com o que sabia, compôs quadras de sabor pitoresco, como as que seguem:

Noé aos homens falava
Da Santíssima Trindade.
Porém ninguém o escutava,
Tudo era vício e vaidade!

Então Deus pediu-lhe, um dia,
Que aparelhasse uma arca
Com a forma duma barca,
Porém Noé não sabia.

O Senhor o encaminha
Por ser um nobre monarca:
— Do peito duma galinha
Tens o modelo da arca!

Mas o fervor religioso e o amor da pátria, confundem-se, completam-se neste poeta do povo que só para o povo cantou:

Este mundo abençoai
Para que não fique perdido!
Nosso Senhor, perdoai
A quem nos ofendido!

Somos bichinhos da terra,
Ó meu Deus e meu senhor!
Livrai-nos da peste e guerra,
Sede o nosso Salvador!

Que a nossa mãe tão querida,
A Virgem da Conceição,
Que é a esperança e é a vida
Da nossa linda nação,

Abençoe nossas moradas
E famílias por igual.
Glórias, pois, vos sejam dadas,
Santa Mãe de Portugal!

No referido *Prefácio,* Rebelo de Bettencourt escreve:

«Ao ler os versos de Luís Furtado Leite pensei no problema do analfabetismo e no caso de todos aqueles que, como este poeta, não tiveram, na sua aldeia, quando meninos, uma escola onde aprendessem, bem ou mal, a ler e a escrever. Quantas inteligências, que bem úteis poderiam ter sido à colectividade e ao país não ficaram na obscuridade, como trigo que não se semeou?»

Aqui temos uma quadra admirável de Luís Furtado Leite a atestar a compleição de um artista, que bem mais alto poderia ter voado:

A língua do português
Vale mais do que a estrangeira.
Pergunta ao mar, que já vês
Qual delas foi a primeira.»

O professor José Furtado Leite, com a edição póstuma das quadras do seu irmão Luís, prestou um serviço á literatura regional açoriana, pois arrancou do esquecimento um poeta popular, que foi mestre na simplicidade de compor e na sinceridade de sentir.

O MAR AÇORIANO NUMA NOITE DE LUAR

Publicações recebidas

«L'Informateur du Rail» — *A actividade dos Caminhos de Ferro Federais da Suíça.*

Por amável oferta do Centro Nacional Suíço de Turismo recebemos este interessante opúsculo, que constitui nem mais nem menos um documentário dos serviços que os caminhos de ferro prestam, na Suíça, à economia nacional.

Os caminhos de ferro da federação suíça estão ao serviço dos interesses colectivos da grande república helvética e o próprio turismo tem neles o seu melhor auxiliar.

O opúsculo presente, ilustrado com numerosas e sugestivas gravuras, oferece-nos um panorama completo das actividades dos caminhos de ferro suíços, organização admirável e das mais perfeitas em todo o mundo.

O folheto presente, o primeiro de uma série anunciada, dá-nos, como é seu objectivo, uma ideia rápida dos serviços e das vantagens dos caminhos de ferro suíços.

Eis algumas informações interessantes: Todas as crianças são transportadas gratuitamente até à idade de seis anos, pagando meia taxa até aos 16.

Em 1940, em plena guerra, a assinatura de férias foi criada com o propósito de estimular o movimento turístico. O êxito ultrapassava toda a espectativa.

Quanto ao tráfico de mercadorias, os números oferecem igualmente grande interesse. Em 1903 transportaram-se em caminho de ferro 8,9 milhões de toneladas e em 1941, em plena segunda guerra mundial, o número de toneladas transportadas ascendeu a 23,3 milhões.

Estabeleceram-se taxas reduzidas para o transporte de leite, sendo gratuita a devolução dos bidões.

Quanto aos restaurantes (buffets) dos caminhos de ferro federais, eles desempenham o papel de cartões de visita da indústria hoteleira Suíça.

Como se sabe, a Suíça adoptou desde 1916 a electrificação dos seus caminhos de ferro, calculando-se a economia de carvão em cêrca de 1,2 milhões de toneladas por ano.

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro — *Relatório e Contas da Gerência do ano económico de 1947.*

Nos termos da legislação em vigor é apresentado o Relatório da Gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro no ano económico de 1947, acompanhado dos mapas elucidativos do movimento das respectivas contas.

