

10.º do 62.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1949

Número 1474

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

JUN 1949: REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



LOCOMOTIVA EM SERVIÇO NAS LINHAS DO NORTE DE PORTUGAL

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

L I S B O A

Transportes Marítimos e Aéreos

C A R V ã O

S E G U R O S

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

N o P O R T O

Hendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

NOGUEIRA, Limitada

L I S B O A:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

P O R T O:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

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

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE L'EST - Valenciennes (Nord), França. Aços 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, Aparelhação eléctrica para todas as 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, Aços 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.

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

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

HANTJEN'S COMPOSITION



uniforme qualidade, consistência e cor, 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.

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C^o, Limiteda
TELEPHONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º - LISBOA

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. Nogueira de Magalhães - Rins e vias urinárias - à 1 hora
- Dr. Correia de Figueiredo - Pele e sílilis - 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 - à 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 - Bóca e dentes, próte-e - às 2 horas
- Dr. Azevedo Saldanha - Raio X - às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 4 horas
- Dr. Junqueira Junior - Doenças Tropicais - Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

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: 2 7520

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

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1474

16 — MAIO — 1949

ANO LXII

Número avulso: Esc. 6\$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.º 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



S U M Á R I O

Reunião em Lisboa, de 1 a 7 de Junho, da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro	307
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	309
Pedro Correia Marques	309
Carta de Espanha, por <i>J. M. MIURA</i>	310
Doenças em Escutari	311
Caminhos de Ferro Coloniais.	311
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT.</i>	312
Há 50 anos.	313
D. Gabriel Uriguen	313
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	313
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR.</i>	314
Linhas Estrangeiras	318
Publicações recebidas.	318
Regulamento de Transportes em Automóveis.	319
Parte Oficial	323
Recortes sem comentários	324

Reunião em Lisboa, de 1 a 7 de Junho, — da Associação Internacional — dos Congressos de Caminho de Ferro

DE 1 a 7 do próximo mês de Junho, vai realizar-se em Lisboa uma reunião da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro. Trata-se, pois, de um grande acontecimento de grande interesse para o país e de indiscutível projecção internacional.

Com efeito, a esta reunião, cuja iniciativa se deve, como já tivemos a oportunidade de noticiar, ao ilustre Engenheiro sr. Raúl da Costa Couvreur, Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, assistem representantes de cerca de vinte países da Europa, A'sia e América do Norte.

De há anos para cá Portugal tem-se actualizado consideravelmente com a construção de estradas, edificios públicos e particulares, melhoramentos de vária ordem e, no que diz respeito a caminhos de ferro, a obra a assinalar pode considerar-se sem favor também notável. A renovação do material circulante e o apetrechamento das oficinas de construção e reparação do Barreiro constituem motivos de justo orgulho, a que os nossos ilustres hóspedes não deixarão, temos disso a certeza, de render os mais justos e espontâneos elogios.

A vinda dos congressistas ferroviários servirá também de pretexto admirável para darmos a conhecer grande parte do país, como zona de turismo internacional, e os nossos monumentos de maior significado

artístico e histórico, bem como as grandes realizações ferroviárias e, finalmente, as importantes obras do porto de Lisboa, *Chave do Império*.

Acontecimento importante, a próxima Reunião da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro conta com o alto patrocínio do sr. Ministro das Comunicações, figura prestigiosa a cuja actuação os caminhos de ferro portugueses devem já inúmeros e assinalados serviços.

As sessões da Reunião são efectuadas no Instituto Superior Técnico e entre os assuntos a tratar figuram os seguintes: «Emprego de locomotivas eléctricas em comboios rápidos», «Travessas de betão armado», «Reforço e aproveitamento de pontes» e «Transporte de mercadorias em detalhe».

A Comissão Portuguesa é constituída pelos srs. Engenheiros: Inspector Raúl da Costa Couvreur, representante em Portugal da A. I. C. F.; Rogério Vasco Ramalho, director geral de Caminhos de Ferro; inspector António Passos de Oliveira Valença, presidente do Conselho Superior de Transportes Terrestres; Carlos Manitto Torres, secretário do F. E. C. F.; Roberto Espregueira Mendes, director geral da C. P.; Francisco Leite Pinto, administrador da C. P.; e dr. António do Amaral Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da

Sociedade «Estoril»; tenente-coronel Júlio de Abreu Campos, representante em Portugal da «Wagons-Lits» e António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.

O programa da Reunião encontra-se definitivamente organizado, como segue:

Dia 1 de Junho: Às 15 horas, sessão solene de abertura; às 18 horas, recepção na Câmara Municipal e em seguida um aperitivo na Estufa Fria.

Dia 2: Às 9,15 sessões técnicas das três secções; às 15, visita ao Barreiro; às 21, banquete oferecido pela Comissão Permanente e autoridades portuguesas.

Dia 3: Às 9,15 sessões técnicas das 3 secções; às 15, visita a trabalhos públicos; às 21,30, festival no Teatro Nacional de S. Carlos.

Dia 4: Às 9,30, sessão plenária e de encerramento; às 15, visita às obras do Porto de Lisboa; às 21, banquete oferecido pelo Governo Português.

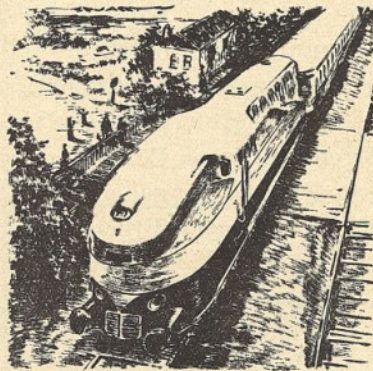
Dia 5, (Domingo): Diversões populares.

Dia 6: Excursões turísticas.

Dia 7: Partida de excursões turísticas com duração de alguns dias.

As excursões turísticas compreendem Cascais, Sintra, Setúbal, Mafra, Santarém, Tomar, Alcobaça, Batalha, Coimbra, Buçaco, Viseu, S. Pedro do Sul, Espinho, Porto, Braga, Viana do Castelo, Arcos de Val de Vez, Monção e Valença.

Como já dissemos, trata-se de um grande acontecimento de interesse para o país e de projecção internacional. Com alegria Portugal, cujas tradições hospitaleiras são bem conhecidas, vai receber os congressistas estrangeiros, com essa alegria de quem sabe, com antecipada certeza, que os nossos ilustres hóspedes vão admirar na sua visita não apenas um país encantador, sob o ponto de vista turístico, mas também um país actual, civilizado, que caminha na vanguarda, com uma soma surpreendente de melhoramentos e inovações.



PROBLEMAS SOCIAIS**Acerca dos programas emitidos
pela Rádio Portuguesa...**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

UM dos mais importantes problemas sociais é o que mais se prende com a cultura e seus meios de divulgação. Porque a rádio ocupa hoje lugar destacado entre esses meios, dedicar-lhe ei este apontamento. A meu ver, pode comparar-se o panorama de produção da rádio portuguesa com uma estrada, cujo piso é cheio de obstáculos. Irregularidades e d pressões. Caminha-se na rádio, como na rua, aos encontros, aos atropelos, com espírito de aventura, na vanglória de fazer nome ou na mira de conquistar desmedidos proventos. Não miúdo ao definir assim o aspecto geral dos nossos estúdios. Respeito seja votado às excepções e aos apóstolos que fazem da rádio uma força coerciva, utilíssima para recrear, educar e informar.

Raros são os casos honestos. Deve a imprensa, portanto, criticar os que vituperam e abusam desse meio de vulgarização que, ao lado do livro, do jornal, da revista e do cinema, tem o poder de semear por todos os lares espiritualidade imensa!

Não me venho referir à rádio, como emissora de música instrumental ou vocal, mas sim à rádio, como jornalismo. E jornalismo é literatura de ideias e documentário de factos oportunos. Nos jornais e revistas portuguesas, nenhum director ou chefe de redacção consentiria a presença de energúmenos, de indivíduos sem preparação mínima, sem vocação e aptidão para o jornalismo e sem idoneidade moral e intelectual. Exigem-se precedentes a quem deseja escalar a montanha íngreme e alcantilada do jornalismo.

Nos jornais e revistas, como no livro, há o respeito pela originalidade e pela propriedade artística. Desse modo, nenhum jornal plagia ou copia ideias de outros, sem que incorra no seu próprio depreciamento e nas sanções jurídicas.

Outro tanto não tem acontecido, infelizmente, na rádio. Abra-se uma excepção, entre as demais, para o caso da Emissora Nacional, onde o núcleo de colaboradores e locutores é de escol e onde os programas, sendo de ideologia sã e coerente, têm o culto do ineditismo e da originalidade. Porém, na maioria dos emissores de Lisboa e Porto, onde trabalhei com entusiasmo

crescente durante quatro anos, havendo colaborado comigo — lhes devo tamanha honra! — nomes dos mais representativos nas artes nacionais, é um auténtico caos. Digo-o, porquanto o observei e observe de perto...

Os «escritores» da rádio reproduzem-se quais cogumelos. Foi-me dado conhecer alguns, de quem me abstenho de comentar sua cultura ou até ilustração!! Como podem, então, criar ou redigir?! Mas, apesar-disso, os programas são emitidos, brilhando seus nomes no fictício firmamento do éter... Vão objectivo o deles! E crassa ignorância do que é lutar por ideias sempre renovadoras, estudando e escrevendo!

Quantos se limitam, sem respeito por ninguém e por nada, a recortar de jornais e revistas trechos para ligar com discos musicados e, assim, os impingirem aos rádio-ouvintes. Nada de ideias próprias e de dar ao programa uma directriz e um atractivo que o fizesse único e útil, como produção intelectual.

