7.º do 63.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1950

Número 1495.

DEPÓSITO LEGAL 131

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

-1 ABR 1950

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

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

ESPINHO — Parque «João de Deus»

EMPREZA DE CIMENTOS DE LEIRIA
LIZ
CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

PARA IMPERMEABILIZAÇAO DE PAREDES, FUNDAÇOES, 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.° — LISBOA

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.°—PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

Auto-Braamcamp
Amadeu Fernandes, Limitada

Peças e acessórios para automóveis e camions

Rua Castilho, 29 *LISBOA*
Telefone: 50 902 *(PORTUGAL)*

ELVAS

TEM FINALMENTE O

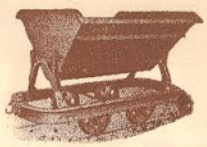
HOTEL ALENTEJO

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

Casa *Gama* Lda.
LOTARIAS
RUA DO AMPARO, 51
TELEFONE 24000 LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço — Vagonetas — Locomotivas — — — Escavadoras — — Material leve e pesado

DECOVIA-SANFER
RUA DE S. JULIÃO, 41, 1.°
Telefone 26089 — **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 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: *ALBERTO MOUTINHO*, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1495

1—ABRIL—1950

ANO LXIII

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
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

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 MONTÊS
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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

SUMARIO

Caminhos de Ferro da Austrália, por *CARLOS BIVAR* . . . 67
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . . 69
Efemérides ferroviárias, por *CARLOS NONO* 71
Conferência ferroviária Franco-Hispano Portuguesa 72
O que todos devem saber. 72
Caminhos de Ferro Coloniais 73
Imprensa 73
Recortes sem comentários 74
O «Talgo» 76
Linhas Estrangeiras 78
Espectáculos. 78
História da Insua, pelo *Dr. BUSQUETS DE AGUILAR*. . . 80
Carta de Espanha, por *JUAN CABRERA*. 83
Há 50 anos 83
Parte Oficial. 84
Escola Agrícola D. Dinís 85

Caminhos de Ferro da Austrália

Por CARLOS BIVAR

A Austrália, o mais pequeno dos continentes, fica situada, como é sabido, na Oceânia, constituindo a sua parte mais importante, podendo também ser considerada como uma ilha, mas, neste caso, como a maior de todas, militando a opinião de vários categorizados historiadores de ter ela sido descoberta pelos portugueses durante o decorrer do século XVI, devendo citar-se, entre outras, as opiniões de M. H. Major, Colingridge, Heredia, etc., caso que não deve causar qualquer estranheza atendendo ao irrequietismo dos portugueses, sempre ávidos de descobrimentos de novas terras. E, como prova mais acentuada, parece ser, talvez, a aplicação de vocábulos, por eles usados, como sucede, por exemplo, com o de *abrolhos*, para designação de uns rochedos próximo à costa ocidental e o de *aguada*, ao norte, certamente para designar um ponto onde tomaram água, para abastecimento de qualquer ou de quaisquer barcos em que navegavam.

É certo que não seria possível, nessa época, o estabelecimento de europeus nessa parte do mundo devido à ausência de orgânica social de qualquer espécie por parte dos aborígenes, que nem sequer a alguma missão religiosa seria possível manter-se. E só mais tarde continuou o reconhecimento da costa australiana por navegadores e cientistas, alguns dos quais deixaram os seus nomes, ou os das suas profissões, ligados aos descobrimentos de vários pontos do contorno costeiro australiano como são por exemplo os de Bouganville, Dampier, a Baía do Geógrafo, a Ponta do Naturalista, as Ilhas do Investigador e tantos outros, de nomes célebres, que podem ser conhecidos pelos curiosos, debruçados sobre a carta geográfica, munidos da competente lupa.

Analogamente com o Continente africano o australiano possui também o seu grande deserto arenoso semeado de vegetação espinhosa e, por vezes, de charcos e lagôas de água salgada, que dificultam o trabalho do homem, em contraste com o solo de outras grandes áreas onde a agricultura e a pastoreação são exploradas em larga escala.

Inaugurada, porém, que foi a colonização dos territórios sul australianos pelos europeus britânicos, verificou-se a realidade de uma extraordinária riqueza mineral, que em breve atraiu numerosas falanges de mineiros, favorecidos por um clima que exercia a sua acção, ao contrário de outros onde o calor e as febres os dizimavam. Tornaram-se célebres, no decurso do século passado, as minas de ouro exploradas no Monte Alexandre e noutras regiões das partes ocidental e sueste.

Mas, além deste mineral outros abundam em qualidade devendo citar-se a prata, o chumbo, o estanho e o zinco. Uma importante extracção carbonífera abastece os mercados e alimenta numerosas indústrias locais numa quantidade de trinta e tantos mil estabelecimentos ocupando cerca de

oitocentos mil braços. A produção de ouro fino foi, em 1947, de cêrca de 940.000 onças, no valor de mais de dez milhões de libras esterlinas.

Referimo-nos ao sub-solo australiano no que diz respeito à sua riqueza mineira, o que não significa o limite dos seus recursos económicos, visto que estes são representados pelos produtos da indústria pastoril, açucareira, cerealífera, frutífera, florestal, mineralógica, conserveira, piscatória, de lacticínios, etc.

A Austrália, já ao presente, comporta formosas cidades edificadas em pontos prèviamente escolhidos e onde a estética se exibe nas construções dos edifícios que ladeiam os seus bem pavimentados arruamentos. A cidade de Sydney, elevada na margem de Port Jackson, próximo a Botany Bay, onde primitivamente desembarcaram, é hoje a capital do Estado de Nova Gales do Sul com uma população de cerca de 1.300.000 mil habitantes, incluindo os subúrbios. No entanto, a Austrália está longe de ser povoada segundo as suas possibilidades, levantando-se de vez em quando o problema da necessidade de facilitar a emigração britânica para o seu território.

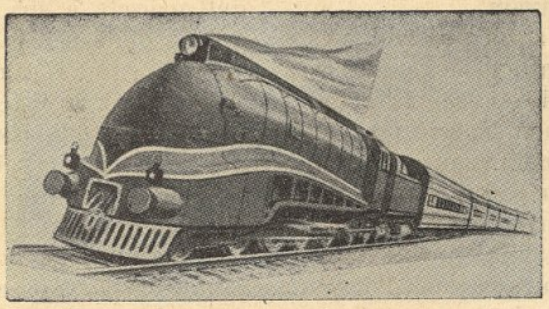
* * *

Data da segunda metade do século XVIII a primeira colónia estabelecida pela Grã-Bretanha, no território australiano, Nova Gales do Sul, seguindo-se as de Vitória, Queensland, Austrália Ocidental e Austrália Meridional e Tasmania, formando, em 1901, os Estados da Comunidade da Austrália (States of the Commonwealth of Australia) com um governador geral, representante do soberano britânico, assistido por um Ministério Federal composto por dez membros, com um Senado e uma Câmara de representantes formada por um mínimo de cinco de cada Estado.

A superfície total da Comunidade da Australia, composta por seis Estados, um Distrito e um Território, ocupa uma extensão de 7.703.850 quilómetros quadrados com uma população de 7.226.000 habitantes.

A capital federal é a cidade de Camberra com 11.200 habitantes e a residência do Governo é em Melbourne, importante cidade no Estado de Vitória, com uma população estimada em 1.184.000 habitantes com os arredores.

Os Caminhos de Ferro da Comunidade da Austrália formam uma rêde de extensa quilometragem distribuida pelos seis Estados e demais territórios componentes. O Trans-australiano liga Kalgoorli-Fremantle com o Porto Augusta na Austrália meridional, Melbourne em Vitória, Sydney na Nova Gales do Sul e Brisbane na Queensland com 3.372 milhas a adicionar às restantes do território numa extensão total de 27.900 milhas ou sejam 44891 quilómetros, números redondos, dos quais 1305 pertencem a particulares.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

A Divisão da Via e Obras da C. P.

O «Boletim da C. P.», que o ilustre engenheiro, snr. R. Espregueira Mendes, dirige e ao qual o brilhante escritor António Montês empresta, sem reserva, o seu talento, tem dedicado muitas de suas páginas à consagração do trabalho e do pessoal dos caminhos de ferro.

O último número refere-se todo ele à Divisão da Via e Obras da C. P. Abre com palavras serenas, mas entusiastas, do engenheiro em Chefe da Divisão, snr. José de Sousa Nunes. Centenas de ferroviários têm servido e servem esta Divisão e todos são unânimes — com prazer a *Gazeta* o regista — em prestar admiração ao espírito íntegro de Sousa Nunes, homem de cultura e ilustração invulgar, cuja perspicácia e senso completam nele o dirigente modelar, tantas vezes inquebrantável mas sempre querido pelo seu pessoal.

As atribuições e o funcionamento da Divisão da Via e Obras são descritos com minúcia pelo seu Chefe dos Serviços Gerais, snr. António Gomes da Silva, outra figura de comportamento íntegro e competência bem apreciadas pela gente ferroviária. Do seu artigo recortamos a seguinte passagem, que sintetiza a organização da Divisão: «O cumprimento de todos os encargos dá lugar a quantidade vastíssima de operações. Estão elas repartidas por diferentes departamentos, os quais se ocupam das respectivas parcelas com o zelo e o interesse que são indispensáveis para se atingirem as finalidades que à Divisão pertencem. É ao conjunto desses departamentos que se chama «Organização da Divisão da Via e Obras», a qual se encontra estabelecida como segue: — Divisão, Serviços Gerais, Serviço de Estudos, Serviço de Conservação e Construção, Serviço de Obras Metálicas, Comissão de Plantas Cadastrais, Creosotagem de Madeiras».

Outros artigos a distinguir são o do Engenheiro Chefe do Serviço de Estudos, snr. Jaime Martins, sobre «O Serviço de Estudos da Via e Obras» e o do Engenheiro Subchefe de Serviço, snr. Borges de Almeida, sobre «O Serviço de Obras Metálicas».

É também interessante, pelos dados objectivos que contém, o artigo sobre «O Serviço de Conservação e Construção», assinado pelos Engenheiros adjuntos, snrs. Alves Ribeiro e Loureiro da Costa, no qual se vê a responsabilidade deste Serviço, cuja eficiência e organização, a mais complexa, se deve à inteligencia desenvolta e empreendedora do seu Engenheiro Chefe de Serviço, snr. Francisco Gavicho. E' curioso assinalar que este Serviço exerce a sua actividade fiscalizadora e executora sobre 2.808 km. de linha, em via larga; 776 km. em via estreita; 576 km. de linhas de estações; 3.956 aparelhos de mudança de via; 200 ramais particulares; 772 estações e apeadeiros.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se ao «Boletim da C. P.» nesta merecida homenagem ao pessoal e ao trabalho da Divisão da Via e Obras e cumprimenta-a na pessoa do seu respeitável Chefe, snr. Sousa Nunes, a quem a nossa revista deve algumas produções brilhantes saídas de sua pena e ditadas pelo seu valor intelectual.

Tratamento das águas de alimentação das caldeiras de locomotivas na S. N. C. F.

Na *Révue Générale des Chemins de Fer*, o Engenheiro senhor Marecat estabelece as directivas gerais concernentes ao tratamento de águas a utilizar nas caldeiras para locomotivas. Em Portugal, parece-nos, este tratamento tem sido bastante abandonado por parte dos Caminhos de Ferro, o que produz deterioração no material, por incrustações, e, daí, fortes prejuízos no rendimento económico da exploração.

Na opinião daquele técnico, o tratamento pròpriamente dito consiste em:

1.º — Introduzir na água de alimentação e proporcionalmente ao seu volume, uma quantidade dada de uma solução dum certo número de produtos, solução cuja composição tem sido determinada em função da natureza da água e tal que:

— esses corpos em solução dêem origem a precipitados não aderentes e a sais que fiquem em solução;

— todos os sais precipitados sejam transformados em substâncias fàcilmente eliminàveis;

— seja criado em meio ambiente que se oponha à formação de corrosões.

2.º — Limitar a salinidade da água da cadeira.

3.º — Efectuar em seguida um controle para ter a certeza:

— de que as condições precedentes estão bem satisfeitas;

— de que, por exame directo das paredes das caldeiras e análises periódicas da água contida, os resultados confirmam as previsões.

O artigo que contém este assunto veio transcrito no *Bulletin de l'A. I. du Congrès des Chemins de Fer*, de Janeiro último, e deve interessar sobremaneira aos serviços de Material e Tracção dos nossos Caminhos de Ferro.

Electrificação dos caminhos de ferro austríacos

O *Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer* reporta-se à inauguração oficial da tracção eléctrica no troço Attnang-Puchheim-Linz. Esta linha, com 55 quilómetros, é dupla. O troço é todo alimentado por uma corrente monofásica de 15.000 V e 16 $^{2}/_{3}$ Hz, fornecida pela nova estação de Attnang. A energia consumida pelo troço de linha em questão é de 25 a 30 milhões de kw h por ano, representando uma economia de 50.000 toneladas de carvão, em números redondos. O conjunto da rede electrificada dos caminhos de ferro austríacos atinge 1.040 quilómetros (dos quais 65 foram postos em serviço em 1949). O consumo de energia é cêrca de 260 milhões de kw h por ano, representando 500.000 toneladas de carvão. 220 locomotivas e automotoras eléctricas asseguram o serviço.

Características dos aparelhos de mudança de via empregados em França

Na revista *Rail et Route* aparece a seguinte pergunta dum leitor, a qual transcrevemos: «qual é o ráio mínimo de agulhas e transversais junções duplas empregadas em França e em que regiões, assim como o ráio mínimo preconizado pela S. N. C. F. para a unificação técnica?». Em resposta, a mesma revista dá: «O raio mínimo dos raios curvos dos aparelhos de mudança de via e das transversais junções assentes nas linhas de estações é de 150 metros. E' este raio que tem sido tomado como base para determinar as características dos aparelhos unificados de tanjente 0,13, tipos curto e extra-curto criados pela S. N. C. F. e permitindo uma velocidade normal de 30 km. /h sobre os aparelhos.

Estas características são:

— para o ramo curvo extra-curto: comprimento total, 22,531 m.; largura das vias, via directa 1,440 m., via desviada 1,455; ângulo de cruzamento (ponta real) 7° 24' 25".

— para a transversal junção: comprimento total 26,701 m.; largura das vias 1,437 m.; ângulo de cruzamento 7° 24' 25".

Para as vias de resguardo existe um ramo curvo unificado de tangente 0,167, cuja via desviada é em curva de 140 metros de raio.

Características:

— Comprimento total: 22,244; largura das vias, via directa 1,440 m., via desviada 1,455; ângulo de cruzamento (ponta real) 9° 30'.

Média diária de circulações em alguns pontos de França

E' interessante notarmos a média diária de circulações em alguns troços da rede ferroviária francesa, tendo em conta a pequeníssima densidade de circulações na rede portuguesa.

Os números seguintes extraímo-los da revista *Rail et Route:*

Região do Norte

Creil — Longueau	37
Longueau — Arras	101
Copiègne — Tergnier	78

Região do Este

Reims — Charleville	37
Épernay — Châlons-s/ Marne	80
Troyes — Chaumont	35

Região do Sudoeste

Sens — Laroche	92
Châlons-sur-Saône — Mâcon	79
Montargis — Nevers	45

Região do Sudoeste

Étampes — Les Aubrais	132
Les Aubrais — S. Pierre-des-Corps	71
Poitiers — Angoulême	56

Região do Mediterrâneo

Valence — Avignon	97
Le Tail — Point d'Avignon	45
Sait — Montpellier	62

Região do Oeste

Chartres — Le Mans	87
Mantes — Évreux	30
Mantes — Rouen	71

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

ABRIL

1

1891 — Pelo Conde do Paço do Lumiar é requerida a falência da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

2

1887 — É aberto à exploração pública o troço ferroviário entre Alcântara Terra e Cacém.

3

1905 — Acordão em Barcelona entre a Companhia de Caminho de Ferro de Madrid a Saragoza e Alicante e a Companhia de Utrillas, para o estabelecimento dum ramal de ligação entre as duas linhas.

4

1880 — Abre à exploração pública o troço ferroviário entre a Régua e Ferrão.

5

1914 — Começam os trabalhos de alinhamento do Caminho de Ferro de Tomar à Nazaré.

6

1896 — Inaugura-se o caminho de ferro de Snowdon (Inglaterra) e nesse mesmo dia se dá o primeiro desastre, descarrilando o comboio e morrendo um passageiro.

7

1879 — Entra em exploração a linha férrea entre Murnau e Kohlgrub (Alemanha).

8

1889 — Transpõe-se, pela primeira vez, o túnel entre as Águas-Livres e a estação central do Terreiro do Duque.

9

1903 — É aprovada a ampliação da estação ferroviária da Alfândega do Porto.

10

1896 — Em Bruxelas, reunem-se, em conferência, os funcionários superiores dos caminhos de ferro alemães, austríacos, russos e belgas para regular os pormenores da organização do comboio de luxo Ostende-São Petersburgo.

11

1898 — Em complemento do Regimen Jurídico dos Caminhos de Ferro publicado em 1864, põe-se, em execução, o Regulamento de Polícia e Exploração.

12

1916 — As companhias do caminho de ferro do Oeste de Buenos Aires e a Anglo-Argentina, concluem, sobre as Avenidas Rivadavia e de Maio, dois túneis sobrepostos para os seus caminhos de ferro subterrâneos, cuja construção se tinha iniciado em Junho de 1912.

13

1895 — Com grandes manifestações de regozijo, entra uma locomotiva, pela primeira vez, na estação de Guadix (Caminho de Ferro Linares a Almeria).

14

1878 — É aberto à exploração o troço ferroviário entre Quintas e Serpa.

15

1892 — Abre à exploração a secção ferroviária compreendida entre Kaapmuiden e Krokodil Poort (Companhia Neerlandesa).

16

1889 — Pede-se a construção de uma linha férrea subterrânea que, partindo do Largo de Camões, em Lisboa, vá ligar com a linha de Sintra.

17

1903 — É decidida a construção duma via férrea de Askhabad a Mechhed para estabelecer relações comerciais entre a Rússia e a Pérsia.

18

1853 — Nas Índias Orientais são postos a funcionar os primeiros comboios a vapor.

19

1904 — Pela primeira vez circula uma locomotiva na linha férrea de Bammako a Koulikoro (Nigéria).

20

1888 — Abre para o público o serviço ferroviário de Draguignam a Salernes (Sul da França).

21

1904 — É aberta à exploração pública a secção da linha de Bazas a Auch, entre Bazas e Burriot Bergense (França).

22

1895 — Realiza-se o concurso para a adjudicação da linha férrea de Catalayud Teruel-Sagunto, à qual só concorre uma sociedade de Bruxelas, representada por José Devolder e Vitor Stoclet, a quem é concedida a construção.

23

1897 — Ao governo do Transval é apresentado o projecto de uma via férrea destinada a ligar os importantes terrenos auríferos de Lydenbur à linha de Pretória a Lourenço Marques.

24

1948 — O comboio n.º 202, quando estacionava na estação do Cacém, é chocado por locomotiva em manobras, do que resulta avarias importantes e o descarrilamento de duas carruagens.

25

1896 — É adoptada a iluminação eléctica nos comboios a vapor de Great Northern Railway, na Irlanda, no trajecto entre Drogneda-Dublin.

26

1883 — É promulgada a lei que autoriza a concessão com garantia de juro das linhas férreas da Beira Baixa, da Foz-Tua a Mirandela e de Santa Comba Dão a Viseu.

27

1832 — Em Dienne, nasce Gustavo Noblemaire, engenheiro e administrador dos caminhos de ferro de Paris-Leon-Mediterrâneo (1882).

Conferência ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa

No dia 1 do próximo mês de Junho, reunem-se no Porto, os delegados à Conferência ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa. Trata-se de um acontecimento importante ao qual, na devida altura, daremos o devido relevo.

Nessa Conferência, cuja noticia damos em primeira mão, devem comparecer algumas dezenas de individualidades notáveis, das mais competentes em assuntos ferroviários, esperando-se que, além dos técnicos portugueses, espanhóis e franceses, também os caminhos de ferro belgas se façam representar.

O nosso País só pode lucrar, em todos os sentidos, com essas reuniões e o facto de a próxima conferência se realizar na grande capital do norte reveste-se de especial interesse, pois é necessário que os estrangeiros, mesmo os mais cultos, tenham uma visão mais ampla de Portugal, que não é um país pequeno e que além de Lisboa, possui, ao norte, outra cidade progressiva.

O que todos devem saber

Os portugueses podem entrar na Suíça sem visto consular

Devido ao acordo bilateral, assinado entre Portugal e a Suíça, os viajantes portugueses já não necessitam de visto consular para as suas viagens à Suíça, sejam elas de carácter turístico, de estudo ou de cura.

Gozam das mesmas facilidades as pessoas que possuam passaportes dos seguintes países: França, Itália, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Inglaterra, Irlanda, Dinamarca, Noruega, Suécia, Lichtenstein, todos os Estados da América, Austrália, Nova Zelândia e União Sul-Africana.

28

1858 — É inaugurado o troço ferroviário de Virtudes à ponte de Santana.

29

1890 — O governo dinamarquês apresenta ao Parlamento um projecto de construção dum caminho de ferro, contornando o litoral do estreito de Sund entre Copennhague e Helsingor.

30

1917 — Todos os caminhos de ferro da América passam a estar centralizados pelo Comité Especial da American Railway Association, que se incumbiu da sua exploração como se se tratasse de uma rede única.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Segundo lemos no semanário *O Sul de Angola*, o movimento ferroviário daquela nossa importante província ultramarina, que será, talvez antes de um século, um segundo Brasil, tem tomado, nesúltimos anos, um grande incremento, não só devido ao aumento populacional nas principais cidades, mas também ao comércio, indústria e agricultura que se encontram numa fase de franco desenvolvimento.

Assim é, de facto. Ao Caminho de Ferro de Luanda, a aquisição das seis locomotivas «Garrat», que ali chegaram em meados de 1949, bem como a entrada em serviço dos 100 novos vagões de 30 toneladas, trouxe-lhe a possibilidade de dar escoamento a todas as mercadorias.

O Caminho de Ferro de Benguela adquiriu também mais locomotivas e 250 vagões, tendo chegado à colónia os primeiros vagões por ele encomendados. Por sua vez, o Caminho de Ferro de Amboim recebeu mais 5 vagões de 15 toneladas e tem já prontos, na Alemanha, mais três locomotivas, a embarcar em breve.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes viu o seu movimento muito aumentado, sobretudo nos últimos meses do ano findo, em que o seu tráfego atingiu 56.800 toneladas na pequena velocidade e 1.700 na grande, além de 6.900 cabeças de gado, das quais 5.500 eram da espécie bovina.

Se se tiver em linha de conta que, em 1945, as cabeças de gado transportadas foram 1.635 e que o tráfego não saíu da casa das 31 toneladas, — teremos a justa medida do esforço de todo o pessoal ferroviário que nem sequer foi secundado — afirma *O Sul de Angola* — por aquela aquisição de material circulante que desde há anos se impõe.

No entanto, segundo boas informações, o Caminho de Ferro de Moçâmedes vai adquirir este ano três locomotivas a óleos pesados e em certo número de vagões e só assim, com este imprescindível aumento de material, poderá desempenhar as suas funções, acompanhando, como é natural, o prolongamento da via, cujos trabalhos continuam em ritmo crescente.