As receitas cobradas atingiram a verba de 67.907.348$190, as quais foram quase totalmente aplicadas na satisfação de encargos assumidos, cujo quantitativo global subiu a Esc. 67.907.067$28, resultando daí um saldo de tesouraria de Esc. 1.280$91, que, conforme manda a lei, caducou a favor do Tesouro Público.

Vejamos como foram empregadas as receitas do Fundo Especial:

Estudos e construção de novas linhas	699.983$44
Melhoramentos na ria, pontes e edifícios	28.404.801$24
Melhoramentos em edifícios e Material circulante	1.253.907$52
Subsídios diversos	600.587$80
Soma	30.959·270$00

Na aquisição de material circulante houve a a aplicação de somas:

Automotoras.	2.486.742$79
Locomotivas.	15.623.559$55
Vagões	4.264.911$03
Soma	22.375.213$37

«Pelas continuadas somas que continuaram a despender-se com os melhoramentos nas linhas e com a transformação e aquisição de material circulante — diz o Relatório — se podem apreciar os esforços com que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro continua a contribuir para se melhorar o tráfego na rede do Estado, de forma a que o abastecimento do País e a circulação dos seus produtos se faça nas melhores condições de rapidez, segurança e economia».

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, a que preside o ilustre engenheiro Rogério Vasco Ramalho, é digna dos melhores encómios pela obra que vem realizando.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1899)

Linhas Portuguesas

Na Ilha de S. Miguel. — Já deu entrada no ministerio das obras publicas o pedido da junta geral do districto de Ponta Delgada, para que seja apresentada ás côrtes uma proposta de lei, auctorisando a mesma junta a abrir concurso publico para a construcção e exploração de um caminho de ferro de via reduzida, na ilha de S. Miguel, entre Ponta Delgada, as Furnas e a Ribeira Grande, projecto de que já aqui démos noticia.

O requerimento vem acompanhado de grande numero de documentos.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

O «Diário do Governo», n.º 290, III série, 15 de Dezembro, publica o seguinte:

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso até às 15 horas do dia 21 de Março de 1949 para o fornecimento de:

1:866 carris de 24 metros, pesando 44kg,640 por metro, conforme desenho n.º 290;

3:732 *éclisses* para material de 44kg,640 por metro, conforme desenho n.º 291;

11:196 parafusos de junta para material de 44kg,640 por metro, conforme desenho n.º 14—A;

6 mudanças de via, completas, para carris de 44kg,640 por metro, perfil do desenho n.º 290, de 1:11, sendo três direitas e três esquerdas.

A cotação será dada por quilograma, excepto para as mudanças de via, devendo o concorrente indicar o peso de cada peça.

A cotação deve ser dada em escudos da colónia ou em libras esterlinas ou da União da África do Sul, sendo o pagamento feito nestas moedas e sem que os adjudicatários tenham direito a conversão para qualquer outra moeda para pagamento aos países de onde importem os materiais.

O material será entregue sobre o cais de Lourenço Marques, livre de despesas para a Administração.

O programa do concurso, cadernos de encargos, modelo da proposta e desenhos podem ser consultados às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e, em Lourenço Marques, na 2.ª Secção dos Armazéns Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de:

Para carris — 150.000$.
Para *éclisses* — 7.500$.
Para parafusos de junta — 2.500$.
Para mudanças de via — 5.000$.

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da data da recepção definitiva, e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

A abertura das propostas realizar-se-á nos Armazéns Gerais da mesma Direcção no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 19 de Novembro de 1948. — O Subdirector dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Fernando Francisco Pinto Eliseu.*

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso até às 15 horas do dia 25 de Janeiro de 1949 para o fornecimento de:

Encerados e correntes de aço.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito de 50.000$.

O programa do concurso, caderno de encargos e modelo da proposta podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e, em Lourenço Marques, nos Armazéns Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos Armazéns Gerais da mesma Direcção no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 25 de Novembro de 1948. — O Subdirector dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Fernando Francisco Pinto Eliseu.*

O «Diário do Governo», n.º 25, III série, de 1 de Fevereiro, publica o seguinte:

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 28 de Março de 1949, para o fornecimento de:

Um rebocador destinado à Divisão de Exploração de Moçambique.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 60.000$.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados, às horas de expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral de Fomento Colonial e na Agência-Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos Armazéns Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á, nos Armazéns Gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 27 de Dezembro de 1948. — O Subdirector dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, *Fernando Francisco Pinto Eliseu.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo, n.º 11, II série, de 14 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-Geral de Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional ao contrato firmado em 14 de Agosto de 1948 com Francisco da Costa Matos para efeito de fornecimento de mais 10.000 travessas de carvalho.

