

5.º do 61.º Ano

Lisboa, 1 de Março de 1949

Número 1469

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158—LISBOA



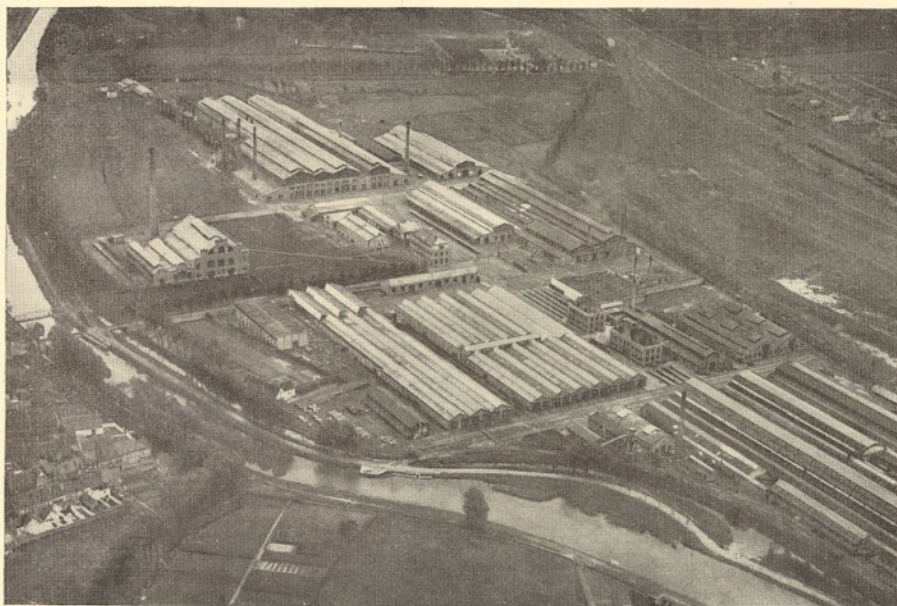
VILA REAL—Um aspecto da cidade,
tomado da estação do Caminho de Ferro

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T. MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.^t Michel-lez-Bruges

**Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro
e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons**

de todos os tipos e para todas as capacidades

**Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros
e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas
Peças em Aço moldado—Peças em ferro fundido
Molas—Aparelhos de Via**

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS—Rua de S. Julião, 23—LISBOA

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

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias

EDOUARD DALPHIN

Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI

×≡×

*Dinamos, motores, alternadores e
transformadores. Aparelhos de alta e
baixa tensão. Turbina a vapor.*



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I

**mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção
moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz**



COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

WIESE & C.^a, L.^{da}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

LISBOA

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

LISBOA

Transportes Marítimos e Aéreos

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

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

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
FRANÇÊS todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEPHONE 2 1616 — PORTUGAL



TÁMAR

Significa elegância e bom preço
SAPATARIA
36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA
10 % de desconto aos Ferroviários

Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 2 1648

Ignífugo «Bengo»

Torna incombustíveis
madeiras e tecidos

Certificado do B. S. Bombeiros,
à disposição.

VENDE

Casa «Upi»

P. do Município, 22 em

LISBOA

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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

Delegado no Porto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4063, Madrid

1469

1 — MARÇO — 1949

ANO LXI

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro de Sião, por <i>CARLOS BIVAR</i>	163
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	166
Problemas Sociais, pelo <i>Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	167
Imprensa	168
Vida Ferroviária	168
Caminhos de Ferro Coloniais.	168
Efemérides Ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	169
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	171
Ainda a nova tarifa dos Correios	174
Há 50 anos.	176
Espectáculos	176
Recortes sem Comentários	177

Caminhos de Ferro de Sião

Por CARLOS BIVAR

O panorama político e fisiográfico que o território do secular reino de Sião ou Siam, confinado entre a Birmânia e a Indo-China, oferecia às investigações e à literatura do século XVIII, era o de estagnação e de marasmo em que se consumia a existência dos siameses, alternadamente debatendo-se por rivalidades, em guerras com os vizinhos ou em defeza do «habitat», que era descrito como incluindo a sua vizinhança costeira várias ilhas, umas dependentes do reino ou de outras dele independentes e, interiormente, atravessado por um grande rio, de cuja fertilidade os terrenos margino-aluviais dependiam, analogamente aos do Nilo, no Egipto, e o qual constituia viveiro de hidrossáurios de exótica monstruosidade. Os lódos, arrastados pelas correntes das ribeiras, disseminadas pelo país, convergindo para o mar, acumulavam-se em barreira, entupindo a entrada dos portos principais do reino impondo à cabotagem média e grossa, impedimento grave para o comércio embrionário daquele que, nos séculos posteriores, haveria de prosperar de modo notável, já desanquiado de velhos liames que lhe tolhiam os movimentos.

Sob o ponto de vista florestal, Sião foi naturalmente bem dotado produzindo excelentes madeiras de construção. Lá abunda a téca, a árvore do ferro cuja madeira é tão pesada que se emprega na construção de âncoras, madeiras para tinturaria e outras árvores e arbustos ornamentais de floração odorífica. Sob o aspecto mineralógico também lhe coube dosagem apreciável, lá se encontrando o cristal, o ferro, o antimónio, o esmeril, o chumbo, o estanho e outros minérios de maior ou menor

valor industrial. Cabe-lhe a fama de ter inventado o tabaco, pechisbeque. A pedraria preciosa faz-se representar pelas ágatas, safiras e diamantes. O clima demasiado quente exerce, portanto, a sua acção modificadora nos vegetais e na aromatização floral.

Isto pelo que respeita ao velho Sião. Mas se consultarmos as obras que, actualmente, (1948), se ocupam desse país, verificaremos que a abertura de comunicações e de consideráveis obras de drenagem levadas a cabo transformaram Sião num grande entreposto exportador orizícola, pelo alargamento da área cultivável dessa graminia, base alimentar de vários dos povos asiáticos e também, ao presente, de largo consumo em alguns países europeus.

O antigo assoreado porto de Bangkok prosperou paralelamente, devido à actividade e concorrência industrial e comercial britânica e chinesa, permitindo o estabelecimento de carreiras de navegação por barcos a vapor exercendo o tráfico entre Sião, Singapura e outros portos da Malaia, do Extremo Oriente e também doutras em conexão com barcos de companhias europeias.

* * *

Á elementar objectividade e ao senso político dos governadores portugueses da Índia, não escapava a conveniência de encaixarem relações com os potentados do Oriente, distantes ou próximos dos portos básicos de operações ou entrepostos comerciais que detinham, em nome do rei de Portugal e, assim, Albuquerque, cujos talentos e conhecimentos de administração aliados às qualidades de estratégia, de propósitos de-

terminantes de êxito de grandes empresas quando o corsário, capitão do rei de Bisnegá, Timoja, lhe sugeriu a prestação do seu auxílio para a conquista de Gôa, relativamente fácil pela oportunidade das dissidências internas originadas na escolha de um reinante, Albuquerque viu o imediato proveito que tal oportunidade lhe oferecia para o estabelecimento de um triângulo estratégico, marítimo e comercial; Gôa, Ormuz e Malaca assenhoriadas e basicamente constituintes do poderio português no Oriente, seria a derivação, pelo menos parcial, do valioso tráfico que era então exercido por Alexandria e Veneza.

Conquistado por esse grande capitão o reino de Ormuz, em 1507, e construída a sua fortaleza, instalado em Gôa, e organizada a sua administração, o infatigável governador tratou de apetrechar a sua esquadra e de armar e equipar as gentes de guerra com as quais atacaria a cidade de Malaca na península do mesmo nome.

Em 1511, já na posse de tal cidade, Albuquerque meteu mãos à obra da organização administrativa da nova conquista, começando pelo envio de embaixadores aos reinos vizinhos com o fim de aumentar o tráfico marítimo, do qual dependia a principal receita a cobrar na respectiva alfândega, sem a qual não seria possível o aprovisionamento da Armada, nem o pagamento dos honorários dos oficiais e gentes de guerra, que combatiam em prol da sustentação e engrandecimento do império português.

Os lusitanos ousados e aventureiros que argonautaram pelos mares da Sunda, de Java, de Banda, das Célebes, pelos estreitos de Malaca, de Karimata e de Makassar não deixariam, certamente, permanecer no olvido ou no mistério da sua existência o Golfo de Thailand, avançando até ao Norte, a alcançarem a cidade principal do reino de Sião, com o soberano do qual Albuquerque resolvera encetar relações amistosas, que o mesmo é dizer comerciais, pois os juncos siameses que encontrara em Malaca quando da sua conquista, transportadores de valiosas mercadorias do seu

comércio e as traziam desde a foz do Menam, até às cidades mais orientais, constituíam material demasiado sugestivo para despertar a curiosidade dos ocupantes, aguçando-lhes o apetite comercialista.

Na sua Década 16, João de Barros diz que um tal Domingos de Seixas, fora nomeado pelo rei siamês, capitão de gentes, nas guerras com os seus vizinhos, lá tendo permanecido durante vinte e cinco anos. O «Guide to Bangkok and Siam», de António, de 1904, refere-se (Pag. 4) a certas áreas de terrenos concedidas aos portugueses pelo soberano de Sião, que ainda naquela data existiam, pelo menos nominalmente, como os de Santa Cruz na margem do rio Menan, oposta à da cidade de Bangkok, e (Pág. 83) a um agente de leilões ostentando o sobrenome de Sequeira (L. J.).

Malaca era um porto muito frequentado pela navegação oriental a ele convergindo barcos de todas as nacionalidades, além dos mouriscos que, habitualmente, apareciam em todos os pontos, desde Cambaia ao Malabar, e do Coromandel à Taprobana. Ali se reuniam para o tráfico os juncos chineses, siameses, javaneses, e outros procedentes de Bornéu, das Cíbéles e das Molucas cujos armadores tinham em Malaca as suas autoridades próprias.

Mas do meio da babilónia de linguagens, de usos e costumes, e de métodos de traficar, Albuquerque sabia separar o que lhe convinha para a defesa da soberania que desejava impôr e consolidar, procurando por entre a chusma das autoridades subalternas alguém que o ilucidasse sobre o meio prático de se instalar com segurança, pois, os antecedentes obrigavam-no a pisar o terreno com firmeza não se deixando embair por toda uma emaranhada teia de enredos que em volta da sua acção procurava entravá-la.

A largar, com destino aos portos de Sião, encontravam-se nas águas de Malaca dois juncos chineses, que Albuquerque aproveitou para enviar ao rei daquele país, um embaixador a fim de negociar um tratado de paz e amizade em nome do rei de Portugal, cuja nomeação recaiu em Duarte

Fernandes, para o que Albuquerque convocou o conselho dos capitães. Concordearam, mas propuzeram que a embaixada não fosse tão singela, a qual deveria incluir o presente respectivo, conforme a praxe usada entre os povos orientais.

Segundo Gaspar Correia (Lendas da Índia, Vol. II, Pág. 263) Albuquerque mandou Simão de Miranda de Azevedo, muito bem concertado, com seis homens de seu serviço, enviando ao rei umas couraças de cetim carmezim, uma lança e adarga e um capacete guarnecido, dizendo que ele era homem de guerra, que não tinha outras jóias com que o servisse, etc.

Simão de Miranda de Azevedo chegou à corte do rei de Sião, que o recebeu com grande aprezimento, com honras e festas, mostrando-lhe as grandezas do seu reino, várias cidades importantes e o elefante branco, seu animal sagrado. Despachou Simão de Miranda de Azevedo, com presente para Albuquerque, constando de uma vineta de sinos de madeira de sons de concerto e de guerra, lanças de ferro e douradas e também uma casa de madeira, em que se fazia transportar por ocasião de guerras, e afirmando que os seus mercados iriam a Malaca a fim de comerciarem.

* * *

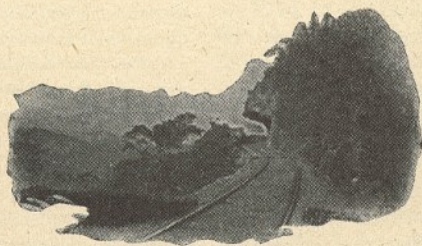
Sião (Muang-Thai, Terra do Homem Livre) adoptou, oficialmente, a partir do primeiro de Julho de 1939, o título de «Thai-

land» e os seus habitantes o de «Thai», (Tailandeses).

Em 1932, o regime político absoluto foi abolido, sendo proclamada uma constituição que foi modificada em 10 de Dezembro do mesmo ano e substituída por outra, em 29 de Abril de 1946, entrando em funções em 9 de Maio seguinte, em legislatura bicâmara.

Em 1941, Sião aliou-se aos japoneses contra as nações aliadas do Ocidente, às quais declarou guerra, no ano seguinte, e, por último, em 1946, aboliu a convenção de Toquio, de 1941, assinando tratados com a Grã Bretanha e a França, às quais restituiu vários territórios. O reino de Sião, Thailand, (Tailandia), ocupa uma extensão de 513.447 quilómetros quadrados com uma população de 14.464.489 habitantes, tendo por capital a cidade de Bangkok povoada por 684.994 almas.

Caminhos de Ferro — A quilómetros em exploração e de 180 em construção (1925 e 112 milhas). De Bangkok-Ban-Paji 90; Ban-Paji-Chiangmai 650; com derivação para Svargalok 38,9; Bangkok-Hat Yai, Padang-Besar 1.197; com derivação para Sridharmaraja, 35; Kantang, 93; Songkhla-Sungei-Golok, 28; Bangkok-Aranya Prades, 255; Bangkok-Samudra-Songgram, 67; Bangkok-Packnam, 19,9; Ban-Paji-Korat, 178; Korat Ubol, 312; Korat-Khonkaen, 186, atingindo a construção Khonkaen-Nong-Khail, 174 quilómetros.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Axel Munthe

MORREU em Estocolmo um grande escritor, que foi um mestre de piedade e ternura pelos animais. Chamava-se Axel Munthe e escreveu duas obras que o tornaram célebre em todo o Mundo: «O livro de São Michele» e «Homens e Bichos».

Médico de profissão, a literatura não foi para ele um simples passatempo. Há quem escreva por gosto e por ofício, para dizer alguma coisa, e para esses escritores publicar um livro é uma maneira de conviver e de conversar com o público. Mas Axel Munthe procurava, sobretudo, alargar o seu mundo moral, criar uma nova humanidade, mais justa, mais compreensiva, mais generosa. Como S. Francisco de Assis, Axel Munthe amava os animais e, como o Poeta e o Santo, ele via em cada criatura irracional uma alma irmã.

O escritor escreveu uma vez: «Mentiria se dissesse que amo os homens. Amo, sim, os animais, os animais oprimidos e desprezados».

O «Livro de S. Michele» deu-lhe celebridade e abriu-lhe, literariamente, as fronteiras de todas as nações. Os homens de talento quando são, ao mesmo tempo, homem de coração, além da pátria em que nascem, pertencem a todo o Mundo. Axel Munthe, com os seus dois únicos livros, conquistou todas as pátrias.

O grande escritor, que conviveu, na sua qualidade de médico, com os doentes pobres nos hospitais, ensinava-nos a olhar para a vida e para os nossos semelhantes com bondade, espírito de camaradagem e justiça.

Uma homenagem

NO Instituto Superior Técnico, na tarde de 2 de Fevereiro, prestou-se homenagem à memória do Dr. Alfredo Bensaúde, primeiro director e organizador, em 1911, daquele estabelecimento de ensino, tendo-se inaugurado, no átrio do edificio, o busto, em mármore, do saudoso e eminente mestre.

Instalado primeiramente num velho casarão da rua da Boa Vista, foi um dos mais ilustres discípulos do Dr. Alfredo Bensaúde, o malgrado engenheiro Duarte Pacheco, quem, sendo ainda muito jovem, realizou a obra notável que é o novo e actual edificio do Instituto Superior Técnico.

Com a criação do Instituto Superior Técnico, o país entrou numa fase excepcionalmente progressiva, pois

ali se formaram e continuam a formar alguns dos mais brilhantes valores da engenharia portuguesa.

O Dr. Alfredo Bensaúde, açoriano da ilha de S. Miguel, era filho de José Bensaúde, industrial e homem de Letras, que Antero de Quental e Teófilo Braga muito estimaram e admiraram. Espírito de artista, apreciava a musica, e, nessa qualidade, ocupava-se, nas suas horas vagas, em reparar, gratuitamente, é claro, os violinos dos musicos da sua priverança.

Escola das Belas Artes

NO Ministério da Educação tomou posse do cargo de Director da Escola de Belas Artes de Lisboa o architecto Paulino Montês. Eis aqui um nome verdadeiramente ilustre. Cultíssimo, com o seu nome ligado honrosamente a várias e notáveis realizações, a sua nomeação para aquele alto cargo não representa apenas uma homenagem ao seu talento e à sua proficiência, constitui também a segura garantia de que a Escola de Belas Artes, em que ensinaram os insignes mestres Columbano, Carlos Reis e Veloso Salgado, continuará a manter com dignidade e brilho as suas nobres tradições.

Arquitectura brasileira

SÃO hóspedes de Portugal neste momento alguns dos mais distintos alunos da Faculdade Nacional de Architectura da Universidade do Brasil.

Vieram em viagem de estudo e foram recebidos, como não podia deixar de ser, com todas as honras e a mais cativante simpatia.

Na tarde de 19 de Fevereiro, inaugurou-se, no Instituto Superior Técnico, uma notável exposição de Architectura, promovida por esse agrupamento de jovens artistas. São mais de 150 projectos e fotografias. Uma parte da Exposição é consagrada à architectura histórica, com raízes portuguesas, a outra é um documentário das realizações modernas, em que a um estilo novo se alia um grande arrojado de construção.

Não há duvida de que o Brasil, que já tem uma literatura brasileira e uma arte também eminentemente brasileira, alcançou na architectura autonomia perfeita. Quem duvidará agora mais da personalidade do Brasil?

Os estudantes brasileiros vão repetir em Madrid, Paris e Londres a sua exposição, em que se sente a presença maravilhosa de um país em marcha.

PROBLEMAS SOCIAIS

O valor do livro na formação cívica e espiritual do homem

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

CORRE na minha mente uma colorida procissão de assuntos. Hei de tratá-los um a um. Ainda desta vez não tocarei num ponto que reputo de fundamental na função do trabalhador, seja o intelectual, seja o operário: é a «alegria no trabalho», tema tratado psicologicamente pelo socialista belga, Henri de Man, que eu perfolho com entusiasmo.

Hoje apresentarei um problema, que, no seu aspecto extrínseco, parece nada ter de social. É, porém, basicamente social, pelo muito que contribui para a educação cívica do povo. Refiro-me à questão do livro. Grandes mentalidades, jornalistas e escritores, têm estudado o caso, já bem denominado por «crise do livro». A minha voz, ainda que modesta, junta-se à deles.

Escrevi no meu ensaio «O Estado da Cultura e do Civismo Português» que o livro é a pedra basilar da cultura do homem; que foi, é e será sempre o depositário fiel das ideias, das tradições, dos costumes, do heroísmo e das manifestações artísticas e sociais, em todas as épocas; que pelo livro fala-nos o mundo de ontem, e pelo livro falaremos com o mundo de amanhã.

Importância extraordinária a do livro! E está em crise, no entanto. Veja-se quanto é difícil a um escritor consagrado arranjar editor para suas obras! E veja-se como é mesmo impossível a um jovem escritor ser apresentado ao publico!...

Apesar da maioria das edições não ir além de mil, o máximo dois mil exemplares, apura-se que o livro não tem grande venda. Porquê?

A literatura moderna não suscita interesse e é pouco atraente! — dirão. É falso, porque os autores clássicos também não são disputados pelo publico.

O facto é que o livro não tem procura compensadora. Estude-se o motivo para remediar o mal. Todos concordarão que as grandes forças da época — a revista gráfica, o cinema e o desporto mal orientado — são os causadores da crise.

E' que, presentemente, o adolescente e o adulto vivem uma vida, a jeito de prestações e com ânsia de a percorrer depressa, em busca de emoções sempre novas. As lições do humanismo, apostoloticamente pregado pelos pensadores, não convidam o homem contemporâneo a integrar-se na revolução que há-de restaurar o justo equilibrio do seu intellecto com suas necessidades

materiais. E é pena! Todavia, o passo decisivo terá de efectuar-se. Mais esperanças me ficaram dessa efectivação, depois que li o oportuno ensaio «No limiar da Idade Nova» do insigne pensador, João Ameal.

São, pois, necessárias armas para vencer a revolução, e lutadores adestrados para as usar e disparar. Fique-se nesta certeza: uma arma é o bom livro.

E é nesta época, tão paradoxal e conspurcada por indiferenças, frivolidades e falsas doutrinas, que o livro tem menos saída.

O leitor habituou-se à revista, que, condensando os tratados e as novelas, lhes rouba muitas vezes o sentido psicológico e trechos susceptíveis de serem desenvolvidos e aclarados. A leitura sintética é preferida ao livro, que explana judiciosamente, com situações que prendem a atenção. E, mesmo assim, já se não lê com o fito de apreender cultura e apurar a sensibilidade espiritual, mas antes para se adquirir uma ilustração, diga-se pictural, que permita estar ao facto dos acontecimentos e dos fenómenos. Pouco importa ao leitor penetrar na natureza essencial dos mesmos.

Acontece outro tanto com o cinema. Quem se importa de saborear um filme de tese? O publico vibra, sim, com situações picarescas, ou de aventura, ou espectaculares. Tudo é superficial na época! Ainda se os frequentadores de cinema (falo da frequência em massa e não do escol que sempre existiu) apreciassem uma película, como quem lê um livro e o analisa, haveria uma atenuante. Como tal não se dá, resulta que o cinema converte-se em trabalho negativo na formação cívica do espectador menos preparado.

O desporto — não me canso de o acusar — é o que mais destrói o espirito de concentração e o hábito intellectual da juventude de hoje. No desporto, a multidão é espectadora e não praticante. Nesta atentatória inversão reside a sua desvirtude. E os jovens que, em massa, vão aos campos para vibrar de entusiasmo, passam os dias da semana, discutindo banalidades, de que os jornais fazem larga apologia. Diga-se, num parêntesis, que os jornais já não fazem a mesma apologia ao aparecimento dum livro, ou à realização duma conferência, ou a qualquer outro acontecimento de ordem puramente intellectual: Fatal especulação e desdém do que é autenticamente valor!...

Tudo se encaminha para deminuir o fervor pela leitura do livro. Não sou dos que resolvem o problema garantindo que a razão está no livro ser muito caro e o nível de vida extremamente baixo. Se este aspecto é delicado e digno de ser solucionado, creio que não basta a sua resolução para se destruir a crise, que é de ordem espiritual e não de ordem material.

Como encarar, então, o problema? Embaratecendo o livro? Aconselhando a sua leitura? Fazendo-lhe larga propaganda? Estudando uma nova programação para o funcionamento das bibliotecas publicas?

Sem pessimismo, admito que não chega. De-resto, é o que se está, em geral, observando no meio livreiro.

O problema tem de encarar-se num plano ético, em

que assente a formação consciente dos jovens, desde a escola primária até à sua entrada na vida prática.

Urge que o homem se despenda e divorcie das coisas, a que anda tão grosseiramente apegado, e se dirija para o que a vida tem de salutar no campo ético e estético.

O homem é um somatório de forças espirituais, capazes de vencer gigantes, e por isso é de crer que, se os pedagogistas quiserem e a escola a tanto se dispuser, não será difícil aquele divórcio.

Programas? Algumas ideias tenho semeado em depoimentos anteriores, mas os pedagogistas mais probos, que Portugal se honra de possuir, elaborá-los-ão.

Depois, assomando no horizonte a legenda da vitória, tal qualmente o «in hoc signo vinces» se gravou nas nuvens para converter Constantino Magno, jamais há-de falar-se em «crise do livro» ou em depauperamento da cultura espiritual.

Espero, convicto, assistir ao limiar dessa glória. Atiro, por conseguinte, as minhas esperanças para o futuro!...

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Em 10 de Fevereiro, o semanário de Vila Franca de Xira *Vida Ribatejana*, completou trinta e dois anos de existência, ou sejam trinta e dois anos de serviço ao populoso e progressivo concelho ribatejano.

Fausto Nunes Dias, seu proprietário e director, pode orgulhar-se de uma obra honesta e desinteressada, em favor dos problemas e das aspirações da da população vilafranquense. Com efeito, a sua pena tem estado sempre ao serviço da causa regionalista.

Ao felicitá-lo pela entrada de *Vida Ribatejana* em novo ano de publicação, aproveitamos o ensejo para lhe apresentar também sinceros parabéns pelo último número extraordinário do seu prestigioso semanário.

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Com o n.º 21.070, de 5 de Fevereiro, o *Diário dos Açores*, de Ponta Delgada, completou 79 anos de existência. É o diário mais antigo do arquipélago, cuja fundação se deve a Tavares de Resende, fundador também, de uma dinastia de jornalistas, pois o seu jornal mantém-se ainda na posse de parentes seus, nunca tendo pertencido, por esse facto, a empresas estranhas à família.

Aos seus actuais directores e nossos queridos amigos, drs. Carlos e Manuel Carreiro, apresentamos cordiais felicitações pelo aniversário do *Diário dos Açores*.

Vida Ferroviária

António Marcelino da Silva

Chega-nos a notícia da promoção a Chefe de Serviço do nosso amigo António Marcelino da Silva, Chefe da 1.ª Circunscrição de Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no Porto.

António Marcelino da Silva, que há 55 anos trabalha nos caminhos de ferro, é um funcionário



O sr. António Marcelino da Silva, ao ser condecorado pelo sr. Ministro das Comunicações. Assistiram ao acto solene os srs. General Comandante da 1.ª Região Militar, Director Geral dos Caminhos de Ferro, Eng.º Vasco Ramalho e o Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes

rio exemplar, que ainda há semanas foi distinguido por Sua Ex.ª o Presidente da República com a Comenda da Ordem de Mérito Industrial.

A promoção que recebeu agora, representa um justo prémio às qualidades excepcionais de trabalho, actividade e inteligência de que é dotado.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, envia ao distinto funcionário os seus cumprimentos de felicitações.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A Companhia do Caminho de Ferro de Amboim foi autorizada a contratar, com a Caixa Nacional de Crédito, a alteração da data fixada para o vencimento da primeira anuidade de amortização do empréstimo de 30.000 contos, realizado ao abrigo do decreto lei n.º 36.142, de 6 de Fevereiro de 1947.

A data em alusão poderá ser diferida para 15 de Dezembro de 1953, mantendo-se o empréstimo até 15 de Dezembro de 1952, em regime de conta corrente.

Efemérides ferroviárias

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

MARÇO

1

1903 — São inaugurados os trabalhos do caminho de ferro do Lobito.

2

1893 — Nas estações de caminho de ferro da Companhia Real montam-se postos de venda de tabacos por conta da Caixa de Socorros e Reforma dos Empregados.

3

1899 — O Governo português aprova o projecto de moradias para empregados, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

4

1888 — Abre à exploração o serviço ferroviário de Saint-Sulpice a Castres (Meio-Dia).

5

1835 — Inaugura-se o caminho de ferro de Bruxelas a Malines.

6

1898 — É aberta à exploração a linha férrea de Assint a Luxor (Cairo).

7

1829 — Nasce Alberto Borsig, engenheiro alemão, director da maior fábrica de locomotivas alemãs. Falleceu em 1878.

8

1894 — Depois de vistoriado, é restabelecida a circulação de comboios no túnel de Alcântara (Lisboa).

9

1895 — Inicia-se a construção da ponte de via dupla sobre o Mississippi, ao pé de Nova Orleans.

10

1892 — A Jaime Henrique Pereira Bramão é concedida licença para prolongar até S. José de Ribamar

o caminho de ferro americano da Cruz Quebrada a Carnaxide, de que é concessionário por alvará de 15 de Outubro de 1891.

11

1902 — É sancionada a construção da linha férrea de Ballia a Ghazipur (India inglesa).

12

1896 — O governo mexicano autoriza a construção do caminho de ferro de Tonalá, na costa do Pacifico, até Tuxtla Gutierrez e Chapa de Corgo por Cintalapa, Jiquipilas e Ocosocuantia.

13

1901 — Reunem-se os quarenta maiores contribuintes de Moura, que aprovaram por unanimidade a proposta da Câmara Municipal para contrair um empréstimo de vinte contos de reis para auxiliar o governo nas obras do caminho de ferro de Pias a Moura.

14

1895 — Restabelece-se a circulação de todos os comboios na linha da Beira Baixa, que estiveram impedidos durante 12 dias, em consequência dos violentos temporais que assolaram o país.

15

1888 — Sai o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, da direcção do Inspector chefe da Repartição de Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, Sr. L. Mendonça e Costa.

16

1889 — São aprovados os estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro de Anatólia a Constantinopla.

17

1921 — O Tribunal do Comércio do Sena, declara em estado de falência, aberta em Paris, a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte do Brasil.

18

1901 — O Engenheiro D. Benigno D'Arce toma a iniciativa de estudar um caminho de ferro mineiro desde a ria de Tinamargar até Cabrales (Espanha).

19

1892—É oficialmente inaugurado o caminho de ferro de Santander a Solares.

20

1899—O Ministro da Marinha e Ultramar apresenta na Câmara dos Deputados um relatório e propostas de lei sobre a viação de S. Tomé e caminhos de ferro de Benguela a Cabinda.

21

1902—Na linha férrea de Sarria a Barcelona, estuda-se a possibilidade de substituir a tracção a vapor pela eléctrica.

22

1898—São abertas ao público as estações de caminho de ferro de Huelva, Cabra de Santo Cristo e Alicun (Espanha).

23

1902—Afim de se estabelecer nova comunicação por via férrea entre a Espanha e França, iniciam-se os trabalhos para a construção do caminho de ferro Ripoll a Puigcerda.

24

1895—É declarada em estado de suspensão de pagamentos a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul de Espanha.

25

1886—É aberta à exploração a linha férrea de Valença à fronteira galega.

26

1904—É aberta ao tráfego a linha férrea de Durban a Wryheid, primeiro troço da rede destinada a servir a Zululândia da Costa a Middeburgo, na linha Pretória-Lourenço Marques, pelo vale de Wryheid, Utrecht e Ermelo.

27

1890—O Ministro das Colónias de Espanha autoriza a abertura do concurso para a construção do caminho de ferro central da Ilha de Cuba.

28

1892—Morre em Madrid, D. Buenaventura Coca y Boches, chefe do Tráfego da Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.

29

1886—Liga-se a ponte internacional que permitiu que a linha de caminho de ferro do Minho seguisse até à Galiza.

30

1898—O governo canadiano contrata a construção da linha férrea de acesso do território de Klou-dyke, partindo de Glenora ao lago de Teslim.

31

1890—É assinado o contrato definitivo para a construção da linha férrea da Pampilhosa à Figueira da Foz.



HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO I

Descreve-se o sítio, a notícia dos vários nomes que tem e da milagrosa imagem da Senhora que nele se venera

NÃO se enganava quem chamou a esta santa casa um milagre do mundo e milagre que nele não tem semelhante (!), pois parecendo o mar de que se acha rodeada, lhe fica eminente, se conserva há tantos anos sem se absorver com as suas notáveis inundações, e quando estas com as medoas tormentas, que ordinariamente se acompanham, podiam intimidar a todos os seus habitantes, se acham como presos com a santidade do lugar, aqueles que em tudo o admiram e reconhecem assim acomodado para a contemplação das coisas celestiais, como apto para o esquecimento das mundanas e caducas.

Três léguas ao sul de Viana, diz o referido autor, e de Castela um quarto ao nascente, se levanta o devotíssimo Mosteiro da Ínsua, fundado em uma península, entre as costas mais bravas de Portugal e Galiza, que o sublime architecto da universal fábrica do mundo colocou na foz do Minho, na qual já fala Plínio, livro 4, capítulo 20, e Possidónio, alegado por Estrabão, livro 3, página 107. Suas palavras são: «Et Cantabris fluere dicit ante cujus eruptionem procumbit Insula». Como se dissera: «Que o Minho nascia nos Cântabros e desaguava no oceano, onde se lhe oferece uma ilha, a qual não é mais espaçosa que o limitado sítio que ocupa o mosteiro, cercado de água por todas as partes, o segundo que fundaram aqueles veneráveis padres que vieram ao reino no ano de 1392 para realce dele e perfeição da observância. É bem verdade que já ali havia ermida, intitulada Santa Maria de Carmes ou da Salva, por a salvarem com estrondo de artilharia todas as embarcações que a avistam.

Não tem este milgre do mundo outro que nele se iguale, porque considerar no meio das impetuosas ondas uma casa, em que se vive louvando continuamente a Deus, com tantos riscos e perigos da vida, convida as almas pias e devotas que isto ouvem, a irem visitá-la, para lograrem com seus olhos o que a fama publica, pois a conserva há tantos anos sem padecer as inundações do mar, que parece lhe fica eminente, não intimidando os seus habitantes nem as desfeitas tempestades do inverno, nem os furiosos mares, que, com seus recíprocos rancos lhe batem nos muros, nem, o que mais é, os continuos sobres-

saltos de piratas, corsários e hereges, em que cada dia se vem, consumindo talvez o Santíssimo Sacramento, e talvez enterrando-o na cerca para não ser profanado de sacrílegas mãos.»

«Todos estes receios pôs de parte o magnânimo rei D. Manuel indo a ela em romaria no ano de 1512, e o infante D. Luís, seu filho, no de 1548, e por muitas vezes os senhores da Casa de Bragança e Vila Real, seus padroeiros. Quanto a Virgem Maria se agrada de ser aqui venerada, manifestam os ordinários milagres, para com eles obrigar a estes seus capelães a nunca a desampararem e aos fiéis a socorrerem-nos com suas esmolas e caridades, pois no coração do inverno lhes falta muitas vezes o necessário por causa das tempestades. Experimentando então seus moradores, que por alterados que os mares andem e por maiores que sejam as tormentas, não se ouve na igreja cousa alguma, julgando os que nela assistem que está o ar sereno e o mar leite, o que se atribui a particular mercê da rainha dos anjos. De cuja casa saíram sempre, como do cavalo troiano, religiosos de eminente virtude que com sua santidade ilustraram grandemente a seráfica família». Até aqui o autor do «Agiológio Lusitano».

Uns dão-lhe o nome de ilha, outros de península, alguns de ínsula, e quase todos de Ínsua. O primeiro parece ser mais genuíno, como próprio significado da palavra latina «insula», que no nosso idioma quer dizer ilha. O segundo de península em vários tempos lhe não foi impróprio, como foram todos aqueles em que achamos notícia que as areias, com a sua inconstância, repetidas vezes deram passagem franca para terra da parte de Portugal como sucedeu nos anos de 1575, 1582, 1629 e últimamente no ano de 1708 (?). Neste, em 14 de Setembro, dia da exaltação da cruz, pelas sete horas da manhã estando a maré de vasante, appareceu um banco de areia que corria até à praia da freguesia de São Paio de Molêdo, que deu confiança a que logo por ela passasse muita gente de uma e outra parte. Não especificou no cartório, quem nêle nos deixou esta lembrança, o tempo que durou a dita

(1) Jorge Cardoso, Agiológio Lusitano, Lisboa 1657, tomo II, 14 de Abril e no começo da página 566; Frei Agostinho de Santa Maria, Santuários Marianos, Lisboa 1712, tomo 4, livro 1, título 20, pág. 101.

(2) Em 1895 e em 1947 voltou-se a repetir o fenómeno, como se diz no respectivo capítulo.

passagem, porém dá a entender que perseverou muitos dias; pois na notícia, que nos participa, diz que divulgado o prodígio, por ser raro o sucesso assim se pode chamar, foi inumerável a gente que de várias partes acudiu, para gosar a maravilha, uns a pé, outros a cavalo, muitos em carros, e também passou uma sege, seguindo-a um carneiro, que tudo fazia mais plausível a novidade.

Isto que repetidas vezes tem sucedido da parte de Portugal, perseverou longos anos da Galiza, quando ainda permanecia a que hoje chamam Ínsua Velha, que comunicando-se com a que agora existe, davam passagem livre e desembarçada para as terras fronteiras do Reino da Galiza.

Este seria o motivo para a advertência, que, por sua letra deixou o Venerável Padre Frei João da Póvoa dizendo que tivessem cuidado com as cabras de Campos Ancos, é lugar da freguesia de Salcidos, que vinham comer as heras das paredes, e saltavam à vinha e a comiam. Do que bem se infere existir naquele tempo a dita Ínsua chamada Velha, cujo sítio ainda de presente se manifesta, e que dela com facilidade se passava à Galiza, principalmente na baixa das marés, em cuja ocasião é que passavam as ditas cabras da parte de Galiza à Ínsua, e para se acautelar o dano que causavam, se deixou a dita advertência. Confirma isto uma constante tradição, que há no lugar de Campos Ancos e na vila de Caminha entre os mareantes, derivada de seus antepassados, a quem ouviam dizer que, naqueles tempos, não havia mais que a barra que hoje se chama de Portugal, e que corria o rio por junto das árvores do Camarido direito ao mar, até que na Ínsua Velha fez tal violência a força das tempestades, que de todo a destruiu, descarnando-lhe toda a terra e areia, de sorte que lhe não ficou mais que o centro firme, em que estava fundada, que ainda hoje se admira semeado de penedos. Nas vasantes das marés ficam tão descobertos, que na ocasião da lua nova e cheia, em que as vasantes são maiores, se o mar está quieto, se passa a pé enxuto do convento ao dito sítio, que agora conserva o nome de Ínsua Velha.

Pelo que não errou quem chamou a esta ilha «península», como não quer o Padre Mestre Esperança⁽¹⁾, na suposição de que falava dos sobreditos tempos nos quais lhe era próprio este nome. E aos mesmos tempos sem dúvida, se referem os que dão a entender que aqui houve duas Ínsuas, como se manifesta no breve de Nicolau V, de que demos notícia⁽²⁾, na qual fazendo menção deste convento, lhe dá o título de Santa Maria nas Ilhas ou Ínsua, atendendo ao comum abuso com que assim se apelidam e chamam.

Dizemos ser abuso, porque o nome de Ínsula, que outros dão a este sítio é mais próprio que o de Ínsua, suposto assim comumente é chamado, tirando-lhe uma letra com o que querem, atendendo aos seus estreitos limites, fazer diminutivo da referida palavra latina «ínsula». Esta opinião seguiu o doutíssimo Padre Blu-

teau no seu insigne «Vocabulário Português»⁽³⁾, ainda que depois, parece, se retratou no «Suplemento» dêle, convindo com o Padre Mestre Esperança o ser o dito diminutivo contra a gramática, porque a todas as ilhas, assim grandes como pequenas, pode quadrar o nome de ínsula⁽⁴⁾.

O distrito desta é tão limitado, que, segundo a descrição que dêle fez o autor do cartório da casa, na baixa-mar não chega a ocupar a distância de uma milha em roda, e de preamar, pôsto um homem no meio dela, com um tiro de pedra, pode chegar à borda da água por todas as partes⁽⁵⁾.

Depois que o mar destruiu a Ínsua Velha, como acima dissemos, ficou este sítio ilha perfeita, porque toda cercada de mar. Com esta destruição, ficou tão desembaraçado aquêle sítio de toda a terra e areia, que se formou nêle outra barra e se começou a chamar de Galiza, por ficar da parte daquêle reino. O Rio Minho, que aqui tem a sua foz e antes todo se metia no mar pela barra de Portugal, na desfeita da Ínsua Velha se dividiu por uma e outra parte, fazendo duas barras, ambas navegáveis, e tão proporcionadas que ambas parecem ter a mesma distância, ainda que esta divisão foi mui prejudicial ao comércio, que, com uma barra, só tinha crescidos lucros e aumentos, por poderem entrar nela grandes naus e navios de alto bordo, o que não admitem, nem permitem, nenhuma das duas barras em que se dividiu.

O terreno desta ilha, suposto que tão limitado, em si mesmo é aprazível, principalmente de verão, que alcatifando a maior parte dêle de flôres, se faz vistosamente admirável, assim pela sua variedade, como pela suavidade de cheiro que exalam umas assucenas brancas que aqui multiplicam sem cultura ou diligência alguma, com notável fecundidade. É certo que nos primeiros anos se conservavam nesta ilha árvores de fruto, e no tempo que o Venerável Padre Pova era provincial, havia uma vinha, que vindimando-se em um ano, se fez para as missas um bom almude de vinho branco, ficando ainda bastantes uvas para comerem os religiosos quinze dias⁽⁶⁾.

As figueiras também frutificavam aqui admiravelmente e ainda os pessegueiros com ser árvore tão mimosa. No ano de 1624 se conservava um junto à capela da Madalena, o qual tinha no dito ano quinze pêssegos mui grandes e formosos, e estiveram na árvore até 18 de Outubro, fazendo-se mais admiráveis

(1) Frei Manuel da Esperança, História Seráfica Lusitana, Lisboa, 1666, parte 2, pág. 459.

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, Crônica da Santa e Real Província da Imaculada Conceição de Portugal, Lisboa, 1760, tomo I, pág. 36.

(3) Padre D. Rafael Bluteau, «Vocabulário Português e Latino, Coimbra, 1713, tomo IV, pág. 155.

(4) Padre D. Rafael Bluteau, Suplemento ao Vocabulário Português e Latino, Lisboa, 1727, 1.ª parte, pág. 522.

(5) Cartório do Convento, fôlhas 2.

(6) Cartório do Convento, fôlha 13.

por então estar já a árvore sem folhas. As amoreiras sempre se deram neste sítio, como se para elas fosse o mais favorável, pois produzem abundantemente o seu fruto e ainda no tempo presente continuam com a mesma fecundidade, o que não se experimenta em outras árvores que apenas mostram o fruto em flor, de tudo se sopra com o vento, que lhe causa maior dano, depois que se fez a fortaleza, e quando se esperava servisse esta de abrigo ao mesmo vento, causa este maior estrago, por se ver como fechado e violento.

O circuito da praia está todo rodeado de camboas ou pesqueiras que os religiosos começaram a fabricar desde os primeiros anos, em que foi notavelmente abundante a pescaria, e depois se foi esterilizando cada vez mais, o que também se experimenta em outras partes em semelhantes pesqueiras, e ainda nos mesmos portos de mar, em que não há tanta abundância de pescado, como em outros tempos. Não falta quem atribua a castigo do céu esta esterilidade e adiante daremos notícia do motivo que para isso houve.

Vários são também os apelidos ou sobrenomes que se dão a esta ilha, pois em Portugal ordinariamente é chamada a Ínsua de Caminha, por ficar distante desta vila meia légua, e esse é o título que lhe dá em uma carta de privilégio para que nos não ocupassem os do governo da dita vila umas casas que tinham nela, de que adiante havemos de fazer menção.

Fora deste reino, principalmente no de Galiza, sempre se nomeou a Ilha de Carmes, e este mesmo sobrenome dão também à Senhora que aqui se venera, como se manifesta do já referido breve de Nicolau V ⁽¹⁾ que lhe dá o título de Santa Maria de Carmes. Tem sido muitos os oradores evangélicos, que a este título deram várias interpretações, formando uns científicos discursos e outros diferentes etimologias sobre a sua significação, nos panegíricos do orago desta santa casa que é a de 8 de Setembro, dia da natividade da mãe de Deus, porém como isto é questão de nomes, e esta Senhora se ostenta gloriosa em outros muitos, nos pareceu não ser necessário gastar tempo em investigar mistérios em o dito

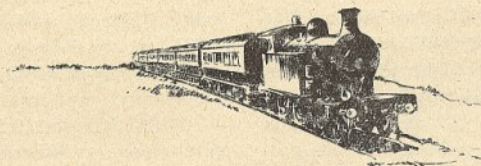
título, ignorando-se totalmente o princípio que teve, ou o motivo que para ele houve.

E muito mais, não sendo vulgar em Portugal, em que ordinariamente é nomeada por Nossa Senhora da Ínsua, e alguns, como são os mareantes, lhe chamam Santa Maria da Boa Viagem, confiando-se do seu admirável patrocínio o bom sucesso dela. Também lhe dão o nome de Santa Maria da Salva, por lhe costumarem dar quando passam por esta ilha com os ecos da sua artilharia. O mesmo fazem os pescadores, quando vão e vem do mar, que quando passam à vista do convento, salvam à Senhora e lhe suplicam com muita devoção, o bom sucesso que desejam.

O princípio e origem da devota imagem, que se venera nesta santa casa, de todo se ignora, e só achamos notícia de que, quando se dedicaram ao seu culto e veneração os primitivos observantes, já a Senhora era aqui venerada muitos séculos antes, fazendo-lhe companhia um ermitão, que cuidava de seu culto e asseio da sua ermida. A imagem é formosíssima e fabricada de talha em madeira, porém de escultura excelente, e de três palmos e primorosamente estofada e tem sobre o braço esquerdo ao Menino Deus, e como padroeira do convento está colocada no trono do altar mor.

No ano de 1757, sendo aqui guardião o Padre Frei João da Natividade, natural da vila de Amarante, mandou encarnar e estofar de novo esta sagrada imagem, para o que primeiro se fez de novo o Menino, por estar notavelmente danificado e agora ficou com muita maior perfeição. Tem na mão um livro em que mostra estar lendo, na mesma forma do antigo. Na mão direita da Senhora se pôs nesta ocasião um ceptro dourado, insígnia devido à sua majestade com que se manifesta rainha celestial e poderosa para favorecer aos seus devotos e a todos os que imploram o seu admirável patrocínio, também se lhe fez um como escabelo, ornado de quatro serafins, sobre que está a divina Senhora, com o que ficou em tudo perfeitíssima esta sua imagem.

(1) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, pág. 36.



Ainda a nova tarifa dos Correios

Uma representação da Associação Industrial Portuguesa

Por oferecer grande interesse, reproduzimos, na íntegra, a representação que, com data de 30 de Novembro de 1948, a Associação Industrial Portuguesa enviou ao sr. Ministro das Comunicações. Trata-se, como se vai ver, de um documento importante, em que se defende, muito inteligentemente, o bom exercício das actividades económicas do país:

A modificação das taxas do correio, levada a efeito pela Portaria n.º 12.610, de 3 do corrente, constitui providência que afecta directamente as actividades económicas e que, por esse motivo, esta Associação Industrial tem interessadamente acompanhado, não só através da leitura cuidadosa daquele diploma, como ainda pela observação dos resultados da sua aplicação.

E porque nos parece que há aspectos que carecem de ser modificados, pedimos licença para submeter à superior consideração de Vossa Excelência algumas observações, sobre pontos que dizem respeito exclusivamente às mesmas actividades económicas e que, em nosso entender, são da maior importância.

Dentro desta orientação, deixamos de referir-nos ao aumento das taxas da correspondência ordinária, à qual as empresas comerciais e industriais têm de recorrer em proporções diferentes, consoante a natureza da actividade que exercem, mas que representa em média avultado encargo; por outro lado, não analisamos todos os aumentos de preço das taxas telefónicas e telegráficas e, de um modo geral, o conjunto de modificações introduzidas no sistema de preços vigente.

Vamos limitar-nos aos problemas das circulares e das amostras que foram resolvidos, mesmo dentro do novo plano, em condições que implicam uma alteração do critério de distribuição das taxas, que havia anteriormente sido estabelecido e se encontrava consagrado pelo uso de muitos anos. A seguir abordaremos também a questão dos portes de correio pagas pelas facturas comerciais.

1 — Lê-se no n.º 88 do Guia Oficial dos Correios, Telégrafos e Telefones, referente a Novembro de 1948 que as empresas pagavam, por cada 50 gra-

mas ou fracção de impressos, a taxa de dez centavos.

Aí se esclarece que se entendem incluídos nesta categoria todos os impressos que não se encontram discriminados na de impressos privilegiados, como, por exemplo:

«As circulares não manuscritas nem dactilografadas; os catálogos; os bilhetes de visita com o máximo de cinco palavras manuscritas; as provas tipográficas, acompanhadas ou não do original manuscrito, e embora apresentando as alterações e aditamentos que se refiram à correcção, à forma e à impressão, e as notas de «Visto, pode-se imprimir» ou análogas, quer nas próprias provas, quer em folhas anexas; os figurinos; os trechos recortados de jornais e publicações periódicas, tendo em manuscrito indicações relativas ao título, data, número e endereço das publicações de que foram extraídos; etc.).»

Esta taxa de dez centavos era, pois, aplicável às circulares — a toda a espécie numerosíssima das circulares de propaganda, por meio das quais o comerciante e o industrial comunicam com os seus clientes e com o público em geral, dando-lhes conhecimento das mil e uma referências e informações que possam interessar à expansão dos produtos que vendem.

Não interessa ao problema apurar em pormenor a evolução desta taxa. Convém, no entanto recordar que o Decreto n.º 8.546, de 8 de Janeiro de 1923, fixou em \$03 a taxa das «circulares impressas e catálogos comerciais impressos, quando apresentados nas estações em número superior a 1.000 exemplares» e em \$10 os «impressos, cada 50 gramas ou fracção de 50 gramas».

Esta taxa de três centavos foi elevada para \$05 pelo Decreto n.º 9.424, de 11 de Fevereiro de 1924, ao mesmo tempo que os impressos subiam para \$15.

A Portaria n.º 9.863, de 19 de Agosto de 1941, estabeleceu relativamente às taxas das cartas (20 gramas ou fracção) o coeficiente de tarificação de 0,2 para cada 50 gramas ou fracção de impressos, «abrangendo os impressos comerciais, tais como catálogos, prospectos, preços correntes, etc. qualquer que seja a regularidade da sua publicação».

o que, sobre a base de \$50, corresponde a dez centavos.

Nestas condições, a elevação para trinta centavos da taxa aplicável aos impressos, feita pela Portaria n.º 12.610, além de corresponder a um aumento de duzentos por cento para impressos até 50 gramas — a maior parte — corresponde a uma sensível modificação do critério que presidiu à elaboração da Portaria n.º 9.863 e dos decretos que anteriormente regulavam os portes da correspondência.

Assim, dentro do critério estabelecido pela Portaria n.º 9.863, aumentando de cincoenta centavos para um escudo a taxa das cartas, a taxa dos impressos deveria elevar-se apenas para vinte centavos; dentro da orientação do Decreto n.º 9.424, que taxava em quarenta centavos as cartas e em cinco centavos as circulares (a subida deveria ser para doze centavos e meio) e, à face do Decreto n.º 8.756, que estabelecia em vinte e cinco centavos o porte das cartas e em três centavos o das circulares, estas pagariam somente doze centavos.

A simples enunciação destes números dispensa-nos de lhes fazer comentários, pois eles mostram, só por si, como são gravemente atingidos os interesses da Indústria e como vêm aumentando os encargos da correspondência por meio de circulares, em muitos casos tornando impraticáveis medidas de propaganda altamente vantajosas.

2 — As amostras sofrem também um agravamento sensível. Assim, no regime que estava em vigor, a taxa para as amostras até 100 gramas era de vinte centavos, acrescida de dez centavos por cada 50 gramas ou fracção a mais.

Presentemente, essa taxa é de trinta centavos para as encomendas até 50 gramas e de vinte centavos por cada 50 gramas ou fracção a mais.

Daqui emerge que uma amostra que pese até 50 gramas aumentou 50%; mas as que pesam entre 50 e 100 gramas aumentaram 150%. e as de peso superior aumentaram um pouco mais do dobro.

Ora, como é do conhecimento de Vossa Excelência, as amostras, representando embora um encargo considerável para muitas indústrias, constituem complemento indispensável das circulares e informações de propaganda e são um elemento basilar da expansão comercial das empresas.

3 — Um terceiro ponto nos parece ainda de abordar: as taxas das facturas comerciais.

Pelo Decreto n.º 9.424, de 11 de Fevereiro de 1924, estabeleceu-se a taxa de quinze centavos para as «facturas comerciais, sem outras indicações manuscritas, além da data, preços, quantidades, designação das mercadorias ou artigos, nomes do reme-

tente e destinatário, circulando em envelopes abertos», e pesando até vinte gramas.

Esta taxa de beneficio foi mais tarde suspensa — supomos que pela Portaria n.º 9.863, de 19 de Agosto de 1941 — e as facturas passaram a pagar a taxa de correspondência usual.

Parece, porém, a esta Associação Industrial que, dentro da orientação de incentivar as actividades produtoras, há necessidade de retomar a orientação anteriormente seguida, que foi abandonada, a fim de se facilitar o movimento de correspondência das empresas.

4 — Repetimos: não pretende, de modo algum, esta Associação Industrial discutir a necessidade de os serviços dos Correios, Telégrafos e Telefones elevarem as suas receitas. O problema que levanta situa-se exclusivamente no domínio do critério que presidiu à distribuição dos aumentos das taxas.

Esse critério não pode deixar de considerar a situação das actividades económicas, de modo que o Ministério do ilustre cargo de Vossa Excelência se integra na política de fomento que tem presidido a actuação do Governo e cada vez mais se torna indispensável.

E, neste momento de dificuldades, em virtude da retracção do mercado e do aumento de cargos — fiscais, sociais, administrativos, etc. — uma elevação das taxas de correio impostas às circulares e às amostras corresponde a sério embaraço que muito vem entrar o bom exercício das actividades económicas. Aliás, mesmo que o momento não fosse de depressão, impunha-se igualmente o estabelecimento, dentro do plano de distribuição de encargos dos Correios, Telégrafos e Telefones, de taxas especiais para as actividades produtivas, que ao Governo importa facilitar e incentivar, como elementos de que depende a prosperidade da Nação.

Dentro desta orientação, deve voltar-se ao estabelecimento de taxas privilegiadas para as facturas comerciais.

No nosso País, cujo desenvolvimento industrial se iniciou há escassas dezenas de anos, o lançamento de qualquer produto novo, que virá concorrer no mercado com os similares estrangeiros, exige uma publicidade intensa e persistente, um serviço de assistência à clientela montado com eficiência, uma informação infatigável, que a Portaria n.º 12.610 veio agora prejudicar, triplicando os encargos de correio.

Senhor Ministro:

Não pode o Estado deixar de atender, nas medidas que toma, em todos os pormenores, aos interesses da produção, que representam interesses vitais do País.

Por esse motivo, temos a honra de solicitar a

Vossa Excelência uma revisão da Portaria n.º 12.610, de modo que as taxas da correspondência pagas pelas actividades produtivas pela expedição das suas circulares e das suas encomendas e facturas sejam reduzidas a montante compatível com as necessidades de uma fácil utilização dos serviços dos Correios.

A solução poderia residir, para as circulares, quer num abaixamento da taxa (solução naturalmente mais prática) quer na criação de uma taxa especial para as circulares que tenham por exemplo o mínimo de 1.000 exemplares, expedidas pelas empresas comerciais e industriais.

Critério paralelo se poderia adoptar para as amostras, pois fácil seria até o estabelecimento de uma tarifa mais baixa para as que são expedidas pelas empresas comerciais e industriais.

O problema das facturas esteve já resolvido e não oferece dificuldade prática.

Espera, pois, a Associação Industrial Portuguesa da inteligência de Vossa Excelência, do seu conhecimento das graves dificuldades do momento que atravessamos, do seu superior critério, que o problema posto haverá de ser devidamente ponderado e resolvido.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1899)

A ÚLTIMA HORA

Lei do sello

Acabamos de vêr que o sr. Alvaro de Castellões apresentou na camara uma emenda que foi admittida sem discussão e mandada á commissão, alterando a verba 247 sobre bilhetes de passagem em caminho de ferro e até pondo sello nos vehiculos de carreira.

Chamamos a attenção das companhias para esta emenda, muito peor que o soneto, pela qual o imposto recaria sobre todos os bilhetes desde 100 réis, e seria 30 réis em 1.ª classe, 20 réis em 2.ª e 10 réis em 3.ª!!!

Os bilhetes de tranvias, carros da *Luzitana*, etc., pagariam 10 réis, sempre que o seu preço não fosse inferior a 50 réis.

Vejan isto os que teem que vêr.

A Obra do Ministro

Decretos, portarias e circulares

Do ministerio das obras publicas recebemos dois exemplares de um volume de 400 paginas, contendo todas as disposições, promulgadas pelo actual titular d'aquella pasta, desde a sua subida ao poder até 31 de dezembro de 1898.

Comprehende-se que quem produziu tão extraordinarias provas de trabalho para a reorganização da administração publica, tenho orgulho da sua obra, que é incontestavelmente valiosa e de utilidade para o paiz.

Nessa profusão de diplomas, publicados no breve espaço de quatro mezes, ha, sem duvida, providencias que a pratica demonstrará serem inuteis, ou mesmo inconvenientes; mas ha com certeza muitissimo trabalho verdadeiramente aproveitavel, que ficará constituindo base de legislação futura; e, no seu conjuncto, todo esse grupo de providencias affirma as mais prodigiosas faculdades de actividade do seu auctor e o mais dedicado empenho de administrar bem. Esta gloria ninguem lha pode contestar.

Na impossibilidade de analyzarmos toda a obra, nos seus complexos detalhes, faremos d'ella o resumo estatístico, que só por si é curioso:

São 79 os documentos publicados, tendo sido promulga-

dos: em agosto, 17; em setembro, 26; em outubro 15; em novembro, 5; em dezembro, 16.

D'estes referem-se a:

Fomento agricola	12
Correios e telegrafos	12
Caminhos de ferro	11
Ensino industrial e commercial	7
Estradas	5
Serviços florestaes	4
Propriedade industrial	2
Exposição de Paris	2
Diversos assumptos	24

N'estes ultimos comprehendem-se todos os que se relacionem com o serviço de obras publicas, o commercio e a industria, taes como o pessoal, fornecimentos, fiscalização de machinas, academias polytechnicas, conselhos consultivos, monumentos, portos, propriedade industrial, etc.

Os 11 diplomas sobre caminhos de ferro foram todos publicados integralmente na nossa *Gazeta*, nos n.ºs 257, 258, 259, 260 e 264, do anno findo, e 265 de janeiro do anno corrente.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — 1.ª e 2.ª Companhia de Circo.
EDEN — As 15,30 e 21,30 — «Parada de Estrelas».
OLIMPIA — As 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

OS POUCOS EXEMPLARES QUE RESTAM DO I VOL. ESTÃO À VENDA

Em preparação a nova edição,
em UM UNICO VOLUME

Recortes sem comentários

Acabemos com as crêches!...

Como toda a gente sabe, a palavra francesa *crèche* tem o significado de *mangedoura*. Vê-se, portanto, que aquela palavra estrangeira, — usada para designar um objecto que normalmente se encontra nos currais, nos estábulos e nas cocheiras, — não é conveniente para denominar uma simpática instituição de assistência social. Nada aconselha o uso do execrando estrangeirismo que, rebaixando a nossa primeira infância ao nível da irracional animalidade, nos torna dignos de mofa aos olhos dos ilustrados franceses. Mas a verdade é que, por mais luminosas que tenham sido as razões apresentadas pelos beneméritos filólogos, amigos da boa linguagem porque amigos da sua Pátria, não tem sido possível expulsar para além das fronteiras idiomáticas o ridículo vocábulo estrangeiro!

Há quem afirme, levianamente, que a palavra *crèche* se encontra já enraizada nos nossos costumes e que seria impossível excluí-la do falar comum. Diz-se também não ser fácil encontrar substituto vernáculo, de uso frequente e correio. Mas essas afirmações não correspondem à verdade: não passam de miseráveis desculpas para a indolência e a indecisão dos que se confessam culpados na propagação de feios estrangeirismos.

É evidente que se os dirigentes das instituições de protecção à primeira infância decidirem substituir a designação de *crèche* pela de *infantário*, superiormente aconselhada, e se fizerem, como esperamos, as consequentes alterações nos impressos correntes, em poucas semanas cairá em desuso o impróprio francesismo para dar lugar à expressão portuguesa, de significado mais sugestivo e de mais bela sonoridade.

Infantário, lugar próprio para infância, e não *crèche* ou *mangedoura*, que se encontra nas cocheiras, nos estábulos e nos currais. Mas se a palavra *infantário* a princípio vos assusta, se vos perturba pela estranheza singular da novidade, podereis substituí-la por expressões portuguesas aqui e além já usadas, tais como *alegrete*, *ninho dos pequeninos*, ou *jardim infantil*. Seja como for, o que interessa é nunca mais escrever, imprimir ou desenhar a palavra *crèche*, para que, excluindo-a hoje da linguagem escrita, a expulsemos amanhã da linguagem falada.

Assim procederemos no nosso jornal, que sempre tem procurado defender o perfeito regionalismo, integrado no verdadeiro patriotismo. Quanto a nós, a escolha já está feita: optamos sinceramente pela palavra *infantário*.

(De *Mensário das Casas do Povo*)

Alcalá Zamora

Com 72 anos morreu em Buenos Aires, seu exílio, D. Niceto Alcalá Zamora, que era um espanhol ilustre e antigo Presidente da República Espanhola.

Matou-o a arteriosclerose, subitamente, aliada às contrariedades e vicissitudes da sua vida política.

Foi jornalista e orador de valor, tendo alcançado, como parlamentar liberal, grande prestígio no tempo da monarquia.

Os acontecimentos da política em Espanha levaram-no a exilar-se em França e, depois, na Argentina.

Esteve pobre e vivia, então, da sua pena, por os bens próprios lhe terem sido confiscados, ainda que há pouco lhe fosse dada reparação dessa injustiça.

Alcalá Zamora é um nome que fica para sempre na história da Democracia e na lista dos que amam a Liberdade e por ela se dão todos.

(De *A Rabeca*)

A condenação do Primaz da Hungria merece toda a repulsa!

A condenação, draconiana, do Cardeal Primaz da Hungria, pronunciada, em Budapesth, por um tribunal de excepção, está dando origem aos mais veementes protestos do Mundo Católico, — a que, também, se associaram, de cérebro e coração, as pessoas desta cidade que abraçam a religião Cristã e que querem que seja dado a *Deus o que é de Deus e a César o que é de César*.

Por mau caminho seguem os que julgam estar na intolância o verdadeiro caminho a trilhar, para se vencer a Marathona da Paz tão ambicionada pelos de bom pensar.

A condenação do Cardeal Primaz da Hungria merece toda a repulsa!

(De *O Despertar*)

CARBOLINIO
ESTRANGEIRO

Vende: **CASA UPI**
PRAÇA DO MUNICIPIO, 22
LISBOA

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.da

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

Sede:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º

Caixa Postal, 674 — Telef. 2 6496

SUCURSAIS:

LUANDA

Rua Sousa Lara — Caixa Postal, 678

LOURENÇO MARQUES

Rua Araujo, 87 — Caixa Postal, 1184

Telegramas:

AMATO { LISBOA
LOURENÇO MARQUES
LUANDA



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- O GLYCOL amacia a pele.
- O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- O GLYCOL evita o cleiro.
- O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

- O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
- O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, frieiras, etc.

Indispensável para as crianças, senhoras e cavalheiros
À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

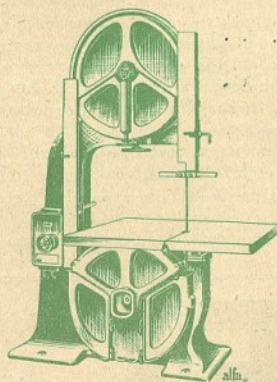
DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA
Telefone 64972

Remetemos uma amostra a quem nos enviar nome, morada e 5550 em selos do correio, para despesas de embalagem e registo

MÁQUINAS PARA TRABALHAR MADEIRA



Guilliet

Fábrica em Auxerre
(França)

Casa fundada em 1847

Mais de um século
ao serviço da indústria da madeira

GRANDES EXISTÊNCIAS EM TODA
A VARIEDADE DE MÁQUINAS PARA
SERRAÇÕES, CARPINTARIAS, MAR-
CENARIAS, ESTALEIROS, ETC.

Motores eléctricos, ferramentas, acessórios

EXPOSIÇÃO E VENDA

GUILLIET, L.ª

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10, B-C (Arco do Cego) — LISBOA



Tinta de reputação mundial contra corrosões, galvanismo e incrustações de caldeiras e cadastes de navios

★



Reflectores de sinalização de estradas

★



Conhecidos líquidos e massas de polir automóveis

★



JOHN SHAW LTD.

Cabos de aço de todos os tipos
A mais antiga experiência

★



Fogão a gás, forno visível "TAPPAN"

★



ALLIED

Latão, bronze, alumínio, ferros, aços em lingotes, vergalhões e arames de todos os tipos, para todos os fins

★



A maior e mais moderna fábrica
de Tintas e Vernizes do mundo

Alfredo Rodrigues dos Santos, L.^{da}

FUNDADA EM 1919

Fornecedor do Governo Português, Obras Públicas, Marinha Mercante e de Guerra, Almirantado, etc., etc.

Sucursal: PORTO — R. Elísio de Melo, 28 — Telefone 22792 — Telegramas "Apexior"

ARMA ZÉM; ODIVELAS (PONTE DE ODIVELAS) LISBOA

TELEGRAMAS: HÉLICE
APEXIOR

SECCOES { AGÊNCIA HÉLICE — Óleos
A. B. P. — Tintas e Vernizes

TELEFONES: 2 2119
21421

Sede: AVENIDA DA LIBERDADE, 69 — LISBOA-Portugal

Como cuidar do seu motor mediante a lubrificação correcta



I — A Companhia de Óleos D-A: Heavy Duty (H.D.) sempre na vanguarda

1.º — Fiéis à nossa tradição de vender somente produtos de alta qualidade, decidimos representar em Portugal e Colónias a D-A LUBRICANT CO. Inc., a maior e mais antiga Companhia americana de óleos de lubrificação científica para todos os tipos de motores de serviço pesado, cujos esquemas de fabrico desde 1935 de novas ligas metálicas, fizeram aumentar de 20% a compressão, 15% a velocidade, 7% o poder de travagem, 50 a 100% a pressão dos segmentos e pistons, 20% a temperatura das câmaras de combustão. Em virtude da inferior qualidade da maioria dos carburantes e por razões de economia as misturas da carburação serem agora menos ricas, regista-se um considerável aumento de temperatura de funcionamento, que só uma boa lubrificação produzida por UM BOM ÓLEO poderá compensar.

O desenvolvimento crescente da Companhia D-A — computando-se em 70% os construtores de motores pesados que recomendam os seus óleos — constitui prova insofismável de incontestável superioridade.

Foi a D-A a primeira Companhia que estudou óleos especiais para serviço pesado. Contudo, como é lógico, estes óleos prestarão também eficientes serviços nos motores, trabalhando em condições mais moderadas, ao contrário da aplicação infelizmente generalizada em Portugal de óleos regulares em motores pesados, o que é condenável.

II — O que são óleos D-A; conselhos sobre lubrificação geral; as vantagens do uso de óleos D-A:

2.º — A vitória dos óleos D-A na Guerra: — Os óleos D-A agarram-se ao metal, sendo os que menos tendência têm em escorrer para o fundo dos carters, facto este que torna a lubrificação tão deficiente como perigosa, principalmente, quando o motor, frio, começa a funcionar.

Os óleos D-A, graças a processos de fabrico ainda secretos a que se juntaram os ensinamentos apreendidos na última guerra, prestaram, com sucessivos louvores, os mais relevantes serviços tanto em «tanks», lança-chamas, etc., como em todos os veículos pesados sujeitos a árduo trabalho, onde os óleos de tipo antigo fraccassaram.

3.º — O óleo D-A (Motor Oil) de base parafínica, 100% puro Pennsylvania: especialmente para motores a gasolina e petróleo. — A Companhia D-A é uma das raras organizações que usa, de verdade, os cada vez mais procurados e preciosos óleos de base parafínica, 100% puro Pennsylvania (de produção escassa para a sua grande procura) e os óleos fluidos ultra-modernos circulam mais rapidamente e resistem mais ao calor que os óleos encorpados da concorrência.

4.º — A desvantagem do emprego do óleo grosso para suprir folgas. — O uso de óleo mais grosso para suprir folgas e desgastes a não ser provisoriamente, é um erro grave, e o melhor é reparar mecanicamente o desgaste. Basta dizer que o grau SAE estudado pelos fabricantes, em face dos esquemas de construção dos motores, não pode comportar, como é óbvio, incommensuráveis propriedades que permitam suprir incondicionalmente os defeitos mecânicos; ainda que as suas qualidades, em qualquer hipótese se mantenham.



A maior produção do esmaltes
brilhantes e matos, gordos, sin-
téticos e celulósicos, aparelhos,
betumes, etc.

As altas pressões e temperaturas do motor – por motivo de grande sobre-carga ou serviços árduos – e o clima tropical ou semi-tropical são factores que podem aconselhar em certos casos o emprego de óleo de grau SAE ligeiramente mais encorpado.

Não esquecer principalmente quando o motor está frio que há o perigo de o óleo espesso não atingir no tempo indispensável pontos essenciais, como a parte superior dos pistons e inúmeros canais, onde a sua presença é necessária e assim dar azo ao atrito metálico, ou então por exagerada consistência, formar a carbonização, sujando velas e colando válvulas.

De outro modo se o motor trabalha em altitudes ou regiões onde haja frequentemente temperaturas negativas – abaixo de zero – há vantagem em usar em tais circunstâncias o grau mais fino de óleo SAE da nossa tabela, ou seja o que está logo abaixo do indicado na 2.ª coluna da tabela de recomendações.

5.º – As desvantagens do emprego de óleo grosso: – O óleo espesso circula mais vagarosamente dificultando o arranque. Para fazer mover rapidamente essas camadas de óleo, consome-se uma dose extra de energia, de que resulta um maior consumo de combustível. É pois de seguir a recomendação inicial dos fabricantes, dos quais mais de 95% condena a velha prática do uso de óleos cada vez mais grossos, à medida que os motores envelhecem.

6.º – A despesa de lubrificação é somente de 3% dos gastos gerais. – A verba de lubrificação é a mais insignificante da manutenção de um motor. Regra geral não atinge três por cento sobre o total das despesas. Por isso o uso de óleos baratos, comprados «ad hoc», constitui a mais ruinosa das economias.

III – A qualidade D-A. – Diesel Oil – Reconhecido como superior motor oil de uso geral e recomendado por muitos fabricantes para ser usado em motores de gasolina e Diesel de alta e baixa compressão.

D-A LUBRICATION

Built for **HEAVY-DUTY SERVICE**



7.º – A D-A é uma das raras Companhias cujos óleos «Heavy Duty» aprovados por todos os departamentos do Governo Americano, reúnem os novos aperfeiçoamentos seguintes:

a) – DETERGENTES: – Actuando como removedores na limpeza de carvão, sujidades e resíduos, impedindo o óleo de coagular, formar depósito e absorver oxigénio.

b) – ANTIOXIDANTES DISPERSIVOS: – Eliminando a tendência dos óleos para a oxidação e formação de gomas, ácidos, depósitos carbonosos, etc.; da mais vital necessidade para combater um dos maiores inimigos: O SOBRE-AQUECIMENTO.

c) – ANTICORROSIVOS: – Evitando a corrosão nas paredes dos cilindros quando o motor está parado, (a chamada corrosão fria) e o atrito metálico a quente.

N. B. – Não esquecer que nos motores Diesel além do movimento dos pistons ser mais lento, a inflamação sem o sistema de ignição submete o combustível a uma sobrecarga de pressão na razão de 16 a 20 para 1, comparativamente com os motores a gasolina. Enquanto um motor fixo – industrial ou marítimo – trabalha quase sempre à mesma velocidade e carga (esta não excede geralmente 25%/-) um motor de camion, tractor, etc., sofre o trabalho de 100%, de sobrecarga, ao mais alto rendimento que é possível obter, para mais tarde funcionar a menor velocidade e carga normal – ou seja nos dois extremos.

d) – ULTRA RESISTÊNCIA AO FENÓMENO DA DILUIÇÃO: – Quando a inflamação do combustível é imperfeita, dá-se a penetração no carter de partículas de combustível líquido que arruinam o óleo, como nos seguintes casos todos condenáveis; **1** – Arrancar aceleradamente quando os motores estão frios; **2** – Quando ao parar se faz uma brusca aceleração e se corta acto contínuo a ignição; **3** – Engatar o motor nas descidas com a corrente desligada; **4** – Quando os carburadores ou injectores estão mal afinados.

No entanto os óleos D-A mercê da incorporação duma fibra especial, apresentam maior resistência que qualquer outro aos efeitos da diluição.

e) – ARRANQUE FÁCIL E SUAVIDADE DE FUNCIONAMENTO – ANTI-DETONANTE: – Aumentando a vida do próprio óleo e evitando os desgastes metálicos dos cilindros, pistons, segmentos, cambota, etc., cuja elasticidade e liberdade de movimentos é obtida por meio de uma película de untuosidade indestrutível, que, circulando livre e rapidamente, reduz o consumo de combustível pelo aumento da compressão.

Os primeiros 60 segundos de funcionamento do motor, quando em frio é o período crítico, pois o óleo assente no carter, se não for na consistência apropriada, não sobe nem circula a tempo de evitar a fricção.

IV – Classificação dos óleos lubrificantes pela «American Petroleum Institute» (Autoridade oficial americana) – Os óleos «Heavy Duty» (Serviço pesado) à cabeça da classificação.

8.º – Para se fazer uma ideia comparativa entre a categoria dos óleos D-A e os demais, citamos as classes recentemente definidas, pela sua ordem de valores, por aquele Organismo.

a) - HEAVY DUTY OILS - (Serviço pesado) ou seja óleos D-A. - Óleos com comprovada estabilidade contra oxidação e corrosão, com propriedades preventivas e detergentes, para uso nos motores Diesel e a gasolina que trabalham em altos regimens e em serviços árduos e pesados.

b) - PREMIUM OILS - (Óleos classificados): - Óleos com estabilidade e propriedades anticorrosivas, para uso em motores operando em condições onde os óleos regulares correntes não dão satisfação suficiente.

c) - REGULAR OILS - (Óleos correntes): - Óleos mineais puros, sem aditivos, indicados para motores operando em condições moderadas.

V - O QUE TODA A GENTE DEVE SABER SOBRE O EMPREGO DE ÓLEOS:

9.º - Mude-se para D-A; o que tem a fazer: - Quando começar a usar estes prodigiosos óleos D-A em motores que até então tenham sido tratados com óleos vulgares, não há o perigo do entupimento dos canais de lubrificação desde que nos primeiros tempos da aplicação dos óleos D-A, faça durante duas ou três vezes a renovação do óleo por metade do período em que é usual renová-lo, para dar tempo a que o D-A proceda à auto-limpeza do motor; não esquecendo, é claro, de vigiar o indicador de pressão do óleo e limpar os filtros se for necessário. Este trabalho é facilmente executado por um bom e cuidadoso operador.

10.º - O uso dos filtros: - Não deve usar certos filtros de óleo, muito apregoados, pela inconveniência de alguns extrair o óleo dos aditivos modernos essenciais para a sua estabilidade, e não filtram ácidos e outros compostos corrosivos perfeitamente solúveis nos óleos. Além disto, há poeiras tão finas e abrasivas introduzidas no motor pelo ar aspirado ou pelo respirador do carter, que se escapam facilmente aos filtros mais modernos e engrossam o óleo.

11.º - A necessidade imperiosa da renovação do óleo: - Em virtude dos compostos e emulsões que se produzem dentro do motor por fenômenos de oxidação e alteração molecular, é essencial renovar o óleo. Apesar dos aparelhos criados para evitar a sua contaminação, tem-se demonstrado que o óleo, ainda que filtrado e aparentemente limpo, aumenta progressivamente de corpo, a tal ponto, que pode passar de SAE 30 para SAE 50, quando a sua renovação é efectuada fora dos limites razoáveis, havendo casos em que se dá o contrário.

O automobilista ou operador consciente deve ser juiz escrupuloso na decisão de mudar o óleo. Se o óleo que prestou serviço sofreu forte diluição, altas pressões, temperaturas e velocidades, ou suportou climas tropicais, poeiras, arranques a frio, frequentes, em cada dia (trabalhos intermitentes, em paragens de mais de uma hora) deve mudar-se mais frequentemente do que o óleo que trabalhou em condições menos ingratos.

A média é de 1.500 kms., mas só tem vantagem em evitar os abusos, principalmente no inverno e no serviço das cidades.

Para se fazer uma ideia sobre a contaminação do óleo basta dizer que a média horária de ar admitida pelos cilindros é de 6.500 pés cúbicos e que pela ventilação do carter são admitidos 4 a 7 pés cúbicos por minuto.

12.º - A função de auto-limpeza feita pelos óleos D-A.

- É importante saber que os óleos D-A, uma vez desempenhada a sua função de auto-limpeza, (em motores novos ou em rodagem é bastante encher o carter sem mais preocupações), evitam avarias e prolongam o prazo de mudança do óleo e a vida do motor, mesmo que este esteja obrigado a serviço duro e contínuo.

Os óleos D-A reúnem em si as características dos vários óleos existentes no mercado, com diversas designações como, aditivos e descarbonizantes

13.º - O consumo do óleo: - O consumo de lubrificante aumenta na proporção em que aumenta a velocidade, como se demonstra pelo quadro abaixo:

Velocidade	Consumo
50 kms. à hora	X
70 » » »	2 vezes mais
85 » » »	4 » »
100 » » »	7 » »

VI - A mudança do óleo; regras a seguir:

14.º - Eis os autorizados conselhos de um importantíssimo construtor de motores, que recomenda os óleos D-A há 20 anos.

- Tenha sempre o óleo ao nível.
- Nunca force um motor novo a altos regimens sem estar suficientemente rodado.
- Vigie o indicador de pressão circulante do óleo durante o funcionamento do motor. Não consinta que o motor trabalhe um minuto sequer sem o indicador de pressão da lubrificação funcionar.
- Renove o óleo com mais frequência quando o motor é novo. Recorde que dois quartos de óleo novo juntos a um quarto de óleo velho, fazem três quartos de óleo velho.
- Atenda ao menor sintoma de mau funcionamento do motor. Este dá a um operador consciente sinal de queixa; evitará assim grandes dissabores.
- Recorde-se que os bons lubrificantes são a melhor apólice de seguro contra reparações e que os óleos baratos resultam caríssimos.
- Quando o motor estiver frio espere que ele aqueça antes de entrar em alto regimen.

VII - O que dizem os técnicos autorizados:

15.º - A corrosão deve ser evitada pelo emprego de óleos de alta qualidade: - Eis outro aviso de um afamado construtor de motores, que aprova os óleos D-A há mais de 25 anos.

«Não use um lubrificante corrosivo no motor. As suas peças internas, de novas ligas metálicas, podem ser arruinadas por um óleo corrosivo. É deveras difícil distinguir um bom lubrificante de um mau pelas suas especificações e aparências, devendo por isso usar os melhores tipos fabricados por Companhias de grande seriedade e reputação. Prefira o melhor óleo altamente refinado, de base parafínica e que faça o mínimo de depósitos carbonosos».

Vamos terminar com a solene recomendação de outro construtor que preza o seu bom nome e aprova os óleos D-A, porque conhece a seriedade da Companhia D-A.

«Este motor é de precisão. Somente óleos de alta qualidade devem ser nele usados. Muitos óleos são altamente corrosivos e por isto, antes de usar o motor, pense bem neste problema vital».

Pedindo a V. Sas. o favor de nos confiarem as vossas estimadas ordens, certos de que uma experiência vos convencerá em absoluto da verdade do que afirmamos, somos com consideração,

De V. Sas.

Attos. Venres. e Obgdos.

Alfredo Rodrigues dos Santos, L.^{da}



Recomendações

aprovadas pelos fabricantes
de motores pesados



UMA SÓ QUALIDADE...
A MELHOR QUE É POSSÍVEL OBTER

Óleos para Motores ** D-A

SUPER ÓLEOS DIESEL D-A:

Óleos lubrificantes, superiores, não corrosivos, para todos os fins. Para motores Diesel e a gasolina.

SUPER ÓLEO D-A — 100 % puro Pennsylvania, para motores:

Óleo lubrificante de alta qualidade para motores a gasolina e alguns Diesel.

MARCAS	*** Calor extremo SAE N.º	Tempera- tura média Portugal SAE N.º
--------	------------------------------------	---

Carros de passageiros

Buick, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Nash, Oldsmobile	30	20
Plymouth, Pontiac e De Soto	30	20
Ford, Hudson, Packard, Studebaker	30	30

Camions

International, Chevrolet, Ford, GMC e similares	40	30
Diamond, FWD, Brockway, Mack, Stewart, Sterling	40	30
Autocar, Federal, Marmon-Herrington, White	40	40

Rebocadores, etc.

Cummins, General Motores*, Buda*, International	30	20-30
Caterpillar*, Hercules, Murphy*	30	20-30
Allis-Chalmers, Waukesha-Hesselman	40	40

Tractores

Caterpillar* International com motores Diesel Cietrac	30	20-30
Allis-Chalmers* com motores Diesel	30	20
Caterpillar — Novos modelos a gasolina	30	30
Caterpillar — Antigos modelos a gasolina	50	40
Allis-Chalmers International modelos a gasolina Cietrac	40	30
McCormick-Doering, John Deere, Oliver, Case, Minneapolis-Moline, Ford, etc.	40	30

* Usar DIESEL OIL — Recomendação dos fabricantes.

** Tenha-se em atenção que o grau SAE desta tabela pode não corresponder ao grau SAE da concorrência.

*** Especialmente para climas tropicais ou muito quentes.

Para zonas onde a temperatura seja abaixo de zero, convém usar o grau imediatamente inferior ao indicado na 2.ª coluna.

Para instruções mais completas acerca de todas as engrenagens, temos o respectivo livro de recomendações.

Valvulinas, Greases D-A

MARCAS	*** Calor extremo	Tempera- tura média Portugal
--------	-------------------------	------------------------------------

Camions

CAMIONS — SERVIÇO PESADO Transmissões e diferenciais (*)	0	0 ou 00
Eixos-acionamento às 4 rodas, redução dupla duplo-comando e duas velocidades	Universal 250	Universal 250 ou 140
Partes sujeitas a pressão — CHASSIS	3-2 ou grease C	2-1 ou grease C-D
CAMIONS — Com engrenagens Hypoid (também camionetas de passageiros)	Universal 90 ou 140	Universal 90 ou 140

Tractores

TRANSMISSÕES, ENGRANAGEM FINAL Caterpillar — Diesel e gasolina Allis-Chalmers — Todos os modelos Case, McCormick-Doering, Oliver, Huber, John Deere, Minneapolis-Moline, etc.	0	0 ou 00
International — Todos os modelos	000	000
Cietrac — Diesel e gasolina	00	000
CAIXAS DE ENGRANAGENS Sem ter transmissões nem engrenagem final	0	0
ROLOS DAS LAGARTAS DOS TRACTORES (Track Rollers) — (Chumaceiras lisas) Caterpillar — Todos os modelos Allis-Chalmers — (excepto o Super-Seal) Outras principais marcas e modelos	3-2 ou grease C	2-1 ou grease C-D
International — Todos os modelos	0	00
Allis-Chalmers — Super-Seal	grease A-C	grease A-C
Cietrac — Todos os modelos	00	000
ROLOS DAS LAGARTAS DOS TRACTORES (Track Rollers) — (Chumaceiras de esferas)	3	2
Partes sujeitas a pressão — CHASSIS Todos os tipos	1 ou grease C	2 ou grease D-C

(*) Onde EP ou Hypoid, lubrificantes, são recomendados pelo fabricante, usar D-A Universal.

TABELA DE EQUIVALÊNCIAS

N.º 1 (Semi-fluido)..... Leve	Engrenagens abertas (Open f	Verão
N.º 2 (Semi-fluido)..... Pesado	Gear)..... e inverno	
N.º 3 (Semi-fluido)..... X-Pesado	N.º 000..... SAE 90	
C (Gun Grease) a pressão..... Verão	N.º 00..... SAE 140	
D (Gun Grease) a pressão..... Médio	N.º 0..... SAE 250	
N.º 80..... SAE 80	Universal 80..... SAE 80	
H.M.P. para chumaceiras de	Universal 90..... SAE 90	
esferas, rodas e pás..... Verão	Universal 140..... SAE 140	
Bomba de água — H.M.P. ... e inverno	Universal 250..... SAE 250	

Tipos A.C. Todas as estações

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.^a Iria — Telef. Póvoa, 1
End. Telegr. «FUTS»



BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado

Hotel Atlântico

M O N T E E S T O R I L

Teleg. ATLANTICO — Telef. 210

A MELHOR SITUAÇÃO E O MAIS
MODERNO HOTEL — GRANDES TER-
RAÇOS VOLTADOS PARA O MAR

Victória Hotel

Avenida da Liberdade — LISBOA

Teleg. VITORIAHOTEL — Telef. 4 9122

O MAIS MODERNO HOTEL COM
TODO O CONFORTO MODERNO

Grande Hotel do Porto

Rua de S.^{ta} Catarina — PORTO

Teleg. GRANDHOTEL — Telef. 2 8176

SITUADO NA PRINCIPAL RUA
O MELHOR HOTEL DO NORTE DO PAÍS

Todos estes Hotéis têm a classificação de 1.^a categoria



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa 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}

Tras. da Condessa do Rio, 27 — LISBOA — Telef. P.B.X. 21168 - 21227

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



The illustration shows a woman with voluminous, curly hair, looking towards the viewer with a slight smile. She is holding a bottle of Benzo-Diacol syrup in her right hand, which is raised towards her face. The bottle is dark with a label that reads 'BENZO DIACOL XAROPE' and 'Bial'. She is also pointing her left index finger towards the large text 'Tosse ?' below her.

Tosse ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS GOTAS XAROPE

Bial