Dentro do plano de desenvolvimento das linhas do Sul e de Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes a inauguração do troço Sá da Bandeira — Chibia poderá ser considerada como o início da rede completa de vias férreas, rodoviárias e fluviais imposta pela futura ocupação e aproveitamento dessa vasta região do Sul de Angola.

Podemos acrescentar que se encontram em curso as obras do 2.º troço «Chibia-Gambos» na extensão de 72 quilómetros, e em estudo o 1.º troço da linha de Leste, entre Sá da Bandeira e Quipungo, cuja primeira parte até Capunda Cavilongo deverá ficar concluída nos primeiros meses deste ano, para ser submetida à aprovação das instâncias superiores. Iniciou-se, assim, a penetração dessa vasta e riquíssima região do Sul da Colónia.

As linhas do Sul e Leste, conjugadas com os troços navegáveis do Cunene e do Cubango, apoiadas numa boa rede de estradas, permitirão a ocupação efectiva dessa região, a sua colonização e o aproveitamento das suas grandes riquezas agrícola, pecuária e mineira.

BEIRA

Encontram-se em Lisboa os srs. eng. Pinto Teixeira, Carlos Calçada Bastos, chefe do Movimento e Tráfego do Porto e Caminhos de Ferro da Beira; e Moniz Barreto, inspector dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, que vêm negociar com os delegados do Governo da Rodésia do Sul acêrca do tráfego dos Caminhos de Ferro da Rodésia.

Por estes dias deverão chegar os srs. Godfrey Huggins, Primeiro-ministro da Rodésia do Sul; Daven Port, ministro dos Transportes; e o director-geral da Rodésia Railways, sr. Griffins, com quem será tratado o problema.

— A Beira Railway Company acaba de dar mais uma prova do apreço em que tinha o trabalho e a cooperação daqueles que a serviam.

Desta vez os beneficiados foram os seus serviçais indígenas mais antigos. Sem que a isso fosse obrigada por qualquer contrato ou compromisso tomado, a Beira Railway Co.ª, através da Rhodesia Railways, pagou há pouco gratificações aos indígenas que a serviram durante 20 anos ou mais anos consecutivos, num total superior a 100 contos.

Imprensa

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Em Fevereiro, completou 80 anos de existência o *Diário dos Açores*, o quotidiano mais antigo do arquipélago. Fundado, em 1870, por Tavares de Resende, que, por meio de uma assinatura acessível para o tempo — 240 reis mensais! — quis popularizar o jornal, este diário, através da sua longa existência, nunca deixou de estar na posse da mesma família. Deve ser, na imprensa portuguesa, um caso único.

Aos seus actuais directores, nossos queridos amigos drs. Carlos e Manuel Carreiro, apresentamos as nossas cordiais felicitações pela entrada do seu prestigioso diário no 81.º ano de publicação.

Recortes sem comentários

O bigode não é francês?

Uma revista de modas de Paris anunciava, há pouco tempo, que os homens usarão, na próxima primavera, bigode e barbicha. A acreditar nos seus agoiros, veremos desabrochar as flores nos prados e os bigodes nos beiços dos obedientes sequazes da última moda.

A revista escrevia a propósito: «Este costume, nascido em França... etc».

Em França?... Não teria sido na Espanha, a quando do domínio dos mouros?

Os guerreiros muçulmanos possuiam todos fartas barbas. Para estabelecer uma distinção perfeita e notória, entre eles e os infiéis, os espanhóis começaram a usar barba e bigode, mas dispostos de tal maneira que no seu conjunto faziam lembrar a cruz dos cristãos.

Mal sabiam eles que eram o figurino da Primavera de 1950.

(Do *Distrito de Portalegre*)

Faleceu Albert Lebrun

PARIS, 6 — Faleceu hoje, com a idade de 79 anos, o antigo Presidente da República Francesa, Albert Lebrun.

Albert Lebrun foi Presidente da República de 1932 a 1939. Reeleito para o segundo período nesse ano, ocupou o cargo até Julho de 1940, quando o marechal Pétain assumiu o título de Chefe do Estado. Durante a sua presidência, Albert Lebrun recebeu a visita do Rei Jorge VI e da Rainha Isabel de Inglaterra em Julho de 1938. Em Março do ano seguinte retribuiu essa visita oficial, indo a Londres.

Engenheiro de profissão, Lebrun ingressou na política em 1900, tendo sido nomeado ministro das Colónias em 1911, cargo em que se manteve até 1913. Depois de ter sido, num curto período ministro da Guerra, retomou a pasta das Colónias, em que se manteve até 1914. De 1917 a 1919 ocupou outras funções elevadas e foi eleito presidente do Senado em 1931. Em Agosto de 1943 os alemães prenderam Albert Lebrun na sua residência em Vizille, próximo de Grenoble, nos Alpes Franceses.

Esteve internado num campo da Baviera e, entre os seus companheiros de internamento, encontravam-se François Poncet, actual alto comissário francês na Alemanha, e o antigo Primeiro-Ministro, Paul Reynaud. Foi trazido novamente para a França depois de dois meses de permanência no campo de internamento devido à sua saúde ser muito precária. O Presidente Vincent Auriol foi imediatamente informado da morte de Albert Lebrun. — (Reutor 6/3/50).

Nem tanto ao mar...

Com o aumento do preço do café à chávena, consequência do aumento do preço do café ao quilo, levantou-se certa quisília por parte dos bebedores mais ou menos profissionais. . Quisília injustificável, diga-se, porquanto ninguém é obrigado a beber café, nem tal bebida constitui artigo de primeira necessidade...

De lamentar é que os da quisília do café, fomentadores da celeuma que deu brado, não levantem, principalmente, o seu protesto contra a falta de batata, contra a qualidade do pão, contra os preços exigidos por os artigos à venda no mercado diário, tanto mais que são estes os artigos de primeira necessidade, sem os quais não podemos passar e os quais nos pesam bem mais na algibeira e na saúde...

Nem tanto ao mar nem tanto à terra, pois!

(De *A Rabeca*, de Portalegre)

Nomeou seu herdeiro o papagaio...

DETROIT — (A. F. P.) — A soma de 40.000 dólares passará à propriedade de um papagaio, por morte de seu dono. Isso foi o que estipulou em seu testamento um agente de polícia, reformado, George Blair, o qual explicou aos jornalista que esse papagaio era o seu «único amigo» e precisou que o pássaro contava agora 52 anos e se encontrava no seio da família Blair há 50 anos. O testamento de George Blair prevê, entretanto, que após a morte do papagaio, a herança jacente será distribuída entre casas de caridade.

Incompreensível

Batemos por vezes a mesma técla como se se agrandasse e fosse a voz dum sino. Pena é que o não seja, infelizmente.

Não sabemos o que pensa a juventude neste princípio do ano de 1950. Vimos raparigas — família, a pedirem aos

CEL é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:
SODIL
SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, L.DA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

CEL
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

marinheiros ingleses que aí demoraram, as suas moradas em Inglaterra, como se estivessem solicitando autógrafos a Chevalier ou outro astro de cinema; como tivemos conhecimento, de que umas quantas solicitavam aos seus conhecidos, para as apresentarem aos rapazes britânicos, com quem passaram a dançar durante bastante tempo.

Há ainda — no presente — certas raparigas que, podendo encontrar um futuro brilhante, dedicam a sua afeição a indivíduos nada merecedores dessa estima, lançando o desgosto no seio das suas próprias famílias.

E' incompreensível tal atitude, nada consentânea com a educação recebida e amor dos pais que, pretendendo elevá-las, sofrem o desgosto de não serem atendidos.

Claro, que quando um dia queiram arripiar caminho, já será tarde. Sua alma sua palma, diz-se e é assim mesmo.

(De *O Setubalense)*

Um cachorro valente luta com dois lobos, mata um deles e vai morrer aos pés do pastor do rebanho

Fustigados pelo frio e acicatados pela fome, os lobos começam a tornar-se audaciosos e atacam os rebanhos. No Domingo, o pequeno pastor Manuel dos Anjos, de 14 anos, acompanhado por um cão de pequena envergadura, encaminhou-se, no Sabugal, para o sítio do Outeiro, com ovelhas e cabras pertencentes ao lavrador José Baptista Margarido. De subito, da orla do bosque, saltaram dois lobos enormes. O rapazito quedou aterrado, e as feras puderam, num instante, matar três animais. Iam prosseguir na chachina, excitados pelo sangue, mas interveio, então, o cachorro do rebanho. O que se passou daí em diante, é narrado pelo zagal, entre sentido choro. O cão avançou para os lobos, mordeu-os nas pernas ferrando-lhes as presas onde calhou, e com tal gana que as feras se puseram em fuga. Mas o valente defensor do rebanho não lhes concedeu tréguas. Correu e, de repente, pendurou-se no pescoço de um dos lobos. Seguiu-se uma luta terrível, durante mais de meia hora. Cheio de sangue com o ventre rasgado, já com os intestinos de rastos, o corajoso cão só cessou o combate quando o corpulento inimigo cessou de se mover, com as goelas literalmente destroçadas. Então, arrastou-se até junto de uma árvore onde o pastorzinho se refugiara espavorido, com a fala tolhida, e ali despediu o último alento. O garoto desceu para junto do valente companheiro e lançou-se sobre o pobre corpo ensanguentado a chorar amargamente a sua morte. Assim o foram deparar algumas pessoas que, por acaso, ali passaram.

(De *Notícias de Viana)*

Por propaganda monárquica

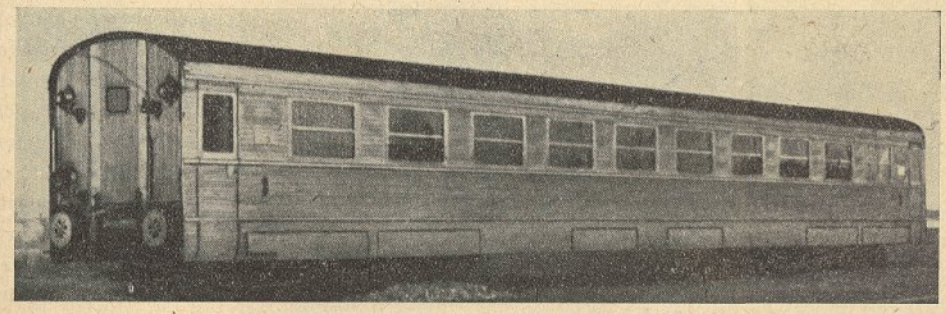
Um telegrama de Madrid para a imprensa diz:

A Polícia espanhola prendeu a Duquesa de Valência por tendências monárquicas.

A Duquesa foi condenada por um tribunal militar espanhol a um ano de cadeia, em Dezembro de 1948, por idênticas actividades monárquicas sendo libertada 4 meses depois, visto estar detida 8 meses, antes do julgamento Anteriormente, além doutras prisões, a Duquesa foi multada por exprimir sentimentos monárquicos de maneira a provocar a desordem pública.

A Duquesa de Valência conta 34 anos de idade, sendo decidida partidária do pretendente ao trono espanhol D. João.

(De *A Gazeta de Cantanhede)*



Carruagem leve sobre pneus da S. N. C. F.

THE Budd COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, DURAÇÃO — ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 20, Av. Franklin D. Roosevelt, PARIS (8e)

Representante Geral para Portugal e Colónias: CARLOS EMPIS — RUA DE S. JULIÃO, 23 — LISBOA

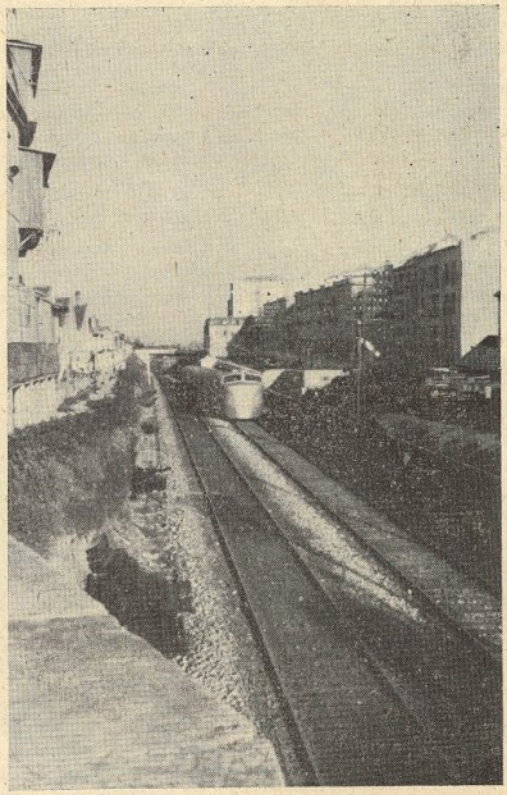
O "TALGO"

O Comboio revolucionário do futuro

ENGANA-SE quem suposer que o «Talgo» é um comboio de luxo, com tapetes policrómicos ou adornos picturais tão do gosto dos burgueses. Suas linhas mestras, afinal, assentam num conforto acentuado e actual e simples. Imagine-se uma dama esculpida por um Dumas ou um Balzac, ao lado de outra dama singela e donairosa, trajo de passeio, qual estrela de cinema em férias. Esta última, bela por ser simples, atraente por vender juventude, lembra a extraordinária criação do comboio «Talgo».

Arrojada concepção do técnico espanhol sr. Alejandro Goicoecheia, veio trazer, pois, um bafo de mocidade ao sistema ferroviário, já caduco, embora pretenciosamente velho!

Os caminhos de ferro, como constante de indispensável presença na equação no aproveitamento económico dum país, terão, talqualmente os demais meios de comunicação, de sofrer imediata revolução.



O «Talgo» prestes a chegar a Entre-Campos

O «Talgo», quer na sua concepção básica, quer nos mesmos pormenores de acabamento observáveis dentro das carruagens, é o portador audaz desse grito de revolta.

E veio até nós — descrentes que tantas vezes somos! — para nos orgulharmos de ser o segundo país da Europa a ver em nossas linhas essa inovação técnica, cuja construção se deve à gigantesca iniciativa do capitalista espanhol, sr. José Maria Oriol.

Convidada a tomar parte nas viagens de experiência cá realizadas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo seu director Carlos d'Ornellas e pelo seu redactor eng.º Vidal Caldas Nogueira.

E porque até nós chegara uma opinião menos fundamentada sobre a comodidade e vantagens práticas do «Talgo», entrámos nele — seja-nos dado confessá-lo — com um misto de pessimismo e curiosidade. Depressa, porém, se desvaneceu tal impressão.

Ver para crer. Observar para poder comparar e dar justo apreço. Foi o que fizemos. A composição do «Talgo» já os leitores a conhecem sobejamente das reportagens dos jornais. É articulado por unidades, cada uma com 7 metros aproximadamente de comprimento. Cada unidade possui só duas rodas úteis providas de um mecanismo espe-

cial que facilita a inscrição nas curvas e amortece consideràvelmente os choques habituais e consequentes das passagens sobre as crossingas dos aparelhos de via e sobre as juntas dos carris. Cada unidade apoia na parte posterior da unidade imediata — e assim por diante. Neste novo sistema de rodados é que principalmente se basseia o invento do comboio articulado pelo eng. sr. Goicoecheia.

É todo construído de alumínio, por isso cerca de 25 % menos pesado que os outros comboios, e é rebocado por uma Diesel de 1200 C. V.. O facto do seu pouco peso (106 toneladas é o peso do comboio e 56 o da locomotiva) valeu para que fosse o primeiro comboio rebocado por uma Diesel a atravessar a ponte de D. Maria, no Porto, o que não acontece com as composições rebocadas pelas nossas Diesel-Eléctricas por o peso destas atingir quase 110 toneladas.

A estabilidade do «Talgo» no caso mais desfavorável, isto é, na inscrição de curvas, aumentou muitíssimo em relação aos velhos sistemas, devendo-se à diminuição de peso e à descida pronunciada do centro de gravidade do material as excepcionais garantias de ordem estática que o mesmo oferece.

Nos requisitos de conforto interior, as carruagens do «Talgo» são muito completas. As cadeiras apresentam a particularidade de variar a posição e a inclinação à vontade do passageiro. Os vidros das janelas do «Talgo» são estanques, ao contrário do habitual, e de vidraça dupla, evitando que a temperatura exterior altere o meio ambiente interior e que os sons produzidos pelos choques e vibrações do material em movimento venham prejudicar o repouso ou as controvérsias dos viajantes.

O sistema de refrigeração e aquecimento e renovação do ar é esplêndido e único.

Outros dispositivos de utilidade prática, como campainhas e cinzeiros junto de todas as cadeiras, cozinhas eléctricas, telefone, cabinas para arrumação de vestuário, compartimento para miradouro e salão de fumo, lavabos independentes para senhoras e cavalheiros, passagem contínua entre todas as carruagens sem o inconveniente dos corredores de fole das carruagens americanas, a descida do sobrado da carruagem para um plano mais baixo que o normal, aumentando a visibilidade — tudo empresta a este singular comboio a novidade e utilidade que hão-de revolucionar o futuro modo de viajar por via férrea.

E, atendendo a que o avião já é um dos fortes e novíssimos inimigos do comboio só facultando aos viajantes a comodidade e a segurança e a velocidade (160 Km/h) dum «Talgo», é que será possível atenuar e até vencer essa concorrência que se antevê como perigosa.

Na viagem de regresso a comodidade obriga a um largo repouso. .

As diversas viagens de experiência, feitas na América, na Espanha e agora em Portugal, são eloquentes e unânimes em consagrar a construção do «Talgo», que saíu das oficinas da «American Car and Foundry».

Na opinião judiciosa do ilustre colaborador da nossa revista, o engenheiro sr. Gabriel Uriguen, o «Talgo» permitirá o estabelecimento de um comboio rápido que, saindo de Lisboa às 8 horas, possa estar na fronteira de Irún às 21 horas, onde fará enlace com o comboio francês, chegando a Paris às 9 da manhã. Em sentido inverso — escreve aquele técnico — as coisas se passariam de forma análoga, saindo de Paris, como sucede actualmente,

às 21 horas para chegar a Lisboa no dia seguinte às 22 horas.

Está, portanto, considerado o interesse que o «Talgo» pôde despertar em quantos portugueses, têcnicos e não técnicos, o viram e nele viajaram nas três viagens de ensaio que efectuou.

O que apreciámos leva-nos a esta meditação: ¡quantas inovações técnicas e científicas de interesse para o progresso e, daí, para o bem da humanidade, haveríamos de admirar, se os grandes capitalistas fossem da têmpera e da iniciativa do sr. José Maria Oriol que, enfrentando todos os piores riscos, resolveu dar corpo ao ousado projecto de Goicoecheia, em vez de lhe negar apoio, como tantos outros lho fizeram e o fazem a essa pléiade de talentos criadores que, mundo fora, queimam os seus anos na voragem indizível da esperança, cuja realidade raramente chega a consumar-se!

Engenheiros há muitos; técnicos com pretensões a sábios e críticos destruidores há-os aos montes; mas homem com a modéstia e o génio dum Goicoecheia houve-o em Espanha para maior honra e glória deste país, que é o primeiro a dar ao mundo uma novidade revolucionária para quebrar a rotina monótona em que os caminhos de ferro vêem vegetando desde há um século.

A engenheiros desta garra, cujo espírito se alvoroça pelo engenho, há-de o futuro venerar. Os demais, acólitos da vulgaridade, não serão notados sequer pela geração presente...

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL As receitas dos Caminhos de ferro da África do Sul, desde 1 de Abril de 1949 (começo do ano económico) a 28 de Janeiro de 1950, somaram 63.937.318 libras, contra 58.809.963 libras no mesmo período do ano anterior.

INGLATERRA Uma carruagem de caminho de ferro eléctrico de 50 toneladas foi embarcada em Manchester com destino a Portugal, a primeira de uma encomenda de sete carruagens e uma locomotiva fabricadas na Grã-Bretanha para os caminhos de ferro portugueses.

Devido ao seu peso e dimensões, a carruagem, que tem 20 metros, seguiu por estrada de Sheffielde, onde foi fabricada. A viagem que, normalmente, dura três horas, prolongou-se por quatro dias e meio por ter sido necessário dar uma grande volta a fim de evitar as curvas muito apertadas e pontes que não podiam suportar tamanha carga.

ESPECTACULOS

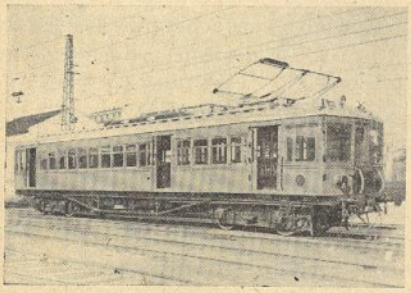
CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «As Pupilas do sr. Reitor».
OLIMPIA — Ás 14,30 e 21 — «O Fantasma do Homem Diabo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.



Tintas ATLAS verde e alumínio, aplicadas pela *Sociedade Estoril* na pintura de *carruagens e postes*

TINTAS INGLESAS **ATLAS**

SINTÉTICAS, ANTI-CORROSIVAS, BETUMINOSAS, CRACKLÉ, ALUMÍNIOS PARA ALTAS TEMPERATURAS (500° C.), MÁQUINAS, VERNIZES E PRESERVATIVOS DE MADEIRA

REPRESENTANTES:

Sociedade Permutadora, L.da

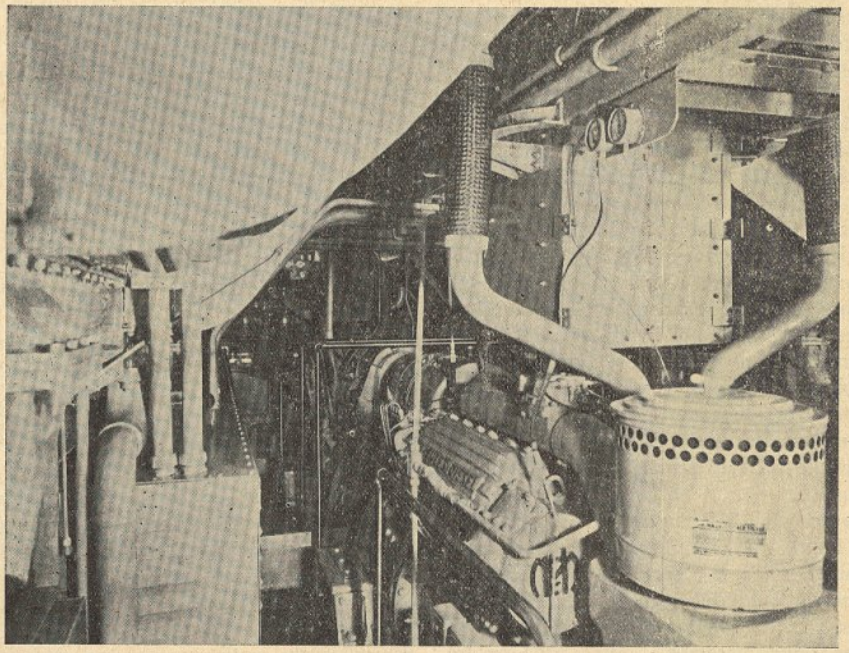
190, AVENIDA DA LIBERDADE

Telefone 48141-2 LISBOA

As locomotivas Diesel-Elétricas DOS COMBOIOS «ACF—TALGO» são equipadas com motores

Hercules Diesel

modelo DNX-V8S de oito cilindros em «V», e com motores auxiliares modelo DFXE de seis cilindros em linha



DISTRIBUIDORES OFICIAIS PARA PORTUGAL:

Sociedade Industrial Agro-Reparadora, L.da

44, 45 — Campo das Cebolas — 46, 46-A

TELEGRAMAS «AGROPEÇAS»

LISBOA

TELEFONES 27830 — 32408

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XVI

Breve descrição topográfica do Real Convento de Nossa Senhora da Ínsua, variedade de títulos, que tem havido nos seus prelados, com notícia do sêlo que de presente usa

CONCLUÍDA a obra da fortaleza, se cuidou com maior fervor no reparo do convento, e ao mesmo tempo que se ia reedificando, onde apertava mais a necessidade, se ia reduzindo tudo à melhor forma, ficando na sua pequenês com todas as oficinas que se acham nos mais conventos, com claustro, varanda, casa de capítulo, côro e celas altas, que tudo até então era térreo.

O primeiro edifício que se fez, foi um dormitório com cinco celas no ano de 1676, sendo presidente Frei Luís de Penalva, e se admirou como milagre da Virgem Senhora, que com a corda do sino se tirasse toda a pedra necessária para a obra, por parecer naturalmente que não podia aturar tanto. Passados anos, sendo prelado Frei Francisco da Trindade, natural de Viana, eleito em 14 de Setembro de 1707, se fez outro dormitório para a parte do mar com três celas, no baixo das quais estavam outras tantas, que tinha mandado Frei Jorge de Sousa na reedificação, que, demos notícia, fez nesta Santa Casa e nelas se fizeram o capítulo, «De Profundis», e uma cela para os irmãos donatos.

Depois no ano de 1717, em que era aqui prelado o Venerável Padre Frei Manuel das Chagas, se reedificou a igreja, fazendo-se o corpo dela todo à «fundamentis», para o que concorreu a piedade do fidelíssimo monarca D. João V com a esmola de duzentos mil reis, como acima dissemos e nesta ocasião se fez o côro alto, que até se rezava na capela mór, e nêle se começaram a entoar os divinos louvores nas matinas da natividade da Mãe Santíssima, orago dêste convento, que foi a 8 de Setembro do sobredito ano. Nêle se fizeram também as varandas do claustro, e outras obras com as esmolas e madeiras, que deram alguns devotos e bemfeitores.

Nesta ocasião, trazendo os barqueiros uma viga grande preza ao barco, se soltou e a levou ao mar, sem que pudessem pegar dela, porém valeu-lhes a fé com que disseram, que, como era para Nossa Senhora, teria cuidado nela. Assim sucedeu, pois passados alguns dias, véspera de Santo António, pelas nove horas da manhã, a lançou ao mar na praia, de sorte que com facilidade se conduziu para o convento. Outros prelados o foram aperfeiçoando e lhe fizeram mais algumas celas, procurando-se em tudo a regularidade possível dos mais conventos, com que ficou tudo tão lindo e gracioso pela sua pequenês, que infunde devoção e se fomenta aquele espírito de pobreza que nosso seráfico Patriarca tanto zelava nos domicílios dos seus filhos.

A igreja é em tudo proporcionada ao convento, assim na pequenês, como no humilde do edifício, suposto que fabricado com a segurança possível por respeito do abalo que lhes causa o estrondo das artilharias, pelo que se lhe fez o tecto de abóbada de pedra. A capela mór também é proporcionada ao corpo da igreja e o retábulo do seu altar se fez de talha à moderna e domado com perfeição, nos anos de 1707, em que era aqui prelado o já referido Frei Francisco da Trindade. No seu trono está colocada a Senhora, padroeira do convento, com seu amado filho nos braços, como acima dissemos, ficando-lhe aos lados as imagens de nosso patriarca S. Francisco e Santo António. É êste altar privilegiado perpétuamente para todos os dias do ano na forma da concessão do Santíssimo Papa Benedicto XIV. Só nêste altar há sacrário, em que se guarda actualmente o Santíssimo Sacramento da Eucaristia.

Aos lados dos arcos da capela mór ficam os dois altares colaterais, o da parte do Evangelho foi consagrado ao Divino Espírito Santo, por nêle se venerar uma pintura que manifesta a sua descida sobre os sagrados apóstolos. De presente se chama de Santa Ana, por ali se venerar uma formosíssima imagem da mesma santa de escultura em madeira. Tem de altura quatro palmos e mostra estar dando lição à mãe da sabedoria sua divina filha Maria Santíssima, cuja imagem também é perfeitíssima e tem de altura dois palmos e meio. Uma e outra imagem estão estofadas perfeitamente; a da Senhora tem uma preciosa coroa de admirável filigrana na cabeça, e a da ditosa mãe orna um perfeito e bem fabricado diadema também de prata. No livro porque mostra estar lendo a divina menina, tem escrito: «Egredictur virga de radice fece, et flos de radire ejus ascendet».

Com tão sagrado ornato ficou êste altar não só perfeitíssimo, mas tam bém sumamente devoto, o que tudo se deve ao zêlo do Padre Frei João da Natividade, natural de Amarante, pois sendo aqui guardião,

mandou fazer no Porto estas imagens no ano de 1747. Na mesma ocasião se fez outra do glorioso São José, de igual proporção com o Menino Deus no braço esquerdo e na mão direita a vara florecida. Está estofado com perfeição, e assim o santo como o menino tem seus diademas de prata fabricados com especial primor. Está colocado no outro altar colateral da parte da epístola, em que lhe servem de retábulo as pinturas admiráveis do nascimento, adoração dos Reis Magos, e outros mistérios, de que já em outra parte demos notícia.

Sobre o arco da capela mór está colocada uma devota e formosíssima imagem de Nossa Senhora da Conceição, de quatro para cinco palmos de altura, feita de escultura admirável em madeira e estofada com perfeição e a mandou vir o Venerável Padre Frei Sebastião do Rosário. Antes da reedificação da igreja se venerava no capítulo e dêle a trasladou para o sobredito lugar o Venerável Padre Frei Manuel das Chagas no ano de 1717, e com grande acêrto, pois com a sua formusura dá esplendor e especial ornato a toda a igreja, e está infundindo devoção a todos quantos nela entram.

Esta sagrada imagem é a que deixamos dito foi levada a visitar o Convento de Santa Clara de Caminha para satisfazer aos piedosos rogos das religiosas, que queriam se lhes enviasse a imagem da Senhora padroeira da casa, no que não quiseram consentir os religiosos, assim por não se atreverem a ficar na solidão da sua companhia, como por entenderem que na outra imagem, que lhes enviavam, podia ficar igualmente satisfeita a sua devoção, como com efeito assim o experimentaram nos muitos prodígios, que obrou, e deixamos referido. Debaixo do côro ficam nos lados das paredes de uma e outra parte dois nichos, em que se colocaram pelos anos de 1747, sendo aqui a primeira vez prelado Frei João da Natividade, natural de Amarante, duas devotas imagens feitas de pedra, uma do Senhor preso à coluna e outra no passo do «Exe-Homo».

Defronte da porta principal da igreja fica uma devota capelinha de abóbada, consagrada à penitente gloriosa Santa Maria Madalena, onde em três nichos se veneram também as imagens de São João Baptista, São Bernardo, e São Pedro de Alcântara, todas fabricadas de pedra por diligência do já referido Frei João da Natividade.

Em um pedaço de horta, defronte da igreja e do dormitório, da parte do mar, fica outra capelinha ou nicho, em que se venera a imagem de Nosso Redentor crucificado feito de pedra e no plano o mesmo Senhor morto, como colocado na sepultura. Nesta horta há árvores de amoreiras, que frutificam abundantemente. A mesma fecundidade tem os craveiros, de que há aqui muita quantidade. Ao lado da igreja e capela mór fica outro pedaço de horta, onde se conserva o cruzeiro, que se pôs em memória do Santíssimo Sacramento, que naquele lugar se escondeu quando nesta ilha entraram os hereges, na forma que acima deixámos referido. Outro pedaço de horta, que há maior, está à vista do principal dormitório.

A terra frutifica tudo admiràvelmente, porém os rigores dos temporais ordinariamente não permite vingar o fruto a muitas coisas, como se manifesta nas parreiras que se dão aqui belamente. De hortaliça houvera sempre abundância, se houvesse também de água, que a regasse, pelo que, quando é ano de seca, é maior a sua esterilidade. O que aqui mais se produz com abundância e sem melindre, é uma erva chamada Perrecil, que, consertada e fazonada com vinagre, serve para tirar o fastio e por isso pouco necessária, por não haver aqui ordinariamente semelhante enfermidade. Também produzem não só na horta, mas ainda fora em qualquer parte da ilha com grande fecundidade os craveiros, e se houver curiosidade destas plantas, será notável a sua abundância e o fruto das suas boninas. Das várias que há por fora da fortaleza, que naturalmente se produzem sem benefício nem deligência alguma, já acima demos notícia, e do muito que se fazem agradáveis à vista e suaves ao olfato, principalmente as assucenas brancas, que produzem mais abundantemente pelos sítios onde estão as duas fontes.

A principal e a milagrosa, de que já demos clara notícia, fica logo à saída da porta menos principal da fortaleza, e em distância de noventa e tantos passos está a outra, de que já demos também notícia, para a parte do poente.

Quatro anos que morei nesta santa casa, nunca foi necessário recorrer à sua água, e depois, só em dois verões mais estéreis se valeram dela para o lavatório da roupa e outras coisas semelhantes, que para beber e cozinhar nunca falta na outra o necessário, como não faltou naqueles verões, não só para o convento mas também para a casa do governador, e para doze pessoas de guarnição de fortaleza que nela assistiram. E por não ser ordinàriamente necessário o uso da água da outra fonte, será causa de se cuidar pouco na sua conservação, pois se se murasse de sorte que lhe não pudessem chegar tão perto as marés, que nas ocasiões das luas nova e cheia fica vizinha na distância de cinco ou seis passos, nem fôra tão salitrada, que é o maior defeito que se lhe nota, nem a entupiriam as areias. Destas é sempre preciso alimpá-la todos os anos que é necessário usar dela, e estando limpa, dá água em abundância e tem uma famosa cova feita em pedra, que ordinariamente se conserva com uma pipa de água, mais ou menos, segundo o gosto que dela se faz.

No que respeita ao título que nesta santa casa tem tido os seus prelados, tem havido grande variedade, como em outros muitos conventos.

No princípio dêste todos os prelados dêle usavam do título de vigários, porém, pelos anos de 1436, em que se contavam quarenta e quatro da fundação dêste, já ele se achava em tal reputação, que aos seus

prelados se dava o título de guardião, como consta de uma carta de previlégio do Senhor Rei D. Duarte para um homem servir a casa como acima dissémos. Porém é certo que anos depois se lhes deu, como antes, o título de vigário, e nesta forma lho deram os Senhores Reis D. Afonso V e D. João II, o primeiro em uma carta de privilégio para dois homens pescadores que servissem o convento, passada em Lisboa a 19 de Julho de 1449, e o segundo em outra carta de confirmação do mesmo privilégio, passada em Évora a 29 de Julho de 1482, como acima vimos. Pelos anos de 1534 se dava ainda aos prelados o mesmo título, como se manifesta das relações das esmolas de que acima demos notícia, faziam a este convento os marqueses de Vila Real. Do que bem se manifesta não haver persistência no título, que os prelados tinham nesta santa casa, e sem dúvida que a mesma variedade se experimentaria em outros conventos, e um deles seria o de Mosteiró.

Nesta conformidade bem se pode concordar a notícia de que ali demos, do Padre Manuel Esperança, de que o dito convento principiara a ter o título de guardião no ano de 1523, e ainda que diz, que antes todos os mais prelados tinham sido vigários, se deve entender, porque comumente davam êste título, suposto que algumas pessoas particulares lhes davam o de guardião, como o deu o Senhor Rei D. Afonso V na carta, que deixamos dito, no ano de 1476, e no ano de 1502, confirmando o Senhor Rei D. Manuel a dita carta, dá ao prelado o título de prior, como acima declaravamos.

No que não pode haver dúvida é, que o título de guardião se deu com permanência aos prelados deste convento, e o mesmo seria aos de outros, desde o ano de 1568, em que entrou na província de Santo António, e com êle continuaram, até que pela fundação do convento, que se fez na vila de Caminha, se reduziu êste ao estado de oratório pelos anos de 1619, na forma que acima dissemos, ficando os prelados desde então com o título de presidente «in capite».

Assim foram continuando por muitos anos, até que no de 1745, no capítulo provincial, que se celebrou a 16 de Maio, determinámos, que, assim ao prelado dêste convento, como aos dos montes de Viana e Viseu, se desse o nome de guardião, na mesma forma, que aos mais da província, o que assim se tem executado até ao presente.

Nos quatro conventos, Mosteiró, Ínsua, Viana e Orgens, que todos foram fundados pelos primitivos observantes dêste reino, não achamos notícia que nenhum deles, mais do que o de Mosteiró, tivesse sêlo, que antigamente teve primeiro um com a imagem do apóstolo Santiago e depois se fez outro, na forma que declarámos. A diligência, que do próximo fizemos pela notícia do sêlo desta santa casa e das de S. Francisco de Viana e de Orgens, deu motivo aos seus prelados, para que logo os mandassem fazer, por lhes parecer, e bem, lhes não era supérflua esta alfaia, como a experiência o mostra em repetidas ocasiões, em que se faz muito precisa. Em seu lugar daremos notícia dos que se fizeram para os sobreditos conventos de Viana e Orgens, por aqui só pertencer o dá-la do sêlo dêste.

É de metal e de figura quadrangular, que em termo de armeria se chama Lisonja, nela se vê exarada com todo o primor da arte e imagem de Maria Santíssima, padroeira do convento com Seu amado filho nos braços, colocada sobre a imperial coroa das armas de Portugal, que lhe estão servindo, como de peanha. A senhora está toda rodeada do cordão seráfico, cujos extremos vistosamente enlaçados se finalizam sobre as quinas reais. Na orla do sêlo se lêm primorosamente esculpidas as seguintes letras:

SIC REC CONV. SMARIAE INS
DE CAM. IIOBS INPORT.

Querem dizer: Sêlo do Real Convento de Santa Maria da Ínsua, o segundo da observância em Portugal.

CARTA DE ESPANHA

OS «TROLLEYBUSES» EM MADRID

(Do nosso correspondente JUAN CABRERA)

Está anunciada para a dia 1 de Abril a inauguração da linha n.º 1 dos «trolleybuses» em Madrid. A linha de trajecto tem começo em Colónia de El Viso, na parte norte da capital e terminará na Porta do Sol, nas ruas de Serrano e Alcalá.

Foi também neste trajecto que, nos fins do século XIX, circulou o primeiro «eléctrico» da capital de Espanha. O «eléctrico» quase que desapareceu agora das ruas do centro da cidade, demasiado estreitas para a circulação rodoviária. A Empresa Municipal de Transportes, que sucedeu à antiga «Companhia dos Tranvias», substituiu algumas das suas linhas por linhas de autocarros, que circulam em número de 13, com serviço bastante intenso.

Encontram-se em circulação 123 autocarros, sendo 30 de um só piso e 93 de dois pisos, e embora os trajectos tenham sofrido uma elevação de tarifas, o serviço melhorou notàvelmente.

Na realidade, esta linha de «trolleybuses» não é a primeira que a capital de Espanha possui, pois desde Julho funciona uma outra que pertence ao Município de Vallecas e que une Madrid com aquela povoação, em cujas comunicações se atingiu um grande avanço.

A questão dos transportes em Madrid é objecto de bastantes discussões, pois uma parte do público prefere o «eléctrico» por causa da sua tarifa económica e também por ser mais acessível ao viajante, visto não estar limitado o número de lugares.

De toda a maneira o Metropolitano continua sendo o meio de transporte preferido pela sua rapidez, muito embora a excessiva quantidade de público, que a ele acorre, se aproxime de um milhão de passageiros por dia, o que torna notoriamente insuficiente o intensíssimo serviço que circula nas suas quatro linhas. Actualmente encontra-se terminado o prolongamento da linha de Delícias até à Ponte da Princesa ou de Andaluzia, onde estão situados os mercados centrais, à saída de Madrid.

Os «trolleybuses» de Madrid que, segundo se diz, são os melhores da Europa, foram contruidos na França e montados em Espanha. A Empresa vai instalar imediatamente outras linhas e para isso encomendou muito material.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Abril de 1900)

Linhas Portuguezas

Algarve — Como estava annunciado, abriu á exploração no dia 19 o troço de linha entre Álgôs e Poço Barreto.

O que não estava annunciado era que haveria um comboio especial de inauguração, partindo de Faro com as autoridades locaes e varios convidados e musicas, indo até o extremo da nova linha entre manifestações de regosijo.

Indispensável nos parecia que assim se fizesse tratando se de abrir uma boa parte de uma linha que tão importante virá a ser e para a qual tanto teem trabalhado as influencias locaes.

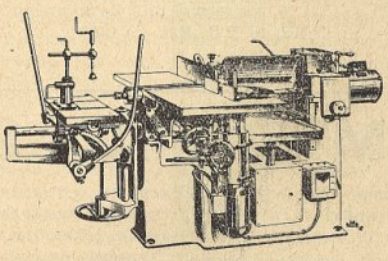
De Lisboa ninguem foi á inauguração, nem mesmo a nossa *Gazeta*, que nunca deixa de estar representada n'estes actos, alli foi d'esta vez, porque outras occupações nol o impediram.

Carris de ferro do Porto — Sob a presidencia do sr. José da Silva Pimenta reuniu a assembléa geral da Companhia Carris de ferro do Porto, a fim de se proceder á discussão da reforma dos estatutos.

Usaram da palavra sobre o assumpto vários oradores e, feitas varias emendas em diversos artigos, foram os estatutos approvados.

A eleição dos corpos gerentes proceder se-ha depois dos estatutos serem approvados pelo governo.

MAQUINARIA
PARA MADEIRA
GUILLIET
DE FAMA MUNDIAL



FÁBRICA EM AUXERRE (Franco)
FILIAL PORTUGUESA
GUILLIET, L.DA
R. Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — LISBOA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 54, II série, de 7 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicacões, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno com as superfícies, respectivamente, de 2:166m²,40 e 1:051m²,80, localizadas à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 140,797.50 e 140,930.50, e 141,000.00 e 141,108.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Bemposta, concelho de Abrantes, distrito de Santarém, e confrontam ambas ao norte e nascente com Fernando Soares Mendes, ao sul com Fernando Soares Mendes e caminho de Ferro e ao poente com o caminho de ferro.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 56, II série, de 9 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 6m²,79 localizada à esquerda da linha férrea do Tua, entre os quilómetros 55,013.20 e 55,041.80, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

METAIS

COBRE
LATÃO
ALUMÍNIO
em chapas, tubos, barras
de todos os perfis

CHAPA DE AÇO INOXIDÁVEL
ZINCO EM CHAPAS E
LAMINAS PARA CALDEIRA
FUNDOS DE COBRE
de todas as medidas e espessuras

ARAME em todas as qualidades

VENDE AOS MELHORES PREÇOS:

SOCIEDADE COMERCIAL DE METAIS, LIMITADA
Rua da Prata, 167-169 — LISBOA
Telefone PBX 26327

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Mirandela e distrito de Bragança, e confronta ao norte e poente com Alfredo Videira e Castro 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 58, II série, de 11 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 2:005 metros quadrados localizada na estação da Figueira da Foz, da linha férrea da Beira Alta, entre os metros 62,41 e 154,68 antee do quilómetro 0,000, 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. Julião, concelho da Figueira da Foz e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com o caminho de acesso à estação, ao sul com a Avenida de Saraiva de Carvalho, ao nascente com o Largo da Estação e ao poente com o caminho público.

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

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 31 de Março de 1921, publicada no *Diário do Governo* n.º 80, 2.ª série, de 8 de Abril do mesmo ano.

O «Diário do Governo», n.º 60, II série, de 14 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 55m²,61 e 24m²,18,l ocalizadas a primeira entre os quilómetros 244,216.57 e 244,230.90 e a segunda entre os quilómetros 244,237.01 e 244,249.57 da linha férrea da Beira Alta, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Castelo Bom, concelho de Almeida, distrito da Guarda, e confrontam: a primeira ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Pinto e ao nascente com Manuel Pinto e caminho de ferro; e a segunda ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Pinto e ao nascente com Manuel Pinto e caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 20 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 103 metros quadrados, situada entre os quilómetros 1,560.30 e 1,575.80 da linha férrea da Lousã, destinada à construção de uma casa de guarda.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Arregaça, freguesia da Sé Velha, concelho e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e poente com Luísa Furtado e ao nascente com a estrada nacional.

Escola Agrícola D. Dinís

Efectuou-se, há semanas, na Escola Agrícola D. Dinís, modelar estabelecimento de ensino técnico, uma sessão solene para entrega de prémios aos alunos que mais se distinguiram durante o ano lectivo de 1948-1948.

Presidiu ao acto o sr. Brigadeiro Baptista de Carvalho, que proferiu uma conferência sobre «Taylor e a sua acção nos métodos de trabalho».

Entre a assistência, viam-se, em lugar de honra, os srs. Conde da Azinhaga, presidentes das Câmaras Municipais de Oeiras e de Loures, o Delegado Provincial da Mocidade Portuguesa, o Presidente do Grémio da Lavoura de Loures e os Engs. Agrónomos Rodrigues de Sousa e Canas da Silva, respectivamente Director e Subdirector daquele estabelecimento de ensino.

Sr. Director desta Escola. Meus Colegas — Senhoras, Senhores e Alunos

Aflige me o dever alguma coisa e ainda mais o não poder pagar. Ora mal sabia eu que, quando, recomendado gentilmente pelo Ex.mo Director Geral do Ensino Técnico, vim visitar esta Escola, ia contrair, pela recepção que aqui me foi prestada, uma dívida preocupante para que nada mais posso dar, por conta, do que as palavras desta conferência que só valerão se vós, alunos, nelas meditardes um pouco e as praticardes, porque representam muito saber de outros e alguma experiência da minha já longa vida de professor e engenheiro.

Ando empenhado na Organização do ensino agrícola da Fundação Abreu Calado de Benavila, Aviz, obra admirável dum homem, o Dr. Abreu Calado, que em seu testamento deixou aos seus trabalhadores e descendentes um importante grupo de herdades que o alto espírito do seu Presidente, o Dr. Jaime Prezado, indicado pelo falecido, está organizando sob o ponto de vista social, agrícola e profissional. Delegado da Fundação em Lisboa e perante um assunto até há pouco bem estranho para mim, em boa hora recorri a S. Ex.ª, Sr. Director Geral, para me pôr no bom caminho. E eu que já no ramo do Ensino Técnico admirava em S. Ex.ª o homem estudioso, de bom senso, que em tão pouco tempo dominava superiormente este sector tão importante na formação da juventude, fiquei profunda e sinceramente surpreendido pela firme clareza e saber com que me guiou tão seguro no ramo agrícola como o já sabia no da Indústria e Comércio. — Bem haja pela bondade com que me atendeu.

Depois, aqui, nesta Escola, muitos ensinamentos recebi de V. Ex.ª, sr. Eng.º Agrónomo Rodrigues de Sousa já velho amigo e colega de minha filha (Que melhor título pode ter para mim ?) e os senhores professores, empregados e alunos deram uma grande lição de mútua compreensão, de naturalidade, e disciplina consentida nas inesquecíveis horas da visita em que nada se alterou do andamento normal da Escola em que foi banido o aparato preparado da «visita do general». Deram-me a honra e o prazer de me receber como camarada, homens de trabalho abrindo os braços a quem se honra de ter trabalhado quase meio século. E o Senhor Director convidou-me a voltar aqui hoje!

Deus vos pague, Meus Senhores! porque com a vossa generosa cortezia, me dais a satisfação de sentir em mim algum préstimo na grande obra da formação dos vossos alunos.

E, isto posto, começemos.

Anda o mundo agitado sem saber ao certo o que quer e cada um quase só vê nos outros o que a estes falta das qualidades que julga indispensáveis para o triunfo das suas idéias e interesses. E é assim que ainda ultimamente, e acêrca do nosso País, disse um senhor estrangeiro de alta fama que tudo aqui era encantador, os operários extremamente hábeis e inteligentes, mas que com isso só não se estaria à altura das necessidades da hora que o Mundo atravessa.

O nosso trabalho não dava o rendimento necessário quando era preciso produzir muito mais na indústria e na agricultura para melhorarmos o nosso nível de vida, e termos com que trocar com outros países. E, acentuando a falta de organização da nossa vida e do nosso trabalho, o tal senhor acrescentou: «Nunca fechámos as portas a ninguém, venham pois ver o que nós fazemos e aprender connosco». Talvez ele tenha razão.

Ora os que não podem lá ir, alguma coisa, muito mesmo, poderão fazer por si, estudando a base de toda a prosperidade da América, que teve, no campo profissional, a sua origem em Taylor, o *grande Taylor*, fundador da organização científica do trabalho, conhecida em todo o mundo em que se espalhou pelo nome de *Taylorismo*.

E começando desde já por um exemplo simples de organização, vos apresento o meu trabalho dividido em três partes:

1.º — Taylor e o seu método — Breves Noções.
2.º — Sua aplicação na vida escolar e nos ofícios.
3.º — Conclusões.

I

Alunos!

Descendia Taylor das famílias inglesas que entre 1620 e 1770 se foram estabelecer na América, nos primeiros tempos da colonização, e ali viveram vida rude, numa luta constante contra os peles vermelhas inimigos, contra o clima, contra os animais, numa ânsia de melhorarem as suas condições de existência, com perseverança e tenacidade, investigando e analizando. Compreende-se, pois, que Taylor tivesse herdado uma maneira de ser em que estas qualidades eram já a base para os seus futuros trabalhos.

O seu poder de observação revelou-se desde pequeno, e assim não lhe escapou que sua mãe, em regra, nunca empregava na herdade o mesmo homem em trabalhos diferentes e notou também que o seu professor de primeiras letras, com o relógio sobre a carteira, marcava cópias e exercícios, que ficavam sempre feitos no tempo fixado. Destes dois factos tirou ele depois a *Divisão de Trabalho* e a *cronometragem*, princípios essenciais do seu método!

Desde pequeno manifestou o seu espírito de investigador. Aos doze anos acordava muitas vezes de noite com pesadelos que o médico atribuía à posição de dormir de costas. Pois estudou por si e fez um cinto que o acordava quando tomava aquela posição! Melhorou, mas ele queria

cura radical e como observou que o mal lhe vinha também do calor da almofada, construiu uma de sua invenção e passou a dormir *regaladamente!*

Gostava muito de brincar na neve com o trenó, mas ao passo que os outros rapazes, travando com os pés, rebentavam com as solas, ele, com um travão de sua ideia, regulava à vontade a velocidade e entrava em casa dos pais com os sapatos intactos!

Recomendo a alguns de vocês estudos idênticos com as vossas brincadeiras, que vos pouparão a roupa e o calçado e quem sabe se algumas vezes *as orelhas!*

Aos 14 anos entrava numa oficina em que foi sucessivamente aprendiz, operário, mestre, engenheiro e director desta e doutras grandes fábricas depois, sempre *estudando por si.*

Na Fábrica, já engenheiro, fez Taylor a vida com os operários e cheio de vontade de vencer, condição indispensável para o sucesso, procura resolver problemas *só* depois de os ter profundado; e *mede, experimenta, observa*, ligando o seu estudo à obra, ao homem e à máquina!

E' isto, rapazes, o que se chama *método analítico* ao serviço do trabalho humano.

E o que observou Taylor? Viu que os processos antigos faziam do operário e do patrão dois inimigos — aquele a olhar para o relógio que nunca mais andava, ansioso pela hora de saída, o patrão pagando, para defesa sua, o menos possível. E, confiante, em três anos de muito exame e estudo procurou que o operário não desperdiçasse o seu tempo e que o patrão encontrasse na organização do trabalho com que bem pudesse pagar ao operário. E assim lançou as bases de uma sociedade nova de *associação* e *cooperação* de todos os trabalhadores duma empresa, fosse qual fosse a sua graduação!

Demos um *exemplo:*

Havia uma máquina mal aproveitada no seu rendimento, ninguém dando porquê: estava parada muitas vezes e, examinando-lhe a causa, viu que era ou porque o operário fôra entregar a obra pronta e buscar obra nova ou porque era preciso ir afiar a ferramenta, ou a correia mal cuidada saltara e ainda às vezes a dita máquina estava em reparação. E lembrando-se do exemplo de divisão de trabalho que observara na sua mãe e da cronometragem do seu velho professor, estudando estes acidentes e as suas causas, que faziam perder tanto tempo, apareceu-lhe o remédio natural. Criou um serviço que levava ao operário a obra e ferramenta preparada: uma equipe vigiava as correias e transmissões e brigadas de operários afinavam *aos domingos* as máquinas. Nasceu uma actividade nova marcando já uma melhoria que não o satisfez *porque* no fundo ainda estava a desordem do fabrico, cada um com seus métodos do trabalho, o que Taylor ainda venceu analisando e cronometrando.

E para isso tomou um operário médio e preveniu-o de que trabalhasse à vontade, nem muito depressa porque de depressa se cansaria nem devagar demais para o enganar, porque iria repetir a operação com outro. Poz-se ao seu lado a tomar nota de todos os seus movimentos numa prancheta com um cronómetro, escrevendo também os tempos gastos. No seu gabinete, depois de um estudo cuidado, fez novo rol de movimentos, desprezando os inúteis às vezes com economia de metade do tempo e com menor esforço para o homem. Depois foi à ferramenta, estudou-lhe o melhor material para a maior precisão de fabrico.

Ele nunca estudava muitos problemas ao mesmo tempo e dividia cada um o mais que podia em partes, que resolvia a pouco e pouco. Depois, ligando os melhores resultados que ia obtendo, chegava à melhor maneira de trabalhar.

Eis um outro serviço que ele melhorou muito. No transporte de carvão, a subir uma rampa com carrinho de mão para a fornalha dum forno colocada a uns metros de altura ele reconheceu a verdade do velho ditado: *De vagar que tenho pressa.*

De ordinário, o homem descansava só quando estava já cansado. Parece natural! mas não é. Taylor verificou que o homem que dava mais rendimento era o que descansava na rampa antes da fadiga vir — Estudou a melhor carga para o carrinho, e o número de vezes que o operário devia descansar e o rendimento do trabalho quase duplicava.

Na guerra de 1914-17, longe estava eu de pensar ainda em taylorismos, verifiquei a verdade destes princípios.

Descarregavam-se certo dia no front, na minha Bateria, uns camions com granadas de artilharia pesada, trabalhando nesse serviço soldados *portugueses* e *ingleses.* Dos nossos, os mais alentados começaram transportando duas granadas de cada vez e os mais fracos uma, *mas a correr*, e isto para «dar um bigode nos ingleses» e mostra-lhe a «alma» dos portugueses. A soldadesca ria dos sinais que os ingleses lhe faziam para descarregarem *uma* granada de cada vez e *não correrem*, levando o caso à conta de mandriice, chamando-lhes nomes que, felizmente, os estrangeiros não percebiam Pois bem! Com o seu camion meio descarregado, os nossos homens deitavam-se estafados na relva e os ingleses acabavam pouco depois, folgados, a tarefa que lhes incumbia!

Vê-se, pois, que Taylor melhorou o rendimento do trabalho e dando melhor paga ao operário e mais lucro ao patrão, fez o milagre do desenvolvimento económico da América e de outros países. — Era, afinal, o segredo do *ovo de Colombo.*

. . . . . .

O Sr. Engenheiro Director teve para mim mais um gesto de requintada amabilidade. Contra o que eu esperava, vejo no auditório gentis senhoras, a quem apresento saúdações do maior respeito. E para que as que por ventura o não saibam, devo esclarecer que um alto espírito de Senhora, Cristine Frederick escreveu para Elas um precioso livrinho — Le Taylorisme chez soi — que, perante a agravada questão do pessoal doméstico, cada vez com mais acuidade, é sempre oportuno e necessário.

E fazendo um parêntesis na atenção dos alunos, mostremos em breves palavras a universalidade do método. A vida de sociedade e relação e as obrigações duma dona de casa, quantas vezes em contradição, são cada vez mais absorventes e o tempo que, dizia-se dantes, galopava como um Cavalo, hoje passa por nós à velocidade acabrunhante dum avião de jacto. O seu aproveitamento necessita dum novo sentido de organização. E em casa, na oficina, na escola, no campo a regra é observar, medir, analizar cronometrar, e tirar conclusões para vencer o tempo.

Vejam V. Ex.^{rs}, por exemplo, a posição relativa do vosso fogão — casa de jantar — lava-louças — armários.

O exame dos percursos obrigatórios nas operações de preparo dos alimentos, sua confecção e serviço até à guarda da loiça limpa, levará à conclusão de que por vezes um pequeno arranjo na disposição dos utensílios e até a simples instalação premeditada duma mesa neste conjunto, podem reduzir de muito os passos a dar, que ao fim do dia somados dão até quilómetros.

Atentem ainda que há muitos serviços domésticos que a senhora ou a criada fazem de pé, e sentadas o farão com igual ou melhor eficiência e muito menos fadiga.

E tudo somado ao fim do dia dá mais tempo disponível, menor esfôrço e melhor disposição do trabalho.

Isto de ter uns amigos para o chá é prazer que muitas vezes é estragado porque, quando os convidados entram, a dona da casa, arrazada pelos trabalhos da bolaria e arranjos, mal tem tempo de dar um toque nos cabêlos para correr à sala a receber as visitas. E esta má disposição é con-

tagiosa ao pessoal que se fartou de dar voltas. Calma, pois, e vá de aplicar o método. Suponhamos que se vai fazer um bolo e consideremos o ficheiro da dona de casa.

Em livro ou em cartões soltos, o que é de preferir porque algum que se manche de gordura se substituirá, ele deve conter metòdicamente:

a) — Ingredientes, sua qualidade e quantidade por cada receita;

b) — Maneira de os juntar;

c) — Natureza do lume ou calor. Tempo de cozedura e temperaturas observadas em operações anteriores. Se puder ser — trabalhar com termómetro e relógio. Todas as indicações que a experiência lhes tiver dado para melhoria e certeza de bom resultado.

Depois, numa estante improvisada mesmo, e com a sua balança mede-se ou pesa-se na dispensa ou copa todo o material que se leva num tabuleiro para a cozinha ou local de trabalho.

Feito o bolo em crú e ainda com atenção à ficha o resto é trabalho do forno mas guiado está claro. Com estes cuidados tão elementares de organização quantos passos poupados e arrelias evitadas.

A altura dum móvel, a sua melhor colocação, a incidência da luz no trabalho, a localização da casa de costura na melhor situação de vigilância e comendo, percursos marcados ao pessoal para evitar passadeiras e carpetes gastas precocemente. Enfim, é observar, porque a inteligência não falta na mulher portuguesa.

E postos estes elementos de organização doméstica, que a vossa bondade e são juizo não levarão à conta de impertinência, voltemos aos nossos rapazes.

II

Está acabada a 1.ª parte desta conversa e alguns dos meus ouvintes estão perguntando de si para si «no que lhe poderá aproveitar o Taylorismo»? Vamos aos *mais novos*.

Na vossa idade brinca-se, estuda-se e gosais sem dardes por isso a alegria dos verdes anos.

E se eu vos indicasse um meio de continuardes a brincar, mais talvez, estudardes menos tempo e serdes melhores alunos?

O que parece *milagre* vai fazê-lo a ciência de Taylor!

Largais o trabalho ou as aulas por exemplo às 16 horas: um pouco de descanço e depois um minuto a ver no horário o trabalho para o dia seguinte: Há uma cópia, tantas páginas de geografia a estudar, uns exercícios de aritmética, que, pelo que anteriormente tendes observado, vos leva em total hora e meia. Como o jantar é ás 19 h., brinca-se, sem estafar mas para distrair, até ás 17 h. e a essa hora toca para a banca de estudo mas vendo bem o que seja preciso levar: livros, réguas, canetas, mata-borrão, etc. O pegar e largar para vir buscar coisas que esqueceram, faz perder muito tempo. E agora *juizo*, muita aplicação e só se pensa no dever até que em consciência o estudo esteja completo.

Outra vez o horário em frente, abre-se a mala ou pasta, concentra-se a gente em tudo, mas tudo, e, se nada esqueceu de livros e material, no dia seguinte é partir descansado para as aulas! É *simples* de fazer-se com certeza! Mas nem todos o fazem e quantos não vemos nós de manhã a voltar a correr a buscar livro ou coisa esquecida e até nas aulas a pedirem ao vizinho borracha ou caderno que ele não pode emprestar por precisar deles? O remédio é, pois, rapazes, nunca misturar serviço ou estudo com brincadeira.

Nas Escolas inglesas ensina-se que:

Work while you work! — Mas eu traduzo:

Trabalha quando trabalhares; brinca quando brincares: este é o caminho para viveres feliz e alegre. Tudo o que fizeres fá-lo bem e de boa vontade porque coisa meio feita é coisa malfeita. Coisas feitas no ar nunca saem certas. Estas são as regras que todos podem experimentar.

Os mais adiantados largo proveito podem tirar também da doutrina de Taylor que, conquanto aplicada principalmente à indústria de ferro e aço, é de utilidade para qualquer profissão.

As suas bases são: *Reflexão, análise, cronometragem, preparação do trabalho*, com requisição de material bem especificado, operações com tempos marcados e desenhos, se for preciso, em escala, que tirem todas as dúvidas. Depois é vigiar, fiscalizar, aconselhar. Vós sereis os futuros chefes de trabalhos. Pois bem! Lembrai-vos que o vosso ascendente sobre o subordinado vem mais do saber e são critério do que do nome do vosso cargo.

Incumbe-nos preparar o trabalho como se disse e depois *teimar, lutar* contra o «se calhar calhou», marcar com o coração e a cabeça um rendimento mínimo e *por fim* premiar com boas palavras e referências aos superiores quem seja um cooperador sério da Empresa, para que este indivíduo receba paga condigna.

A vossa vida é *junto* do operário ensinando, observando e melhorando, pondo no trabalho uma força de vontade interessada que obre prodígios. E assim despertareis no subordinado igual força de vontade.

Estudai bem a execução dum trabalho, chamai um trabalhador e dizei-lhe:

— É preciso fazer isto que, pelo meu processo, se pode fazer em meia hora. E explica como se deve fazer. Admito qualquer ideia sua que melhore este tempo e vós ganhareis com isso. Nada há melhor para que o operário, que é metido em brios e tem a prática da profissão, tente com toda a sua inteligência aperfeiçoar ainda o fabrico. E ganha êle, a empresa gasta menos e o consumidor paga menos porque os artigos se podem vender mais baratos — Depois é não deixar voltar para trás.

E o comprador e o operário colaboram assim com a Emprêsa com *lucro* para os três.

Isto não é conto de fadas para entreter meninos. Experimentei-o muitas vezes na Fábrica de Pólvora de Barcarena de que fui Director; chegava a um serviço de um ou mais operários e quedava-me a examiná-lo, tomando notas e tempos. No gabinete estudava o assunto com atenção e procurava uma solução mais económica, durante uns dias, uma semana, o que fosse preciso. Chamava depois o Engenheiro, conversavamos e voltava com ele à oficina onde reunia o pessoal todo e expunha a minha ideia, dando liberdade ao engenheiro de a melhorar. Este punha a em prática já com o trabalho dividido pelo que competia ao encarregado, operários e até serventes, sempre dentro do mesmo princípio, de cada um poder apresentar a solução do seu serviço para melhor. Tempos depois o engenheiro levava-me à oficina e tantas vezes eu tive de verificar, com prazer, que a minha ideia, já aperfeiçoada, tinha sido o rastilho para espevitar a boa vontade de todos e os resultados excediam o que eu tinha imaginado com melhoria da qualidade de produtos.

E quando eu volto agora à Fábrica, por saudade, porque estas coisas entram-nos também no coração, para o actual Director e todos, eu sou um amigo que colaborei com eles, sem que pela cabeça de qualquer passasse que eu me tivesse rebaixado do cargo que exercia, porque numa feliz continuação destes processos, os produtos de Barcarena são os melhores do mercado, os de melhor preço e a Emprêsa e sens servidores têm o seu futuro garantido.

Tudo isto se fará também nas vossas profissões. Em primeiro lugar nunca comeceis um trabalho sem reflectirdes bem nele; dividi-o em pequenos problemas mais fáceis, e depois, é juntá-los e partir do simples para o todo. O método aplica-se a tudo e todos e até e até deve começar-se

por nós mesmos. E' corrente ouvir dizer: — Não sei mas ao Eduardo chega-lhe o tempo para tudo! Pudera! Ele organiza a sua vida e o seu trabalho e o tempo obedece-lhe!

Ainda outra coisa essencial: A lealdade. Observa-se às claras e não se espreita. O homem, quando se aperceber das vossas intenções será o vosso primeiro colaborador em proveito próprio. E também este conselho de Taylor: não devem fazer-se alterações que não tragam melhorias de qualquer espécie.

Mas olhem que só falei de casos simples, para principiardes e tomardes amor ao método — «*O aço rápido*» que toda a gente conhece, levou a Taylor 20 anos de estudos e custou dezenas de milhares de contos que as Empresas iam pagando á medida que ele ia apresentando melhorias. As máquinas até aí giravam acerca de 100 rotações por minuto porque a ferramenta não aguentava mais. E na Exposição de Paris em *1900*, Taylor apresentou um torno girando a *milhares* de rotações abrindo assim o caminho para as grandes fábricas industriais do nosso tempo com a descoberta do seu aço, permitindo as maravilhas do automóvel e do avião de hoje, em que certas peças não podem ter folgas de mais de centéssimo de milímetro — justeza que anteriormente as ferramentas não permitiam. Muito mais havia que dizer, mas eu julgo, sr. Director, que os vossos alunos já apreenderam a importância do método necessário para a grandeza duma Nação na sua força e no seu bem estar. Os 18 polícias que um americano me indicava há dias a regular o trânsito no Cais do Sodré, são infeliz sinal de que é preciso muito trabalho e persistência para que muita da nossa gente, descuidados uns, ignorantes outros, reponções quase todos, se meta no ritmo da vida moderna, que exige método, rigor, ordem, harmonia e cooperação de todos.

Só automóveis em loucas correrias e magotes de gente pelos passeios nada ou pouco dão para o bem comum.

III

CONCLUSÕES

Duas guerras, quase a seguir, destroçaram o Mundo e dos que delas sairam vencedores, nos vem o grito de alarme de que novos e terríveis perigos estão à vista e para todos desta vez. E a segurança só pode vir dum trabalho sério e organizado a trazer elevação geral do nível de vida.

Muito se tem feito últimamente mas a nossa tarefa ainda é enorme. Paira sobre nós uma inquietação e incerteza. De cada um de vós, trabalhador, capataz, feitor, regente agrícola e, porque não engenheiro agrónomo?, sairá um homem útil à sociedade se puserdes a vossa inteligência e esforço organizados, ao serviço da profissão. Da vossa geração deve vir a tranquilidade e a certeza.

Largo campo de actividade está aberto na vossa frente logo que tenhais fé nas vossas possibilidades. E lembrai-vos: se tendes amor à vossa terra mãe — à vossa Pátria, — que não há nações boas sem cidadãos bons.

A hora é de crise, mas ela passará!

E soldados hoje, graduados àmanhã, vós ireis ocupar, um sector da luta pela vida dos mais nobres: a batalha pelo alimento!

Porque pode prescindir-se, mesmo na vida de hoje, de muito do que a indústria produz. Mas o pão, o leite, o fruto da terra, não podem dispensar-se e mesmo são ainda o meio de troca num mundo em que parte da gente passa fome.

Luta rija contra terras más, contra o clima adverso, luta do sangue do braço, suor e tantas vezes lágrimas. Mas luta que se vencerá com a força do corpo e a força do espírito, inteligência e saber. Mas, meus rapazes, estas palavras não são de desânimo o que seria um crime contra a vossa sádia mocidade ansiosa de viver. Antes elas querem dizer no dia da vossa festa, que os vossos mestres que vos oferecem o sacrifício duma vida inteira a ensinar-vos e nós outros que nascemos portugueses, queremos morrer na fé de que Portugal nas mãos dos homens de ámanhã será eterno, que nós todos esperamos que vocês sejam a guarda desta Pátria admirável que Deus nos deu em Ourique!

E por isso estudai, trabalhai, sêde bons, generosos, disciplinados, progressivos, alegres de consciência. E se esta minha palestra tiver contribuido em alguma coisa para melhorar o rendimento do vosso trabalho eu bemdirei a hora em que o Ex.mo Director me deu a honra de vir á vossa festa de hoje.

São passados precisamente 29 minutos, tempo que marquei e cronometrei para conversar convosco.

Alunos, deu a hora.

Perdoai, Senhores, tão dilatado e pobre discorrer.

2.ª edição da «Lição sobre Taylorismo» feita na Escola Industrial de Machado de Castro em 17 de Março de 1932, actualisada e adaptada para uma palestra aos alunos da Esc. Prát. de Agricultura D. Dinis, proferida em Paiã em 22 de Dezembro de 1949.

SANTOS MENDONÇA, L.DA

LISBOA-PORTO

FORNECEM:

LOCOMOTIVAS A VAPOR DIESEL-ELÉCTRICAS
DRESINES PARA INSPECÇÃO DE VIA
E
TODO O MATERIAL FIXO E CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO, INCLUINDO
MATERIAL DECAUVILLE

///

POR CONTA DOS SEUS REPRESENTADOS:

American Locomotive Company — New-York

Fairmont Railway Motors Inc. — Fairmont (U. S. A.)

Société Commerciale de Sidérurgie S. A. — Bruxelas

Ateliers de Construction de Familleureux — Familleureux (Bélgica)

Steel, Peech & Tozer — Sheffield

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:
Rua da Vitória, 88-2.° — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8553

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

Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flôres. Também na escolha da cêsta para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA
BERTRAND (IRMÃOS), L.DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21160 - 21227

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo

BENZO
DIACOL
XAROPE
TOSSE ?
BENZO-DIACOL
DRÁGEAS GOTAS XAROPE