

15.º do 63.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1950

Número 1503

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

DEPÓSITO LEGAL

-0 AGO. 1950

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

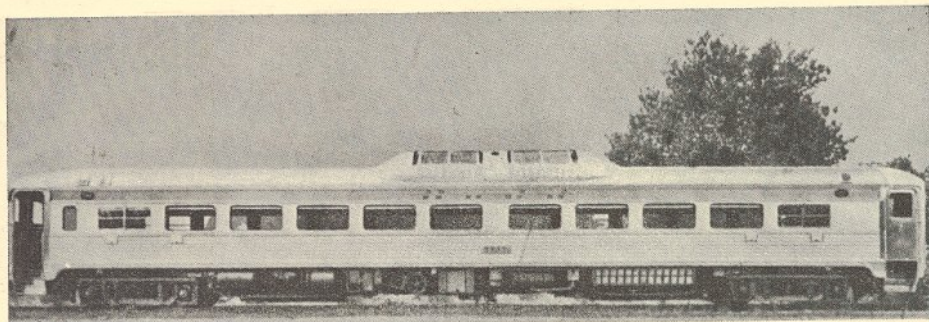
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



VIANA DO CASTELO — Chafariz e Paços do Concelho, vendo-se as formosíssimas varandas da Misericórdia



Automotora Diesel-Eléctrica

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 (8°)

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



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

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

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA

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

AGENTES EM TODO O PAÍS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; 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. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1503



1—AGOSTO—1950



ANO LXIII

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

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.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
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
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro	215
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	216
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	219
Há 50 anos	221
Espectáculos	221
Parte Oficial.	222
Imprensa	222
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	223
Publicações recebidas.	226
Recortes sem comentários	227

DIRECÇÃO-GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

ENTROU em distribuição o Relatório, referente ao Ano de 1948, da Direcção — Geral de Caminhos de Ferro, que nos coloca na presença de números e factos de grande interesse.

Foi durante o exercício de 1948 que se registou um facto que pode vir a ter grande influência no ressurgimento do transporte por via férrea: a iniciação, no nosso País, da tracção Diesel. Com efeito, foi nesse ano que começaram a circular automotoras, locomotivas de grande linha e tractores de manobras, com propulsão Diesel, na via larga dos caminhos de ferro portugueses.

Para se fazer uma ideia da sua importância, bastará dizer-se que ascendem a mais de 60 mil contos, só na parte correspondente a material, as verbas gastas ou comprometidas pelo Estado nesse notável empreendimento, que se devem à iniciativa oficial.

Eis qual foi o material circulante recebido em 1948:

12 locomotivas Diesel eléctricas, importadas dos Estados Unidos da América do Norte.

20 automotoras Diesel mecânicas de origem Sueca.

1 tractor Diesel mecânico, importado de Inglaterra.

12 carruagens adquiridas na Suíça.

Em curso de construção encontrava-se, nesse ano, para serviço nas linhas do Estado e da C. P. o seguinte material:

4 automotoras suecas.

5 tractores importados da Inglaterra.

12 tractores importados dos Estados Unidos.

48 carruagens adquiridas na Suíça.

11 reboques para atrelar às automotoras suecas.

E para a Sociedade Estoril:

1 tractor furgão, 2 automotoras e 5 carruagens.

Seis das locomotivas Diesel eléctricas fornecidas pela American Locomotive C.º (Algo) foram pagas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

A página 85 do Relatório, lê-se o seguinte:

— Os resultados da exploração verificados no ano de 1947, primeiro de unidade de exploração da rede ferroviária do Continente, com excepção da linha do Cais do Sodré a Cascais (Sociedade Estoril), conduziram a que não fosse adoptada já no ano de 1948 uma política de estabilização das tarifas de transporte.

Ao contrário, o aumento verificado nos seus encargos e uma sensível diminuição em determinadas rubricas do tráfego, foram os principais motivos invocados para a elevação de alguns dos preços em vigor.

Com este fundamento, e aproveitando a faculdade prevista no artigo 3.º do Decreto-lei n.º 35.198, de 24 de Novembro de 1945, que aprovou o Título I (Passageiros) da Tarifa Geral de Transportes, foram elevados a 10 % as bases para o cálculo dos preços dos bilhetes da mesma Tarifa, a partir de 15 de Junho de 1948.

A Sociedade Estoril, cuja exploração apresentava resultados favoráveis não beneficiou desse aumento.

Em 1948 o número de passageiros transportados nos comboios do Caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais atingiu a cifra de 13.282.400, contra 12.578.234 passageiros em 1947.

A totalidade do tráfego de passageiros em toda a rede ferroviária em 1948 foi de 69.159.100, com a receita de 304.921.717\$08.

Nesse ano, foram transportados, em grande velocidade 207.565 toneladas de mercadorias, com a receita de 68.887.808\$31, e em pequena velocidade 3.848.542 toneladas, que produziram a receita de 288.333.201\$42.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Aumento de peso nos carris dos Caminhos de Ferro do México

O artigo do sr. M. Franco, da revista mexicana *Ferronales*, informa que o sr. Presidente Alemán nos seus três primeiros anos de governo tem conseguido importantes realizações em matéria de reabilitação ferroviária que ultrapassa o feito de dez anos atrás. Uma das mais importantes para o futuro das linhas nacionais, para não dizer que a mais transcendente, consiste na troca dos antiquados e gastos carris de pouco peso por carris de 50 e 51 quilos.

Sabido é que as vias do sistema dos caminhos de ferro nacionais do México contavam já há relativamente pouco tempo, na sua totalidade, com os carris de 45,5, 42, 39,7 e até de 33 quilos por metro com que foram construídas, umas no século passado e outras na primeira década do presente. Claro que com vias deste tipo de carris com travessas podres ou avariadas, com terraplanagem em más condições, sem balastro, sem cachins e enfim sem todos aqueles requisitos que require uma via para um boa operação, não se podia produzir um bom serviço nem era possível o uso de modernas e pesadas locomotivas capazes de arrastar grandes tonelagens e desenvolver altas velocidades.

Efeitos da nacionalização industrial

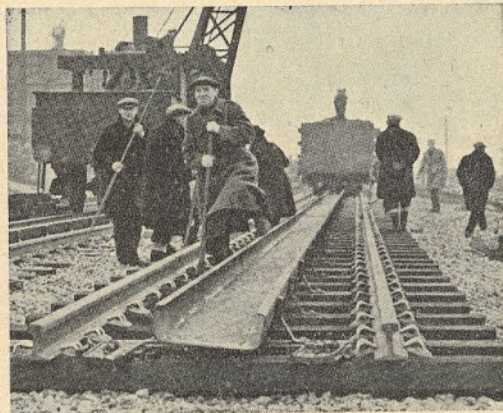
Foi ordenado aos Caminhos de Ferro Britânicos que deminuassem as suas despesas para 1950 em 10 milhões de libras. Crê-se que é a primeira duma série de compressões nos gastos das indústrias nacionalizadas.

Esta redução no caminho de ferro significará que este ano não serão acelerados os serviços; que os projectos para a construção de novas estações e renovação de centenas de milhas de via serão abandonadas indefinidamente, e que será suspensa, por agora, a construção de locomotivas.