Copiam-se programas, como se especulam ideias de outrem! Na interpretação, o fracasso é equivalente. Talvez, em época alguma, se recitasse tanta poesia, infelizmente tão mal declamada. Onde há um nome na rádio, há um nóvel declamador. E todos comungam na mesmíssima tabela de sensibilidade. Seja um trecho de Gil Vicente ou Camões, de Antero ou de João de Deus, de Torga ou Florbela, a toada é a mesma — sempre lânguida e sonolenta, sonolenta e doentia.

Apreciem-se os programas de publicidade comercial e veja-se. Bastou que um criasse rubricas interessantes e sugestivas. Logo apareceram, em avalanche, os aquiredores para as explorarem e tornarem suas com um jeitinho para disfarçar...

A rádio marca uma presença no século. Há que considerá-la e vigiá-la. Muito já tem feito nesse capítulo o S. N. I., emprestando-lhe valores e dando-lhe bons programas. Deseja-se, porém, que, havendo para a imprensa uma Conservatória de Propriedade Literária, ela se estenda, em legislação especial, aos studios da rádio.

De resto, nenhuma entidade está em melhores condições que o S. N. I. para fiscalizar o valor da produção e a idoneidade dos produtores, velando pela harmonia conjunta que se adivinha como extraordinariamente util ao publico radiófilo português.

PEDRO CORREIA MARQUES

Completamente restabelecido de uma grave doença, regressou, há pouco, do Minho, o nosso querido amigo Pedro Correia Marques, ilustre Director de *A Voz*, tendo retomado as suas funções jornalísticas.

É com sincera alegria que o felicitamos pelas suas melhoras, e lhe enviamos, em nome de quantos trabalham na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um apertado abraço de amizade e camaradagem.

Carta de Espanha

P o r J . M . M I U R A

O presidente do Conselho de Administração da R.E.N.F.E., Conde Guadalhorce, visitou, no dia 25, a cidade de Barcelona, onde pronunciou uma conferência sobre problemas ferroviários. A recepção que lhe fizeram à sua chegada à capital catalã foi brilhante e concorrida, tendo-lhe apresentado cumprimentos, na estação, o director da quinta zona, sr. José Puig Batet, que se fazia acompanhar de altos funcionários daquela empresa.

No hotel onde ficou hospedado, foi cumprimentado pelos representantes da imprensa, aos quais o ilustre ferroviário poz ao corrente dos problemas e modificações dos serviços de caminhos de ferro espanhóis.

As suas declarações revestem-se de grande interesse. Começou por dizer que, actualmente, se viaja muito mais em segunda e terceira classes do que na primeira, sintoma evidente da crise mundial que se atravessa e se reflete nos rendimentos da grande empresa ferroviária espanhola.

Referindo se ao plano de reforma dos serviços, declarou que se prossegue activamente nas obras de electrificação, sistema vantajosamente económico. Para se pôr em prática aquele plano, empregaram-se, no ano de 1947, 800.000 travessas espanholas, e para 1948-1949 empregar-se-ão dois milhões do país, 500.000 de Marrocos espanhol e outra quantidade equivalente da Guiné espanhola, esperando-se ainda uma importante remessa da Argentina.

O abastecimento de carvão, disse o sr. Conde de Guadalhorce, deixou de ser um problema, visto estar garantido.

Quanto às reformas mais importantes, consistirão elas na electrificação das grandes zonas e na importação de carris e material rolante, acrescentando que o plano de electrificação compreende 400 quilómetros em volta de Barcelona e que este verão vão entrar em serviço novas automotoras para cobrir distância próximas da cidade.

Por fim, disse que o comboio articulado «Talgo» fará a sua primeira viagem experimental na linha Madri-Hendaya, no próximo mês de Julho. Este comboio poderá atingir a velocidade média de 80 quilómetros à hora.

Na tarde do dia seguinte, sob a presidência do reitor da Universidade, D. Enrique Luño Peña, la-

deado pelos srs. Bispo da Diocese, reitor honorário, governador militar, e outras individualidades importantes, o sr. Conde de Guadalhorce, proferiu, na Academia dos Doutores do Distrito Universitário de Barcelona, uma notável conferência, na qual desenvolveu o tema Progresso e Trabalho.

* * *

Chegou há dias, ao porto da Corunha, o vapor «American Scout», com 1.300 toneladas de carris, destinados a reparar as linhas espanholas que necessitam de substituição de material, em virtude do desgaste ou excessivo tempo de serviço.

* * *

Deve começar a funcionar no próximo verão a linha férrea Avilés-Luarca. Antes desta linha, porém, deve inaugurar-se a linha do Caudillo, que compreende o itinerário do Gijon Ferrol.

O troço Avilés-Luarca representa um grande melhoramento, visto que estabelece comunicação entre duas importantes comarcas que, até agora, não possuíam enlace ferroviário.

* * *

Um comboio articulado de alumínio, construído segundo a técnica revolucionária e capaz de desenvolver velocidades extraordinárias, acaba de surpreender os próprios americanos atravessando, velozmente, quase rente ao solo, a campina dos Estados Unidos.

Construído nas oficinas da «American Car and Foundry Company» sacrificou-se o peso neste comboio em benefício da velocidade, sem prejuízo do conforto e da eficácia. Assim este comboio atingiu, desde Hoboken até Grenville, a velocidade de 120 quilómetros por hora.

Este comboio chama-se «Talgo» e os modelos foram desenhados pelo engenheiro espanhol, sr. Goicoechea. Dois comboios articulados virão para Espanha em Julho e Agosto deste ano, ficando um modelo nos Estados Unidos para que a companhia construtora possa fabricar um comboio articulado para uso nacional.

A Espanha pode, pois, orgulhar-se de ter produzido uma verdadeira transformação nas con-

cepções tradicionais de transporte ferroviário. Com efeito, sem vibrações, ajustando-se perfeitamente às curvas, sem que o passageiro tenha a sensação de insegurança ou de receio, este comboio representa um meio de transporte original, que honra os engenheiros espanhóis.

No país das novidades, que é a América do Norte, o novo comboio articulado constitui uma novidade cem por cento espanhola.

Os técnicos americanos descrevem o novo comboio como o invento ferroviário mais extraordinário e radical em relação aos comboios actuais que se tem feito desde os tempos de Jorge Pullman, o famoso reformador dos caminhos de ferro.

Doença em Escutari

Quando lemos ou ouvimos o nome de «Escutari» pensamos imediatamente em Florência Nightingale, a «Lady with the Lamp». Também pensamos na obra humana e quase milagrosa que tem realizado com todas as suas forças esta mulher cujos pais eram abastados. E quando ouvimos algo de doenças nesta cidade, pensamos primeiro no colera, porque era Florência Nightingale quem tinha lutado tanto contra esta doença.

Mas também outra doença assolava muitas vezes o vale de Escutari, a Scodra da Antiguidade, conquistada pelos Romanos no ano 168 antes de J. C. Esta outra doença é a malária; da manifestação de malária nestes territórios já falam muitas crónicas dos séculos passados. É que naqueles tempos não se conhecia ainda o remédio e a profilaxia contra esta doença. Agora isto mudou, felizmente. Hoje sabemos que uma dose diária de 400 mgr. de quinina, a tomar durante todo o tempo que dura a doença e alguns dias depois, é a profilaxia indicada contra a malária. A Comissão perita de Malária da antiga Liga das Nações, a qual recomenda a dose acima mencionada, diz a páginas 125 da sua relação publicada em 1938 (edição inglesa) que entre os remédios que combatem a malária é a quinina que na prática continua a ocupar o primeiro lugar em virtude da sua acção fidedigna e a sua perfeita tolerância, junto a um amplo conhecimento do seu uso e da sua dosificação. A Comissão recomenda além disso para o tratamento: a aplicação duma dose diária de 1—1,2 gramas de quinina durante 5—7 dias. Não se faz tratamento complementar e todas as recidivas são tratadas da mesma maneira. Graças à popularidade destas prescrições o número de casos de malária nos últimos anos tem diminuído muito.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Por um decreto, o Ministro das Colónias foi autorizado a alterar determinada disposição do contrato celebrado em Janeiro de 1926 pelo Governo com a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Verificou-se que o compromisso assumido pela referida Companhia, em virtude do disposto na condição 4.ª do Diploma Legislativo Colonial n.º 88 (decreto), de 9 de Dezembro de 1925, no sentido de conservar e reparar à sua custa as estradas de acesso às estações da linha, numa área correspondente à da antiga concessão mineira da mesma Companhia, não tem até agora sido executada por forma satisfatória, dadas as dificuldades de ordem prática que a isso se opõem; e considerou-se que essas dificuldades maiores se tornariam ainda no caso de abertura de novas estradas ou de alteração do traçado das existentes.

Reconheceu-se também vantagem em que trabalhos desta natureza obedeçam em toda a colónia à mesma direcção e orientação técnica e sejam consequentemente confiados aos mesmos serviços.

Nomeada uma comissão para estudar este assunto, a Companhia deu o seu acordo à proposta por aquela apresentada—onde se propunha a substituição da cláusula 4.ª do diploma Legislativo n.º 88 por outra de equivalente valor monetário, consistindo na entrega ao Governo de Angola de uma importância destinada a custear o encargo a que a citada cláusula se refere.

Por este motivo foi disposto que a Companhia do C. F. B. entregue anualmente ao Governo da colónia a importância de 2.500 contos, que será exclusivamente utilizada na reparação e conservação das estradas de acesso às estações da linha, dentro da zona da sua antiga concessão mineira.