O «Diário do Governo», n.º 36, III série, de 14 de Fevereiro, publica o seguinte:

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 7 de Março do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 10 — Com a superfície de 1:955 metros quadrados, situada no lugar de Caniçais, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, ao poente com Joaquim dos Santos Moreira, ao norte com Joaquim Gonçalves e ao sul com caminho de ferro e outros.

N.º 30 — Com a superfície de 1:337 metros quadrados, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com Manuel da Silva Santos, ao poente com herdeiros de Albino Seabra, ao norte e sul com António Moreira da Silva.

N.º 34 — Com a superfície de 38 metros quadrados, situada no lugar de Esposado, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com Manuel Tavares de Oliveira, ao poente com António Moreira, ao norte com António Martins da Silva e outros e ao sul com o caminho de ferro.

N.º 36 — Com a superfície de 140 metros quadrados, situada no lugar de Esposado, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente e poente com Joaquim dos Santos, ao norte com António José Moreira e outros e ao sul com António José Moreira.

N.º 37 — Com a superfície de 115^{m2},50, situada no lugar de Esposado, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com António Dias, ao poente com José Martins da Silva Santos, ao norte e sul com António Dias.

Sendo a base de licitação de 3$70 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 8 de Março do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 80 — Com a superfície de 2:939 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte com Maria de Sousa Moreira e caminho de ferro, ao sul com Maria de Sousa Moreira e caminho público, ao nascente com Maria de Sousa Moreira e Ema Ribeiro e ao poente com Maria de Sousa Moreira.

N.º 80-A — Com a superfície de 12 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte e nascente com Maria de Sousa Moreira e ao sul e poente com caminho de ferro.

N.º 81 — Com a superfície de 330^{m2},50 situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte com caminho de ferro, ao nascente com Maria de Sousa Moreira e ao sul e poente com caminho público.

N.º 82 — Com a superfície de 1:045^{m2}, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte e nascente com caminho público, ao sul com caminho de ferro e ao poente com Albino Domingos Alves.

N.º 83 — Com a superfície de 1:372 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com Maria Emília Ribeiro.

N.º 87 — Com a superfície de 146^{m2},50, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, que confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com Albino da Silva Rato.

Sendo a base de licitação de 7$20 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 9 de Março do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 88 — Com a superfície de 185 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com António Bento Ramos.

N.º 89 — Com a superfície de 255 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com Joaquim Francisco Neves.

N.º 90 — Com a superfície de 400 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com Ana Maria Luísa e ao poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

N.º 93 — Com a superfície de 530 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente e poente com José Maria Valente.

N.º 94 — Com a superfície de 870 metros quadrados, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte com José Maria Valente, ao sul com Joaquim José de Oliveira e ao nascente e poente com António Joaquim Ferreira.

Sendo a base da licitação de 7$20 cada metro quadrado.

N.ºs 91 e 92 — Com a superfície de 1:143 metros quadra-

dos, situada no lugar de Lomba, freguesia de S. Martinho de Guifões, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com caminho público e ao poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

Sendo a base de licitação de 45$ cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 10 de Março do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 197 — Com a superfície de 157 metros quadrados situada no lugar de Picoutos, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com o caminho de ferro, ao poente com herdeiros de José António da Silva, ao norte com o caminho de ferro e ao sul com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos.

N.º 198 — Com a superfície de 1:248 metros quadrados situada no lugar de Arroteia, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com caminho, ao poente com caminho, ao norte e sul com herdeiros de José António da Silva.

N.º 199 — Com a superfície de 1:584 metros quadrados, situada no lugar de Monte das Minas, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com caminho, ao poente com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos, ao norte e sul com José da Silva Barros.

N.º 200 — Com a superfície de 425 metros quadrados situada no lugar de Arroteia, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com José da Silva Barros, ao poente com caminho ao norte e sul com herdeiros de Manuel Domingos dos Santos.

N.º 202 — Com a superfície de 750 metros quadrados, situada no lugar de Arroteia, freguesia de Leça do Balio concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com herdeiros de José António da Silva, ao poente com estrada municipal, ao norte e sul com Joaquim da Silva Castelhano.

Sendo a base de licitação de 5$00 cnda metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. - O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 11 de Março do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.ºs 203 e 204 — Com a superfície de 1:243 metros quadrados, situada no lugar de Arroteia, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com a estrada municipal, ao poente e norte com José da Silva Barros e ao sul com Júlio da Silva Seabra.

N.º 205 — Com a superfície de 2:175 metros quadrados situada no lugar de Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente com José de Barros, ao poente com António Luís, ao norte com José de Barros e ao sul com Avelino Martins de Carvalho, Aurélio Garrido, Eduardo Ferreira e Manuel Gomes dos Santos.

N.º 206 — Com a superfície de 696 metros quadrados, situada no lugar de Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao norte com António Luís, ao sul com António Luís e José de Barros, ao nascente com José de Barros e ao poente com António Luís.

N.º 207 — Com a superfície de 276 metros quadrados situada no lugar do Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confronta ao nascente, norte e sul com António Luís e ao poente com a estrada nacional n.º 1-1.ª.

Sendo a base de licitação de 5$00 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

CASA BRANDÃO
DE
Francisco d'Oliveira Alves

FAZENDAS
MALHAS
MIUDEZAS
PAPELARIA
PERFUMARIAS
NOVIDADES

A V E S
NEGRELOS

CHAPÉUS
GUARDA-SÓIS
CALÇADOS
LOUÇAS
MERCEARIA
MOBÍLIAS

Recortes sem comentários

Extraviaram-se 68 processos disciplinares contra advogados, segundo declara, no seu relatório, o conselho distrital de Lisboa da respectiva Ordem

O conselho distrital de Lisboa da Ordem dos Advogados vai apresentar à assembleia geral ordinária, convocada para quarta-feira, o relatório de 1948 e o orçamento para 1949.

No relatório, o conselho distrital declara que, ao tomar posse, em 16 de Janeiro, deparou com o seguinte quadro: grande parte da correspondência, respeitante a assuntos diversos, amontoada e misturada com documentos do livro «Caixa», dos anos de 1942 e 1943; o ficheiro do movimento das inscrições de advogados, composto de centenas de fichas, sem estar actualizado, na sua quase totalidade; os trabalhos dos estagiários, alguns deles sem identificação dos seus autores, arrecadados desordenadamente; processos disciplinares extraviados; processos disciplinares que, por não terem sido julgados no prazo legal, o conselho já não tinha competência para julgar; processos disciplinares pendentes há treze, oito e cinco anos; acórdãos do conselho, de Dezembro de 1946 e de Julho e Dezembro de 1947, que, para efeitos do indispensável registo, não estavam ainda copiados.

Para a instrução e julgamento dos procesos disciplinares foi preciso fazer uma inspecção ao arquivo, tarefa árdua de que se desempenhou o vogal do concelho, sr. dr. Carlos Ferreira de Almeida. No relatório, o sr. dr. Carlos de Almeida acentuou que o arquivo continha a grande maioria dos processos instaurados, mas que faltavam muitos outros. Estes, dividiu-os em três grupos; 44 que nos respectivos livros tinham só a numeração, sem mais registos; 17, cujo paradeiro se desconhecia; e 19, registados, cujo paradeiro era conhecido. Ao todo, faltavam 80 processos. Depois de várias diligências junto de alguns tribunais e delegações da Ordem, encontraram-se 12, ficando, portanto, o número de processos extraviados em 68.

O movimento de processos disciplinares durante o ano de 1948 foi importante. O conselho recebeu do anterior 99 processos, que logo foram examinados em fins de Janeiro, e 44 deles remetidos ao presidente do conselho superior. Para relatores foram escolhidos os srs. drs. Domingos Vechi Pinto Coelho e Mário Furtado, que, em curto prazo e com grande sacrifício, se desempenharam da missão. Além dos 99 processos recebidos do conselho anterior, o conselho ocupou-se de mais 71, ou seja, de um total de 170. Mais de 323 diligências processuais se fizeram, e foi possível julgar, até agora, 102 desses processos, número nunca atingido por qualquer conselho distrital. Estão ainda pendentes 55 processos, mas alguns destes serão julgados até ao fim do ano. Julgaram-se todos os processos atrasados, que, desde há anos, passavam, como peso morto, de conselho para conselho. O movimento dos processos disciplinares está regularizado. O conselho tem julgado alguns processos relativos a escritórios «de procuradoria judicial ou similares», a que se refere o artigo 515.º do Estatuto Judiciário, e cuja extenção resulta, indubitavelmente, da letra e do espírito da lei.

O relatório louva, ainda, o sr. dr. Mário Furtado, vogal do conselho, pela organização de um ficheiro da jurisprudência de todos os concelhos da Ordem e dos trabalhos dos estagiários. Considera trabalho difícil e ponderado o que o sr. dr. Júlio de Freitas apresentou àcerca da distribuição das colectas do imposto profissional. Houve um notável aumento de inscrições. Em 1947 eram 31 os advogados e 38 os candidatos. Em 5 do corrente, havia, respectivamente, 35 e 57.

No orçamento para 1949, há a previsão de um «déficit» de 26.997$80. O conselho recorda, a propósito, que já no relatório das contas de 1947, dizia não poder desempenhar-se do seu mandato se não fosse auxiliado financeiramente pelo conselho geral da Ordem. As despesas previstas são de 115.447$80.

Por último, o conselho, que é presidido pelo sr. dr. Fernando Caetano, salienta que em pouco mais de meia duzia de meses se produziu o que habitualmente se fazia em dois anos, e que o Conselho Distrital de Lisboa pode afirmar-se que está em dia».

(De *O Século*)

O Príncipe D. João Carlos chegou a Madrid

O príncipe D. João Carlos, filho do conde de Barcelona, chegou esta manhã num salão atrelado do «Lusitânia-Expresso», acompanhado pelo duque de Sottomayor e pelo conde de Rocamora.

Era aguardado pelo infante D. Afonso de Bourbon, conde de Fontanar, D. José Maria Oriol e D. Afonso Urquijo, proprietário da quinta de Las Jarillas, em que o príncipe será educado.

Depois de ouvir missa no Cerro de los Angeles, onde o aguardavam vários membros da aristocracia espanhola, o príncipe dirigiu-se á referida propriedade, onde terá como companheiros de estudo seu primo D. Carlos, filho de D. Afonso de Bourbon; um filho do Conde de Fontanar e outro do marquês de Valduesa, um neto do general Ponte, membro do Conselho do Reino criado pelo generalíssimo Franco; e, para que os seus companheiros sejam oriundos de várias regiões de Espanha, um filho de D. Juan Antonio Mataya, catalão; um filho de Gomez Treno, valenciano; e outro valenciano, primo do anterior, e outros ainda não designados.

Os directores de estudo e professores foram designados pelo próprio pretendente, conde de Barcelona, e pelo duque de Sottomayor, chefe da sua Casa Civil.

Entre os professores figura o n.º 1 dos professores de

CARBOLINIO ESTRANGEIRO
Vende: CASA UPI
PRAÇA DO MUNICIPIO, 22
LISBOA

TÁMAR
Significa elegância e bom preço
SAPATARIA
36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA
10 % de desconto aos Ferroviários
Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 2 1648

Madrid, Garrido, do Colégio de Paloma, e outros do Instituto de S. Isidro e um sacerdote.

O número de companheiros do príncipe será aumentado á medida que avancem os estudos.

O palácio de Las Jarillas sofreu obras para receber o príncipe, como instalação de aquecimento central e outras, para o tornarem confortável. — (Efe)

(Do *Diário Popular)*

Mandou-o fazer como o Bocage e ficou sem o dinheiro das botas

TONDELA — No lugar da Cunha, da vizinha freguesia de Tondela, aconteceu agora um caso que merece ser relatado.

Em casa do sapateiro Ernesto, daquele lugar, apareceu há dias um rapaz que combinou com o proprietário da sapataria a confecção de umas botas de boa qualidade, cujo preço se assentou em 200$00.

E tendo ficado resolvido que as botas estivessem prontas no ultimo sábado, 18, o interessado apresentou-se para as levar.

Calçou-as no intuito de as experimentar.

E disse o sapateiro:

—«Estão boas, homem. Ande um pouco com elas. Vá até ali, caminhe; faça como o Bocage.

E o homem cumpriu tão bem o que o sapateiro lhe indicou que, ainda agora, este está á espera que as botas lhe sejam pagas!...

(Do *Diário de Coimbra*)

Loucos

Uma local das «Novidades» dá-nos conta destes cálculos:

Parece que cresce assustadoramente, em todos os países o número dos loucos. Uma estatística inglesa acaba de anunciar-nos, com eloquentes números, que, dentro de dois séculos, não haverá, sobretudo na Europa, um só indivíduo em pleno uso da razão.

Eis o cálculo terrífico:

Em 1859, a proporção dos loucos era de 1 em 535 habitantes; em 1897, a proporção foi já de 1 em 312; em 1945, foi de 1 em 150.

A continuar a progressão, — e tudo parece indicar que essa progressão está em franca marcha — a proporção será de 1 louco em 100 indivíduos, em 1977, e não será difícil atingir a proporção de 1 em 1.

Toda a gente terá enlouquecido?

O curioso é que, então, não haverá ninguém que disso se aperceba, e possa dar aos vindouros a continuação dos cálculos da tremenda estatística inglesa...

(Da *Reconquista*)

O centenário da reconquista de Angola e o Brasil

O Brasil associou-se, de maneira que mereceria relatos pormenorizados, ás comemorações do centenário da reconquista de Angola. Quem nas últimas semanas tenha relanceado os olhos pela Imprensa brasileira, não pode ter deixado de reparar no grande espaço que em todos os jornais ocuparam os artigos, as notícias e as fotografias alusivas a esse grande acontecimento da História do Mundo Português, acrescido pelo facto de Salvador Correia de Sá ter sido de origem brasileira e de as forças reconquistadoras por ele chefiadas terem partido do Brasil para Angola.

Na Academia Brasileira de Letras, o académico Gustavo Barroso pronunciou um discurso em que mostrou a comparticipação de portugueses e brasileiros na reconquista de Angola.

O Arquivo Nacional do Brasil realizou uma exposição bibliográfica documental, onde figuraram inúmeros documentos de enorme significado, e que provocou grande interesse entre os historiadores brasileiros.

A Academia Brasileira de Letras enviou um louvor ao director do Arquivo Nacional, dr. Vilhena de Morais.

Esta exposição tem merecido a atenção dos estudiosos brasileiros, como o demonstram as numerosas transcrições em jornais e revistas de documentos expostos.

Outro facto interessante a registar é o de muitos dos artigos publicados, no mesmo passo em que elogiam a iniciativa de se ter comemorado a reconquista de Angola, referirem o exemplo português e mostrarem a importância que há em se lembrar, mediante comemorações, os acontecimentos históricos que enaltecem a imagem da Pátria e fortalecem o sentimento patriótico dos nacionais.

(Do *Jornal do Comércio*, de 13 de Setembro de 1948)

TINTAS PARA TODOS OS FINS
Visite a CASA UPI
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 22
LISBOA

A produção russa do trigo

O nosso amigo e assinante, sr. Manuel A. Branco, contramestre da C. P., enviou-nos esta notícia, extraída de *A Voz da Comarca*, de 1931:

«Estatística sobre a futura produção de trigo na Rússia, em 1932, segundo uma notícia publicada nos jornais:

— Terreno a cultivar: 46.000.000 de hectares, que equivalem a 515 vezes o nosso território continental.

— Quantidade de trigo: 400.000.000 de quintais ou sejam 40.000.000 de toneladas.

Para transportar este trigo seria necessário um comboio com 4.000.000 de vagons e 24.000 quilómetros, que daria para cobrir todas as linhas de Portugal, Bélgica, Holanda, Dinamarca e Suíça, ou sejam 7 vezes o comprimento total da nossa rede ferroviária. Isto, à razão de 10 toneladas por cada vagão de 6 metros.

Considerando o trigo, com o peso-específico de 1 quilo, grama por litro, vê-se que o mesmo chegaria para cobrir o nosso continente com uma camada de 45 centímetros de altura.»

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Para beber um bom café

prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre os melhores do Mundo

NOGUEIRA, Limitada

LISBOA:
R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE L'EST — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame. cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

The Red Hand Compositions Company
LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha,** também conhecida por tinta **Hartmann.** A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de uniforme qualidade, consistência e côr, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

RAHTJEN'S COMPOSITION
MÃO VERMELHA
(MÃO VERMELHA) Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

Agentes gerais:

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.DA
CASA FUNDADA EM 1865
Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO.
EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Teleg. — *Thocruzilhos*
Telefone n.º 4 — *Praia do Ribatejo*
Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5
End. Teleg. — *Snadek* — Telefone n.º 2 1868

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBÔA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueirado — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos — às 2,30 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5 30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal

BENZO DIACOL
XAROPE
Bial
TOSSE ?
BENZO-DIACOL
DRÁGEAS GOTAS XAROPE
Bial