«Water-Troughs» usados na Inglaterra

A gravura que extraímos dum artigo inserto no *Railway Gazette* — mostra um «water-trough» utilizado nos caminhos de ferro britânicos. Tal dispositivo, que em Portugal não existe, é uma espécie de caleira com água, usada em grandes linhas de caminhos de ferro, que permite aos comboios abastecerem-se

de água em andamento. Dêste modo, os comboios rápidos economizam tempo e mesmo uma quantidade muito apreciável no consumo de carvão.



É ainda digna de nota a pregação que se vê na gravura, feita por meio de escápulas e não pelos velhos trefonds. Entre o carril e a travessa dispõem-se os cochins, ainda não usados na rede portuguesa.

Escolha do tipo de carril para a via estreita

Os engenheiros dos caminhos de ferro brasileiros, sr. Urbano Setembrino de Carvalho e Mário de Faria Belo Júnior, organizaram um importante estudo sobre a «Escolha do tipo de trilho para a bitola estreita de 1,00 metro» de que um dos últimos números da «Revista Ferroviária» dá notícia.

Em virtude da rede ferroviária portuguesa conter quase um terço da sua extensão total em via estreita, a «Gazeta» extrai da sua colega brasileira as passagens mais interessantes do referido estudo com o fim de serem devidamente apreciadas pelos nossos técnicos de caminhos de ferro.

Carris para via estreita. — O problema da aquisição de carris para as nossas linhas não tem sido desde longa data resolvido de maneira adequada. Sem a organização de um programa, o que se verifica é o tumulto dos serviços com a série de inconvenientes para a conservação da via. Sabe-se que as compras dêsse material têm sido limitadas; ou aquisição de quantidade incompatível com as possibilidades de emprêgo, ou sua absoluta carência.

A par da deficiência dos carris, que o sistema

indicado estabelece, a situação agrava-se com a desproporcionalidade de seu peso para as cargas que os solicitam.

Resulta de todas estas circunstâncias que a via tem lutado com «deficit» acentuado dêsse material, ao mesmo tempo que tem de se conservar nas linhas carris inadequados para as solicitações das cargas que sobre eles transmitem.

Via larga. — O panorama da via larga foi retratado no estudo a que se procedeu a Comissão designada pela portaria n.º 151 — 0,48. Nesta oportunidade ficou estabelecido um programa razoável para a aquisição de carris.

A Comissão referida opinou, para a via larga, pelo carril de 56, kg. /m (115 libras / jarda, perfil 115,25 — A. R. E. A.). Na verdade o carril de 56,89 kg. /m está perfeitamente proporcionado às cargas solicitante máximas actuais e, ainda às que são previstas pelo Plano de Viação Nacional, já que podem suportar até 30 toneladas por eixo.

Convém lembrar a advertência de Wellington em sua célebre obra «Economic Theory of Railway Location».

«Ao comprarem-se Carris não se compra aço ou pelo menos, não são comprados por serem propriamente de aço. O que realmente se procura são as três características: rigidez, resistência e durabilidade. Se se conseguir exprimir em dinheiro essas três características, é-nos indiferente o valor do aço, salvo se interessar o material como futura sucata».

Esta é realmente uma recomendação que não pode ser esquecida na fixação de um perfil de carris para as diversas linhas de um caminho de ferro. O critério seguido pela Comissão referida está, portanto, correcto.

Via estreita. — Até aqui procurou-se resolver com o programa organizado a situação das linhas de bitola larga, restando portanto as linhas de bitola estreita, cujas condições são tão precárias — ou talvez ainda mais precárias — quanto as das primeiras.

O critério admitido até agora era o do aproveitamento do material retirado das linhas de 1,60. Na verdade, já não é mais possível aceitá-lo. Isto porque, da quilometragem retirada da via larga, só poderão ser aproveitados na via estreita cerca de 50 % do total, em virtude do acentuado desgaste e de numerosos defeitos que condenam o seu reemprego nas condições citadas.

A «Central» possui 2253,700 quilómetros de via estreita, classificados do seguinte modo:

- a) linhas de 1.ª classe..... 722,9 Km.
- b) linhas de 2.ª classe..... 1520,8 Km.

Por outro lado, a via larga consta de 2958 quilómetros, classificados do seguinte modo:

- a) linhas de 1.ª classe 1438,0 Km.
- b) linhas de 2.ª classe..... 1520,0 Km.

Admitindo-se como certo que os carris provei-

táveis das linhas de 1.ª classe, de via larga, devem ser reempregados nas linhas de 2.ª classe, também de via larga, e aceite a redução de 50 %, em virtude das razões expedidas num dos parágrafos anteriores, conclui-se que poderão ser utilizados nas linhas de 2.ª classe.

$$0,50 \times 1438 = 719 \text{ Km. de carris}$$

Admitindo-se ainda que os carris das linhas de 2.ª classe de via larga possam ser reempregados com a redução indicada, nas linhas de 2.ª classe de via estreita (em virtude do desgaste, etc.), conclui-se que poderão ser aproveitadas naquelas linhas de 2.ª classe de bitola estreita apenas.

$$0,50 \times 719 = 360 \text{ Km. de carris}$$

O restante será completado nos carris retirados das linhas de 1.ª classe da própria via estreita.

Quanto a estas linhas de 1.ª classe não é correcto o emprêgo de carris já usados, conforme dissemos. Deve-se, portanto, fixar para essas linhas qual o tipo que lhe convém em face da natureza do tráfego que deve suportar. Como se verifica, são aconselháveis dois tipos:

- a) tipo de 37,2 Km. /m → perfil 75,40 da A. S. C. E.
- b) tipo de 35,7 Km. /m → perfil 80,50 da A. S. C. E.

Tudo nos levaria a adoptar o último tipo aconselhado. Entretanto, dada a circunstância de a Companhia Siderúrgica Nacional não o fabricar, seremos forçados à fixação de outro mais robusto, como convém em face do que já dissemos, e que esteja, entretanto, dentro do programa de fabrico daquela Companhia.

Dêste ponto de vista, propomos a fixação do carril de 44,6 kg. /m (90,20 perfil ARA-A) que consta do catálogo da C. S. N. logo a seguir ao de 37,2 kg. /m.

Convém esclarecer que este tipo é o convencional no Plano de Viação Nacional para os carris de linhas subsidiárias principais de bitola larga. Dentro do critério que ficou estabelecido quando da organização daquele Plano, as linhas principais de via estreita poderão transformar-se com o desenvolvimento da região, em linhas subsidiárias principais de via larga, como consequência de escolha feita.

Também é oportuno lembrar que o tipo usado pelo Caminho de Ferro Sorocabana tem peso igual ao do carril proposto.

Sendo de 722 quilómetros a extensão das linhas de 1.ª classe de via estreita, deveremos prever a substituição integral dos carris actuais que servem naqueles troços, já que os que estão em uso há muito estão condenados para a solicitação a que se sujeitam.

Fixando em 8 anos o prazo para a substituição integral, teremos a quota anual de 90 quilómetros de linha ou sejam 180 km. de carris, e, portanto, respectivos acessórios

Os caminhos de ferro e a conservação das florestas dos Estados Unidos

Da revista «Railway Progress» traduzimos o artigo de William J. Duchaire acêrca do papel dos caminhos de ferro na conservação dos bosques:

«Houve uma época em que se culpava sempre os caminhos de ferro pelos incêndios dos bosques que destruíam anualmente vastas áreas dos recursos florestais da nação. As faúlhas das locomotivas originavam alguns incêndios, indubitavelmente, mas nem a todos se podia atribuir esta causa.

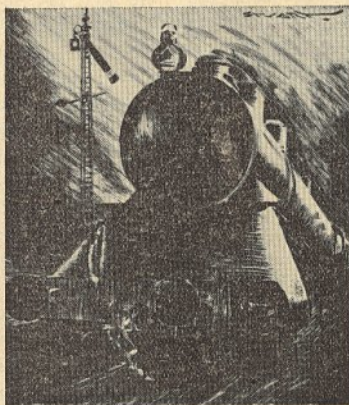
Agora os tempos mudaram. Os caminhos de ferro norte-americanos estão sendo elogiados em toda a parte pelos protectores dado o papel tão importante que desempenha ao despertar o interêsse do público na reflorestação e na prevenção de incêndios.

Os caminhos de ferro não operam desinteressadamente neste caso. Como todos, têm um grande interêsse nos bosques da nação. Em primeiro lugar, os ferroviários norte-americanos utilizam um enorme volume de produtos florestais para a circulação dos comboios: travessas, madeira para pontes, estrados de carruagens, vagonetas, cais de estações e até estacas diversas. Em segundo lugar, muitos caminhos de ferro obtêm uma grande parte do seu incremento pelo transporte de troncos, madeira, pontes, vigas, aparas de madeira, papel, chapa e centenas de outros produtos extraídos da madeira.

Na era dos pioneiros nos Estados Unidos, alguns dos caminhos de ferro tomaram posse de magnificas extensões de matas com as concessões de terrenos que o govêrno dos Estados Unidos concedeu. Venderam muitas destas áreas a madeireiros particulares que cortavam a madeira que se empregava na construção de casas nas herdades, nas explorações mineiras e outras indústrias.

Foram os caminhos de ferro os primeiros a utilizar silvicultores industriais desde há quatro décadas. No princípio usaram-se êstes homens treinados tecnicamente para assegurar nos departamentos de compra a aquisição de travessas e outras peças de madeira. Dado que os caminhos de ferro foram pioneiros no campo da conservação florestal, os silvicultores desempenharam um papel que não deixou de ser importante no primeiro trabalho de investigação.

Os silvicultores ferroviários têm ampliado o seu raio de acção nestes últimos anos. O silvicultor tem ido também um impulsionador, um criador de boa vontade. Além de administrar as matas dos caminhos de ferro, colabora com as agremiações H-4, Boy Scouts e organizações civis para estabelecimento de de aglomerados populacionais nos bosques, aconselhando os agricultores e outros proprietários de terras acêrca da plantação de árvores, e fomenta o interêsse na conservação e na silvicultura por meio de conferências e demonstrações em escolas, agremiações femininas e outros grupos».



Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

AGOSTO

1

1887 — É aberta a exploração a linha férrea entre as estações de Torres Vedras e Leiria.

2

1895 — A Companhia «South África» anuncia a construção das linhas entre Passsica, Mutari, Sallis-Cury.

3

1882 — Com a assistência dos Reis de Portugal é oficialmente inaugurada a linha de caminho de ferro entre a Figueira da Foz e Vilar Formoso.

4

1902 — O Município de Herência, para que se construa o caminho de ferro até Alcasar, resolve contribuir com o subsídio de 100.000 pesetas e oferecer gratuitamente os terrenos municipais de que a empresa construtora necessite.

5

1891 — Com grandes prejuízos materiais descarrila um combóio na estação de Le Bourget (França).

6

1882 — É aberto à exploração pública o troço ferroviário entre Segadals e Valença.

7

1891 — Num choque de comboios em Pittsburg (Estados Unidos) morrem duas pessoas.

8

1891 — Em Davidstadt (Rússia) dá-se uma colisão de comboios, de que resultam 51 feridos 3 mortos.

9

1899 — Por ser insufficiente para o tráfego a P. L. M. construir uma segunda via entre Paris e Marselha.

10

1891 — É aberto à exploração pública o troço ferroviário entre Alcântara-Terra e Alcântara-Mar.

11

1889 — Concluem-se em Madrid os trabalhos da construção do caminho aéreo daquela capital espanhola.

12

1900 — Com o capital de 4,5 milhões de francos organiza-se a companhia para a construção do caminho de ferro de Vitória a Bilbao por Villareal de Allava.

13

1900 — Começam as obras do prolongamento do caminho de ferro de Oviedo a Infiestos até Arriondas.

14

1905 — O Govern o austríaco anuncia a concessão da linha férrea entre Aujerdi e Luhath Schowitz.

15

1894 — Inaugura-se o caminho de ferro do Monte no Funchal.

16

1901 — A Direcção geral das Obras Públicas, de Espanha anuncia a concessão de um caminho de ferro eléctrico entre a Corunha e Santiago, para transporte de passageiros e mercadorias.

17

1901 — O Govern o mexicano incita a Companhia dos caminhos de ferro-sul-orientais a prolongar a construção das suas linhas até Santa Cruz de Bacelenar.

18

1904 — Depois de largas negociações entre a França e Espanha, assina-se em Paris um convénio para a construção de três linhas transpirinaicas.

19

1903 — É aprovada a construção duma linha férrea entre Gorakhpur e Bagaha (Índia Inglesa).

20

1908 — Fecha-se o arco do túnel D. Carlos, da linha do Minho e Douro.

21

1897—Projecta-se a construção de um caminho de ferro subterrâneo em Berlim, ligando a parte norte à parte sul da cidade.

22

1903—À Companhia do «Midi» é feita a concessão de via férrea de Estrecheux a Blaisance e de Paris-Montparnasse a Chartres por Gallardon.

23

1914—É aberta à exploração o troço ferroviário entre Garvão e Alvalade.

24

1891—Dá-se em Bubensch (Praga) um choque de comboios, havendo oito feridos.

25

1892—É inspeccionada a linha de cintura entre as estações de Campolide a Chelas.

26

1898—Manifesta-se incêndio na casa da arrecada-

ção do material do Minho e Douro e Companhia Real na estação de Companhia. Além de outros importantes prejuizos arderam 4 carruagens e 1 vagon.

27

1914—No caminho de ferro de Bagdad, na Babilónia, completa-se o troço de Sumiken-Istabulat.

28

1921—É inaugurado o troço da linha de caminho de ferro do Tâmega a Chaves.

29

1893—É posto a concurso o projecto de concessão dum caminho de ferro aéreo entre a passagem Saint-Hybert e a praça Belliard em Bruxelas.

30

1862—Inaugura-se-se a primeira linha férrea da República Argentina.