— Foi mandada adjudicar, por 36.000 contos, a empreitada do alargamento da bitola do troço do Caminho de Ferro de Moçâmedes, na Serra da Chela, sobre a qual recaíra, há dias, um parecer do Conselho Técnico do Fomento. O trabalho deverá ficar concluído dentro de três anos e meio. Ao mesmo tempo que se vai trabalhar no alargamento da bitola deste caminho de ferro, prosseguem activamente os trabalhos do seu prolongamento, o qual deve atingir a Chibia—a 50 quilómetros do Lubango—em Agosto. A linha ficará com a bitola de 1^m,067, ou seja a dos Caminhos de Ferro de Benguela, da África do Sul e de Moçambique.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Os Congressos de Geografia e de História da Arte

OS Congressos de Geografia e de História da Arte, realizados recentemente em Lisboa, tiveram uma grande projecção no estrangeiro. Ainda bem que assim foi. Portugal deixou de ser há muito um país isolado e anónimo, e os próprios franceses que, ainda há dez anos, se mostravam ignorantes em matéria geográfica, ao referirem-se a Portugal já sabem hoje perfeitamente que Lisboa, esplendente de sol, não é uma cidade espanhola. O Congresso da História da Arte teve o mérito de revelar o nosso país como um dos maiores e mais valiosos museus da Europa, quer sob o ponto de vista monumental, quer sob o ponto de vista pictórico.

Semana das Colónias

POR iniciativa da Sociedade de Geografia de Lisboa realizou-se mais uma Semana das Colónias. Se os Congressos de carácter internacional concorrem para que os estrangeiros façam um mais completo e justo juízo dos nossos valores, a iniciativa da «Semana das Colónias» tem proporcionado aos próprios portugueses o ensejo feliz de conhecerem melhor a riqueza e as possibilidades do património comum.

Nas nossas colónias ultramarinas Portugal vive prolongado. Portugal velho, pode bem dizer-se, sente-se remoçado nessas enormes extensões territoriais. Mas é preciso que tenhamos não apenas o orgulho mas a consciência exacta do seu valor espiritual e da sua importância económica.

A Sociedade de Geografia de Lisboa, com a realização, todos os anos, da Semana das Colónias, tem contribuído patrioticamente para o fortalecimento do sentido imperial.

Nunes Claro

F ALECEU em Sintra um dos maiores poetas deste século. Médico de seu officio e médico sabedor, que fazia da sua profissão um nobre sacerdócio, o Dr. Nunes Claro, apaixonado pela linda região sintrense, ali viveu grande parte da sua vida, cuidando dos seus doentes e envelhecendo serenamente. A

paisagem fascinante de Sintra prendera-o para sempre. Em tudo que o rodeava, águas e árvores, jardins de sonho e silêncio inspirador, via e sentia a imagem bela do seu mundo interior. O grande poeta viveu, como só vivem os artistas, para a beleza e o sonho.

Sonetista impecável, não é apenas a perfeição formal que nos seus versos de oiro mais nos surpreende e encanta, é também a riqueza e o deslumbramento das suas imagens e, sobretudo, aquele vivo e quente lirismo tão pessoal e tão humano que resplandecia como uma chama. Foi um grande poeta, não há dúvida, um dos mais altos poetas do nosso século, émulo de Augusto Gil, de João Lucio, de Cândido Guerreiro.

Impõe-se, por isso, a reedição integral da sua obra, obra excepcional em que o artista da palavra e o poeta lírico se encontram no mesmo plano e na mesma altura.

In Memoriam

OS jogadores do «Torino» que, num dia de sol e de aplausos frementes, Lisboa havia admirado, foram vítimas de um desastre de aviação, à vista e a poucos segundos da terra italiana. Quando a notícia chegou ao conhecimento da população lisboeta, ainda não se tinham extinguido, a bem dizer, os últimos ecos da tarde triunfal em que os atletas italianos, de camaradagem com os seus colegas portugueses, haviam demonstrado mais uma vez que o desporto, praticado com elegância e lealdade, também pode servir de meio e de estímulo para a aproximação dos povos.

A morte prematura dos jovens jogadores italianos causou em todo o mundo desportivo a mais profunda consternação. Todos sabemos que a vida é efémera e que não podemos jamais prendê-la nas nossas pobres mãos.

Mas, exactamente porque ela é fugaz como um sonho é que a morte dos jovens sempre nos penalizou mais que tudo.

E que é o desporto senão a imagem e o espírito da própria juventude? E' possível que os jogadores do «Torino» não tenham sentido a morte no momento fatal. A mocidade tem pelo menos um mérito: o de nos fazer crer que a vida é eterna e não uma sombra que passa. Feliz de quem faz da vida um sonho e morre, sorrindo, sem dar pela presença da morte.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1899)

Os bicos de incandescencia

Ha quinze dias que, quem estas linhas escreve, soffre de uma renitente ophthalmia, tão teimosa que não quer deapparecer e tão incommoda que o priva em absoluto de ler e escrever á noite, o que bem se calcula quanto transtorno lhe causa.

Essa doença, como a de muitas pessoas que do mesmo mal se nos teem queixado, nos ultimos dias, póde classificar-se a «doença do Chiado» porque ataca todos os que passam por essa rua repetidas vezes á noite.

E que a companhia do gaz resolveu illuminar aquella rua com bico de incandescencia, o que desde muito lhe era reclamado — e já mesmo aqui o indicamos ha annos — mas resolveu-se quando e como o quiz, e a camara, sempre indifferente a tudo que interessa á cidade, não se importou com o systema que ella adoptou nem se importa com os olhos que ella prejudica, como não viu o fim com que a benemerita companhia escolheu aquella luz.

Sendo esta de uma intensidade tal que faz mal á vista, estava a camara no seu dever de fazer-lhe resguardar por vidros opalinos, que lhe quebrassem a força que nos cega, sem prejudicar em nada o brilhantismo da iluminação. Mas não o fez porque isso não convinha á companhia, interessada em fazer grandioso reclame a seu bico.

Levântamos uma pontinha do veu que encobre o motivo por que a companhia se resolveu agora a dar-nos boa luz, luz demais, em algumas ruas. Descubramos tudo.

A companhia «Gaz de Lisboa» formou uma sociedade da qual ella é a unica capitalista, com um individuo belga, autor do bico «Rationnel», para a exploração d'esse bico em Portugal.

Pergunta-se naturalmente porque uma companhia séria se foi associar na exploração de um aparelho de imitação, podendo tel-o feito com o bico Auer, já acreditado entre nós e que tem aqui o privilegio que, diga-se de passagem, de nada lhe tem servido, graças á pobreza de garantias que os privilegios dão no nosso paiz.

E é occasião de relembrarmos aqui que a companhia do Gaz deve verdadeiros serviços ao bico Auer:

Quando, em 1895, esse systema de iluminação foi introduzido aqui, a companhia do gaz lutava ainda, sem treguas e com pouco resultado, contra a má disposição do publico para com ella desde que tinha elevado o preço do gaz.

Muitas lojas, ainda nas ruas mais frequentadas, que haviam, por essa occasião, e como protesto, substituído a luz do gaz pela de petroleo, mantinham esta, a que já se haviam habituado, e difficil era fazel-as voltar a pôr contador.

Veiu o bico Auer e o brilhantismo d'essa luz e o acto d'ella realisar uma grande economia no consumo fez que pouco a pouco, mais rapidamente mesmo do que a companhia podia esperar, o commercio fosse restabelecendo o uso do gaz a ponto d'este se tornar mais geral ainda do que era d'antes.

A companhia do bico Auer podia adaptar a sua invenção ao uso do petroleo, o que faria immenso mal ás companhias do gaz — não o quiz fazer, — preferiu ser um grande auxiliar do gaz, tornando mais estimada a sua luz.

Além d'isso o bico Auer nem sido o indispensavel purificador do pessimo gaz fornecido pela companhia que fiada n'isso, cada vez o fabrica peor.

Um dia a companhia propoz á do Gaz illuminar com o seu bico de incandescencia as ruas principaes, fornecendo-lhe gratuitamente installação e conservação durante dois annos. A companhia do gaz recusou, pretextando que se tal fizesse todas as outras ruas exigiriam egual illuminação.

O motivo vê-se bem que não era esse, porque hoje que ella faz reclame no Chiado, rua Aurea e Pelourinho ao seu bico, eguaes receios devia ter, muito mais que é ella que faz a installação e a conservação que lhe custa cara, porque rara é a manga do tal bico Rationnel que dura mais de uma semana — se alguma ha que dure tanto.

O motivo era, pois, que o bico Auer realisa uma perfeita economia, emquanto que este, por mais *racional* que o apregoem, é verdadeiramente *irracional*, brutal, no consumo do gaz que devora.

Ahi está porque a companhia prefere este áquelle, e lhe paga com guerra os serviços que lhe deve.

E esta guerra até deixa de ser uma figura de rethorica para se tornar uma verdade pratica, porque nem lhe falta o exercito, o dos medidores, aferidores e outros empregados da companhia que, no acto de contar o gaz, de tratar do contador e outros trabalhos em casa dos consumidores, vão fazendo a propaganda do novo bico, para que estes substituam o Auer pelo Rationnel e assim a companhia venda mais gaz.

Os que em tal acreditarem terão em breve que arrepende-se porque verão augmentar o consumo... isto é, se dentro em pouco tiverem olhos para ver alguma coisa.

E' que a intensidade da luz do tal bico é exaggerada, á custa do consumo do gaz, já se vê, e tanto que repetimos, basta passar se á noite pelo Chiado, onde, pela inclinação da rua, não se pode evitar que a vista dê nos radiantes bicos, para, ao voltar-se para uma rua iluminada pelo systema antigo se sentir quasi que a vertigem.

Final, quem mais lucrará com o negocio, dentro em pouco, será o distincto especialista Gama Pinto.

D. GABRIEL URIGUEN

Acompanhado de sua esposa, esteve alguns dias nesta capital, tendo-nos dado o prazer da sua visita, o nosso querido amigo e ilustre colaborador D. Gabriel Uriguen, engenheiro da RENFE.

Durante os curtos dias da sua permanência em Lisboa, este nosso velho e querido amigo recebeu novas e inequívocas provas de quanto é estimado e admirado pelos seus camaradas ferroviários e pelas pessoas com quem, há muitos annos, mantém também as melhores relações de amizade.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

TRANSCRIÇÃO

A revista espanhola *Ferrocarriles y Tranvias* de Madrid, inseriu, no seu número de Março, e na secção «Noticias», a tradução do artigo «Espanha, precioso museu», da autoria do nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. António Montês, artigo esse que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* teve a honra de publicar recentemente.

A' direcção da revista *Ferrocarriles y Tranvias* agradecemos a transcrição do belo artigo daquelle nosso ilustre colaborador.

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO IV

Floresce o Convento de Nossa Senhora da Ínsua, com admirável santidade; mostra-se o fervor com que se observava nele a vida regular por poucos que fossem os religiosos

NÃO há guerra sem soldados, dizem comumente aqueles que entre os rigores da religião querem praticar as comodidades do século, buscando corados títulos e esquadrinhando frívolos pretextos para não se observar exactamente a disciplina regular e se dispensarem sem legítima necessidade nos estilos e cerimónias santas, de que depende muito a sua perfeição.

Sucede não raras vezes, que sendo poucos os religiosos que assistem em algumas casas, ou não se achando nelas actualmente todos os seus moradores, embaraçados uns com os próximos em utilidade das suas almas e outros com várias occupações da obediência, não falte quem mais cheio de amor próprio, que do de Deus e de providência mundana, que de zelo da religião, que isto seja causa suficiente, para que se dispense na guarda do silêncio, na mortificação da disciplina, no vigor da abstinência, no exercício da santa oração, na obrigação de rezar quotidianamente pelos benfeitores, na observância e santo instituto dos capítulos conventuais de cada mês, e dos das sextas-feiras, que determinam as nossas leis, na perfeição do officio diurno, rezando-se apressada e atropeladamente, e em outras semelhantes causas, que santa e louvavelmente foram instituídas e estabelecidas, sem se dar para esta desordem outra causa, nem motivo, que a de dizer: "não há guerra sem soldados."

Diabólico aforismo, por certo! pois tanto tem relaxado as religiões e arruídado a perfeição religiosa, como o deviam reconhecer os que dele se valem para atropelarem o maior serviço e agrado de Deus, e ofuscarem o maior lustre e esplendor da observância regular, que consiste na pontual guarda de todas as leis e institutos da religião. Isto só bastava, para que todos os zelassem com o maior cuidado em todo o tempo e ocasião, fazendo reflexão na diferença que há da guerra espiritual à militar, pois suposto que para esta seja necessário grande número de soldados, na espiritual uma só alma armada com a oração e destra no exercício das virtudes, se faz terrível a todo o inferno, como um exército na campanha bem ordenada (1).

Assim o entendiam aqueles apostólicos varões e primitivos observantes, e todos os mais que seguiram os seus virtuosos exemplos naqueles dourados séculos, pelo que eram as suas máximas mui diferentes das que nos presentes tempos pertendem praticar os dissipadores das religiões, solicitando o quebrantamento das suas leis e dispensações das cerimónias e estilos santamente estabelecidos, com que pouco a pouco lamentavelmente se vai arruinando o alto e formoso edificio das suas reformas. Que desculpas terão estes no divino tribunal, quando se lhes manifestar o quase irreparável dano, que causaram com as suas reclamações pela grande dificuldade que ordinariamente se experimenta no seu remédio? E qual será a sua confusão vendo que nesta santa casa e em outras muitas, se não praticaram os seus falsos aforismos?

É certo que, aqui, principalmente no primeiro século da sua fundação, a sistiam sempre poucos religiosos e destes eram menos os sacerdotes, e os mais deles leigos, cujo estado professavam, ainda pessoas de grande literatura, para nele segurarem melhor a sua vocação pelo caminho da humildade, e como os sacerdotes eram chamados muitas vezes para confessar e prègar e outros empregos da salvação das almas em que se exercitam o seu abrasado zelo, sucedia não poucas ocasiões ficarem as casas com menos religiosos dos que actualmente nelas estavam moradores.

Nesta ilha era isto mais de ordinário, para satisfazerem nos ditos ministérios à devoção dos povos vizinhos e não se poderem recolher no mesmo dia, como em outras partes. Porém não deixaram esses poucos, que nela ficavam, de cumprir inteiramente, quanto lhes era possível, o que se praticava, quando estavam todos, com o mal-entendido rifão: "não há guerra sem soldados", pois para a fazerem formidável a todo o inferno na pontual observância da disciplina regular, suposto que poucos bastava terem Deus em sua companhia com especial assistência, segundo aquilo que o mesmo Jesus Cristo, nosso redentor, nos promete no Evangelho, dizendo: "onde dois ou três estiverem congregados em meu nome, no meio deles estou eu (2)".

No ano de 1437, em que este convento não contava de idade mais que quarenta e cinco anos, suce-

(1) Cânticos, capítulo 6.

(2) São Mateus, cap. 18, ver. 20.

deu ficarem nêles sòmente dois frades leigos, Frei Álvaro da Rosa e Frei Garcia Vaz, os quais, como se fossem muitos, cumpriram exactamente tudo quanto lhes era possível, não desprezando, por serem poucos, o menor ponto de perfeição da vida regular. Assim o manifesta o exercício santo em que achou a morte o Frei Álvaro, que indo com o companheiro, na forma que se costuma finalizar as graças depois de de jantar, ante a presença do Santíssimo Sacramento, rezando o psalmo «miserere mei Deus», chegando à porta da igreja, caíu repentinamente morto. Faziam êstes benditos religiosos, sendo só dois, o que a quatro, seis e oito, querem escusar os prevaricadores da disciplina regular com o seu fútil axioma de que não há guerra sem soldados.

Pelos fins do primeiro século desta santa casa, de ordinário moravam nela dez frades, dos quais comumente só eram sacerdotes quatro ou cinco, porém todos, qual outro psaltério de David, composto de dez cordas, se ajustavam tanto no concerto de perfeição religiosa, que sem discreparem entre si no menor ponto dela, faziam uma suave harmonia, não só agradável à majestade divina, mas também admirável ao mundo.

Em todos era a oração contínua e o exercício do côro de noite e de dia. A paz entre todos tão inviolável que ninguém os ouvia entender. A abstinência rigorosíssima, apenas alguns bebiam vinho, e na quaresma eram mui poucos os que comiam peixe, porém todos, diz o Venerável Padre Frei João da Póvoa, haviam medo do grão juiso de Deus e do dar da conta (1). O recolhimento, excepto quando os obrigava a caridade do próximo, era exactíssimo, pois sempre estavam em casa; guardando um continuado silêncio, sem se entreterem em práticas desnecessárias, e que não se encaminhavam todos a Deus. A pobreza estreitíssima; não tomavam toda a esmola que lhes davam, muito pouca pediam, porque a divina providência do Senhor cuidava de os prover como os fiéis servos, e até de Lisboa lhes mandava todos os anos cinco cântaros de azeite um João Rodrigues Pais, contador de El-Rei. Com o pão que de Caminha lhes mandavam e com algum biscoito de que estavam providos, passavam toda a semana. Em fim na comida, hábitos e camas, reluzia a santa pobreza e uma perene mortificação.

A ociosidade, como contrária à perfeição, de todo se achava desterrada dêstes santos religiosos, pois nas horas que lhes ficavam desembaraçadas dos seus estudos e obrigações da comunidade, se applicavam todos com especial fervor ao trabalho corporal, uns em escrever livros para o corô, porque naquêles tempo eram raros os impressos e custavam muito e ainda então os não haveria, por se começar no mesmo tempo a usar da arte de imprimir, segundo o que deixámos dito (2), pelo que se exercitavam nesta occupação todos os que escreviam bem, ainda que fôsem leigos. Outros se occupavam na horta, outros no côrto da casa; em fim, um usava do officio de pedreiro,

outro de carpinteiro, este de barbeiro, aquele de seralheiro fazendo o relógio para a casa e outras coisas semelhantes, e assim nos mais officios se occupavam todos, conforme a graça que cada um de Deus tinha recebido e talento que lhe dera, com o que apartavam de si a ociosidade que é inimiga da alma, como nosso seráfico patriarca tanto nos recomenda.

Esta era a perfeição de vida, que nesta santa casa se observava nos seus dois primeiros séculos, não obstante assistirem aqui tão poucos religiosos, principalmente sacerdotes, que, como deixámos dito, só eram quatro ou cinco. Porém vejamos a vida que se guardava aqui no terceiro século, que, como mais immediato ao presente, pode servir de mais confusão aos que nele com as suas relaxações pretendem destruir e arruinar a disciplina regular com os infernaes ditames da prudência mundana e carnal.

Depois que se fundou convento na vila de Caminha e se trasladou a comunidade deste para aquele, ficou esta santa casa reduzida ao estado de oratório com quatro ou cinco religiosos, por resolução do capitulo provincial celebrado em Santo António de Lisboa a 16 de Novembro de 1619, dando-se ao seu prelado o título de presidente «incapite», parecendo, e bem, àqueles benditos religiosos que não era justo que uma casa tão santa que tantos e tão perfeitos religiosos tinham santificado com a sua inculpável vida, se desamparasse de todo, principalmente havendo muitos, que desejavam morar neste retrato do céu, para com maior perfeição se entregarem e dedicarem todos a Deus e à contemplação das coisas celestiaes.

No seguinte capitulo provincial celebrado em 6 de Maio de 1623, se elegeu por primeiro presidente, na forma sobredita, ao Padre Frei Lourenço de São Luis ou de Évora. Solicitaram vir para a sua companhia os Padres Frei António da Piedade, que tinha já sido definidor e guardião em muitas casas e contava já de idade oitenta anos e de hábito sessenta e um, Frei Domingos de Santo António, e Frei André da Merceana, os quais entraram neste santuário com tão fervoroso espirito, que não só pretendiam renovar o fervor dos primitivos fundadores, mas parece aspiravam a competir com a perfeição de vida do mesmo seráfico patriarca. Assim o mostra a resolução com que, de comum consentimento, no segundo dia de Novembro do mesmo anno ordenaram que aqui se jejuassem as suas sete quaresmas, que guardassem clausura e tomassem disciplina todos os dias, e logo começaram a praticar tudo com notável fervor e admirável exacção.

No mês de Dezembro do anno seguinte de 1624, se celebrou o capitulo intermédio, chamado congregação, em que foi eleito por prelado o Padre Frei João

(1) Cartório Antigo, folha 31 e Cartório do anno de 1631, fôlha 11.

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, página 129.

de Santa Luzia, e esteve tão longe de se afrouxar no referido rigor, não obstante virem novos religiosos que substituíram os outros a quem obediência enviou a outras partes, que não só rectificaram tudo o que estava ordenado, mas também acrescentaram que nunca aqui se comesse carne e que se rezasse todos os dias no côro o officio menor de Nossa Senhora, com outros apontamentos a êste modo de viver convenientes (1).

Seguiram-se prelados de elevado espírito, Frei João da Anunciação, Frei Sebastião do Rosário, e outros semelhantes, dotados de heróicas virtudes e grande zêlo da religião e da reforma da vida regular, os quais tendo por súbditos aos mesmos e semelhantes religiosos, todos os mui satisfeitos com o rigor destas disposições, continuavam a sua observância exacta e inviolavelmente.

Porém no ano de 1630, achando-se de visita nêste oratório, o ministro provincial, que então era o Padre Frei Francisco de Lisboa, vendo as determinações santas que nele se tinham estabelecido, e parecendo-lhe mui rigorosa para se pôrem por lei, determinou levá-las à Mesa da Definição, para que sendo vistas pelos padres dela, com o seu parecer se moderassem, reduzindo-se a forma que ficassem mais suavizadas e se atalhassem outros mais rigorosos fervores, a que aspiravam os santos religiosos que aqui moravam. O que resultou desta diligência, foram uns apontamentos determinados pelo definitório para que por eles se governassem na forma seguinte:

I. Que em todo o ano se não comêsse mais que uma vez no dia;

II. Que ficassem no coro desde as matinas até à prima;

III. Que todos se ocupem no trabalho de casa, reparando-a, alimpando-a, recolhendo os cavacos da praia, e outras coisas semelhantes;

IV. Que entre dia jamais se ajuntem a falar uns com os outros;

V. Que aos sábados e vésperas dos dias santos, se não faça de comer para alguém;

VI. Que na quaresma se coma peixe poucas vezes;

VII. Que enquanto houver, por mais bolorento e duro que seja, não se procure outro, até se não gastar aquêl;

VIII. Que a esmola a vá pedir um donato de quinze em quinze dias à vila da Guarda, e, quando êle não possa ir, o façam os irmãos seculares para se guardar maior recolhimento (2).

Qual seria a aspereza e rigor das leis, que nesta santa casa tinham estabelecido os seus poucos moradores, quando a moderação delas nos sobreditos apontamentos recomendam uma vida tão rigorosa e penitente? E quão fervoroso seria o espírito dos religiosos que assim assistiam, que, para se satisfazer aos seus fervores e atalhar os que podiam declinar o excesso, foi necessário regulá-los com umas determinações tão ásperas e apertadas?

Verdade é que nesta ilha achavam eficazes estímulos para se afervorarem cada vez mais na perfeição da vida que praticavam, pois a solidão do lugar, livre do tráfego do mundo e longe do bulício da gente, os fazia considerar, que esta era a soledade a que Deus os tinha conduzido para lhes falar ao coração com santas e celestiais inspirações (3).

A aspereza dos penedós os provocava a fazer penitência dos seus pecados, os continuados ingressos e regressos do mar lhes ensinavam a pontual obediência que deviam a Deus e nêle aos seus prelados; as soberbas alterações das ondas lhes infundiam um pavoroso temor da justiça divina, se não aspirassem à perfeição do seu estado, como eram obrigados. Finalmente não havia coisa que suavemente os não estimulasse a santas considerações, que os faziam prorromper em fervorosos exercícios e rigorosas penitências, fazendo ásperas disciplinas por entre os penedos, e convidando-se uns aos outros, saíam de noite pela praia, açoutando-se mutuamente (4).

Desta sorte não havia sitio nem lugar em todo êste continente que não santificasse as penitências, exercícios virtuosos e obras santas dos religiosos moradores nesta casa. E daqui nascerá o motivo de experimentarem todas as pessoas pias que vêm a ella, admiráveis efeitos de devoção e consolação interior, confessando o suave cheiro de santidade, que deste santuário está recendendo, como adiante veremos.

Façam reflexão agora os prevaricadores da disciplina regular, de que sendo poucos os religiosos nesta santa casa, com tudo isso pelejavam quais valerosos guerreiros tão animosamente nas batalhas do senhor contra os três inimigos, mundo, diabo e carne, que se faziam formidáveis a todo o inferno. Pois se dois, quatro ou cinco religiosos, não só não faltavam em o menor ponto à inteireza da vida regular, observando exactamente todas as cerimónias e estilos santos da religião, mas também estabeleciam novas leis com notável rigor e aspereza, para viverem com mais alta perfeição e tanto mais pesa esta obrigação, quanto é a diferença que há do espirital ao temporal.

No que respeita a este, ainda que sejam poucos os religiosos, não querem diminuição nenhuma aqueles que dizem que não há guerra sem soldados, para que se falte a muitos institutos e cerimónias santas da religião, sem atenderem que para o prelado os poder promover com abundância de tudo o necessário, é muito preciso que se cumpra inteiramente com todas as obrigações que se acham estabelecidas na nossa reforma. E querendo semelhantes súbditos que os prelados faltem a estas, e por outra parte que sejam liberais, assistindo-lhe com tudo abundantemente, é pretenderem um quase impossível, e que os prelados

(1) Cartório cit., fôlha 10.

(2) Cartório do convento.

(3) Obras, cap. 2, n.º II.

(4) Cartório do convento, fôlha 27.

vivam em um penoso desvelo, para os tratarem com a liberalidade que desejam, pois para haver abundância no temporal, a há-de haver também no espiritual, e desta totalmente depende a outra, como se infere do que o nosso Redentor nos diz no seu Evangelho⁽¹⁾.

Sejam muitos embora os prelados liberais, socorrendo em tudo abundantemente aos seus súbditos, segundo lhes permitir a santa pobreza que professamos, porém desenganem-se que o não podem ser, sem primeiramente cuidarem que a seus súbditos não falte a abundância do principal alimento, que é o espiritual. Haja abundância de religião, haja abundância de observância na vida regular, e de todas as cerimônias santas e estilos santamente estabelecidos, e logo haverá abundância em tudo o mais. Haja zelo em desterrar os abusos que podem arruinar e deslustrar o formoso edifício da nossa reforma, não se admitam dispensas, nem se dissimulem faltas, que podem relaxar qualquer coisa dela por pequena que seja e se experimentarão, sem dúvida, copiosas abundâncias da divina misericórdia. Se alguns prelados fizerem reflexão nestas máximas tão importantes, nem se veriam oprimidos com os seus governos, nem andariam tão descuidados na sua obrigação em materia tão essencial e de se lhes há-de pedir rigorosa conta no divino tribunal.

Do que deixamos dito, claramente se infere, quando grande seja a ignorância e louca temeridade com que alguns censuram a muitos religiosos, por se mostrarem, em sendo prelados, mais zelosos da disciplina regular, que quando súbditos, dizendo lêem por outra cartilha, sendo certo que assim o devem fazer, pois são tão diferentes as obrigações dos prelados das dos seus súbditos, que muitas omissões que nestes não são culpáveis, nos prelados são pecados gravíssimos, e de mui prejudiciais consequências, e assim mui preciso é que leiam por outra cartilha muito diferente daquela por onde liam antes de o serem e quando eram súbditos.

Não se pode negar que dos prelados depende totalmente a conservação da reforma e primeiro instituto da vida regular das religiões. E quem duvida que para estes desempenharem o seu officio em matéria tão importante lhes é mui preciso estudarem com cuidado as suas grandes obrigações que acharão se levem com atenção na sua cartilha. Só para isto lhes é necessário um particular recolhimento e lhes seria mui conveniente, se logo no princípio do seu governo tivessem o dos dez dias dos exercícios, que em nossa província santamente se acham estabelecidos da forma em que demos notícia⁽²⁾, pois com a particular luz, que Deus neles comunica aos que os praticam com perfeição, se achariam destros nas maneiras que estudassem, para governarem em tudo com acerto, e serviriam justamente de eficaz estímulo com este exemplo a seus

súbditos, para que os imitassem em como os que ainda sendo mais que cinco, seis, sete e oito, se querem desobrigar dela e ainda do comum da disciplina regular, com o seu sofisticado provérbio de que não há guerra sem soldados?

E se tão eficaz exemplo os não confunde, para que cessem de relaxar por este meio os institutos santamente estabelecidos, de que depende não só a perfeição do estado religioso, mas também conservação da sua reforma, não deixará de os obrigar a isso, se dignamente se ponderar aquela formidável maldição que nosso seráfico patriarca lhes fulmina dizendo: «De vós santíssimo padre, sejam malditos os que com seu mau exemplo confundem e destroem o que pelos santos frades desta ordem edificastes e não cessais de edificar.

Muito terrível se deve fazer a todos esta maldição, porém mais particularmente aos prelados pela estreita obrigação que têm de zelarem mais a disciplina regular e desterrar todos os abusos, podem relaxar o menor ponto da sua perfeição, opondo-se com grande valor e fortaleza a todos os dictames e pretextos que encontram a sua exactíssima observância.

Não consiste a essência do bom prelado, como alguns cuidam, em ser só mui liberal para com os seus súbditos, mas muito mais em ter um grande zelo da observância da vida regular, recolhimento tão importante e nele melhor estudarem na sua cartilha tudo o pertencente à maior perfeição do seu estado, que bem se pode crer que a falta deste estudo é causa de faltarem a ela em muitas coisas.

Estudem pois todos, leiam prelados e súbditos, porém cada um pela sua cartilha, para que nem os prelados falem em cumprir inteiramente com a sua obrigação, nem os súbditos tenham ousadia de lha censurarem. Desta sorte uns e outros experimentam em si o que diz o Venerável Padre Póvoa succedia aos primeiros religiosos desta santa casa: «que todos haviam medo do grão juízo de Deus e do dar da conta», e consequentemente ainda que sejam poucos, nenhum alegará o diabólico aforismo que deixámos dito, «não há guerra sem soldados», para que se falte em o menor ponto à observância da nossa reforma e da disciplina regular, antes todos a zelarão com grande cuidado, tendo por certo que esses poucos postos em campo, praticamente tudo o que comodamente puderem formarão um exército de virtudes tão bem ordenado, que não só se farão formidáveis a todo o inferno, mas também admiráveis a todo o mundo.

(1) Evangelho de São Matias, cap. 6, vers. 33

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, página 274.

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE

A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos anunciou que, em Março, as receitas provenientes do transporte de mercadorias diminuíram em 5,6 por cento em relação ao mês correspondente do ano passado e as receitas pelo transporte de passageiros em 10,8 por cento.

O total das receitas da exploração ferroviária registou um declínio de 6,4 por cento em Março último, relativamente ao mesmo mês do ano passado.

ARGENTINA

A comissão especial encarregada da coordenação de tarifas de transporte de todas as companhias de caminhos de Ferro da Argentina, resolveu que as mesmas fossem aumentadas a partir de um de Fevereiro para que resulte desse aumento cobrir as insuportáveis despesas ferroviárias.

Fazem-se esforços grandes para aumento do tráfego afim de equilibrar a situação financeira ferroviária.

FRANÇA

O presidente do concelho de administração da S. N. C. F. publicamente expoz a situação deste organismo no momento actual e referiu-se detalhadamente a todos os aspectos dos caminhos de ferro franceses onde as antigas companhias e os conselhos de administração possuem quarenta e nove por cento do capital. Informa a mesma entidade que o capital mais preciso de S. N. C. F. é o seu pessoal formado por mais de cem anos de tradição e que o rendimento sempre crescente se deve, em grande parte, aos agentes que, nos últimos tempos levaram a cabo um trabalho crescente a toda a prova. Em 1948 a Sociedade produziu setenta e dois mil milhões de unidades quilométricas de tráfego, contra quarenta e oito mil e quinhentos no ano de 1938, isto com um pessoal reduzido em trinta e cinco mil unidades e um material rolante bastante decadente, valendo uma quarta parte do que estava em movimento após a guerra de 1914.

O Estado que havia solicitado transportes a preço reduzido, os quaes foram equiparados às tarifas militares e de famílias numerosas, entrou, para compensar os prejuizos, com 8.120 milhões.

INGLATERRA

As novas cores para locomotivas, carruagens e vagões dos caminhos de ferro britânicos foram anunciados pelo Conselho Executivo Ferroviário que deliberou que todas as locomotoras dos serviços expres-

so para passageiros serão pintadas de um azul ainda mais claro que o dos aerodinâmicos — Pacific da L. N. E. R., com franjas pretas e brancas. As locomotivas de comboios especiais de passageiros de cor vermelha, semelhante às da G. W. R., com franjas pretas e laranja. As demais locomotivas de tráfego mixto serão pintadas a preto, com franjas encarnadas, creme e gris. As de mercadorias serão pintadas a preto.

As carruagens de passeio das linhas principais serão de cor carmesim com divisões em quadrado, de cor creme, as de comboios locais de vapor e comboios de passageiros serão pintadas a carmesim. As carruagens eléctricas serão pintadas a verde.

IRLANDA

Anuncia o governo irlandês que todas as redes de transportes público por estrada ou por caminho de ferro e ainda fluviais, vão ser nacionalizados.

Afirma o governo que os accionistas terão a sua compensação e estes classificam de «epidemia» a nacionalização dos transportes. Foram já suspensas todas as negociações por intermédio de papéis de crédito ou acções de companhias ou Empresas.

Dos excessos de pessoal, após a nacionalização, os funcionários terão de concorrer aos lugares obrigando-os assim a estudos que são necessários para o desempenho cabal dos lugares que ocupam.

A companhia do Great Northern Railway, irlandesa, ficou excluída da nacionalização.

Publicações recebidas

Anuário dos C. T. T. — 1947

Está publicado o Relatório dos C. T. T. referente ao ano de 1947.

No decorrer daquele ano, inauguram-se os novos edifícios para as estações de correio, telégrafo e telefone em Castro Verde, Ferreira do Alentejo, Macedo Cavaleiros e Moncorvo.

Sob o ponto de vista financeiro, o Relatório presente assinala dois factos importantes: o acentuado *deficit* de exploração e o esgotamento de algumas verbas do empréstimo concedido aos C. T. T. nos termos da lei n.º 1.959, o qual se encontra, por outro lado, totalmente comprometido.

O valor do *deficit* de exploração foi de 23.541 contos.

Hidro-Eléctrica Alto Alentejo
— Relatório da Direcção.

Da Direcção da Sociedade Hidro-Eléctrica Alto Alentejo recebemos o Relatório com as contas do exercício de 1948, que apresentam um saldo de 8.734.117\$57.

Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do número anterior)

§ 3.º A apresentação da requisição de transporte dá direito à marcação de lugares com antecipação superior à indicada no artigo 164.º, desde que isso venha expressamente mencionado na referida requisição.

§ 4.º Só têm direito à regalia referida no parágrafo anterior as entidades indicadas pelos Ministérios do Interior, das Finanças, da Guerra e da Marinha, com aprovação do Ministro das Comunicações.

§ 5.º O pagamento dos bilhetes vendidos nas condições deste artigo e seus parágrafos será feito pelas entidades requisitantes ou directamente pelas competentes repartições do respectivo Ministério, excepto quando se tratar de serviço combinado com os caminhos de ferro, em que será somente efectuado pelas referidas repartições.

Art. 159.º Em caso de mobilização geral ou parcial, ou de convocação total ou parcial de uma ou mais classes na disponibilidade, as respectivas requisições de transporte, devidamente preenchidas e autenticadas, dão direito, sem mais formalidades, à prioridade absoluta de transporte dos indivíduos que se apresentem isoladamente.

Art. 160.º No transporte de mercadorias o transportador é obrigado a entregar ao expedidor uma guia de transporte, do modelo fixado pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 161.º Nas carreiras de mercadorias são obrigatórios, sem pagamento prévio da importância respectiva, os transportes que tenham sido objecto do convénio entre os Ministérios do Interior, Finanças Guerra e Marinha e os respectivos concessionários, mediante a apresentação da respectiva requisição de transporte, devidamente preenchida e autenticada.

DIVISÃO VI

Das lugares e sua marcação

Art. 162.º O bilhete confere sempre ao passageiro o direito a um lugar sentado no veículo que efectuar a viagem para que for adquirido.

§ único. Em carreiras urbanas, poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação permitir que alguns passageiros viagem de pé, em condições compatíveis com a sua segurança.

Art. 163.º A criança que for portadora de meio bilhete tem direito a um lugar; mas, se no mesmo veículo seguirem duas ou mais, portadoras de meios

bilhetes, a cada duas crianças corresponderá um único lugar.

Art. 164.º Nas carreiras interurbanas é permitida a aquisição e a marcação de lugares com a antecipação não superior a vinte e quatro horas.

Para este efeito, o passageiro formulará o seu pedido, verbalmente ou por escrito, acompanhado da respectiva importância, devendo, em qualquer caso, o concessionário entregar-lhe ou remeter-lhe o bilhete com a indicação do lugar que lhe é destinado.

§ 1.º Para a marcação antecipada dos lugares, que será sempre feita gratuitamente, o concessionário facultará aos passageiros o esquema do interior do veículo, com a indicação da numeração dos assentos.

§ 2.º A marcação antecipada dos lugares a pedido dos passageiros que, não sendo portadores de bilhetes de assinatura ou de ida e volta, tomem o veículo durante o percurso da carreira, só pode ser feita uma vez que aqueles paguem o bilhete correspondente ao percurso desde o início da carreira até ao local do destino.

§ 3.º Considera-se ocupado o lugar, ainda durante a ausência do passageiro a quem pertence, sempre que tenha sido marcado antecipadamente ou se tenha colocado qualquer objecto sobre o respectivo assento com a intenção de o reservar.

Art. 165.º Nas carreiras interurbanas serão sempre reservados lugares para os portadores de bilhetes de assinatura, mediante prévio aviso, e ainda para a viagem de regresso dos portadores dos bilhetes de ida e volta, contanto que estes previnam o concessionário quando da aquisição dos bilhetes ou, pelo menos, com doze horas de antecedência.

§ 1.º Para os bilhetes de ida e volta, se os lugares reservados não forem ocupados até à hora da partida, considerar-se-á a viagem como efectuada, salvo se o passageiro impossibilitado de seguir avisar do facto o concessionário com a antecedência de, pelo menos, uma hora em relação ao início da viagem.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, o bilhete poderá, dentro do respectivo prazo de validade, ser utilizado para outra viagem, mediante o pagamento de uma taxa de 25 por cento sobre o preço do custo do bilhete simples.

DIVISÃO VII

Das bagagens e mercadorias

Art. 166.º Nos automóveis de passageiros affectados a carreiras interurbanas é obrigatório o transpor-

te gratuito das bagagens dos mesmos, quando o respectivo peso não exceda 20 quilogramas por cada passageiro.

§ 1.º Os indivíduos que viagem colectivamente com bilhetes adquiridos em conjunto para o mesmo percurso poderão transportar bagagens de peso unitário superior o 20 quilogramas, mas com o máximo de 40 quilogramas, e desde que o peso total não seja superior ao produto de 20 quilogramas pelo número de bilhetes.

§ 2.º Para efeito das disposições deste artigo e parágrafo anterior são considerados bagagens os objectos destinados ao uso do passageiro contidos em malas, cestos, sacos de viagem, caixas de chapéus e em outras embalagens deste género e ainda:

- a) As cadeiras portáteis para repouso;
- b) Os carrinhos para crianças;
- c) As malas de amostras de mercadorias;
- d) Os instrumentos de música portáteis;
- e) Os instrumentos de agrimensura ou topografia, até 4 metros de comprimento;
- f) As ferramentas de artífices, em caixas ou sacos;
- g) Os velocípedes com ou sem motor.

§ 3.º É considerado mercadoria o excedente a 20 quilogramas da bagagem do passageiro, sendo devido pelo seu transporte o preço que resultar da aplicação das tarifas em vigor.

§ 4.º Nos veículos destinados ao transporte misto de passageiros e mercadorias o concessionário só é obrigado ao transporte do excesso de peso de bagagem dentro dos limites da capacidade de carga do veículo.

Art. 167.º Nas carreiras urbanas é obrigatório o transporte gratuito de bagagens no interior dos veículos, em grades ou redes apropriadas, desde que aquelas, pelas suas dimensões e natureza, não incomodem ou prejudiquem os outros passageiros nem danifiquem o veículo.

Art. 168.º Nos veículos empregados em carreiras interurbanas (regulares e provisórias) de passageiros é permitido o transporte de mercadorias, em pequenos volumes até 15 quilogramas, não excedendo o peso total de 160 quilogramas.

§ 1.º Em todos os percursos onde não haja carreiras de mercadorias ou mistas (de passageiros e mercadorias) é, porém, permitido o transporte de mercadorias em volumes de peso não superior a 40 quilogramas e até ao peso total referido neste artigo.

§ 2.º O transporte de pequenos volumes de mercadorias em veículos destinados exclusivamente ao serviço de passageiros será pago de harmonia com a tarifa aprovada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 3.º Estes transportes são, todavia, proibidos no interior dos veículos desde que as dimensões dos volumes não permitam a sua fácil arrumação sob os bancos ou em lugar a esse fim destinado de forma a não incomodar ou prejudicar os passageiros.

§ 4.º É absolutamente vedado efectuar nestes veículos o transporte de cães, jaulas com criação, caixas com peixe que não sejam absolutamente estanques e, de um modo geral, o de todas as mercadorias que pela sua natureza possam causar incómodo ou prejuizo aos passageiros transportados.

Art. 169.º As bagagens ou mercadorias serão obrigatoriamente postas à disposição do destinatário dentro das vinte e quatro horas seguintes à sua expedição, que será feita na primeira carreira a realizar segundo o horário em vigor.

§ 1.º No caso de atraso o concessionário fica obrigado a pagar uma indemnização fixada em \$20 por quilograma de peso bruto das bagagens ou mercadorias demoradas e por período indivisível de vinte e quatro horas, até ao máximo de sete dias.

§ 2.º A indemnização prevista no parágrafo anterior não pode acrescer à devida por perda total; em caso de perda parcial será paga, quando devida, pela parte não perdida.

§ 3.º Em caso de avaria acresce, quando devida, a indemnização prevista no artigo 173.º

§ 4.º A soma de todas as indemnizações previstas nos parágrafos anteriores não pode, em caso algum, ser superior à que seria devida no caso de perda total.

Art. 170.º As mercadorias devem ser retiradas dentro das quarenta e oito horas seguintes à recepção do aviso que, à chegada ao local do destino, o transportador enviará obrigatoriamente ao destinatário.

§ 1.º Se este prazo for excedido, o destinatário pagará uma taxa de armazenagem fixada em \$20 por cada quilograma de peso bruto e por período indivisível de vinte e quatro horas.

§ 2.º Considera-se abandonada a mercadoria que não for levantada dentro dos quinze dias seguintes à recepção do aviso, excepto quando se tratar de géneros sujeitos a rápida deterioração, para os quais este prazo é limitado a quarenta e oito horas.

§ 3.º As mercadorias abandonadas serão vendidas em hasta pública, na presença de um representante da autoridade administrativa local. Do produto da venda pagar-se-ão ao concessionário os respectivos débitos e o excedente, se o houver, será entregue a quem de direito o reclame no prazo de setenta dias, findo o qual a quantia em depósito reverterá a favor do concessionário.

Art. 171.º O volume que faltar é considerado perdido a partir do fim do sétimo dia a contar daquele em que deveria ter sido entregue ou posto à disposição do destinatário.

§ 1.º Se o volume considerado perdido for encontrado dentro de um ano, a contar da data do pedido da entrega, o concessionário é obrigado a avisar o destinatário.

§ 2.º Dentro dos trinta dias seguintes á recepção do aviso o destinatário pode exigir que o volume lhe seja entregue, restituindo a indemnização que recebeu e pagando o preço do transporte, sob reserva do di-

reito às indemnizações previstas nos artigos 169.º e 172.º

§ 3.º Se o volume encontrado não for reclamado dentro do prazo de trinta dias previsto no parágrafo anterior, ou se for encontrado decorrido mais de um ano sobre o pedido da entrega, proceder-se-á nos termos do disposto no § 3.º do artigo 170.º

Art. 172.º Por perda total ou parcial de bagagens ou mercadorias, pode ser reclamada ao concessionário a seguinte indemnização:

a) Se o quantitativo da perda for aprovado:

Uma soma igual a esse quantitativo, não podendo, em caso algum, exceder 5.000\$.

b) Se o quantitativo da perda não for provado:

Uma importância calculada, por estimativa, á razão de 25\$ por quilograma de peso bruto que faltar.

§ único. São, além disto, reembolsados os preços do transporte e outras quantias despendidas com o transporte das bagagens ou mercadorias perdidas.

Art. 173.º Em caso de avaria das bagagens ou das mercadorias, o concessionário deve pagar o valor da depreciação sofrida pelas mesmas. Todavia, a indemnização não pode exceder:

a) Se a totalidade da expedição é depreciada pela avaria, o quantitativo que teria atingido no caso de perda total;

b) Se somente uma parte da expedição for depreciada pela avaria, a cifra que teria atingido no caso de perda da parte depreciada.

DIVISÃO VIII

Dos sacos postais

Art. 174.º Os concessionários das carreiras regulares e provisórias de serviço público são obrigados a transportar os sacos postais permutados normalmente entre pontos do percurso das carreiras que exploram, mediante remuneração a fixar nos termos do artigo 179.º, mas sem prejuizo dos horários a que estejam subordinadas.

Art. 175.º Para celebrar contratos ou ajustes de transportes de sacos postais em carreiras de serviço público, a Administração-Geral dos CTT deverá sempre exigir das empresas a apresentação do respectivo título de concessão.

Art. 176.º Para início de transporte de sacos postais bastará uma «notificação provisória», passada pelo chefe da circunscrição de exploração dos CTT ou seu agente local em delegação do mesmo, da qual conste a origem, o destino e o número de sacos a permutar com a rede postal nacional.

Art. 177.º Os sacos postais que constituem a remessa são classificados em 3 categorias:

N1 (leves)— até 5 quilogramas, inclusive;

N2 (normais)— mais de 5 e até 20 quilogramas, inclusive);

N3 (pesados ou volumosos)— com mais de 20 quilogramas ou com a maior dimensão somada ao perímetro médio ultrapassando 2^m, 20.

Art. 178.º Quando seja atingida a capacidade de transporte do veículo e a remessa postal ultrapassar 200 quilogramas, ficará o concessionário da carreira autorizado a deixar para a condução imediata os sacos existentes, dando prioridade de transporte àqueles que contenham correspondência e lhe sejam indicados pelo agente local expedidor.

Art. 179.º O valor da remuneração diária pelo transporte de sacos postais será obtido pela aplicação da fórmula seguinte:

$$R = a(p + K1 N1 + K2 N2 + K3 N3)$$

sendo:

R = Remuneração total diária, em escudos;

a = Coeficiente de remuneração, a fixar periodicamente pelo Ministro das Comunicações, ouvidos os CTT e a Direcção-Geral dos Serviços de Viação;

p = Percurso, em quilómetros, em que se effectua o transporte de sacos;

N1, N2, N3 = Número de sacos de cada categoria;
 K1 = 0,5 } Coeficientes de ajustamento, a aplicar,
 K2 = 1 } respectivamente, aos sacos leves, nor-
 K3 = 1,5 } mais e pesados ou volumosos.

Art. 180.º Os elementos necessários para a determinação da remuneração R, a que se refere o artigo 179.º, a serão obtidos por estatística effectuada durante quinze dias seguidos num período de serviço normal, dando-se conhecimento ao concessionário do início da execução da referida estatística.

§ 1.º Com esses elementos a Direcção dos Serviços de Exploração dos CTT elaborará a «notificação definitiva», em quadruplicado, da qual constem os elementos de cálculo da remuneração R, que será atribuída ao concessionário da carreira de serviço público em todos os dias do ano em que tenha executado o transporte postal, desde a data em que foi feita a «notificação provisória», nos termos do artigo 176.º

§ 2.º As «notificações definitivas», depois de rubricadas pelo concessionário e autenticadas com o selo em relevo dos CTT, serão distribuídas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, pelos CTT, pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis e pelo concessionário.

§ 3.º A revisão da estatística a que se refere este artigo só poderá ser levada a efeito depois de decorrido um ano sobre a data do início do serviço.

(Continua)

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — «Filmes variados»
 EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A Tentação»
 OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

MANUAL DO VIAJANTE

EM PORTUGAL

OS POUCOS EXEMPLARES QUE RES-
 TAM DO I VOL. ESTÃO À VENDA

*Em preparação a nova edição,
 em UM UNICO VOLUME*

COMPANHIA
 «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
 Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
 Telefone 1551

Noroberg Manufacturing C.º

LONDRES



MOINHOS DE CONE
 SYMONS

CRIVOS HORIZONTAIS
 VIBRATÓRIOS



CONSULTE OS AGENTES

AHLERS LINDLEY L.º

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º

Tel. P.P.C.A. 2 1321/2/3/4 X

LISBOA

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.ª

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. — *Thoceruzilhos*

Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5

End. Teleg. — *Snadek* — Telefone n.º 2 1868

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

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 80, II série, de 7 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 3^m2,20, localizada à esquerda da linha férrea da Beira Baixa, entre os quilómetros 27,687.00 e 27,700.85, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Belver, concelho de Gavião, distrito de Portalegre, e confronta ao norte e poente com António Ceara e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 82, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 1:427^m2,50, localizada entre os quilómetros 2,958.50 e 3,023.00 da linha férrea urbana de Lisboa, junto à estação de Campolide, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Sebastião da Pedreira, concelho e distrito de Lisboa, e confronta ao norte e poente com a ribeira de Alcântara e rampa da estação, ao sul com a Calçada dos Mestres e ribeira de Alcântara e ao nascente com o caminho de ferro e ribeira de Alcântara.

A supracita parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Lisboa, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 11 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o director-geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Rogério Vasco Ramalho, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Júlio Pires Pereira para a execução da empreitada n.º 95, de escavações, transporte de terras e recargas de aterros na variante de Beja.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o director-geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Rogério Vasco Ramalho, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com António dos Reis para a execução da empreitada n.º 94, de construção de uma fossa para sessenta pessoas na estação de Pias.

O «Diário do Governo» n.º 86, II série, de 14 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 80, de construção de quatro habitações para pessoal graduado na estação de Ferrão, de que é adjudicatário Virgílio Joaquim Tavares de Aguiar, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 87, II série, de 16 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 6, de modificação de alguns taludes e remoção de terras dos desabamentos verificados nas trincheiras do troço em construção de Celorico de Basto ao Arco de Baúlhe, na linha do Vale do Tâmega, de que é adjudicatário Torcato da Silva, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 88, II série, de 18 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 83^m2,10, localizada entre os quilómetros 175,737.95 e 175,799.80 da linha férrea de Évora, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Maria, concelho de Estremoz, distrito de Évora, e confronta ao norte e nascente com o Grémio dos Armadores da Pesca do Arrasto e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 101, II série, de 4 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja rescindido, nos termos do artigo 67.º das cláusulas e condições gerais de empreitadas e fornecimentos de obras públicas, aprovadas por Decreto de 9 de Maio de 1906, por não convir ao Estado o prosseguimento da obra, o contrato firmado com Manuel Lobato para a execução da empreitada n.º 73, de construção de alvenarias e betão armado para uma cocheira de carruagens a executar na estação do Barreiro.

Recortes sem comentários

Resgate da companhia Carris de Ferro do Porto

O *Diário do Governo* publicou ontem o decreto-lei n.º 37.360, que insere disposições atinentes a facilitar a realização do acordo assente entre a Câmara Municipal do Porto e a companhia Carris de Ferro da mesma cidade.

A edilidade portuense é autorizada a transigir, dentro da orientação de stedeoreto, com a companhia Carris de Ferro na acção que esta lhe move a consequência do resgate da concessão de respectivo serviço de transportes colectivos e corre pelo contencioso administrativo.

Considera-se fixada em 143.891:319\$86 a indemnização a pagar para efeitos de transacção, pela Câmara Municipal do Porto à referida Companhia, como remissão e capitalização da anuidade devida por aquela a estar nos terrenos de cláusula 31.ª no contrato de convenção de 1906, e por comum acordo.

É facultado à Câmara Municipal tomar o encargo de pagar em 40 anuidades à Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia Carris de Ferro do Porto a importância de 25 mil contos que esta Companhia deve à Caixa.

(De *Novidades*, de 2 de Abril)

Vergonhoso!

Sr. Director:

Há dias, passando pela rua de Manuel Antunes Coppas, fui surpreendido por cena vergonhosa, que me explicaram se repete de dia e de noite, com rara interrupção.

Discolos do mais baixo estôfo moral, agridem-se, insultam-se, usando termos que fariam corar barbudo porta machado.

Os palavrões encadeiam-se, sem respeito por crianças, donzelas, famílias digníssimas, que residem naquela populosa artéria desta Vila. Aconselho aos chefes dessas honradas famílias a dirigirem-se, em conjunto, ao respeitável Administrador deste Concelho no justo protesto que lhes assiste. Esta Autoridade, que é enérgica, em poucos minutos ordenará que se leve para bem longe tamanha estrumeira social.

Reconhecido, Sr. Director, pela publicação destas linhas.

E.

(De *O Castanheirense*)

As tintas para corar manteiga e o cancro

Segundo o prof. Adolf Butenandt, Prémio Nobel da Química, as tintas empregadas para corar a manteiga favorecem o desenvolvimento do cancro e deviam ser rigorosamente proibidas.

O professor Butenandt fez um relato de pesquisas sobre o cancro, durante 9 anos, perante o congresso em que participaram 2.500 cientistas, e disse que essas tintas eram perigosas mesmo empregadas em quantidades diminutas.

(Do *Jornal do Comércio*)

Política de pesca

Um dos problemas que tem preocupado o Governo da Nação tem sido o da pesca, pois Portugal possui águas excepcionalmente ricas em peixe e a sua actividade de pesca é uma das suas maiores fontes de riqueza.

Julgamos nós que as águas da Colónia — não todas —

mas a maior parte — são ricas em peixe, que devem ser exploradas convenientemente.

Sobre este assunto já dissemos qualquer coisa nestas colunas e não nos fica mal dizer que nesta Colónia deve-se fazer uma política de pesca, pelo que voltaremos muito em breve, à baila, para, com mais vagar, tratarmos deste importante problema económico da Colónia.

(Do *Brado Africano*, de Lourenço Marques)

Uma estranha decisão do sr. Delegado dos Desportos

O sr. Delegado dos Desportos, Dr. Damião Spínola, não permitiu que se efectuasse no «Lido» um festival de natação em que tomariam parte nadadores dos nossos clubes e das guarnições dos barcos de guerra britânicos, surtos no porto do Funchal, alegando encontrar-se presentemente os desportos náuticos na época do defeso.

O programa, organizado a primor, além de constituir uma boa demonstração de tão salutar desporto, pois nele estavam incluídas algumas exhibições individuais e um encontro de Waterpolo, oferecia mais um belo e oportuno motivo de confraternização luso-britânica.

Numa terra onde o turismo tem por principal virtude o facto de beneficiar de uma permanente primavera, em cuja praias podem os nossos visitantes banhar-se em qualquer época do ano, achamos estranha a decisão da entidade acima mencionada.

(Do *Eco do Funchal*)

A tentativa de assassinio de uma actriz sueca

Renato Senise, distribuidor italiano de filmes de 48 anos, marido da «rainha de beleza sueca», Ingla Senise, de 25 anos (que foi encontrada num quarto de um dos hotéis de Paris, com graves ferimentos causados por tiros de revolver), foi acusado de tentativa de assassinio. O oficial da Polícia, incumbido do caso, declarou ao correspondente da Reuter que Senise será mantido na estação local da Polícia até nova ordem.

As autoridades continuam a investigar as causas do crime. A vítima recebeu três balas, duas na coluna vertebral e uma no fígado. As balas foram extraídas numa casa de saúde, em Neuilly, onde ela se encontra internada. Os médicos receiam que fique paralítica. Um informador da casa de saúde declarou esta manhã: «O estado da senhora Senise não se modificou».

(Do *Jornais*)

Estranha forma de viajar

LONDRES, 5— Quando em Bishop'sgate (Londres) estava a ser descarregado um camião de couves flor que acabara de chegar de Chiasso (Itália), debaixo das hortaliças saía, muito desenvolto, um cavalheiro com uma gabardine no braço, que perguntou aos descarregadores, em bom inglês mas com accentuada pronúncia italiana, qual era a estação onde se tomavam os comboios para Huddersfield.

Quando o camião acabou de ser descarregado, verificou-se que, por debaixo das hortaliças, o homem da gabardine viajara com relativa comodidade, nem sequer lhe faltando um colchão e cobertores. — *ANI*.



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

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE