

22.º do 62.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1949

Número 1486

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P L X 20168 — LISBOA

DEPÓSITO LEGAL

31 DEZ. 1949



ENTRONCAMENTO — A Vila Verde, bairro residencial dos ferroviários

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA
DO BOTÃO E CARRIÇO.**EXPORTADORES DE MADEIRAS**
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕESEnd. Teleg. — *Thocruzilhos*Telefone n.º 4 — *Praia do Ribatejo*

Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5

End. Teleg. — *Snadek* — Telefone n.º 21868**POLICLÍNICA DA RUA DO OURO**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
 Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
 Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias — à 1 hora
 Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sítilis — às 6 horas
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
 Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
 Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos — às 2,30 horas
 Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
 Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
 Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
 Dr. Armando Lima — Bóes e dentes, prótese — às 2 horas
 Dr. Aleu Saldanha — Ruio X — às 4 horas
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
 Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

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 emprego****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****Vai viajar ?**

LEVE O

Manual do Viajante**em Portugal****ELVAS**

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO — ELVAS****SAPATARIA****RUA DO AMPARO**A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1486



16—NOVEMBRO—1949



ANO LXII

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
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 MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Centenário do fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . .	675
Ainda os Auto-Carros da Carris, por GUERRA MAIO . . .	676
Problemas Sociais, pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA . . .	678
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . .	679
Ainda a visita do generalíssimo Franco a Portugal . . .	680
Conselho Superior de Obras Públicas	680
Conselho de Administração da C. P.	680
Há 50 anos.	681
Linhas Portuguesas	681
Jardim Zoológico de Lisboa.	681
Recortes sem comentários.	682
História da Insua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR . . .	684
Parte Oficial.	687
Problemas do Camponês na África do Sul	687

Centenário do fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

NA manhã do dia 5 do corrente, em que completaria, se fosse vivo, cem anos de existência, a alma de L. de Mendonça e Costa, saudoso fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, foi sufragada com uma missa na Igreja dos Mártires, mandada rezar pelo actual Director e proprietário desta publicação.

Ao acto religioso estiveram presentes, além do nosso Director, o sr. Arnaldo Mirandela e esposa; os srs. Carlos Bivar e Rebelo de Bettencourt, respectivamente, colaborador e redactor efectivo da *Gazeta*, e os compositores e impressores da oficina tipográfica.

Nenhum dos parentes de L. de Mendonça e Costa, de quem ele, generosa e afectuosamente, se lembrou no seu testamento, se dignou comparecer àquela piedosa cerimónia religiosa, assim como se esqueceram da data, apesar de lembrada na imprensa de Lisboa, muitos daqueles a quem ele muito estimou e prestou, desinteressadamente, grandes favores. A vida é assim mesmo. Nem em todos os corações costuma abrir a flor delicada da gratidão.

De Paris, com data de 7 deste mês, o nosso querido amigo e ilustre colaborador Guerra Maio, que foi um dos amigos mais íntimos de Mendonça e Costa e redactor efectivo, durante alguns anos, da *Gazeta*, recebeu o nosso Director a seguinte carta:

«Meu caro Ornellas

Obrigado, muito obrigado e as minhas felicitações pelo número de 1 de Novembro referente ao centenário do nosso querido Mendonça e Costa. Ninguém teria feito tanto e tão bem. Bem haja!

Ante-ontem em nossa casa — 5 de Novembro — lembrou-se o nome do Mendonça, a quem devo a carreira que tenho feito. A *Gazeta* chegou nesse dia.

Grande e afectuoso abraço do seu velho e dedicado

Guerra Maio»

Da Sociedade de Geografia de Lisboa recebeu o nosso Director também o seguinte officio, que, com os nossos agradecimentos, registamos:

«... Senhor Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

A Sociedade de Geografia de Lisboa recebeu o n.º 1485 e respectivo suplemento da *Gazeta* que V., muito dignamente dirige, comemorativo do aniversário do nascimento do seu fundador.

Em nome da Direcção, cumpre-me agradecer a V. a referida oferta, bem merecida homenagem à memória do prestante cidadão L. de Mendonça e Costa, que deu à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o melhor da sua actividade.

Digne-se V... aceitar os protestos do meu apreço

A Bem da Nação

Sociedade, 7 de Novembro de 1949.

O Director da Biblioteca

Eduardo Tavares Pedroso de Lima»

O centenário do nascimento de L. de Mendonça e Costa, mereceu também da Imprensa do País as devidas referências e homenagens, o que muito nos sensibilizou. Muito obrigado.

Ainda os Auto-Carros da Carris

P o r G U E R R A M A I O

As considerações que aqui fiz sobre os serviços da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e em particular do preço exagerado dos seus auto-carros, não mereceram, da parte da poderosa empresa, um desmentido nem uma simples explicação. Não pode, porém, ela alegar ignorância — desculpa fácil daqueles que nada têm que responder — pois não sabendo, no recanto da Beira Alta onde, este ano, findei as minhas férias, se a Carris era ou não assinante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, mandei-lhe os dois artigos em envelope fechado, mas até agora não veio dizer que, lá fora isto e aquilo, que as suas tarifas são inferiores às desta ou daquela cidade, etc. etc.. Preferiu aquele silêncio repleto e fecundo do Conselheiro Pacheco.

Há tempos, conversando com um dos directores de uma empresa nacional, perguntei-lhe se havia lido o que certa folha dela havia dito — aqui sem crítica — sobre os seus serviços. Respondeu-me que não lia esse jornal. Não o fez com desprezo, mas com aquela indiferença dos homens que se julgam superiores, e que sabem menos do que os outros...

Não é o caso da Carris, pois as minhas considerações deviam ter sido lidas, mas a resposta é que me parece não lhe ser fácil, visto tratar-se de um assunto que a opinião pública debate com frequência, e que deve chegar ao seu conhecimento, até pelo seu pessoal, dando conta dos comentários que ouve nos seus auto-carros.

Façamos ainda mais algumas considerações sobre o caso, que bem o merece. Como já disse, a C. C. F. L. está cometendo, nos auto-carros, o erro inicial da sua exploração citadina, estabelecendo tarifas que não estão ao alcance da bolsa do lisboeta e por isso a sua frequência limita-se quase aos que têm pressa, ou não o podem fazer de outra maneira, esquecendo-se que somos um país pobre e onde os ricos são, infelizmente, cada vez em menor número.

Parece também ignorar que Portugal, servido há 25 anos por um precário serviço de diligências, quase todas convergentes ao caminho de ferro, tem hoje uma larga e proveitosa rede de caminhas, que se alastra por quase todas as estradas do país e que isso se deve à modéstia das suas tarifas, em regra 25 centavos por quilómetro, havendo algumas, nas de maior frequência de passageiros, em que o preço é de 20

centavos ou pouco mais. Está, nesse caso, a de Torres Vedras a Lisboa, que, mercê do preço baixo das tarifas, 11 escudos, faz uma concorrência terrível ao caminho de ferro, que cobra por igual distância 17 escudos em 3.^a classe. Aqui há uma flagrante desigualdade, que não devia ser consentida, mas o que é certo é que por tão baixas tarifas a empresa mantém um serviço magnífico com auto-carros esplêndidos, em nada inferiores aos da Carris, o que se deve ao facto de andarem sempre cheios, ao contrário destes que parte do dia andam às moscas.

Ora a caminhagem que se estendeu pelo país fora, e de que tanto aproveitou o público e a economia nacional com o transporte de pequenos volumes, foi inicialmente estabelecida para concorrer com o caminho de ferro, sobre tudo nos sítios de maior densidade de população, mas que, afinal, veio criar um tráfego próprio levando os seus serviços a terras e a regiões onde, há 20 anos, não havia sequer um carro de tracção animal de aluguer, nem uma diligência com cortinas de oleado a levar os passageiros à estação ferroviária mais próxima.

E por quê? Pelo baixo custo das suas tarifas, que tornou o acesso possível à grande massa do público e sobre tudo a pessoas que jamais haviam conhecido outro meio de transporte que a mula de carga e o burrico ronceirão.

Devo dizer de passagem que se impõe a regulamentação da caminhagem — há muito em projecto — pois não é lógico nem proveitoso que ela esteja a fazer concorrência desnecessária ao caminho de ferro, que, afinal, é património do Estado e uma das maiores riquezas nacionais. Mas se por um lado essa concorrência nefasta à economia nacional, ainda existe em alguns pontos do país, principalmente nos grandes núcleos de população, também é certo que nos sítios onde o caminho de ferro tem melhorado os seus serviços, o público tem sabido apreciar as vantagens oferecidas, dando preferência ao comboio. Para desejar seria que, ao mesmo tempo que regulamentasse a caminhagem, mas de facto, sem concorrências inúteis ao caminho de ferro, este melhorasse, no máximo das possibilidades, os seus serviços e lhe fossem actualizadas, as tarifas, que estão muito baixas — 25 vezes em relação às de 1914 — quando o hotel e o restaurante, têm hoje tarifas que se elevam a 50 vezes e mais so-

bre as daquela época. Não era necessário que o caminho de ferro tivesse igual favor, nem coisa parecida, mas um aumento que o compensasse da despesa que a melhoria dos serviços ocasionasse.

Pode aqui parecer, paradoxal que eu condene de um lado o preço dos auto-carros da Carris e de outro lembre um agravamento de tarifas a favor das caminhetas dos serviços provincianos e do caminho de ferro, mas os números são bem eloquentes. O caminho de ferro a transportar passageiros a 25 centavos o quilómetro, sobre uma linha que tem de conservar, renovar e dar assistência com pessoal experimentado, a caminhagem a servir regiões pobres e pouco populosas, e por tal com pouca frequência de passageiros e recovagens, pagando um dia inteiro ao motorista e ao cobrador, quando, por vezes, estes trabalham apenas 4 ou 5 horas, inclusivé o serviço na garagem e a Carris de Ferro de Lisboa, onde teria os passageiros que quisesse, se as suas tarifas fossem mais em conta, mas cobrando cerca de 50 centavos por quilómetros e cujos carros circulam sobre as calçadas ou sobre o asfalto que a Câmara Municipal paga e conserva e com uma sinalização que o Estado lhe oferece gratuitamente.

Mas se a Carris nada disse da sua justiça sobre as considerações que fiz aos seus serviços, alguém muito perto de ela me contou que as tarifas dos auto-carros tinham que ser elevadas pelo desgaste dos pneus e do consumo da gasolina com os seus frequentes arranques. Santa ingenuidade. Então as caminhetas de Torres Vedras não circulam por uma estrada movimentada e não fazem tarifas a 20 centavos o quilómetro ou pouco mais?! Mais me disse o meu amável informador que sendo as tarifas dos «eléctricos» muito baratas, era a única maneira que a Carris tinha de se desforrar. Vamos lá, vamos lá, então são tarifas baratas, numa terra onde se paga 50 centavos por um percurso de quilómetro e meio, quando não

é muito menos, e 80 centavos por três zonas, quando igual distância, no estrangeiro é apenas uma zona e onde as massas trabalhadoras têm um encargo de 2% dos vencimentos para os seus transportes e em Lisboa 4% e mesmo mais, em variadíssimos casos.

Pensa Lisboa construir um metropolitano e muitos vêm nele a reparação do elevado custo dos eléctricos de hoje e de outrora e uma dispensa de se tomarem os auto-carros, quando se tenha pressa. A justificá-lo há pessoas que julgam que Lisboa, estando às portas do milhão de habitantes deve ocupar-se do seu metropolitano. Não é bem assim, pois, como já disse, Lyon, Marselha e Bruxelas, com população sensivelmente igual à de Lisboa, ninguém lá pensa nesse meio de transporte, que julgam desnecessário, por estarem servidos com magníficos carros eléctricos e auto-carros para todas as direcções e a modestos preços. Há poucos meses estive no Brasil e em S. Paulo, cidade com milhão e meio de habitantes, alastrada num vasto planalto, onde a construção do metropolitano era fácil, mesmo facilíma, mas tal problema não preocupa os paulistas, que como as cidades acima apontadas, está modelarmente servida por «eléctricos» e auto-carros, e estes tão baratos, que nos levam do aeroporto ao centro comercial, por um cruzeiro (um escudo e 20 centavos da nossa moeda) e cujo percurso é de meia hora, andando de pressa.

Que os entusiastas do metropolitano mo perdõem, mas eu não creio na sua possibilidade; construção caríssima, difícil e longa, pelo que a fazer-se teria, por esses motivos, que ser, como o de Madrid, caro e pouco aproveitado.

O problema dos transportes em comum na capital está nos auto-carros, a preços compatíveis, com as possibilidades da população, com a maior frequência e em todas as direcções. Baixe a Carris as suas tarifas, que receberá as benções da cidade e eu sere o primeiro a aplaudi-la.



PROBLEMAS SOCIAIS

Humanização do operário

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

A sociedade, em que vivemos, está mesclada de todas as cores e feitios. Desde os costumes às possibilidades económicas e desde as paixões mais esquisitas às irreverências dos espíritos — tudo no ambiente social constitui exagero e heterogeneidade.

Doentes e sadios, pobres e ricos, miseráveis e agiotas, modestos e soberbos, ignorantes e cultos, uns e outros pintam a policromia deste mundo incompreensível.

Confesso que nada me agradaria uma sociedade de facies amorfo, apática, uniformizada em caracteres e hábitos. Longe de um espírito inteligente admitir tamanha incongruência!

O que se quer, precisamente, é a síntese de temperamentos díspares e a combinação harmoniosa de de ideais diferentes.

Então, sim, da harmonia desprender-se-á a melhor orquestração social!

Não é o que sucede. E estas considerações vêm a propósito de uma cena que presenciei e que vai emprestar-me elementos para pôr em equação este novo problema.

Tomei, há dias, um comboio na linha do litoral do Minho com destino ao Porto. Acompanhavam-me duas senhoras de família, uma de idade envelhecida e outra ainda nova, mas visivelmente doente. Comprei-lhes bilhetes de 1.ª classe.

Senti-me de certo modo perturbado ao entrar na única carruagem daquela classe. Vinha compacta de operários fabris e as senhoras entraram a todo o custo. Dentro, tentei, em vão, acomodá-las. O enjôo dos operários fez-se em alvorço. Reparei até que todos viavam com bilhete de 3.ª classe, conquanto a carruagem fizesse serviço de 1.ª. Pois, nem um sequer cedeu lugar à senhora que se adivinhava doente. E, por nos verem limpos e de gravata e apresentáveis, vociferaram: «Por terem dinheiro pensam que são mais do que nós!...».

Fiquei magoado. Eu que, desde os anos de liceu sonho com o aperfeiçoamento cívico e com a valorização da classe operária, tendo até defendido em conferências, na rádio e na imprensa os seus interesses sociais, fiquei imensamente magoado.

Num repente, destruí em mim a tese de apologética que se tem defendido em favor do trabalhador operário. Mas ponderei e não atribuí culpas a esse braço de homens, de músculos enrijecidos, de rostos chupados e de gestos grosseiros.

Por um lado, o nível cívico, que a escola e a família e as relações sociais devem incutir, é muito baixo na massa operária. Por outro lado, aquela frase «... pensam que são mais do que nós!» é um sintoma terrível a culpar a sociedade.

O operário vive num estranho complexo de inferioridade e reage contra ele com maneiras brutas e desmedidas.

A sociedade é culpada, porque lhe fomenta a vida

nesse complexo doentio, criando-lhe um ambiente limitado em bairros e na fábrica e na oficina. Sem querer, a sociedade está proletarizando a massa operária em vez de a humanizar. Não é aglomerando-a e separando-a do convívio das outras classes que se educa e eleva o carácter do trabalhador fabril. Já a Suíça, país fortemente industrial, tem conseguido esse trabalho de valorização cívica. Num livro do Dr. H. Bauer recordei ter lido que o operário suíço, em lugar de viver dentro ou na periferia das populações em bloco ou bairros, vive de preferência longe delas, em casas que lhe pertencem, casas com jardins ou quintais, onde, fora das horas do seu labor profissional, se ocupa, frequentemente, de trabalhos hortícolas e agrícolas. Na Suíça, o operário pode não ter por vizinho um outro operário, mas sim um médico ou um professor ou um padre. A influência do convívio e das relações permanentes com classes mais intelectualizadas e educadas é valiosa para formar o operário, humanizando-o.

Assim está a provar-se que os elementos diferenciados, em síntese, compõem a melhor harmonia.

Em nossa sociedade, há uma barreira de aço entre as classes intelectualizadas e as operárias. E ainda atritos dentro destas e daquelas.

Na verdade, para prestígio da formação espiritual, as classes intelectualizadas têm de dominar e orientar. Mas domínio e orientação não implicam separação de convívio e fomento de castas.

Para a sociedade o que tem importância é o valor profissional, porque é na profissão e no trabalho que assenta a vida económica, como é na educação que assenta a vida moral mais salutar.

Longe de preconceitos e petulâncias, é preciso reeducar o ambiente profissional e cívico, em moldes dignos, novos e humanos.

Não haverá depois maus e bons, miseráveis e agiotas, modestos e soberbos, ignorantes e cultos, quais padrões do século! Os padrões serão outros, porque a sociedade assentará na profissão. Trataremos, nessa altura, com o mesmo respeito, os advogados, os engenheiros, os médicos e os professores, ou os serralheiros, os carpinteiros e os simples operários. Aqueles, de formação escolar, por isso dominantes; estes últimos, de formação empírica, por isso dirigidos. Uns e outros, porém, ocuparão socialmente posição elevada e compatível na escala de valores.

Feliz o momento, em que a sociedade trate o ferreiro por sr. ferreiro F., o tipógrafo por sr. tipógrafo F., o advogado por sr. advogado F. e o médico por sr. médico F., com a mesma delicadeza e respeito pelos direitos duma profissão que é igualmente útil à vida e ao progresso humano.

Era, pois, meu intento reduzir o problema a esta simplicidade que, afinal, é bem difícil... mas mui importante para a humanização da sociedade, que é doente e heterogénea.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e o Prémio Nobel

PELA primeira vez, o nosso país é distinguido com o Prémio Nobel, com a sua atribuição ao eminente homem de ciência, professor Egas Moniz.

Nome verdadeiramente internacional, como médico neurologista, o Dr. Egas Moniz, com as suas descobertas, contribuiu, com a sua quota-parte, para bem da Humanidade. A Ciência tinha-o como um dos seus filhos mais ilustres. O Prémio Nobel acaba de consagrá-lo. A gratidão dos homens, por sua vez, já o havia inscrito no livro de ouro da benemerência. A Ciência e a Bondade deviam ser sempre dois sinónimos perfeitos. Infelizmente, nem sempre assim sucede. Enquanto, nas suas oficinas aparatosas e sinistras, Satan se entrega à faina e ao prazer de descobrir armas de destruição total, médicos há que, ansiosamente e iluminados por uma luz misteriosa e interior, procuram descobrir os meios eficientes de combater e exterminar os males e as dores de que sofrem os homens.

A atribuição do Prémio Nobel ao Dr. Egas Moniz não distingue apenas um homem eminente — honra, pelo seu alto significado, todo o País.

Carlos Queirós

COM a morte de Carlos Queirós desapareceu do número dos vivos apenas um poeta e não a sua poesia. Carlos Queirós foi, na verdade, um dos maiores, mais puros poetas do nosso tempo. Em tudo ele encontrou poesia, até no trabalho, na luta pelo pão de cada dia. Viveu sempre para o seu sonho — e foi talvez por isso, que a morte, piedosamente, quando o veio buscar, não quis acordá-lo desse lindo sonho. O poeta, com efeito, morreu sorrindo para a vida.

Carlos Queirós que, na Emissora Nacional, empreendeu com entusiasmo a campanha «Conheça a sua terra», dirigia a revista «Panorama» e há anos fundara uma outra — «Litoral», que não encontrou, infelizmente, no acanhado meio literário português, o estímulo e a compreensão a que tinha jus.

No seu último livro «Breve Tratado de Não-Versificação», deixou Carlos Queirós alguns dos seus melhores poemas. Mas, sabemos, outros deixou, inéditos. Porque não reunir, num volume, toda a sua produção? Exigem-no os seus amigos e a cultura.

Morrem os poetas mas a verdadeira poesia não morre nunca. Nos versos de Carlos Queirós há poesia viva.

Rui Barbosa

A Academia das Ciências de Lisboa comemorou, numa sessão solene, o centenário do nascimento de Rui Barbosa, uma das figuras mais notáveis da história política e literária do Brasil. Mas Rui Barbosa, que foi um orador de poderosas faculdades, pertence também a Portugal, pelo esplendor, pela pureza vernácula com que escreveu a língua de Camões. Clássico dos mais nobres da literatura do país irmão, ele é também, sem favor, um dos nossos mestres que, pela riqueza verbal, se coloca na mesma altura em que se encontra, por exemplo, Camilo Castelo Branco.

Rui Barbosa honrou duas nações irmãs. A Academia das Ciências de Lisboa, que tem sido um instrumento admirável da política de aproximação luso-brasileira não podia, por todos esses motivos, deixar passar em silêncio o centenário daquele grande escritor.

Sociedade de Geografia de Lisboa

EM 11 do corrente fecharam-se 74 anos sobre a data da fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa, uma das mais notáveis e prestimosas instituições portuguesas, à qual se deve uma larga e patriótica folha de serviços.

À sua fundação e à sua já longa existência estão ligados alguns dos maiores nomes nacionais e deve-se-lhe uma consciência mais alta da nossa missão colonizadora, que mais não tem sido do que um prolongamento de Portugal.

Os homens ilustres que hoje estão à frente dos seus destinos têm procurado, com êxito, torná-la sempre digna dos fins para que foi criada. O seu prestígio ultrapassou as fronteiras. O «Boletim», que se publica regularmente, é solicitado por Universidades e instituições culturais de vários países e em boa hora foi lançada a iniciativa patriótica da «Semana das Colónias».

Instrumento de cultura, pelas suas salas têm passado em conferências e em concertos, algumas das grandes figuras de nome universal e muitos dos nossos mais ilustres homens de ciência. Se a Sociedade de Geografia se honra em receber os seus conferencistas, entes, por sua vez, sentem-se honrados em subir até junto da mesa em que proferem as suas lições.



O Generalíssimo Franco na estação do Luso, de onde, pouco depois, seguiu para o Buçaco

Ainda a visita do generalissimo Franco a Portugal

O Generalíssimo Franco levou da sua visita a Portugal as mais gratas recordações. No que particularmente diz respeito aos nossos Caminhos de ferro, as suas impressões não podiam ter sido mais lisongei-ras. Com efeito, o Generalíssimo Franco, que viajou em comboio especial de Queluz, onde teve a sua residência, até ao Luso, pôde, assim, apreciar o conforto, o azeite e os bons serviços dos caminhos de ferro, bem como o cumprimento exacto da marcha do comboio.

Por isso, pouco antes de chegar ao Luso, o chefe do Estado espanhol mandou chamar ao salão em que viajava, o Engenheiro João Monteiro, o chefe de maquinistas Carlos Parreira Alves e o maquinista José António Marques, a quem quis cumprimentar e felicitar pessoalmente pela maneira impecável como haviam conduzido o comboio.

Também a viagem deixou encantadas as pessoas que faziam parte da comitiva do Generalíssimo Franco, o que nos apraz registar nestas colunas.

Conselho Superior de Obras Públicas

Para preencher a vaga resultante da passagem à situação de aposentado do sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, nosso ilustre amigo e colaborador, foi nomeado o sr. engenheiro Duarte Abecassis para o cargo de presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, cuja posse lhe foi conferida, no dia 10 do corrente, pelo sr. Ministro das Obras Públicas, engenheiro Frederick Ulrich.

O sr. engenheiro Duarte Abecassis, que passou a ocupar o mais alto lugar da engenharia portuguesa, é um técnico distintíssimo, que tem desempenhado, com grande relêvo, cargos e missões importantes.

Gazeta dos Caminhos de Ferro cumprimenta muito respeitosamente o novo Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas.

Conselho de Administração da C. P.

A seu pedido, foi exonerado de membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, cargo que exerceu com grande competência, o sr. professor Dr. José Alberto dos Reis, que foi nomeado comissário do governo junto daquela Companhia.

O sr. professor Dr. Mário de Figueiredo foi nomeado para ocupar a vaga, no referido Conselho de Administração, deixada pelo sr. Dr. Alberto dos Reis.

A ambos os nossos cumprimentos.

Há 50 anos

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

Chaves-Regoa-Villa Franca

Entre as linhas que, em virtude do decreto de 6 de outubro do anno proximo findo foram submettidas a inqueritos e estudos, figura a de Chaves á Regoa e d'aqui por Lamego a Villa Franca das Naves, como já temos dito por diversas vezes aos nossos leitores.

Chaves á Regoa está superiormente approvada e parece assegurada a sua construcção por uma companhia.

Regoa por Lamego a Villa Franca parece que está um pouco posta de parte; ficando para a segunda ordem das linhas necessarias.

Os estudos feitos pelas respectivas commissões foram elaborados e teem seguido os seus tramites até as dignas commissões de engenharia de guerra que sobre elles trabalhavam actualmente. Recommendação especial não a tem, nem a precisaria, o traçado da linha *Regoa por Lamego a Villa Franca*, que com mais razão se devia chamar *Douro-Beira Alta*, por isso que de todos é conhecida a importancia da região que atravessa.

Utilidade strategica tambem a tem por ser mais directo, rápido e curto o trajeto desde a Guarda á Covilhã, vizinhas do fronteira hespanhola na Beira-Baixa, ao coração da Beira Alta, do Douro e á segunda cidade do paiz — o Porto. Atravessar uma região agricola de primeira ordem não é coisa para desprezar.

E se a região é, como reconhecido está, assás productiva; laboriosa e commercial a sua população, não está provado que alli daria os melhores resultados uma linha ferrea que, auxiliando esses elementos, os levasse até á industria que alli é um pouco desconhecida por falta de meios de comunicação rapida com os grandes centros?

O movimento na sua entrada real da Regoa por Lamego, Moimenta, Trancoso a Colorico e Villa Franca é extraordinario e tão differente do de outras estradas que se não pode, ao vel-o, calcular os bons resultados que daria a construcção de um caminho de ferro.

O troço d'estrada de macadam entre Regoa e Lamego está sempre n'um estado deploravel, apesar de andarem constantemente a concertal-a — o que prova o grande transito que alli ha.

E ha effectivamente.

Está calculado em 100.000 kilos de mercadorias diversas o movimento diario de ida e retorno desde a estação da Regoa pela ponte sobre o Douro para o concelho de Lamego e seguintes.

E não pareça exaggerada esta cifra.

O movimento da estação da Regoa destaca-se na estetica dos caminhos de ferro do Minho e Douro pela elevação da sua cifra, tão notavel que ultrapassa em mercadorias as verbas de qualquer das demais estações, apenas com excepções das do Porto. É portanto a Regoa o ponto intermedio mais importante de toda a rede, passando o seu trafego de mercadorias de 40.000 toneiads annuaes.

Ora se uma parte d'este trafego procede da região do norte ou a ella se destina, é indubitavel que d'essa região para o sul, não é menor o movimento, abrangendo todo o

Linhas Portuguesas

Estão quase concluidos os trabalhos de passagem superior junto ao apeadeiro de Pala, na linha do Douro, por onde há-de passar a estrada marginal do Porto a Vilar Formoso e para cuja conclusão, além de S. João da Pesqueira, falta, apenas construir o pequeno troço — uns 20 quilómetros — de Muxagata e Almendra e que utilizará, depois, a estrada, já construida, por Almeida e junto a Freixeda do Torrao.

Jardim Zoológico de Lisboa

Oferta de flores

O Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, enviou-nos, em Dia de todos os Santos, com um amável cartão de cumprimentos, um lindo ramo de flores.

Muito obrigado pela oferta.

das provincias do Douro, Minho e parte da de Traz-os-Montes para a Beira Alta e vice-versa.

Tudo isto é muito conhecido de *tudo o mundo*, mas *ninguem* quer ver alli um futuro de prosperidade para a exploração de uma linha ferrea.

Capitalistas na região é coisa que não ha. Muita boa gente, bons cidadãos, muito leaes á Patria e aos seus partidos, não *pedindo* aos chefes senão *favores* politico-pessoaes.

Grandes iniciadores, tenazes propugnadores de uma ideia util, isso é planta rara no paiz e especialmente por aquelles sitios.

Pois se se unificassem mais entre si os influentes locais para o empreendimento e realização de tal melhoramento se por esse movimento impuzeram o exemplo, como se faz em tanta parte, especialmente em Hespanha; os particulares cedendo os seus terrenos, as camaras municipaes subsidiando a construcção ou tomando a seu cargo parte da garantia do capital (para o que estão autorizadas pela lei) estamos certos de que teriam todo o proveito que dá, com certeza, uma linha ferrea alli aberta á exploração.

Dá gosto ver as diligencias da Regoa a Lamego, mesmo com os seus assentos de pau, abarrotados de passageiros até por cima das bagagens e isto diariamente nos dois e 3 carros de carreira que alli trabalham.

Se a companhia nacional que poz a linha ferrea entre Vizeu e Santa Comba Dão a tivesse ido explorar entre a Regoa e Lamego, outro resultado teria colhido.

Já fomos á Regoa, já fomos a Lamego; presenciamos o movimento que alli se vê, e como entendedor da materia apreciamos-o bem.

A nós que nos não move paixão nenhuma por esta ou aquella região, por este ou aquelle ponto, tentamos sómente pôr bem em evidência as probalidades dos bons resultados d'uma empresa que vemos de facil realização.

E se esta nossa noticia tivesse o merito de despertar a attenção dos influentes locais, dos capitalistas e do governo para aquella construcção, de resultados seguros, dariamos por bem empregado o tempo de escreve-la.

Recortes sem comentários

Porque esperamos para ir à Lua?

«Que esperamos para ir à lua? Estaremos porventura à espera de que a Rússia lá chegue primeiro do que nós?»

Assim se exprime um leitor, alarmado, do «New York Times».

Com efeito, depois das declarações que fez o Sr. Forrestal, do que revelou a «Rocket Society» e de um artigo que a «Life» publicou, já nenhum americano admite que não seja possível ir à Lua, conquistar a Lua, explorar o urânio e os outros metais do rico sub-solo da Lua.

De mais a mais, a distância a percorrer não é grande: apenas 384 mil quilómetros. Uma distância que bem se pode «cobrir» em três horas e 27 minutos.

O foguetão inter-planetário será lançado (quando fôr) não por intermédio de uma explosão atômica — susceptível de semear a morte numa ária de muitos quilómetros quadrados à volta do local do lançamento e capaz de produzir uma temperatura tão alta que puzesse ao rubro o revestimento de metal do foguetão, assando da maneira menos confortável possível os seus tripulantes, que chegariam, assim, à Lua transformados, desagradavelmente, em torresmos... radioactivos — mas graças à deflagração de uma mistura de oxigénio e de álcool etílico, utilizada pelos alemães, durante a guerra, para o lançamento das V 2.

Para cada tripulante haverá, no foguetão, uma quantidade de cálcio de soda, granulado, equivalente a 200 gramas por cada hora de viagem. Como o cálcio de soda tem a propriedade de absorver o carbone, fará, assim, com que o ar se mantenha respirável.

Em 36 minutos e 40 segundos depois de largado, terá o foguetão inter-planetário atingido já uma altitude de 5.800 quilómetros — e uma velocidade de 8.080 metros por segundo: a suficiente para vencer a força de gravidade da Terra.

A 192-120 quilómetros do nosso Globo, a velocidade será, porém, de 66 quilómetros por segundo; mas então o piloto começará a diminuir a velocidade, a travá-la, de modo que a descida na Lua se faça tão devagar quanto possível, atraído suavemente o foguetão, que é de aço e terá o comprimento de 60 metros, pela força de gravidade lunar.

Uma vez chegados, os exploradores da Lua meter-se-hão dentro de escafandros complicadíssimos, que pesam 300 quilos cada um, mas que permitirão aos tripulantes do super-foguete passear nos desertos lunares — e continuar a respirar o bom ar da Terra, como se passeassem na Quinta Avenida.

Como, todavia, a massa lunar é oitenta vezes menor do que a terrestre, a força da gravidade, na Lua, é muito menos intensa do que na Terra e os escafandros, ali, não pesarão, na realidade, mais do que uns 50 quilos.

Pesassem menos e os exploradores correriam o risco de ver transformar-se num belo e audacioso vôo de ave a

mais prudente, a mais arrastada, a mais curta das suas passadas.

Diz-se, entretanto, que está quase pronto o foguetão para a primeira viagem à Lua. Esta ainda será, contudo, uma viagem sem regresso e o super-foguete não levará passageiros — (apenas um objecto sobre o qual se guarda o mais rigoroso segredo e de que apenas se sabe que pesa 4 quilos e 500 gramas) apesar dos numerosos voluntários que já se ofereceram.

Depois, quando os super-foguetes regressarem normalmente das suas viagens à Lua, a velocidade inicial, no regresso, poderá ser unicamente de 8.000 quilómetros à hora, atendendo, ainda, a que é menor do que na Terra a força da gravidade.

J. DONALD

(De O Riomaioense)

Foi uma vergonha

Nós apenas repetimos a frase: foi uma vergonha! Assim o declarou um relator lisboeta ao informar, pela Rádio, o que foi o Espanha-Portugal ontem efectuado em Madrid.

Nem o Vasco, com os seus 95 quilos de que fazia alarde, foi capaz de ser gente.

Só são homens para os rapazes do Vitória.

Quando apanham pela frente «leões de Castela», nem ao menos têm a astúcia das raposas.

(De O Setubalense)

Homens e Bichos

Dois soldados, Albert Creen, de Liverpool, e o seu amigo Robert Alexander, cozinheiro, apanharam um gato na casa dos Guardas em Caterham e meteram-no vivo no forno, com a intenção, segundo parece, de assá-lo e comê-lo.

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Valeu ao bichinho outro soldado Joseph Blak, que abriu a porta do forno a tempo do gato saltar para fora ainda com vida, embora já horribilmente queimado.

Levado para o hospital da Sociedade Protectora dos Animais, o malogrado petisco teve de ser morto... antes que morresse vítima das queimaduras.

Levada a questão ao Tribunal da Sociedade Protectora dos Animais, Creed e Alexander foram condenados a três meses de prisão cada um.

* * *

Num arranha-céus em obras na Park Avenue os trabalhos de pedreiro encontram-se suspensos por altura do trigésimo sexto andar, à espera de que uma pomba, que fez um ninho entre as traves, acabe de chocar os seus ovos.

Um dos operários, André Riva, italo-americano, que é criador de pombas, julga que uma vez nascidos os borrachos o ninho poderá ser transferido para outro local sem que haja o perigo de que o casal abandone os filhos.

(Da Agência ANI)

A Biblioteca da Covilhã há quase do's anos que se encontra encerrada

Na Covilhã, terra bastante populosa, onde o nível cultural não é elevado; ninho de operários que tanto necessitam de meios que os distraiam e instruam, há uma biblioteca bastante importante, agora enriquecida com a generosa oferta dum beirão ilustre, o falecido Dr. Júlio de Melo e Matos, e que há muito se encontra encerrada por o respectivo bibliotecário ter atingido o limite da idade.

É lamentável tal situação em que se encontra essa nobilíssima fonte de conhecimentos, que tanto contribui para a educação do povo; daquele povo que não pode, sem prejuízo da economia doméstica, desviar uns escudos para comprar um livro sequer de que necessite para se instruir.

Tem-se procurado mostrar a necessidade palpável de abrir um concurso para o provimento do lugar vago.

E a voz que se levantou fez eco em todo o lado.

Aqui respigamos algo do que sobre o assunto publicou um semanário da província:

«Pois há quase dois anos que se encontra encerrada em prejuízo da instrução. Como os livros estão caros, as classes menos abastadas não podem estudar e instruir-se e vão embrutecer o seu espírito na bola e nas tabernas.

Falámos, há dias, com o antigo bibliotecário, afastado por limite de idade, que também lamenta o caso prejudicial até à conservação dos livros, por não terem o devido tratamento.

Ignoramos as razões porque não foi ainda substituído.

Por meio de qualquer contrato não poderia ser reconduzido, e enquanto não fôsse nomeado outro funcionário? Assim é que não está bem».

As opiniões são concordes.

Quem escreveu a notícia apela para a Câmara Municipal, termina assim:

«Reclamo a necessidade dos que pretendem tomar conhecimentos, ilustrar o seu espírito e aprender o que lhes for útil e conveniente na vida prática».

Não há muito, alguém precisou consultar a colecção do «Raio» e não o pôde fazer por a biblioteca estar fechada.

Por quanto tempo continuaremos privados de desanuviar o espírito com leituras sãs e agradáveis?

Juntamo-nos à ideia de quem escreveu aquelas linhas e com ele nos dirigimos à Ex.^{ma} Câmara Municipal, que, com tanta solicitude, tem atendido às necessidades do concelho, e não deixará, portanto, no olvido esta que tantos benefícios traz à população citadina.

(De Notícias da Covilhã, de 27-VIII-1949)

The Manganese Bronze and Brass, L.^o L.^{td}



METAIS NÃO FERROSOS
HÉLICES DE TODOS OS PASSOS
BRONZE MANGANEZ
BRONZE FOSFOROSO



PEDIDOS AOS AGENTES

AHLERS LINDLEY L.^{TD}Rua Ferregial de Baixo, 33-2.^o

Tel. 2 1321/4

LISBOA

EXIJA O OLEO
PENNZOIL
O MELHOR
O MAIS ECONOMICO
DO MUNDO

AGENTES GERAIS: A. CONTRERAS, LDA,
RUA EUGENIO DOS SANTOS, 112-LISBOA

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO IX

Entram os herejes na Ínsua com resolução de roubar o convento e fazerem presa no Santíssimo Sacramento e imagem da Senhora; milagrosas circunstâncias que ocorreram nestes assaltos.

POUR muito mais de dois séculos se conservou esta ilha livre dos insultos dos inimigos, sem que aos seus moradores os assaltasse o temor de serem aqui acometidos de suas hostilidades. O maior penhor desta segurança era sem dúvida a altíssima pobreza, que nesta santa casa se observava que bem se infere dos antigos inventários, que se faziam dos seus móveis. Um que fez o venerável P.^o Fr. João da Póvoa, sendo vigário provincial no ano de 1474, depois de dar notícia das pobres alfaías e roupas que havia, remata o inventário, dizendo: «tudo velho e podre e nada; em todo nesta parte reluz proveza, tanto, quanto de coração é (!)».

Desta sorte se podiam dar por seguros naqueles primeiros tempos os santos religiosos, que assistiam nesta ilha e admirável morada, até que os reis, príncipes, e outras grandes pessoas a ilustraram e honraram com sua presença e a enriqueceram com tantos privilégios, dádivas e preciosos dons. Porém, com esta tão grande bonança e repetidas felicidades, já se podiam temer e dar por pouco seguros dos inimigos, assim como se deram na lapinha de Belém, Jesus, Maria e José, depois que nela entraram os três Reis Magos, e a deixaram enriquecida com as preciosas dádivas, de que fizeram oferta ao Menino Deus, e para se livrarem da crueldade de Herodes, que com ânsia o procurava, a desampararam e se puseram em fuga para o Egípto a toda a pressa (?). E se este desamparo da lapinha foi necessário para se cumprirem os altíssimos mistérios, que «ab aeterno» estavam ideados pela sabedoria infinita, o não foi nesta ilha, onde sem que os religiosos a desamparassem, dispôs o Senhor acalentar os malévolos intentos dos inimigos no que mais pretendiam, ainda que permitiu o roubo das preciosas alfaías, com que a piedade cristã tinha enriquecido esta santa casa, que suposto bem applicadas e empregadas no divino culto, seria disposição do Alto, para que ainda nisto ficasse restituída à primitiva e altíssima pobreza em que fora fundada.

Assim se viu executado no ano de 1602, quando, aos 13 de Outubro, em um sábado à tarde, sendo

aqui guardião o P.^o Fr. Geraldo de S. Matias, se puseram perto desta ilha duas naus inglesas grandes com a preza de duas caravelas que tinham tomado; e, expedindo das naus quarenta ingleses em duas lanchas, vieram com tanta pressa para esta ilha, que não tiveram os religiosos mais tempo, que embarcassem-se com o barqueiro do convento, (que acaso se achava aqui) para se porem em seguro. Alguns dos religiosos levavam consigo os cálices da sacristia e os melhores ornamentos, (segundo o conflito lhes permitiu e deu lugar) e com eles passaram por junto dos inimigos, que já então desembarcavam, sem que lhes fizessem algum dano.

Só ficou no convento Frei Jerónimo de S. João, religioso já velho, ao qual animou o Senhor e sua mãe santíssima acudir a acautelar o mais sagrado, e as prendas de maior estimação. Sem demora se foi logo à Igreja, e abrindo o sacrário, consumiu o Santíssimo e meteu o sagrado vaso na manga. A imagem da Senhora, suposto a tirou do altar, em que estava, que era o colateral do Espírito Santo, (assim chamado por ter uma pintura deste mistério) com ânimo de a esconder debaixo do altar mór, não teve mais lugar, que de a pôr junto a ele, cobrindo-a com um frontal, e retirando-se a toda a pressa, como quem já supunha tinha sobre si os inimigos, se foi à praia meter entre os penedos. Ali esteve escondido até saírem os hereges, que não tiveram mais demora nesta ilha que hora e meia, e com bastante sobresalto e temor no que lhes sucedia e experimentavam.

O que principalmente e com maior empenho buscavam estes tiranos, era o Santíssimo e inefável Sacramento do altar, e a imagem da Senhora, como depois o confessou um homem biscainho, que vinha em sua companhia. Entrando na igreja, arremeteram logo ao sacrário, que o referido Fr. Jerónimo tinha deixado fechado, e cuidando tinha dentro o Pão do Céu, (que sobre tudo procuravam) se resolveram a arrancá-lo, e o fizeram com tal violência, que caiu o retábulo do altar, com o que ficou a imagem da Senhora oculta aos seus olhos, no lugar que o sobredito Fr. Jerónimo a tinha deixado, na forma que deixamos dito.

A este religioso parece quis a Senhora e seu amado filho dar a conhecer o muito que se agradou

(1) Cartório Antigo — pág. 25.

(2) São Mateus — 2.

do fervoroso zêlo com que solicitou acautelar os ultrajes, que os herejes podiam fazer, assim ao Santíssimo Sacramento, como à imagem da mesma Mãe Santíssima, pois dando saque a toda a casa, e levando de todas as celas até o pano dos enxergões, da dêste religioso não levaram mais que um só hábito, talvez para sinal de que também entravam nela.

O temôr com que andavam os inimigos, os começou a possuir, logo que chegaram à praia e de tal sorte, que muitos por causa dêle não quiseram sair das lanchas, e só dezasseis se animaram a saltar em terra, onde logo se lhes turbou a vista, e esta seria a causa porque não advertiram e atenderam aos religiosos, que dissemos passaram por êles para se embarcarem. Chegando ao claustro do convento, se acharam como alienados dos sentidos, não sabendo o que faziam, dando-lhes maior motivo para isto um frade, que ora viam ora não viam, e no mesmo, e que no mesmo tempo, que se lhes manifestava, logo lhes desaparecia. Entendeu-se ser nosso Padre S. Francisco, que como bom e amoroso pai não deixaria de acudir a seus filhos neste conflito, atemorizando aos herejes, para que tivesse lugar de se pôr em salvo o que aqui tinha ficado e poder acautelar o roubo do inefável sacramento do altar e da imagem da Mãe Santíssima, que era o que mais pretendiam, para depois pôr em tudo em resgate, do que esperavam grandes lucros.

O não acharem a imagem da Senhora lhes causou grande confusão, porém em parte ficaram satisfeitos com o sacrário, que tinham arrancado de seu lugar, cuidando levavam nêle o maior tesouro no Santíssimo Sacramento, por entenderem tinham nêle um avultado resgate. Da sacristia levaram tudo o mais, que os religiosos tinham deixado, e o mesmo fizeram com o que acharam pelas celas, oficinas e convento. Porém, assim os que roubaram, como os que ficaram em lanchas, estavam tão pavorosos, que uns e outros se resolveram a retirar-se sem demora, fazendo sinal a recolher. E vendo os das lanchas, que entre o que tinham saqueado levavam o sacrário, que era o que mais desejavam, se alegraram muito, celebrando-o com algazarra e tributando-lhe venerações por escárnio.

Esta injúria castigou para logo o Céu, pois, chegando às lanchas, o que tomou o sacrário, para o meter em uma delas, (que seria o mais culpado naquele abominável desacato) depois que o entregou, caiu em o mar e se afogou, o que causou grande espanto em os outros. Não ousaram eles em examinar e abrir o dito sacrário até a vinda do Capitão, o qual, logo que chegou, arremeteu a ele e o abriu, cuidando tinha dentro a rica prenda, que todos eles desejavam, e, achando-se enganado, castigou rigorosamente aos que o tinham trazido e o lançou ao mar, donde veio dar à praia da freguesia de S. Paio de Moledo, que fica defronte e daí foi conduzido a esta santa casa, e nela se conserva até o presente para memória deste sucesso.

Mandou o dito capitão trazer à sua presença tudo o mais que tinham roubado, para se dividir por todos, porém na divisão houve grandes dívidas e contendas de que resultaram muitas discórdias, e ferindo-se de parte a parte uns aos outros, perdeu um deles a vida. Por fim não se ajustando na pretensão que muitos tinham de uns frontais bons e de mais valor, os lançaram ao mar, com o que todos ficaram privados deles. Logo mandaram maliciosamente uma dolosa embaixada aos religiosos para que fossem resgatar o que tinham levado, para com este engano fazerem presa neles e poderem saciar sua ambição no resgate.

Anos depois se converteu à nossa fé o sobredito capitão e casou em uma cidade de Espanha, onde dando-se a conhecer a Filipe Afonso, natural da sobredita freguesia de Molêdo, lhe disse desejava mandar uma esmola a este convento em satisfação do dano que lhe fizera naquela ocasião. Na mesma se achou também um francês em companhia destes malvados herejes, o qual perdendo-se nesta ilha uma nau carregada de pão, disse a um religioso aqui morador: «Padre isto foi juízo de Deus, porque sendo eu moço vim em companhia dos que roubaram esta Insua e agora justamente vim pagar o dano que então fiz (!)».

Não foi menor o que fizeram anos depois em outro semelhante assalto, que deram a esta santa casa os herejes luteranos em 13 de Abril de 1606 pelas três horas antes de amanhecer. Foi muito mais perigoso para os religiosos por darem com eles de repente os inimigos e não terem tempo nem ocasião para poderem fugir, como de primeiro o tinham feito.

Era então guardião Fr. António de Coimbra e se achava em Ponte de Lima, e o presidente (que naquela hora estava confessando os coristas) ouvindo tanger à portaria, acudiu logo com o porteiro e se acharam ambos com os bárbaros à vista, e já alguns iam subindo pelo muro. Entre esta confusão e turbação, em que se achavam, foi logo o porteiro chamar pelas celas os religiosos, que eram oito os que estavam em casa, e o presidente a toda à pressa caminhou à igreja a pôr em seguro o Santíssimo Sacramento. Estando abrindo o sacrário entrou um hereje pela porta da capela-mór e permitiu o Senhor, que no mesmo tempo se apagasse a luz da lâmpada, e, que sem atender para o altar-mór, seguisse a Fr. André de Lisboa, que dele ia fugindo da mesma capela-mór, onde estava, pela porta da igreja, que já então a tinha aberto outro religioso, para se ir refugiar entre os penedos. Com isto ficou lugar ao dito presidente para tirar o sagrado vaso do Santíssimo, e por temer perigo na demora em o receber, o foi esconder, com dois cálices que levou da sacristia, debaixo dumas ervas, junto à igreja, no lugar em que hoje se venera um cruzeiro grande, que ali se pôs em memória deste sucesso no ano de 1629, depois que esta santa casa se

(!) Cartório do Convento, folha 42.

reduziu ao estado de oratório, sendo presidente dele o venerável Fr. Sebastião do Rosário.

Iam os herejes armados com armas ofensivas, com que tirariam as vidas a muitos religiosos, se Deus e sua Mãe Santíssima os não preservassem, pois ao sobredito Frei Sebastião, que então se achava aqui morador, lhe fizeram tiro com duas armas à porta da igreja, sem que uma nem outra lhe causasse dano, ficando uma bala cravada na mesma porta. A outro chamado Fr. Nicolau, leigo, chegou, outra bala mais perto, porém sem mais ofensa que a de lhe passar a manga do hábito, mas entrando para o coro se encontrou com outro hereje, o qual com um alfange lhe fizera grave dano, se a lumieira da porta lhe não embaraçara o golpe.

O maior roubo que fizeram foi na sacristia, onde saquearam os ornamentos que da primeira vez lhes tinham escapado e entre eles levaram um cális e uma custódia de prata. Ultrajaram com notáveis irreverências as santas imagens de três crucifixos e de alguns santos, despedaçando-as e lançando-as por terra. Na imagem da Madalena deram uma cutilada no rosto e semelhantes ofensas fizeram a outras, e a tudo aquilo que era do culto divino, trataram indecentemente, lançando por terra os corporais e as bolsas deles. Das celas levaram alguma roupa, que o temor com que andavam, lhes não deu lugar para ir a todos.

Não deixaram por isso de fazer presa no presidente, que levaram consigo e a mais dois, padres, e de entre os penedos tiraram outros dois, porém estes os largaram por aparecer um barco já junto a esta ilha, com o que possuídos de temor, a toda a pressa se recolheram à lancha, não estando aqui mais que meia hora.

Ficavam os religiosos mui aflitos, assim pelos que levaram cativos, como por não saberem, onde o presidente tinha posto o Santíssimo Sacramento. Brevemente os consolou a mesmo Senhor e sua Mãe Santíssima, (a quem tinham invocado com fervorosas súplicas) dispondo que no mesmo dia os herejes mandassem da nau a Fr. Jerônimo de S. João (que era o presidente) buscar resgate para os outros dois religiosos. Deu notícia onde tinha colocado o Santíssimo Sacramento, com que o foram logo fervorosamente buscar em procissão, acompanhados de algumas pessoas de Caminha, que tinham vindo a socorrê-los, e copiosas lágrimas de ternura e devoção o colocaram em um dos altares da igreja, onde o tiveram exposto até o dia seguinte, em que na sua presença imploraram toda a noite a divina misericórdia.

E é muito para notar, que depois que se retiraram os herejes, naquêlê mesmo dia os religiosos, que escaparam do cativeiro, se acharam movidos com uma eficaz e interior força, que os obrigava a irem rezar detrás da igreja, onde estava escondido o Santíssimo Sacramento, o que com efeito executaram, sentindo tão grande consolação que não se podiam apartar da

quêlê lugar, ainda que ignorando o mistério desta novidade. Depois o conheceram e entenderam ser efeito do Senhor sacramentado que ali estava depositado, e admirados dos maravilhosos affectos, que ali lhes causara a sua divina presença, prorromperam em devotas admirações, como aquêlê dois discípulos que caminhavam para o Castelo de Emaus, quando conheceram que o peregrino, que no caminho os acompanhara, era seu divino mestre resuscitado (1).

O dito presidente foi logo a Caminha a negociar o resgate de seus irmãos e companheiros para o que concorreram liberalmente os oficiais da Câmara, suposto não foi necessário, porque uma tormenta fez levantar a âncora à nau dos inimigos, os quais seguindo umas caravelas carregadas de sal, foram dar às ilhas de Baiona, onde lançaram aos religiosos, sem que tivesse efeito o resgate. Este benefício o tinham merecido a Deus pela sua paciência, nos muitos ultrajes, bofetadas e pancadas que lhe deram os herejes. Estes, para os terem mais seguros, tirando-lhes as cordas, lhes prenderam com elas as mãos aos pescoccos, e nesta forma os levaram presos, quando os foram embarcar (2).

(1) S. Lucas — cap. 24 — vers. 32.

(2) Cartório do Convento.

Telegramas:

Materiais
LISBOA

TELEFONES:

LISBOA, 60113
60114-6 0946-8 1448
PORTO, 4208

F. H. d'Oliveira & C.^a L.^{da}

Sede: Calçada Marquês de Abrantes, 52 — LISBOA

**REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA**

Madeiras nacionais e estrangeiras. Materiais de construção em geral. Matérias primas para todas as indústrias. Óleos, lubrificantes e pneus

Agência: Rua do Almada, 245 — PORTO
SUCURSAIS:

Av. Patrão Lopes, 22 — PAÇO D'ARCOS



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», 250, III série, de 28 de Outubro, publica o seguinte:

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

Faço público que no dia 28 de Novembro próximo, pelas 11 horas, na Câmara Municipal de Estremoz, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno, considerada sobrança, com a superfície de 2.685^{m²}, 08, localizada entre os quilómetros 169,114 e 169,242, da linha férrea de Évora, freguesia de Santa Maria, concelho de Estremoz e distrito de Évora, confrontando ao norte e nascente com Andreilino da Silva Graça e André M. de Brito Tavares e ao sul e poente com Andreilino da Silva Graça, sendo a base da licitação 2\$50 por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», 228, II série, de 30 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 23 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo bônus no preço de transporte de figos secos em caixas e figos secos em taras não designadas.

O «Diário do Governo», n.º 230, II série, de 3 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovadas por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações as novas tabelas de preços dos capítulos III e IV da tarifa especial n.º 4 — Passageiros (bilhetes de assinatura) em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com alterações à proposta inicial da mesma Companhia e às quais a mesma deu, presentemente, efectivação.

O «Diário do Governo», n.º 231, II série, de 4 de Outubro, 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 27 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido, até 28 de Fevereiro de 1950, o preço de \$62 por tonelada-quilómetro às remessas de castanha comum sem preparo expedidas em grande velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 244, II série, de 20 de Outubro, 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 13 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o qual substitui o aviso ao público Te. n.º 1, de Setembro último, relativo à concessão do bônus de 12 por cento no preço de transportes de toros de eucalipto ou de pinho nacional para exportação, ampliando a mesma concessão às remessas daquelas mercadorias que se destinem a qualquer das estações que no País servem portos do mar.

O «Diário do Governo», n.º 245, II série, de 21 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 11 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, do aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, tornando extensiva às linhas do Dão, do Corgo, do Tua e do Sabor a aplicação do capítulo I da mesma tarifa às remessas de vagão completo, e do aviso ao público anulando o aviso ao público n.º 42-B, em vigor nas referidas linhas.

Problemas do Camponês da África do Sul

A falta de mão de obra indígena para a agricultura da África do Sul é consequência da circunstância do estado de saúde desta gente ser bastante mau. A maior parte dos indígenas de Zululândia, Natal e Transvaal vive em regiões onde reina a malária. Enorme é o número de dias úteis que se perdem devido a esta doença. Outrossim, a gente, infectada por esta doença, é muito mais susceptível de outras afecções, de modo que a perda de dias úteis se torna ainda maior. Na opinião de peritos não se faz ainda bastante para convencer a população da utilidade de conformar-se com as medidas de precaução que foram aconselhadas.

Antes da segunda guerra mundial, todo o Transvaal, por exemplo, dispunha só de 75 assistentes indígenas para familiarizar a população com as providências indicadas contra a malária: regar os sítios de incubação com petróleo, tomar, durante a estação de malária, uma dose diária de 400 miligramas de quinina, a título de profilaxia, e outra de 1 até 1,3 gramas durante uma semana, a título de remédio, etc.

É um facto conhecido na economia de que não há nada que exista por si, mas que uma coisa depende da outra.

A primeira vista parece curioso haver relação entre a falta de mão de obra e os mosquitos, mas não haverá perito que ponha dúvidas acerca deste facto.

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551



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

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÔNICOS

FBC

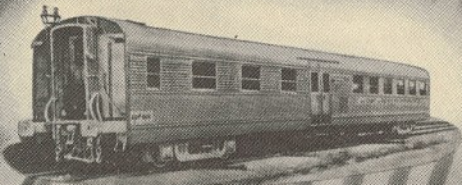
ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS



C. SANTOS L^{da}
AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA

**SOLIDEZ
RESISTÊNCIA
LEVEZA**

**SEGURANÇA
CONFORTO
ECONOMIA**



Uma das carruagens Budd em circulação nas linhas da Cª dos Caminhos de Ferro Portugueses

Budd

The Budd C^o — PHILADELPHIA

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