31

1942—Com a tomada de Proletarskaya é cortada a linha ferroviária do Cáucaso.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Agosto de 1900)

Automobilismo

Na sessão da Camara Municipal de 9 do corrente um vereador ao que parece, depois de um pesadello, que teve e em que sonhou as ruas da cidade atulhadas de automotores, impossibilitando o transitio, damnificando o ambiente com o cheiro da benzina, pondo em risco as vidas e os haveres dos cidadãos com as suas correrias desenfreadas em todos os sentidos, ensurdecendo-os com os sons das suas trompas, levantou-se pressuroso, do leito ou da poltrona e propoz que se regulamentasse e se estabelecessem licenças para estes carros!

Esta proposta tem um fim sympathico, e inteiramente concorde com as ideias que temos aqui expellido — evitar os pedidos de monopolio que tem sido uma chuva sobre a Camara, mas o processo de regulamentar o que não existe é quanto a nós, contraproducente e... platonico.

A este respeito dizem christosamente as *Novidades* :

•Um vereador levantou-se, pedindo para chamar a attenção da camara para a falta de regulamentação em materia de licenças para automoveis.

Os automoveis saem por tal preço, postos em Lisboa, e são tão excellentes as ruas da capital para esse genero de *sport*, que não sabemos senão d'um que se tenha domiciliado. E' um tricyclo maravilhosamente manobrado, que faz a distribuição d'um estabelecimento da baixa. Pois a camara já espantou as *bicyclettes* com licenças e multas, que não tem rua nem estrada que preste, quer para *bicyclettes* quer para automoveis, propõe-se a estabelecer regulamento de licenças, só para espantar o homem do tricyclo. Com a alfandega como está, e com a camara d'este feitio, hão de cá vir muitos automoveis! Mas o vereador, fallou que foi um gosto ouvil-o. E mais adiante, levantando-se questão a proposito da companhia dos americanos, com quem a camara finge embirrar, querem saber o que ficou apurado? Que a camara tem ouvido fallar em um seu fiscal junto d'aquella companhia, mas que os vereadores, por mais que matutem, e matutam quotidianamente, não sabem quem seja esse fiscal

como se chama, que idade tem, se é feio ou bonito, se effectivamente exerce o cargo, ou se pediu licença para banhos e morreu victima de alguma imprudencia de natação! E ha outra coisa que tambem ignoram: é se o fiscal, caso realmente exista, ganha alguma coisa ou serve de graça. *Serve* é uma maneira de dizer.

Um alvitre lembramos, approximados como ficam estes dois factos:

Encarregar a camara esse hypothetico fiscal *seu*, o tal o duvidoso, o feliz que ganha sem fiscalisar, ou o benemerito que *serve* (?) sem ganhar, de fazer *elle* o tal regulamento e até iriamos mais longe encarregando-o da cobrança do imposto.

Fiscal invisivel a regulamentar e cobrar contribuição invisivel de automoveis invisiveis, está muito bem.

Linhas portuguezas

Sintra é Praia das Mações—Fio enviado no dia 10 do governo civil de Lisboa para a camara de Sintra o projecto do traçado d'este caminho de ferro, que foi approvedo pelo conselho superior d'obras publicas, e por este facto reunem no dia 27 do corrente, pelas 3 horas da tarde, no Banco Lusitano, os socios d'esta companhia, não só para auctorisarem a administração á aquisição da concessão da linha como para eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes que faltam nomear.

Em seguida serão inugurados os trabalhos de construção pelos empreiteiros srs. Darras & C.ª, que se comprometeram a entregar o caminho de ferro á exploração no prazo de 8 mezes.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Filmes de aventuras.

EDEN — As 15,30 e 21,30 — «A Dança dos milhões».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

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:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

Rua Nova da Trindade, 15-C

L I S B O A

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 123, II série, de 3 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja declarada sobranse e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 93^m2,60, localizada à direita da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 215,702.00 e 215,721.50.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Lanceiros, freguesia de Vila Fernando, concelho e distrito da Guarda, e confronta ao norte com José Mateus Pereira e rio Noemi, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com José Mateus Pereira.

A venda desta parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Esta portaria substitui e anula, para todos os efeitos, a portaria de 29 de Maio de 1934, publicada no «Diário do Governo» n.º 159, 2.ª série, de 10 de Julho do mesmo ano.

O «Diário do Governo», n.º 129, II série, de 5 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 473^m2,13, situada entre os quilómetros 155,457.50 e 155,483.75 da linha do Sul, destinada à construção de uma casa para pessoal.

O «Diário do Governo» n. 156, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de substituição do pontão situado ao quilómetro 341,732.71 da linha férrea do Sul.

O «Diário do Governo» n.º 157 de 8 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobranse duas parcelas de terreno do caminho de ferro, com as áreas de 2:733^m2,285 e 394^m2,952, situadas no lado direito da linha férrea da Beira Alta, respectivamente entre os quilómetros

10,481.60 e 10,784.90 e 11,540.75 e 11,585.83, 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 Alhadas, concelho da Figueira da Foz, distrito de Coimbra, e confrontam, a primeira, ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com Simões Gaspar Nossas e José de Oliveira Dias, e, a segunda, a norte e nascente com o caminho de ferro e Manuel Gaspar Lima e a poente com Manuel Gaspar Lima.

Estas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 166, de 19 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de substituição do tabuleiro do pontão situado ao quilómetro 346,083 da linha do Sul.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 135, de 13 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são concedidas reduções, nos preços de transportes de cartão, papel, papelão, sacos de papel, pasta de madeira e pasta de papel-

Imprensa

«HOJE»

Sob a direcção do sr. dr. Rafael Seruy, acaba de aparecer uma nova revista, intitulada *Hoje*, que se propõe desenvolver e fortalecer as relações culturais e de amizade entre a França e Portugal.

No número dos seus colaboradores figura o sr. Dr. Júlio Dantas.

Os nossos cumprimentos.

«O MOTOR»

Recebemos a visita da revista mensal *O Motor*, que se publica há 14 anos e é actualmente dirigida pela sr. José Barrote Júnior, que é também o proprietário e editor desta publicação.

O Motor, que se publica no Porto, dedica-se principalmente aos assuntos automobilísticos e turísticos, contendo também secções de interesse sobre caminhos de ferro e desporto.

Agradecemos a visita, que retribuiremos.

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XX

De outros dois beneméritos filhos do Real Convento de Nossa Senhora da Ínsua, os Veneráveis Padres Frei Dâmaso da Apresentação e Frei João de Coimbra. Damos notícia de outros perfeitos religiosos, filhos desta santa casa e da vida admirável que nela praticavam.

O Venerável Padre Frei Dâmaso da Apresentação foi um dos filhos que mais acreditou a santa Casa de Nossa Senhora da Ínsua. Ele mesmo muito se presava de ser este o berço, em que nasceu a religião, pois no insigne livro que deu à luz com o título «Obrigação do Frade Menor», se nomeia filho professo da mui reformada Casa de Nossa Senhora da Ínsua, no que sem dúvida não reparou nosso caríssimo irmão e Rev. Padre Frei Martinho, pois diz não achou notícia onde foi noviço este apostólico varão.

A sua pátria foi a vila de Constança na comarca de Tomar, cujas raízes bânha o Tejo pela parte sul e pela de ocidente o arrebatado Zézere. Fica distante da vila de Tancos uma pequena légua com pouca diferença, a onde vão pedir esmola todas as segundas-feiras os religiosos do Convento de Nossa Senhora do Loreto, que fica entre o Castelo de Zézere e a vila de São Paio de Pele.

E como antigamente havia o uso de levarem os religiosos que iam à dita esmola em sua companhia algum menino para a receber, era admirável o fervoroso disvelo com que o menino Dâmaso solicitava e procurava este ministério e santo emprego. Todos os domingos, pedindo licença a seus pais, vinha dormir ao convento para acompanhar no dia seguinte os religiosos e pedir com eles a esmola. Muitas vezes praticava com os mesmos religiosos cousas de notável edificação, e em uma ocasião, com sinceridade columbina lhes disse: «Senhores Padres, seu pai é São Francisco, de boa vontade trocava meu pai pelo seu.» Com estas e semelhantes demonstrações de piedade e devoção, se fazia a todos grato e gracioso o menino Dâmaso.

Do nome de seus pais não achamos notícias porém consta eram dotados de cristã piedade, honestos costumes e ajustados procedimentos. Suposto eram pobres, tinham alguma distinção entre os seus naturais, o que tudo acredita a boa educação que deram a seu filho e o aproveitamento que este mostrou na applica-

ção do estudo, em que se fez tão distinto na língua latina, que era reputado por insigne e excelente gramático. Esta boa parte irmanada com o seu inculpavel procedimento e muitas virtudes que na sua inocente vida se divisavam, lhe escusaram empenhos e valias para a execução da vocação que tinha ao estado religioso e de alistar-se por filho do seráfico patriarca, a quem amava com cordeal ternura e fervorosa devoção.

Contando já dezoito anos de idade, resolveu-se a expôr os inflamados desejos da sua santa vocação ao Padre Frei Francisco do Amparo, então ministro provincial da província de Santo António, o qual já bem informado da qualidade e virtudes do pretendente, o recebeu com benignidade, e deferindo às suas santas e humildes súplicas, lhe passou patente para ir ter o noviciado, ao devoto Convento de Nossa Senhora da Ínsua. Nele não achamos mais lembrança que a de receber o santo hábito no ano de 1595, sendo guardião da casa o devoto Padre Frei Pedro de Avino, religioso de heroicas virtudes e a de fazer no ano seguinte a sua profissão.

Os seus primeiros progressos na religião foram tão distintos, que se fez digno de a obediência o enviar ao curso de Artes e Zeologia, para que se não fazia eleição naqueles tempos de sujeitos ordinários, mas sim dos mais dignos e reconhecidos por virtuosos. Nestes estudos desempenhou a opinião que se fazia do seu grande talento, que depois com maiores créditos deu a conhecer no púlpito, pois foi um dos melhores prégadores do seu tempo. Foi mui devoto de Maria Santíssima, em todas as suas festividades lhe prégava nos conventos em que morava.

Nêste apostólico ministério se applicava com admirável zêlo no maior bem e utilidade das almas, as suas doutrinas eram sólidas, as suas exortações fervorosas e eficazes, e como a sua vida era também inculpável, e as suas obras e acções em tudo exemplares e edificativas, tudo junto formava um verdadeiro ministro da divina palavra para dispôr e convencer os ânimos dos pecadores mais rebeldes, em que se admiravam notáveis conversões. Venceram-se muitas dificuldades, extirparam-se muitos vícios e reformaram-se depravados costumes, com grandes progressos no serviço do altíssimo e aproveitamento das almas no exercício das virtudes.

Entre as muitas de que era dotado êste fiel servo do Senhor, teve em grau perfeito a da prudência que melhor deu a conhecer nas prelações em que o pôs a obediência. Tinha particular dom para o governo,

pois para com seus súbditos usava os officios de amoroso pois, a todos atendia como a filhos sem excepção de pessoa, e com tão geral igualdade que que não dava lugar a emoluções, que ordinariamente causa ser o prelado parcial no aferto, de cuja desordem se seguem prejudiciais consequências com notável prejuízo da união fraternal, tão necessária nas comunidades para a conservação da paz, que é o vínculo da perfeição religiosa. Nesta forma, sem o rigor do castigo, a todos trazia satisfeitos, fervorosos no exercício das virtudes e cuidadosos nas suas obrigações, com grande esplendor da conservação da nova reforma e aumento da perfeição na vida regular.

Foi duas vezes custódio, e neste tempo se diz, que estando com os padres na cisterna de Lisboa, acompanhados do reverendíssimo padre geral, dissera este, que os gerais eram uns grandes padres, ao que responderam o nosso Frei Dâmaso. «Servos lhes chama nosso padre São Francisco em regra». Do que não ficou muito satisfeito o geral e por essa causa o não quiz deixar conferir para provincial.

Também se refere, que no tempo de custódio, compuzera o livro admiravel que deu à luz, de que já demos noticia, intitulado «Obrigação do Frade Menor». Nesta obra se dá bem a conhecer o inflamado espirito e fervoroso zêlo, com que o seu autor aspirava à perfeição religiosa na suave efficácia com que a persuade a todos pela mais pura observância da nossa santa regra. Não menos dá a conhecer neste livro o distinto talento de que era dotado, não só pela douta exposição, que ali fez aos preceitos da nossa santa regra, mas também pelo magistério com que discorreu sobre várias cousas conducentes à maior perfeição de nosso estado, prática e exercício das virtudes mais importantes e conservação e aumento da vida regular.

A despesa desta impressão tomou por sua conta o Ilustríssimo e Excelentíssimo D. Francisco de Castro que foi reitor da Universidade de Coimbra, presidente da Mesa da Consciência, bispo da Guarda e ultimamente inquisidor geral. Era íntimo amigo do Padre Frei Dâmaso, e para o poder comunicar mais de perto, o fez consultor do Santo Officio, e por este tempo se daria ao prelo o sobredito livro. Teve este, geral aceitação, e pelo muito que era procurado e falta que nelle se experimentava, se reimprimiu no ano de 1727, passado um século em que o deu à luz o seu autor.

Aplicado este sempre a santos emprêgos em serviço de Deus e utilidade das almas, já cheio de anos virtudes, teve especial revelação do dia da sua morte. Cheio de gôso e consolação com este beneficio céu, se inflamou mais no divino amor, e feitas com especial fervor todas as católicas disposições, próprias para a última hora da vida a entregou com humilde confiança nas mãos do seu creador, no Convento de Santo António de Lisboa aos 19 de março, dia de São José, do ano de 1642.

O Venerável Padre Frei João de Coimbra, também digno filho do Convento de Nossa Senhora da Ínsua, foi muito mais antigo na filiação desta santa casa, pois recebeu nela o hábito no ano de 1567, e pela larga idade de 96 anos a que chegou, viveu 76 na religião. Alistou-se nela a tempo que ainda existia a custódia Santo António suposto que no ano seguinte se viu elevado à dignidade de provincia, não sabemos se antes se depois da profissão deste servo de Deus, por não se achar lembrança do dia e mês em que a fez. O sobrenome de Coimbra nos certifica ser a sua pátria aquela insigne cidade, e a boa e santa educação que nela teve, acredita muito a seus pais, cujos nomes também se ignoram, de te.nentes a Deus, dotados de piedade e cristãos procedimentos.

Entrou no noviciado aos 20 anos de sua idade, e vinha já tão prático e exercitado nas virtudes quanto o publicavam os grandes créditos de santidade, que tinha adquirido no século. Com a maior perfeição de vida, que elegeu, se foi sempre conservando com aclamações de justo, ao mesmo tempo que lhe não faltava um notável exercício de padecer nas provas de molestas e gravíssimas tentações com que o perseguia o infernal dragão. Porém, como este inimigo sempre o achou forte e invencível nos seus combates, vendo que não desistia da fervorosa resolução, com que aspirava à perfeição das virtudes com diabólica astúcia solicitou embaraçar-lhe o merecimento de todos os seus actos com vários enrêdos forjados na depravada malícia, com que pretende afligir as almas mais fervorosas e perfeitas.

Estas tribulações teve como por companheiras no decurso dos muitos anos que viveu na religião, porém com notável merecimento, Por sempre perseverar constante na perfeição de seu estado, como verdadeiro filho do seráfico patriarca, procurando viver não só para si, mas também para seus próximos.

Pelos anos de 1606 tinha o emprêgo de guardião nesta santa casa que também se acreditou com ter um tal prelado, e não achamos noticia de que tivesse mais vezes a mesma occupação. E seria especial providência e disposição dos superiores, pelo verem tão aplicado ao zêlo da salvação das almas, que exercitava com fervoroso dísvelo no confissionário, praticando as máximas de um verdadeiro ministro do sacramento da penitência, e no púlpito as de prêgador de espirito apostólico. Neste ministério tinha tão geral aceitação, que povos mui distantes concorriam a ouvir as suas doutrinas, com que fez admiráveis frutos, tirando a muitos do caminho da perdição em que se achavam miseravelmente engalfados com manifesto perigo de perderem a eterna felicidade.

Para que almas santas do purgatório o conseguissem sem demora, foi admiravel o zêlo e inflamada a caridade, com que solicitava o alívio das suas penas. Alem dos muitos exercícios, obras penais e mortificações em que se exercitava para as socorrer, solicitava com efficácia e fervorosa deligência todos os

sufrágios que lhe podia alcançar. Da sé apostólica conseguiu muitas indulgências, concedidas a medalhas e contas tocadas em outras, que particularmente tinha impetrado, com o que tinham aquelas afligidas almas um confluente alívio nos seus tormentos, pelo muito que tinha estabelecido em os povos esta devoção.

Era nomeado como por autonomasia o padre das contas e com este título era procurador de grandes concursos pelas ruas, estradas, conventos e templos, e como a opinião das suas virtudes era geral, conciliava em todos grande atenção às novas exortações que lhes fazia em obséquio das almas santas, de que resultava nos ouvintes maior fervor com lucrarem indulgências e em applicarem repetidos sufrágios para o seu alívio e eterno descanso. É inexplicavel o muito que se mostrava nesta caridade, activo e officioso arbitrando várias deligências em lhe procurar não só orações e missas, mas também todos os mais sufrágios que lhe era possível. Algumas vezes se ouviu falar na igreja e na cela várias palavras que manifestavam serem respostas de algumas rogativas e súplicas que as mesmas almas santas lhe faziam nesta forma: «Eu faço o que posso: ter paciência; não pode ser tudo junto».

Estes e semelhantes fervorosos emprêgos lhe aumentaram os créditos de santidade, que desde o princípio lhe grangeou a boa opinião da sua virtuosa vida, penitências e mortificações em que se exercitava e abrasada caridade e inflamado zêlo, com que cuidava da salvação das almas. E assim continuou sempre até à última declinação da idade, vencendo a valentia de seu espirito a debilidade e fraqueza das fôrças atenuadas com os muitos anos e continuado exercício de padecer.

Em fim, destruído já do necessário vigor para a conservação da vida, e considerando-se nos últimos passos dela, pediu com grande fervor os sacramentos que recebeu com admiravel devoção. A grande, que tinha às almas santas do purgatório, lhe alcançaria a a certeza de que havia de falecer em uma segunda feira, por lhes ter este dia consagrado mais particularmente para os seus sufrágios e com que os seus devotos nos mesmos dias mais se empenham em socorrê-las. Isto mesmo executaria este servo de Deus, profecia se viu verificada, pois veio a falecer no dito dia de segunda feira a 13 de Julho de 1643 no Convento de Santo António de Lisboa, com sinais de eterna predestinação.

Também aqui se faz digno de lembrança o Padre Frei João de Deus por nesta santa casa receber o hábito a tempo que actualmente era cônego secular de São João Evangelista, a que comumente chamam loios, e tinha o officio de confessor e prêgador. O termo que achamos da sua profissão, diz assim:

«Ano do Senhor de 1487, no mês de maio, no Mosteiro de Santa Maria da Ínsua tomou o hábito Frei João de Deus, sendo clérigo da ordem dos clérigos do azul, e daí a um ano e dia, na dita Ínsua

de Caminha fez profissão, sendo vigário provincial Frei Afonso de Alenquer, sendo o dito Frei João de Deus, passante de 40 anos pouco, e de missa, e confessor e prêgador.

Tudo o referido é um claro testemunho do fervoroso espirito deste servo do Senhor. Não acredita também pouco a sua santidade a perseverança que teve neste convento quando nêle florescia uma admiravel perfeição de vida em todos os seus moradores, como se manifesta da seguinte lembrança, que deixou escrita o Veneravel Padre Frei João da Pávoa, cuja cópia damos aqui com a mesma antiguidade de seus termos, e é na forma seguinte:

«No ano do Senhor de 1493 moravam aqui na Ínsua estes frades que se seguem: a saber Frei Vasco de Santarem, confessor e fazia livros para a comunidade de linguagem e ajudava-o Frei Tristão de Lisboa, diácono, Frei Pedro da Cunha, confessor, estudava; Frei Francisco Lobo provia livros e buscava-lhes as mentiras e fazia-as corrigir. Frei João de Deus estudava e prêgava na vila, e Frei Tristão de Coimbra, sendo diácono aprendia, Frei João de Portugal aprendia a ler, Frei Marco, leigo, fazia esteiras de palha, Frei Francisco, leigo, fôra barbeiro, fazia barbas e conseguia a ferramenta, Frei Manuel de Ponte, leigo, era porteiro e corrigia a casa, e todos com Frei Marco ajudavam na horta, Frei Estevam de Valenza, leigo, com Frei Manuel eram sapateiros do segre, e quando a camboa caia, acudia-lhe Frei João da Póvoa; e todos ao côro de noite e de dia, e em silêncio se davam à oração com muita paz, que nunca ninguém os ouvia contender.

«Três bebiam vinho, e os outros todos água; pescado em quaresma pouco e deles nada, carne nos dias ardur. E porém todos com todo haviam mêdo do gram juizo de Deus, e do dar da conta, nem diziam trintaíros de missas, nem os tomavam, nem tomavam toda a esmola, que lhes davam, muito pouco pediam de fora, sempre estavam em casa, e com pão da vila só, quasi se mantinham cada semana com algum biscouto de que se proviam no tempo. De ventura ociosidade, nem estar juntos, falar baixos caridosos e ainda que melhores fossem nom pediam nada.

«Comiam em rodilhas à mesa, traziam burel muitos dêles, nam tinham esmolos em depósito, todos hábitos em comunidade e saias, assim chamavam às túnicas, em oração mental e trabalhar cada dia um pouco. Cinco cântaros de azeite lhe mandava cada ano de Lisboa João Rodrigues Pais, cantor mor El Rei que era em Lisboa; legumes poucos, horta até o São João e antes se ficava à minguá da água. Algum dia nom comeram cosinha, por nom haver na fonte água senão para beber escassamente no começo de Setembro de 1491, eram sempre dez e doze frades em casa.

Esta santidade e perfeição de vida que se obser-

Publicações recebidas

Relatório e Contas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela (Ano de 1949).

Temos presente o Relatório e Contas, correspondente ao exercício, ano de 1949 da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e apresentado à Assembleia Geral ordinária de 31 de Maio, deste ano, pelo Conselho de Administração.

O rendimento líquido da exploração, no ano de 1949, foi de 53.875.962\$49 tendo sido destinados para o Fundo de Reserva Geral 10.919.635\$33.

A Companhia, com o fim de garantir o fornecimento de combustível às suas locomotivas, continua a plantar árvores formando assim grandes maciços florestais.

Alude-se também, de passagem, neste Relatório, aos trabalhos da Experiência de Colonização que a Companhia está realizando em Angola e cujos resultados vem dando conta em Relatórios especiais.

O sr. dr. Alexandre Pinto Basto assumiu o cargo de presidente do Conselho de Administração da Companhia.

O futuro de Setúbal e os pontos cardeais da sua prosperidade, pelo *Engenheiro Carlos Manitto Torres*.

Para encerramento do ciclo de conferências organizado pelo Grémio do Comércio de Setúbal, o sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, nosso ilustre colaborador, apresentou naquela colectividade, na noite de 28 de Dezembro de 1949, um valioso trabalho, que, pelo interesse que despertou e pelas sugestões que contém, o seu autor fez bem em publicar em volume, conferindo-lhe assim uma audiência mais ampla.

O sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, que é natural

de Setúbal, tem sempre manifestado pela sua linda região um carinho atento e especial. A sua conferência, que acaba de nos chegar às mãos, é um conjunto de sugestões que bem mereciam ser postas em prática. Elas não dizem só respeito a problemas de turismo, mas, também, a assuntos culturais e de ordem económica.

Cumprimentando o sr. Eng.º Carlos Manitto Torres pelo seu esplêndido trabalho, felicitamos também Setúbal por ter neste seu ilustre filho uma inteligência sempre atenta aos seus grandes problemas.

A Epopeia dos pioneiros Voortrekkers por *Alves de Azevedo*.

Em separata do «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa», o sr. Alves de Azevedo apresenta-nos um trabalho de grande interesse sobre a acção, a influência e os sacrifícios dos Voortrekkers na formação da União da África do Sul.

Foram eles, na verdade, os fundadores das repúblicas modelares, de que resultou, em 1910, a proclamação da União da África do Sul.

Agradecemos a oferta deste valioso trabalho.

História da Tauromaquia

Está publicado o 4.º fascículo desta excelente obra, a que temos vindo fazendo as mais justas referências porque, efectivamente, a «História da Tauromaquia» representa um belo serviço editorial e de propaganda da Festa Brava.

De fascículo para fascículo, o interesse desta publicação vai redobrando, com os seus artigos, as suas gravuras, e se, à primeira vista, pela primorosa apresentação gráfica, a «História da Tauromaquia» é uma obra de luxo, é, no entanto, uma obra com objectivo cultural, que deve figurar nas boas bibliotecas particulares.

vava nesta santa casa, é argumento forçoso para entendermos que todos os que a praticavam viviam como moradores do céu, esquecidos em tudo das cousas do mundo, pois como desterrados dêle moravam nesta ilha, aplicados unicamente à contemplação dos bens eternos e das felicidades da glória.

Pelo que parece não ser necessário mais, para supormos no Padre Frei João de Deus, de que imos falando, uma santidade mui relevante e para acreditar por santa a resolução que teve de deixar a murça por um hábito pobre, desprezível e remendado. Dêle não achamos mais notícia, que a de assistir ainda aqui pelos anos de 1593.

O mesmo sucede a respeito de outros muitos servos de Deus, que aqui tomaram e professaram nosso santo hábito, de quem se diz em outra memória foram bons noviços e que depois de professos, conservaram neste convento, semelhante perfeição na vida regular, a que fica dito.

Entre êstes se nomeiam Frei Vasco de Santarém, criado de El-Rei D. II, que tomou o hábito em 24 de Agosto de 1478, e aqui era já vigário no ano de 1491, não contando mais que doze anos de hábito, Frei Pedro da Cunha, fidalgo de esclarecida nobreza, que professou nesta santa casa no ano de 1477, Frei Francisco, leigo, Frei Marcos e Frei Pacífico de Matozinhos, professos todos no ano de 1486 no mês de Novembro. Frei Tristão de Coimbra que tomou hábito em 25 de Março de 1490, sendo vigário o já referido Frei Vasco de Santarém, Frei Manuel de Ponte de Lima e Frei João de Abrantes, ambos leigos. que tomaram o santo hábito no ano de 1491. Frei João da Barreira do Pôrto e Frei Francisco do Pôrto, que noviciaram, o primeiro no ano de 1493, e o segundo no de 1497, e outros muitos, que aqui tomaram o hábito, os quais diz a referida memória, que por muitos tempos e anos ornavam esta santa casa.

RECORTES SEM COMENTÁRIOS

Uma promessa

A Senhora Dona Maria Amélia Orleães e Bragança, quando, há tempo, esteve gravemente doente, fez a promessa, bem piedosa, de oferecer à igreja de *Santo António*, em *Le Chernay*, uma imagem de Nossa Senhora da Fátima — modelo Teixeira Lopes...

Com esta preferência, a piedosa Senhora — Rainha, Esposa e Mãe bem desventurada — mais uma vez mostrou a sua sensibilidade muito requintada de grande Artista, que é: preferindo, para representar na igreja de *Santo António*, transalpina, as maravilhosas Aparições em Fátima, na Cova da Iria, em 13 de Maio, de Setembro e 13 de Outubro de 1917, — de retumbância piedosa em todo a orbe católico — a Imagem devida a Teixeira Lopes.

A Igreja da evocação dum dos maiores Santos portugueses, em Itália — Assis, Castrocaro, Monte Paulo, Forli, Bolonha, Vercelli, Verona, Monte Alverne, Padua, etc., etc. vai ser oferecida à veneração dos cristãos, mais uma obra sacra do grande artista que se chamou, e chamará sempre, Teixeira Lopes: que nos deixou, do seu inspirado cinzel, entre outras obras de grande vulto, a Imagem da Rainha Isabel — a Rainha Santa que a Augusta Senhora ofereceu a esta Cidade a quando da sua visita régia por ocasião das *Festas da Padroeira de Coimbra*, em Julho de 1893.

Até então, no culto externo prestado anualmente por Coimbra à sua Excelsa Padroeira, figurou procissionalmente — entre os maiores atavios de que esta Cidade desde o século XVII se revestiu sempre, para receber tão piedosa visita —, uma Imagem feita, *devotadamente*, por um curioso chamado Possidónio:

— *Uma Rainha, de manto de púrpura arminhado, de corôa e ceptro, tendo aos pés, ajoelhado e esmolando, um pobre macrocéfalo*, — figuras estas, dum modernismo, em «rôca», que só podiam agradar aos destituídos de sensibilidade artística, — e imprópria duma Cidade cultural como Coimbra.

Tudo isto viu a jovem e formosa Rainha, quando, com os seus desventurados filhos — o mais velho tinha então 6 anos... —, assistiram ao desfile da Procissão de Domingo, reverentemente postados na tribuna real que para esse efeito fora armada na *Portagem*, em frente do prédio que o actual, do sr. dr. Garcia de Andrade, veio substituir quando desapareceu a *rua da Saboaria*, que ligava a *rua dos Gatos* à *rua Nova da Rainha*...

Tempo depois, foi a régia e munificente dádiva recebida em Coimbra, com um alvoroço indiscreto e não menor entusiasmo por parte dos seus Artistas, que, como Mestre Gonçalves e Mestre Quim Martins, não se cansaram de exaltar aquela escultura de Teixeira Lopes como a obra prima do consagrado Artista que lhe deu as tonalidades do colorido, que vão desde a sua encarnação até à sua indumentária dos séculos XIII e XIV.

Para a gente rude e boçal, que não conta para efeitos de apreciação artística e religiosa — para essa gente que, por falta dessa cultura que em nada prejudica a fé religiosa, se prosterna diante de autênticos «manipansos» —, uma imagem, que figura de Rainha, *dernier cri*, de manto roçagante, a caminho do trono em *Dia de discurso da corôa*, vale mais, como intérprete junto de Deus, do que essa imagem belamente esculpida por Teixeira Lopes, o inspirado esculor do *Santo Isidro*, de Madrid, do *Senhor dos Passos*, de Aveiro e de tantas obras magníficas: como a *Nossa Senhora da Fátima*!

Sancta simplicitas! — para não dizermos outra coisa...

Com a imagem de Nossa Senhora de Fátima, está-se dando o mesmo caso que se deu com a dualidade da Imagem Rainha Santa: com a diferença de que a Imagem que

se venera na *Capela das Aparições* também é muito linda e não peca por anacronismos como a do Possidónio...

Para a simplicidade de muitos dos que visitam, levados pela Fé, a *Cova da Iria*, a verdadeira imagem é a que desde as maravilhosas Aparições foi canonicamente consagrada e ali é venerada; para os que desejam — igualmente animados pela Fé — que Arte e Religião caminhem a par — como se observa desde as mais sumptuosas catedrais até, por exemplo, à nossa linda *Batalha*, que é um poema de Arte e Religião esculpido em rendas e eflorescência do mais belo gótico, a imagem esculpida por Teixeira Lopes é mais artística e a não menos inspiradora da Fé.

E' o que acaba de mostrar a Senhora Dona Maria Amélia de Orleans, e Bragança, com o cumprimento do seu *ex-voto*.

ERNESTO DONATO

(De *O Despertar*, de Coimbra)

Viagem num barco de borracha

Há três dias, alguns habitantes da Relva notaram a presença, naquela freguesia, de dois rapazes desconhecidos, que transportavam grandes sacos, absolutamente carregados. O facto causou interesse e alarme pela suposição de que se tratava de gatunos. «Mais vale prevenir do que remediar» — lá diz o rifão, e a Polícia foi posta ao corrente da situação, destacando para ali dois guardas, sob a direcção do sub-chefe sr. Manuel Andrade China.

Tratava-se, de facto, de uma grande aventura, fugindo e ultrapassando os riscos de qualquer roubo banal. Não eram ladrões, como depois a Polícia foi apurar, num recanto da alta rocha da Relva, onde os dois aventureiros descansavam, aguardando a hora da partida para o grande feito.

José Vitor Soares, filho de Januário Soares, morador na rua da Vitória, 25, e Gualter da Estrela de Medeiros Salgadinho, filho de Octávio de Medeiros Salgadinho, ambos de 19 anos de idade, haviam projectado, há três anos, uma grande aventura: partirem, como navegadores solitários, para os Estados Unidos. Nos cérebros moços, de 16 anos, a ideia tomou vulto, servida por uma persistência inabalável, e no decorrer destes três anos os dois se foram apetrechando para a viagem, juntando a imensidade de coisas que a Polícia surpreendeu e que levaram os habitantes da Relva a tomarem-nos por ladrões.

Lá no recanto da rocha, ponto clandestino da partida, estava o grande arsenal: — um barco de borracha, que compraram por 750\$00; 4 coletes de borracha; sacos de lona; uma lanterna; três remos; um mastro e três velas; 20 metros de cabo; um compêndio de Geografia Geral; uma Bíblia; 40 pães torrados; um garrafão de 30 litros de água; medicamentos vários e ligaduras; cartas geográficas e uma bússola; uma flauta para alegrar nas horas vagas; um aparelho transmissor de rádio, com que trabalhará o José Vitor, que tem o curso de radiotelegrafista; alimentação para 30 dias; linhas e anzóis para pesca; uma lamparina; arpão para peixes; muitos fósforos; muita roupa de agasalho; etc.

A lista acima dá de facto uma ideia da minúcia com que a expedição fora preparada, através de um sonho de mocidade, e nada mais.

Há três dias que os dois haviam desaparecido de casa, mas a partida teve de ser adiada para sábado à noite, porque o José Vitor fora atacado de muita febre.

E foi assim, deitados sobre as rochas, a contemplar o vasto Oceano que os seduzia, que a Polícia foi encontrar os dois navegadores, quebrando-lhes o grande sonho.

«Deus escreve direito por linhas tortas», e cremos bem que o José Vitor e o Octávio foram beneficiados pela sapiência do adágio, ao verem o seu sonho desfeito.

(Do *Diário dos Açores*)

VICTÓRIA HOTEL

Avenida da Liberdade, 170 — LISBOA

HOTEL ATLÂNTICO

MONTE-ESTORIL

Grande Hotel do Porto

R. de Santa Catarina, 197 — PORTO

*Todos classificados de 1.ª Classe
com todo o conforto moderno*

3 nomes — 3 garantias

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

*Auto-Braamcamp
Amadeu Fernandes, Limitada*

Peças e acessórios para automóveis e camions

Rua Castilho, 29
Telefone : 50 902

L I S B O A
(PORTUGAL)



Não revela segredos, apenas oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da cor 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. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado

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

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME



Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

O piso *Squeegee* proporciona
maior aderência ao solo

Em todos os sentidos

A todas as velocidades

Sobre todos os pavimentos



Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE