

17.º do 63.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1950

Número 1505

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

DEPÓSITO LEGAL

-0 SET. 1950



RÉGUA — A ponte sobre o rio Douro

CALDAS DA CAVACA AGUIAR DA BEIRA

Concessionário FERNANDO DA SILVA LAIRES

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, entre interessantes montículos de terreno, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu para Nordeste.

«Água mesotermal (29°), hipossalina, sulfúrea sódica primitiva, carbonatada sódica, muito fluoretada; silicatada sódica, bastante radioactiva, isenta de contaminação — bacteriológicamente muito pura.

Dentro do grupo das águas sulfúreas primitivas, a Água das Caldas da Cavaca occupa um lugar especial e de destaque pela sua riqueza em fluor e pela presença de muita sílica combinada.

(a) Charles Lepierre»

Água de tipo baixo sulfuroso, muito alcalina, a mais fluoretada do país e a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento das doenças do fígado, intestinos, estômago, da pele e reumatismos, como se prova com as referências de ilustres médicos e o testemunho de centenas de aquistas.

Estabelecimento balnear — o mais moderno do país — Aberto desde 15 de Junho a 31 de Outubro

Ótimo serviço na «Pensão Avenida» com moderníssimas instalações

ALUGUER DE CASAS DE HABITAÇÃO MOBILADAS

Dirigir correspondência ao Gerente das CALDAS DA CAVACA — Aguiar da Beira — Telef. 6126

Dão-se informações em Lisboa, nos escritórios da firma :

SILVA LAIRES, L. DA

Rua do Arsenal, 108, 1.º Telefone 31311

VICTÓRIA HOTEL

Avenida da Liberdade, 170 — LISBOA

HOTEL ATLÂNTICO

MONTE-ESTORIL

Grande Hotel do Porto

R. de Santa Catarina, 197 — PORTO

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

3 nomes — 3 garantias

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 — Pés — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado



Não revale o nome, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha do couro para o encadernar dos seus trabalhos. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1505



1 — SETEMBRO — 1950



ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.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
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

A propósito de Turismo, por <i>CARLOS BIVAR</i>	251
Questões de Economia	253
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	255
Pelo mundo fora..., por <i>JORGE RAMOS</i>	256
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	257
Parte Oficial.	259
Récortes sem comentários	260
Há 50 anos	261
Publicações recebidas.	261
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	262



A Propósito de Turismo

Por CARLOS BIVAR

A estação calmosa é, em geral, a escolhida pelos amadores de viagens, vulgarmente conhecidos pelo título de turistas, para visitarem países, principalmente as suas capitais.

Os povos, ou melhor os representantes da sua administração, na quase totalidade das suas pátrias, orgulham-se de apresentar à contemplação e à observação dos estranhos que os visitam, edifícios grandiosos patentes da sua riqueza económica e architectónica, meios de transporte oferecendo todas as comodidades e obedecendo aos preceitos da hygiene, arruamentos, na sua maioria de superfícies lisas, ladeados por estabelecimentos luxuosos, ostentando nas suas montras produtos da indústria nacional e, também, em alguns países, os da internacional.

Na Europa, os palácios de classificação de «notável», dignos da visita, são quando há oportunidade, os habitados pelos representantes da antiga realeza, o «Palais Royal», o Palácio do Oriente», considerados os mais soberbos, e outros que não cabe neste artigo mencionar mas que constam dos guias respectivos.

Antigamente era praxe assistir ao render da guarda principal, no Terreiro do Paço, à do Palácio real madrileno e ainda hoje à do «Buckingham Palace», foco de todo o bom visitante da grande metrópole britânica, vigilado pelos seus guardas de cabeças cobertas por enormes barretinas de pêlos e vestidos de flamantes fardas vermelhas, imóveis durante um certo espaço

de tempo, não deixando escapar qualquer movimento muscular que interrompa a admiração do turista ou simples passante e, também os guardas da Torre uniformizados à moda de Eduardo VI. O Palácio da Justiça, de Bruxelas, na pequena Bélgica, nesta classe, considerado como o primaz, o Vaticano, etc.

* * *

Segundo as Enciclopédias, o Turismo constitui um desporto muito agradável. Está, em algumas nações, organizado em bases sólidas, como, por exemplo, em Itália, França, Grã Bretanha, etc. Em Espanha, já no século passado, o turista ou simples viajante de negócios que desembarcava nas Delícias ou na Atocha, tinha a esperá-lo um «char-à-bancs», de hotel, cujo proprietário se propunha servi-lo, o melhor possível, conduzindo-o, a tempo e a horas, aos principais monumentos da capital ou arredores.

A estação londrina a «Season», começa, nominalmente, no princípio de Maio, prolongando-se até fins de Julho, data em que estão ainda patentes ao público os numerosos museus e galerias de pintura. Depois começa a migração dos campistas e praístas, paralelamente com a chegada dos visitantes vindos do hemisfério oposto, do Continente, de todo o mundo, tornando incómodo, senão impossível, para o filósofo e para o artista a sua observação sistemática. Naquele ambiente climatérico, parece ser para os visitantes, segundo os autoriza-

dos no assunto, os meses da Primavera, e entre nós seriam os de Fevereiro ou de Abril em que há dias lindos, de frio, de céu puro, quando não chove — nunca fiando... Houve uma época, embora não possamos já citar datas, em que nos visitavam numerosas turistas emolduradas em roupagens de cores berrantes que, em extensas filas de automóveis, percorriam as ruas da cidade, desembarcando pela manhã para embarcarem à noite. Mas, certamente, não é isso que ambicionam os países considerados como de turismo.

Naturalmente, o desejo daqueles a quem ele pode interessar é o de fixar, durante dias e, possivelmente, um mês ou mais, o visitante de museus e galerias, o contemplativo de panoramas, o amante do pintoresco e também do investigador que sempre terá com que entreter a curiosidade do espírito.

E, aqui, é, principalmente, o que há a ponderar, isto é: que o turista que se demore mais do que vinte e quatro ou quarenta e oito horas, fazendo a sua excursão através da capital, visitando mesmo alguns dos seus arredores, terá, fatalmente, que deambular a pé e, neste capítulo, o Município tomou a iniciativa de fazer desaparecer da maior parte das ruas do antigo pomalino «arruamento», as pedras duras e arestosas de que se queixavam gregos e troianos, tornando o seu piso, embora já, consideravelmente limitado pelo trânsito dos automóveis, agradável e não maguante protector de calistas e de outros prestantes industriais, fazendo também desaparecer de algumas das esquinas das ruas, os candieiros de coluna que muito dificultavam o trânsito, sendo de esperar que tais melhoramentos de incontestável comodidade, se torne extensivo a outras artérias de intenso movimento como sucede por exem-

plo com a Rua de Eugénio dos Santos, antiga de Santo Antão, onde existem estabelecimentos e casas de espectáculos, largamente concorridos, a qual talvez pudesse ser alargada uns tantos centímetros para cada um dos lados dos seus passeios, betu-mando-se a faixa central segundo o modelo moderno.

Um outro motivo assás perigoso para o pedestre, turista ou não, é constituído pelas numerosas bôcas de incêndios sem tampas, abertas sobre os passeios de algumas das ruas principais da Baixa, e mesmo nas de outros bairros, proporcionando-lhes quedas de consequências mais ou menos graves. Parecerá que, adotando-se um sistema de tampas fabricadas com material destituído de valor gatunal ou sucativo, não esquecendo o obsoleto pavimento da parte norte da velha Travessa do Pasteleiro, na actualidade muito transitada principalmente por pessoas do sexo feminino, empregadas em importantes estabelecimentos das proximidades. Com o rodar dos tempos o grupo de ciccerones encarregado de prestar informações aos turistas, habilitado com certa cultura, e de preferência viajado, daria conta a quem de direito das faltas por esses visitantes apontadas com mais frequência.

O assunto «Turismo» presta-se a largas dissertações, devendo notar-se que existem turistas de todás as nacionalidades e raças, que se contentam em observar o movimento das populações, sentados em cadeiras, mais ou menos cómodas, sobre os terraços dos hotéis ou sobre os passeios, em frente dos Cafés e Restaurantes e outros que, numa visita de relance, fixam na retina a indumentária dos habitantes, os aspectos das ruas, a arquitectura dos edifícios, o sistema de transportes e tudo o mais — ao seu alcance.



Questões de Economia

Para as Grandes Empresas Ferroviárias

Publicamos neste número a última parte do estudo «Transcendência de la economia para las grandes empresas ferroviárias», da autoria do engenheiro industrial sr. João Maria Sandoval Campdera e versão da revista «Ferrocarriles y Tranvias» do nosso redactor V. Caldas Nogueira.

Do mesmo modo que o Chefe de empresa, o Director de Exploração, atento como ele ao lucro da empresa, precisa ter apenas 25% de técnicos, porque necessita pôr em rendimento os mais altos dotes de comando e de organização em todos os aspectos: técnicos, comerciais, psicológicos, diplomáticos, burocráticos, etc., escolhendo valores que se responsabilizem perante si, em cada um destes aspectos. E, em menor escala, exactamente o mesmo carácter têm os Directores de zonas, dependentes, por sua vez, do Director de Exploração.

Nessa exploração económica do trabalho e capital disponível temos, em primeiro lugar, o problema de dar incremento à receita em grau superior às normais, por uma maior procura no mercado dos serviços ferroviários. Este problema é totalmente comercial; e um Director comercial, braço direito do Chefe da empresa, é quem leva os pedidos à mesma, sem cujo requisito lentamente a empresa esmorece e promete desfalecer. Com projecção até exterior, o Director comercial terá de enfrentar a concorrência no mercado e propôr ao chefe de empresa quantas evoluções deve ir sofrendo a empresa para não perder o mercado; a esta transcendente missão, escassa ou nula importância lhe têm dado a maior parte das empresas ferroviárias, que, *saturadas de técnicos*, carecem de um verdadeiro escol de agentes comerciais que todas as grandes empresas industriais possuem como chave de seus êxitos. Com boas organizações comerciais, evidenciaram-se os transportes por camionagem e pelo ar, a despeito do caminho de ferro que, inerte, sucumbe diante deles.

Por último, ao mesmo tempo que o Director técnico-económico deve restringir as despesas, dando entrada na empresa de matérias primas, instalações, maquinaria nova, peças de reserva e

material fixo e móvel mais moderno, de acordo com as evoluções registadas pela Direcção comercial e com as necessidades propostas pela Direcção de exploração. Mas nem sequer esta Direcção, eminentemente técnica, pode deixar de ser económica, porque o seu ponto de vista mais elevado é o de vigiar as despesas extraordinárias em novas aquisições. E para estas novas aquisições a economia distingue: gastos imprescindíveis, como são as matérias primas, para utilização, conservação e reparação do material motor e móvel e do material fixo; gastos reprodutivos a curto prazo, como são os de maquinaria para oficinas e depósitos que permitam uma rápida e mais económica conservação e reparação do material; gastos reprodutivos a longo prazo, como electrificação, sinalizações; gastos improdutivos, somente os destinados a obras de luxo e ostentação; e gastos, por último, totalmente inúteis por extravagância, como consequência da falta de organização e de excesso de compras, inevitáveis embora todas as despesas devam ser fiscalizadas pela Direcção de Estudos e abastecimentos, em estreito contacto com a Direcção de Exploração; os seus serviços de estudos devem ser técnico económicos e o seu Departamento de compras e abastecimentos há de ser mais económico que técnico, com uma extensa organização de compras:

Em resumo: temos que a vida duma empresa se reduz a três fases do ciclo: compra — produção — venda; e, como este ciclo é fundamentalmente económico, é evidente que tanto o Chefe de empresa como os seus colaboradores directos, Chefes de cada uma das fases do ciclo citado, terão de possuir uma formação económica a que deve subordinar-se a técnica; e, inclusivamente, esta técnica — salvo para o Director de estudos e abastecimentos — pode adquirir-se com a obrigada formação ferroviária durante toda uma vida de trabalho intenso em serviço, antes de chegar a estes cargos superiores. Entre o engenheiro sem formação económica e o não engenheiro com formação económica — colhida na escola e na prática — é preferível o último; mas melhor ocupará sempre estes cargos o engenheiro que, com formação económica, debaixo deste último ponto de vista,

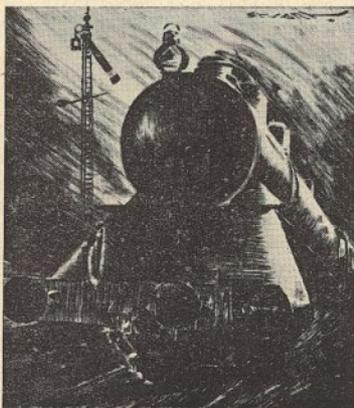
foque e resolva os problemas, auxiliado pela sua grande cultura técnica.

Assim apresenta a Economia à técnica um recurso económico de inestimável valor.

Pôr de lado a economia e submeter a vida da empresa ao serviço da técnica, é inverter o problema e, pouco a pouco, sangrar a empresa. A palavra «engenheiro» provém de engenho que é a faculdade de conceber e discorrer; lógicamente, todo o engenheiro ao serviço duma empresa tem a obrigação de conceber e discorrer sobre o que maior benefício possa trazer à mesma, sem se deixar seduzir pela técnica, muitas vezes anti-económica para a empresa. O engenheiro, habituado a ter sempre em conta os rendimentos das máquinas, não deve nunca esquecer que uma grande empresa ferroviária é uma imensa maquinaria económico-social, cujo vital interesse é o seu máximo rendimento económico, dentro da tarifa que o Estado lhe fixa.

Não fica mais recurso à quantidade de transporte, a um preço mínimo de custo da unidade do tráfego. Pelo contrário, uma quantidade de tráfego insuficiente, a preços de custo exorbitantes, por falta de organização e de visão económica, é afundar a empresa. E' aqui resumida a enorme transcendência da economia na exploração das grandes empresas ferroviárias pela peculiar constituição de disseminação de todo o trabalho e do capital por todo o país, esse espírito de economia e de altura — bem distinto do de arranjo pobre e caro — é preciso infundí-lo de cima a baixo, até chegar aos mais pequenos corpos, porque é o sangue que vivifica a empresa.

Muitas empresas ferroviárias, pouco a pouco, vão dando conta dessa capital e transcendental importância da exploração económica das empresas e timidamente criam um Departamento económico, com a mesma categoria de vários departamentos técnicos; no juízo do autor, ele é insuficiente, porque, como diz, a economia é o sangue que deve circular e vivificar o cérebro, o corpo e todos as extremidades da rede ferroviária; não pode ser um Departamento estanque e quase exclusivamente constante de despesas e receitas antieconómicas, se totalmente à margem da economia actuam os Departamentos técnicos, na Compra—Produção—Venda, fases de ciclo vital da empresa, conforme vimos. Por não dar à economia e às suas práticas cada vez mais complicadas nos mercados da produção, do dinheiro, do crédito e de capitais, a transcendental importância que tem sobre a vida próspera ou deficiente das empresas, a Europa padece de uma profunda crise de Chefes de empresa; pois, sem visão económica e financeira global de máxima produção a preços mínimos de custo, *falta vitalidade e altivez às empresas e aos seus trabalhadores, com um baixo nível médio de vida*. Diz uma revista norteamericana que o nível médio de vida do trabalhador americano é nove vezes superior ao do europeu; não é de estranhar pela simples razão de que a organização e a economia da empresa americana são de muito maior rendimento, graças aos grandes Chefes de empresa que possuem, compenetrados de um espírito de máxima produção a preços mínimos de custo; e ao serviço deste ponto de vista, totalmente económico, está a técnica mais apurada, como precioso auxiliar.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Moçambique pela Imagem

NAS salas do Secretariado Nacional de Informação foi há dias inaugurada uma interessante exposição, promovida pela Agência Geral das Colónias, do Documentário fotográfico organizado pela Casa da Metrópole em Lourenço Marques. Constituído por 343 fotografias, esse documentário dá-nos uma ideia precisa do progresso de Moçambique, e do valor da acção colonizadora dos portugueses. Com a maior atenção observámos todas as fotografias e após a visita a essa Exposição, que tem atraído diariamente ao Palácio Foz algumas centenas de pessoas, ficou-nos a certeza consoladora e orgulhosa de que as virtudes da gente lusitana não se alteraram, antes, pelo contrário, mais se afinaram. Não há dúvida de que em Moçambique se está criando e desenvolvendo um novo Portugal, com características novas, é certo, mas fundamentalmente portuguesas. Lourenço Marques é já uma bela cidade e quem lhe talhou as largas avenidas, quem orientou a edificação dos seus edifícios, quem imaginou as suas praças e jardins, teve a visão de um futuro grandioso. Não tenhamos dúvida de que em 20 ou 30 anos, ou talvez menos, a capital de Moçambique há-de figurar no número das grandes cidades portuguesas e das mais belas do mundo.

Há que felicitar muito sinceramente os organizadores da exposição «Moçambique pela Imagem». Desde as suas paisagens, flora e fauna, à sua curiosa etnografia; desde os aspectos mais expressivos das suas pontes e estradas aos seus magníficos edifícios públicos; desde os seus elegantes tipos de residências e bairros às realizações admiráveis dos seus portos e cais e aos seus caminhos de ferro e aeroportos; desde as suas actividades agrícolas e trabalhos hidráulicos, aos seus serviços de saúde, Moçambique aparece-nos como um país de promessa, em que o génio português realizou, de novo, o milagre de erguer fora da Península e do lar lusitano mais uma pátria portuguesa, que o destino camoneano de Portugal é repartir-se por todo o mundo.

Moçambique é também uma região de turismo, possuindo, para atrair visitantes, não apenas belezas naturais, de encanto imprevisível, não apenas praias magníficas mas também hotéis de primeira ordem e pensões encantadoras.

Sai-se da exposição organizada pela Casa da Metrópole em Lourenço Marques e promovida pela Agência Geral das Colónias com o orgulho de ser portu-

guês e com a alegria de que os estrangeiros hão-de prestar justiça às qualidades e ao génio colonizador da nossa Pátria.

Museu Provincial José Malhó

A cidade das Caldas da Rainha, célebre pelas suas termas, que têm curado tantos doentes e que teve o condão de prolongar a mocidade do Eduardo Swhalbach que, todos os anos, ali fazia a sua cura de águas, tem um museu de que se pode orgulhar. É o Museu Provincial de José Malhó.

António Montês, espírito de artista e parente do outro artista, que é o arquitecto Paulino Montês, foi quem criou e organizou, com amor bairrista, este belo museu, a que a Junta da Província da Estremadura deu o seu patrocínio.

José Malhó, natural das Caldas da Rainha, foi, sem dúvida, um dos maiores pintores portugueses dentro e fora do seu tempo, que os grandes artistas, quando exprimem um grande sentimento colectivo, pertencem a todas as épocas, e, tocados pelo sôpro da imortalidade, permanecem sempre jovens e actuais.

Apaixonado pela paisagem e pelos tipos populares de Figueiró dos Vinhos, pátria do notável escultor Simões de Almeida, José Malhó construiu ali um «atelier», ao qual deu o nome de «Casulo», que bem poderia, por sua vez, ser transformado num pequeno museu ou casa evocadora de passagem de José Malhó por aquela vila encantadora, que teve no falecido Dr. Manoel Simões Barreiros, um dos seus grandes e mais dedicados servidores quer como presidente do Município, quer como presidente da Comissão de Turismo. Em Figueiró dos Vinhos José Malhó pintou uma grande parte dos seus quadros, quadros admiráveis em que o sol de Portugal canta a doce, a alegre, a santa alegria da vida.

Os grandes artistas não morrem. Quem vai ao Museu das Caldas da Rainha, agora ampliado e enriquecido com novas salas e novos quadros, sente a presença viva de José Malhó e sente também, e é esse o seu maior título de glória, a presença gloriosa da paisagem e do bom povo português.

Se a Junta da Província da Estremadura é credora dos maiores encómios pela construção do edifício do Museu, António Montês é digno da gratidão de todos os portugueses pelo culto que dedicou à memória e à obra do grande Artista que foi José Malhó.

Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

NO COMBÓIO

do grande poeta brasileiro
Humberto de Campos

O ano passado, neste mês... É um dia de grande sol. A máquina troveja, berra, fuma, atravessa em correria a amarela paisagem sertaneja.

Vais a um canto do trem. A serrania foge aos poucos. A aragem te festeja, voa, a brincar com o teu cabelo, e fria, cerra-te os olhos, trêfega te beija.

Olho-te mudo. Esquece-me a paisagem. Mas anoitece, e a líquida turqueza do mar nos diz que é terminada a viagem.

Formam nuvens pelo ar plúmbeos refólhos. Caixa de leve o crepúsculo... E a tristeza espulha outro crepúsculo em teus olhos.

Aparentamentos

Foi em 12 de Julho de 1848 que morreu Jorge Stephenson, inventor da locomotiva.

— Segundo números que coordenámos da grande revista ilustrada *El Mes Financiero y Economico* de Caracas, recentemente publicada, a rede ferroviária da Venezuela abrange 1.181 quilómetros respeitantes a dezasseis caminhos de ferro, sete dos quais são explorados por empresas administradas pelo instituto autónomo «Administração dos Caminhos de Ferro do Estado»: Caminhos de Ferro da Venezuela 180 quilómetros; Central 83, Palto-Palma 55, Santa Barbara-El Vigia 60, La Guavira-Caracas 37, Puerto Cabelo-Valencia 37, Bolivar 219, La Ceila 61, Tachira 137, Carenero, 54, Minas de Nacional 36, San Lorenzo-Mene Grande 17, Altigracia-El Mene 56, Encontrados-Bobure 34, Casigna-Palmira 28, e San Felix-El Pao 69.

— Como o leitor sabe Lumière foi o inventor do cinema. Mas talvez não saiba que os primeiros metros de película impressionados na câmara de Lumière foram as dum filme de Edison: «Chegada do Combóio».

Riso ferroviário

Uma rapariga nova e gentil, entra pela estação de caminho de ferro e pergunta ao empregado: — Diga-me, este combóio é que vai primeiro, ou é o da linha 4?

— O da linha 4, responde o empregado — sai já dentro dum minuto, mas se correr ainda o apanha.

— Está bem; mas terei tempo de correr até lá e perdê-lo e voltar para trás e apanhar ainda este?

(«Bueno Humor» — Caracas)

— Dê-me um bilhete de terceira.
— Para onde?
— Essa é boa! Eu nem à minha mulher disse para onde vou, e hei-de dizer-lhe a si!

Numa carruagem para os que não fumam uma velha solteirona senta-se diante dum inglês. O calor é horrível. O inglês tira o colarinho, depois a camisa, deixando o peito nu. A velha olha-o apavorada e exclama: — Oh, cavalheiro! Mas o inglês olha-a com curiosidade e responde: — A senhora não pode protestar, porque eu não fumo!
E tirava também as calças!

(do semanário *Chamaco* — México)

O Revisor: — Quem perdeu um maço de notas atado com um elástico?

Vinte vezes: — Eu! Eu!

O Revisor: — Bem, encontrou-se o elástico...

(de *Frenes* — Coronado)

Revista da Imprensa

Os passageiros que seguirem nos expressos que partem da «gare» da Grande Estação Central de Nova York, gozam o benefício de poderem contemplar nas paredes das carruagens, quadros originais ou perfeitas reproduções das obras primas dos mais célebres pintores do mundo. Este museu ambulante, destinado a promover a educação artística do povo, já foi adoptado em duzentas carruagens construídas nestes últimos três anos.

(*La Regeneracion* — Paraguay)

— Quando o fazendeiro escocês Mc. Lean Wallser teve de mudar-se para uma propriedade que adquiriu a 550 milhas de distância, alugou um comboio com três vagões para transportar 40 vacas, cavalos, galinhas, patos e perus, mobília, ferramentas afiadas, e a mulher e filhos. O comboio teve de parar duas vezes para lhe mugir as vacas.

(de *Table Ronde* — Paris)

— Está a ser fabricada uma tinta que protege as paredes das carruagens de caminhos de ferro contra o fogo. Embora de espessura semelhante às outras, quando aquecida, incha, formando uma massa esponjosa que protege a madeira sobre a qual é aplicada. É como um verniz e pode ser recoberta ainda, como uma pintura comum, da cor desejada.

(da *Today's Health*)

Curiosidades

Ultrapassam de 14.500.000 os cidadãos negros dos Estados Unidos e apenas uns 20 % deles são de pura ascendência africana.

Só no cidade de Nova York somam 750.000. Apesar dos preconceitos existentes contra a gente de cor, alguns são professores universitários, funcionários públicos e maquinistas de comboios.

Efemérides ferroviárias

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

SETEMBRO

1

1893 — O Ministro das Obras Públicas ordena o restabelecimento dos comboios expressos na linha do Douro.

2

1937 — Em França é criada a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro.

3

1892 — O Cônsul da Bélgica em S. Paulo (Brasil) assina um contrato com 3 engenheiros belgas para fazerem os estudos de duas linhas férreas no Estado de S. Paulo, um no Porto Alexandre e outro no Cananea (Cananea).

4

1891 — É nomeada uma comissão de engenheiros militares para estudar as vias férreas de Astúrias e Galiza.

5

1871 — É aberta à exploração a linha férrea de Évora a Vale Pereiro.

6

1902 — O general boer F. J. Piennar, refugiado no convento de Cristo em Tomar, requer ao Governo português a concessão para construir e explorar uma linha férrea de Paialvo a Tomar.

7

1898 — Com o capital de dois milhões de francos constituiu-se a companhia de transportes de caminho de ferro eléctrico para serviço dos visitantes da Exposição de 1900 em Paris.

8

1907 — É inaugurado o troço do caminho de ferro de Lucala, na linha de Matete (Luanda) que tem a assistência do Príncipe D. Luis Filipe.

9

1898 — É arrematada por 552.500 pesetas a cons-

trução da Estação dos caminhos de ferro de Medina del Campo.

10

1892 — Morre o general de engenharia Luis Victor Lecoq, director das Obras públicas e da fiscalização por parte do Governo junto da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

11

1926 — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte da França põe em circulação um «Expresso» de luxo entre Paris e Calais a que dá o nome de «Seta de Ouro».

12

1898 — Começa a construir-se a linha férrea entre o México e Quatro Caminos, passando por Popolla, Tacuba, Atzeapotzalco e Tlalnepantla.

13

1902 — Prosseguem com grande actividade as obras de prolongamento do caminho de ferro para unir a província de Santander com Astúrias.

14

1863 — Abre à exploração pública o troço ferroviário entre Vendas Novas e Casa Branca.

15

1890 — O Governo português é autorizado a adjudicar, mediante prévio concurso, a construção e a exploração de um caminho de ferro económico entre Moçâmedes e o alto da serra de Chella.

16

1895 — Assina-se o contrato entre a Companhia da Zambézia e a Companhia dos caminhos de ferro da Zambézia, em que a primeira cede à segunda o direito de construir e explorar as linhas férreas nos territórios das suas concessões.

17

1898 — Inicia-se o tráfego ferroviário entre Istapa e el Obero. (Guatemala).

18

1900 — Pensa-se numa nova comunicação ferroviária através dos Alpes, entre a Suíça e a Itália, perfurando o monte Spluga.

19

1897 — Minuta-se em Londres, o contrato provisório entre os representantes do governo brasileiro e um grupo de importantes casas bancárias, para o arrendamento das linhas ferroviárias do Estado brasileiro.

20

1916 — Abre à exploração pública o troço ferroviário de Mousal a Canal-Caveira (Sado).

21

1911 — Os operários ferroviários da Irlanda declaram-se em greve geral.

22

1891 — Na fronteira russa perto de Wolbrau (Alemanha) dá-se uma colisão de comboios, havendo 10 mortos e 35 feridos.

23

1941 — Inaugura-se um novo tramo da Ponte do Setil.

24

1863 — É aberta à circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira além de Elvas.

25

1903 — É aberto ao tráfego o troço Bulawayo a Victória Falls na Rodésia.

26

1919 — Declara-se a greve geral dos ferroviários ingleses, que só termina em 5 de Outubro.

27

1903 — É assinado o contrato entre o governo canadiano e a companhia do «Grand Trunk-Pacific» para a construção da linha transcontinental Canadense, de Monctou ao Pacífico.

28

1903 — A «Great Western» abre ao tráfego a sua nova linha de Londres ao País de Gales, via Badminton e Wooton Bassett.

29

1887 — É aberta à exploração a linha férrea entre as estações de Foz-Tua e Mirandela.

30

1897 — A Empresa do caminho de ferro central argentino apresenta ao governo do seu país os estudos e planos para a construção de uma linha férrea de Pergamino a Melincué.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção-Geral da Fazenda Pública

O «Diário do Governo», n.º 152, I série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Decreto n.º 37:912

Dentro do plano de reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira foi adjudicado às firmas Breyner & Wirth Ltd., e Agência Geral, Ltd., o fornecimento de, respectivamente, 580 vagões abertos de 40 toneladas e correspondentes sobresselentes, fabricados por Dorman Long (África), Ltd., e 5 carruagens de 1.ª classe e 8 de 2.ª e também os respectivos sobresselentes, fabricados por Metropolitan Cammel Carriage and Wagon Company, Ltd.

Os encargos dos contractos a celebrar distribuir-se-ão pelos anos económicos de 1950 a 1958, pelo que se torna necessário dar cumprimento ao disposto no § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27:563, de 13 de Março de 1937.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizado o Ministro das Finanças a, por intermédio da Direcção-Geral da Fazenda Pública, celebrar com Breyner & Wirth, Ltd., e Agência Geral, Ltd., de Lourenço Marques, contractos para o fornecimento, para apetrechamento, do Caminho de Ferro da Beira, de, respectivamente, 580 vagões abertos de 40 toneladas e 5 carruagens de 1.ª classe e 8 de 2.ª, e sobresselentes, devendo os encargos dos mesmos contractos ser satisfeitos pela forma seguinte:

Anos económicos	Contrato com		Total
	Breyner & Wirth, Ld.	Agência Geral, Ltd.	
1950	8:411.162\$00	—\$—	8:411.161\$80
1951	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1952	12:224.222\$00	3:170.931\$00	10:395.153\$00
1953	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1954	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1955	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1956	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1957	7:177.524\$80	3:170.931\$00	10:348.455\$80
1958	3:588.763\$00	1:585.466\$40	5:174.229\$40

§ 1.º As importâncias que não forem despendidas num dos anos económicos acima indicados se-lo-ão no seguinte:

§ 2.º As importâncias constantes do presente artigo acrescerão as despesas accessórias de fretes, seguros, diferenças de câmbios, flutuação de preços, juros e comissões que forem devidas nos termos dos contractos a celebrar.

Art. 2.º A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique colocará, à disposição do Ministério das Finanças, com um mês de antecedência sobre o vencimento, em relação às semestralidades, importâncias iguais às efectivamente despendidas por este em execução dos contractos a que se refere o presente decreto.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Agosto de 1950. —
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *João Pinto da Costa Leite — Teófilo Duarte.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 186, II série de 11 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 115,400 da linha férrea do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 113'840 da linha férrea do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 162, III série, de 14 de Julho, 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 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é ampliado o prazo de armazenagem gratuita nas estações situadas nas linhas do Sabor e do Tua para as remessas de cortiça a expedir das mesmas estações.

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 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento aos quadros das distâncias de aplicação nas linhas do Minho e Douro, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias ao apeadeiro de Durrães.

O «Diário do Governo», n.º 172, III série, de 26 de Julho 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 21 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto da nova tarifa especial n.º 1-C, passageiros, bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo da Sociedade Estoril, e bem assim os projectos de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa nas linhas exploradas pelas referidas empresas.

Recortes sem comentários

A morte do Cavaleiro José Casimiro

A morte do cavaleiro tauromáquico José Casimiro causou consternação, mesmo nos meios estranhos à arte do toureiro. Tinha velhos amigos e tivera dedicados admiradores, e nas praças de Portugal e Espanha fizera delirar multidões que lhe encheram a mocidade de glória e, por vezes, de dinheiro.

Filho de velho toureiro e também cavaleiro Manuel Casimiro, e pai do cavaleiro José Casimiro, o extinto cresceu, viveu e morreu entre uma tradição garbosa da «arte de Marialva», que na sua família se tem mantido e de que ele foi o mais distinto representante.

Depois do cavaleiro Fernando de Oliveira, que eu vi morrer, há cerca de meio século, numa tarde de sol no Campo Pequeno, esfarrapado por um toiro, talvez o falecido José Casimiro fosse, até hoje, o que maior popularidade alcançou no toureiro equestre.

Por certo, entre outros cavaleiros tauromáquicos já desaparecidos e nos que estão vivos, tem havido artistas de grande estilo, cada um deles com grande número de admiradores. Mas este José Casimiro, agora desaparecido, e que levou para a cova a saude da sua mocidade de toureador, foi idolatrado com paixão.

É que, além dos admiradores da sua arte, ele reunia a simpatia de correlegionários políticos. Dizia-se que era monárquico; e nos primeiros tempos do regime republicano, quando se fizeram incursões monárquicas, José Casimiro esteve preso durante algum tempo, sob a suspeita de conspirador. Os delitos políticos não deshonram ninguém, e ao cavaleiro extinto não faltavam admiradores entusiastas, que eram republicanos.

Não sei, nem me interessa saber, se o valente cavaleiro foi político. Também não tenho autoridade técnica para falar da ciência do seu toureiro. Mas posso afirmar que era um dos mais corajosos e briosos cavaleiros que vi tourear.

Por acaso, assisti á primeira tourada em que tomou parte ao sair da prisão, na Praça do Campo Pequeno. Salvo erro, era numa tarde de Domingo de Páscoa, numa linda tarde de sol, em que a assistência delirava e se encontrava dividida — os correlegionários e amigos na «sombra», os adversários mais ao «sol»...

José Casimiro, extremamente pálido, magro, vestido de negro, cavalgava um nervoso corcel, sob uma tempestade de aplausos e insultos, e passava em corridas vertiginosas, claudando o boi e aceitando todos os perigos, parecendo que desafiava a própria Morte...

Quando terminou, sob uma chuva de flores, mais pávido ainda, a praça, em pé, aplaudia em delírio... e os adversários haviam-se esquecido da política...

— Nunca vi tourear assim!

Lembra-me que, ao terminar essa tourada famosa, um velho toureiro chorava num recanto da praça... Era o pai!

J. Q.

(Do Diário do Alentejo)

Livros únicos para o ensino liceal

A Junta Nacional de Educação emitiu o parecer de que devem ser classificados como livros únicos para o ensino liceal os seguintes:

Para o 1.º ciclo: Livro de Leitura, por José Pereira Tavares e Compêndio de Desenho, por Alfredo Betâmio de Almeida.

Para o 2.º ciclo: Lectures Françaises, por Correia de Oliveira, Joaquim Portugal e Saavedra Machado, Gramática da Língua Francesa, por José de Sousa Vieira. A Modern English Reader, por Maria Manuela Teixeira de Oliveira, Compêndio de Botânica, por Seomara da Costa Primo, Compêndio de Zoologia, por Augusto César Gomes Soeiro. Elementos de Mineralogia e Geologia, por João Carrington Simões da Costa, Compêndio de Desenho, por Adolfo Faria de Castro e Rodrigo de Castro.

Para o 3.º ciclo: Selecta de Textos Arcaicos, por José José Pereira Tavares, Gramática Grega, por António Freire, Noções de Filosofia, por Eugénio Aresta. Compêndio de Biologia, por Américo Pires de Lima, Lições de Ciências Geológicas, por João Carrington Simões da Costa. Compêndio de Química, por Rómulo de Carvalho. Compêndio de Algebra, por António Augusto Lopes, Elementos de Geometria Analítica Plana, por António do Nascimento Palma Fernandes. Compêndio de Trigonometria, por Pedro de Campos Tavares. Princípios Fundamentais de Organização Política e Administrativa da Nação, por A. Martins Afonso.

(Dos jornais)

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

L I S B O A

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Há 50 anos

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

Linhas Férreas

Carris de ferro de Lisboa — Vae ser autorizada a companhia dos carris de ferro de Lisboa a prolongar até o Dáfundo, em via dupla, a sua linha de Ribamar, paralela ao caminho de ferro. A informação do conselho tecnico de obras publicas é favoravel.

A camara municipal tem-se occupado nas suas ultimas sessões da questão do transporte de creanças e paragens dos carros americanos, sendo o sr. José Ignacio Dias da Silva quem mais se está distinguindo na cruzada contra a omnipotencia tumultuaria da companhia. Em resposta ás perguntas precisas e energicas d'este vereador o sr. Ennes Costa, o encarregado do respectivo pelouro, declara que o parecer do advogado syndico deve ser feito segundo as prescrições do regulamento da companhia, que o serviço de viação mandou estudar quais as alterações a fazer para beneficio do publico, e que o delegado da camara junto da companhia é o sr. conselheiro Ressano Garcia, o qual percebe a quantia de 100\$000 réis mensaes por esse serviço embora esteja ausente d'elle, em Paris. Quando á segunda resposta o que se sabe, por enquanto, de positivo, é que a companhia dos americanos permitiu que estes parem, em dias de chuva, fóra das paragens officias, quando o publico assim o reclamar. Já é uma concessão que o povo de Lisboa agradece muito reconhecido aos illustres directores de Santo Amaro.

Para encurtar rasões: resoluções da camara:

Nomeada uma comissão composta do sr. José Ignacio e José Ernesto Dias da Silva e Costa Brito que exercerá permanente fiscalisação junto da companhia dos carris de ferro, com plenos poderes para proceder em harmonia com os contractos e regulamentos em vigor.

Entrada no cofre municipal do vencimento do sr. Ressano Garcia, até ser nomeado quem o substitua emquanto durar a sua ausencia.

Cintra á Praia das Maças — Foram eleitos para os cargos que faltava preencher, na ultima assembléa geral da companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças os seguintes socios:

Mesa da assembléa geral: — Presidente, Antonio Carneiro de Sousa Lara; administradores substitutos, conselheiro Custodio Miguel Borja, Antonio Serrão Franco, Adolpho Augusto Machado Tavares.

Conselho fiscal — George Lambert, José Joaquim Lopes Gonçalves e Eugenio Leon Reynaud.

Substitutos — Raymundo E. Pereira Chaves e dr. Mario Pinheiro Chagas.

A reunião presidiu o sr. Custodio Borja, secretariado pelos srs. João de Freitas Ribeiro e Raymundo Pereira Chaves.

Estação de Leiria — Os lavradores e comerciantes de Leiria que tem de servir-se pela estação do mesmo nome na linha de Oeste reuniram-se no ultimo domingo n'esta cidade para assignar uma representação em que solicitam da companhia real dos caminhos de ferro a ampliação do caes coberto da mencionada estação.

Ao que dizem o caes existente não basta, tendo muitas vezes as mercaderias de estar expostas ao tempo por ser constante o aumento do trafego e nem sempre haver o material circulante necessario.

Publicações recebidas

Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite (Ano de 1949)

O Arsenal do Alfeite, a cuja actividade temos feito, por diversas vezes, largas e merecidas referências, continua a prestar relevantes serviços ao País. O Relatório, referente ao exercicio de 1949 e que acaba de nos chegar às mãos, é um documento da sua notável organização e da alta competência dos seus dirigentes e pessoal tecnico.

Além de duas vedetas e de várias reparações, foi iniciada a construção do navio petroleiro de 10.000 T. D. W. «Sao Mamede», gémeo de «Sameiro», também ali construído.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta Redacção.

História do Automóvel, por Alfredo Duro — Edição do Autor.

Por amabilidade do seu autor, sr. Alfredo Duro, chegou-nos o 1.º fascículo da «História do Automóvel», publicação que, por certo, vai despertar entre os automobilistas, principalmente, o mais justificado interesse. Alfredo Duro, que traz para a sua obra uma informação larga sobre o assunto, quer de ordem histórica, quer de ordem documental, transcreve, nas páginas XV a XVI, um artigo de Mendonça e Costa, publicado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em 1 de Maio de 1901, sobre a indústria americana do automóvel, e que é uma prefecia. Há 49 anos Mendonça e Costa escrevia:

«Quem nos diz a nós que não teremos ainda o Rossio coalhado de automóveis, sendo-nos possível tomar um deles e mandar bater a toda a força para a Porcalhota ou para os toiros?»

«História do Automóvel» é uma publicação de grande interesse que, por certo, vai obter um grande êxito editorial.

Associação Industrial Portuguesa (Relatório da gerência de 1949).

Está publicado, em desenvolvido volume, o Relatório e parecer da comissão revisora de contas da Gerência de 1949 da Associação Industrial Portuguesa, contendo estudos de interesse sobre várias actividades industriais.

Agradecemos o exemplar destinado a esta Redacção.

Casa *Lama* Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XXI

Do Venerável Frei Domingos de São Julião e outros perfeitos religiosos, que esperam a ressurreição geral no Real Convento de Nossa Senhora da Ínsua

MUITOS são os religiosos veneráveis, que puderam ornar o Santuário de Nossa Senhora da Ínsua, a não saírem daqui pelas indisposições que padeciam, por nesta casa não haver a comodidade necessária para a assistência e curativo dos enfermos. E assim vieram a ficar nos conventos, onde faleceram, com a glória da possessão das suas relíquias e maior direito a que nêles se publiquem as virtudes, que neste tinham adquirido.

Não o quis privar dêste direito o Venerável Frei Domingos de São Julião, pois não foi bastante a penosa moléstia, que padecia, para que se apartasse deste convento, depois que o conheceu tão acomodado para o exercício das virtudes, a que todo se applicava.

Era oriundo das Astúrias e tomou o hábito na ilha da Madeira, fazendo profissão no humilde estado de frade leigo, que sempre desempenhou não só com uma profundíssima humildade, mas também com os dois polos em que firmou a sua virtuosa carreira, para chegar à eterna felicidade, formados da vida activa e contemplativa, em que fez progressos admiráveis na perfeição das virtudes. Na da pobreza e da mortificação foi extremado, não usando mais que de um pobre hábito, que além da sua vileza o faziam mais desprezível os remendos que lhe lançava, de pelos lobos marinhos.

Na abstinência foi tão rigoroso, que privando-se em muitos anos ainda do alimento de pão, se contentava só ordinariamente com umas ervas cruas, dispensando unicamente neste rigor nas principais festividades, em que eram o seu mais regalado manjar algumas mal cozidas e peor guizadas. E supôsto que tão rigoroso para si, era mui diligente e activo na caridade para com seus irmãos, em cujo exército se se empregou por tempo de vinte e cinco anos em várias casas na humilde ocupação de cozinheiro. Entre as viandas que lhes preparava, cuidava fervorosamente em prevenir as iguarias mais regaladas que serviam de alimento ao seu elevado espírito, as quais acabada a lida da cozinha, ia sasonar à igreja, onde repetidas vezes o achavam extático em contemplação.

Com este celestial manjar se vigorava de sorte o

seu espírito, que vivendo aqui perto de onze anos, nunca saiu dêste santo recinto, achando nêle, suposto que tão limitado, um dilatado espaço, em que se recreava com muitas consolações do céu, que achava na meditação das cousas celestiais e do desprezo das caducas e mundanas. Para mais se lhe aumentarem os seus merecimentos, lhe enviou o Senhor uma penosa queixa de alma, que poderia com alegria e admirável resignação, exercitando actos de heróicas virtudes.

Nesta conformidade, diz o autor do Agiologio Lusitano, e íntima união com o sol divino passou o tormentoso golfo da morte suavissivamente, para viver no consócio dos escolhidos em uma perpétua complacência de deleites. Os cartórios da casa dizem fôra a sua preciosa morte em uma quinta feira 12 de Julho de 1488, cuja noticia por ser de maior autoridade nesta matéria, julgamos por mais verdadeira que a do referido autor, o qual põe o trânsito dêste servo de Deus a 14 de Abril, por sem dúvida assim o ler no cartório, com que repetidas vezes se acha enganado, suposto alegre também com o «Martirologio Seráfico», Veneráveis Vadingo e Gonzada, ainda que êste não faz menção alguma dêste servo de Deus. O lugar da sua sepultura sinalam ainda hoje duas campas, que estão no lanço do pequeno claustro da parte da igreja.

Nesta teve o seu jazigo o venerável Frei Afonso da Gama ou da Cruz, fidalgo de esclarecida nobreza, natural de Olivença, senhor de muitas riquezas e de uma opulenta casa, que ficou possuindo em Novos um seu filho chamado Manuel da Gama, quando deixando o Mundo se retirou ao porto seguro da religião, a tempo que já contava 60 anos de idade. Nesta mesma santa casa tinha professado nosso santo hábito no humilde estado de frade leigo, no ano de 1575, circunstâncias todas que o fizeram digno de uma gloriosa memória.

«Entre os veneráveis varões que saíram», diz o doutíssimo Jorge Cardoso, do devoto Santuário de Nossa Senhora de Ínsua para ilustrarem a seráfica família, não tem o menor lugar Frei Afonso da Gama, o qual morrendo há perto de 80 anos, estão ainda agora suas virtudes muito frescas.

Na devota Casa de Santa Maria de Ínsua, província de Santo António, no arcebispado de Braga, o estranho remate de Frei Afonso da Gama, que sendo homem fidalgo, rico e mantieiro da rainha D. Catarina, depois de naufragar duas vezes na jornada da Índia, aos sessenta completos da sua idade, se recolheu

ao seguro pôrto da religião, fugindo dos naufrágios e perigosos baixos do mundo, para nela segurar a salvação, pois em dois anos, que lhe resultaram de vida, se portou sempre como puro noviço em grande humildade, penitência e oração com outros louváveis exercícios podendo-se dizer por êle aquelas palavras da Sabedoria: Consummatus in brevi, explevit tempora multa. Porém, como tinha o perigo no mar, não lhe pôde escapar por mais que fez; foi o caso que um sábado da quaresma, vindo de Monção, por mandado da obediência, sobreveio tal tempestade, que se foi a pique o batel, e afogando-se saíu o corpo daí a três dias nas rias da Galiza, o qual foi trazido a sepultar à dita santa casa com grande concurso e honra, admirando todos os incompreensíveis juízos do Altíssimo.

O cartório do convento tem êste trágico successo com alguma diferença, supôsto que concorda com a sobredita relação no essencial.

O naufrágio, referem, fôra na terceira domingo da quaresma a 10 de Março do sobredito ano de 1577, sendo guardião o Padre Frei Alvaro de Santo Estevão, que tinha enviado a Frei Afonso ao Convento de Nossa Senhora de Mosteiro a negociar uma pouca de lenha, por haver falta dela na casa, com o presidente dela, chamado Frei Tomé de Alverca, perfeito religioso. Antes de embarcarem, ambos se confessaram, Frei Afonso comungou e o presidente disse missa da Paixão, que muitas vezes naquela quaresma dizia por devoção. Sucedeu levantar-se uma tormenta tão medonha e furiosa, que diziam os antigos não se lembravam de o mar nunca crescer tanto, pois saíu de sorte fora dos seus limites, que parecia querer assolar esta Ínsua; e todos os que nela então assistiam se acharam possuídos de grande temor.

Maior foi a que assaltou os religiosos que tinham embarcado, pelo manifesto perigo em que se viram, e suposto quizeram suspender a sua deligência e voltar para a Ínsua, se acharam tão combatidos do mar e de ondas, tão soberbas e altas que submergiram o barco com religiosos e dous barqueiros, e um moço que levavam. Foi o caso novo, por nunca ter sucedido semelhante a barco que servisse a casa, nem a ela

viesses em romaria. Das freguesias visinhas se viu perder e perecer o barco e suposto avizaram logo à vila e dela saíram a ver se podiam dar algum socorro a esta desgraça, como o mar ainda continuava notavelmente inquieto e alterado, não puderam alcançar noticia nem do barco nem das pessoas que se afogaram.

Ao sétimo dia saíu Frei Afonso da parte de Galiza, no sítio onde se desembarca para a Guarda, e a esta vila o levaram em seu barco os homens que o acharam. Estava então ali por acaso o guardião o qual logo acudiu com o abade, eclesiásticos e muito povo da vila; e suposto que todos, pela devoção que sempre mostraram a esta santa casa e aos seus religiosos, pretenderam se enterrasse na capela mor da igreja matriz, o dito guardião, ainda se mostrou agradecido a êste piedoso obséquio, o não admitiu e dispôs viesse a esta Ínsua, onde jaz entre os dous altares colaterais.

No dia seguinte appareceu o presidente Frei Tomé, da parte de Portugal, na praia da freguesia de São Paio de Molêdo, e por ser em ocasião de não poder ser conduzido a êste convento, por estar o mar bravo, se resolveram enterrá-lo na capela mor da igreja da dita freguesia. Os seus ossos foram dali trasladados para o cemitério dos religiosos, passados anos, no de 1586 a 8 de janeiro e jazem no lanço do claustro junto à igreja. Experimentou-se então a maravilha, de que fazendo muito vento, não se apagaram as velas acesas com que os religiosos e outras pessoas acompanharam os ditos ossos, segundo se refere no cartório da casa.

Os mesmos cartórios fazem lembrança de outros servos de Deus que aqui finalizaram seus dias, sem mais individuação, que a de dizer que eram mui devotos e virtuosos. Por tais declara a Frei Diogo da Rosa, frade leigo, que faleceu a 27 de fevereiro de 1421 e Frei Jacob de Valença também frade leigo, que morreu a 10 de abril de 1533, e a mesma memória fazem de Frei Alvaro da Rosa, de que já acima demos noticia. E supôsto que esta que nos dão destes beneditos religiosos é tão succinta, não deixa de ser argumento forçoso de sua grande santidade.



ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

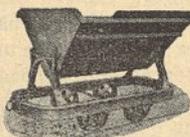
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado



Mais quilometragem

Mais comodidade

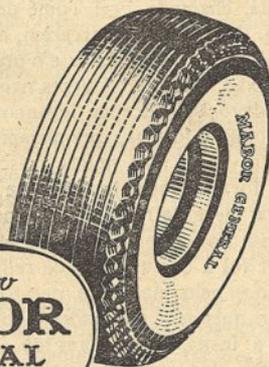
Mais segurança

O piso *Squeegie* proporciona
maior aderência ao solo

Em todos os sentidos

A todas as velocidades

Sobre todos os pavimentos



A Novo
MABOR
GENERAL
SQUEEGEE

METALÚRGICA, L.^{DA}

Officinas de construções civis e mecânicas

FABRICANTES DE

APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA

Moldes para manilhas de cimento — Moldes metálicos
para construção de silos redondos em betão armado

Gradeamentos, portões, caixilharia, etc.

Fabricantes exclusivos dos fechos «SECTOR»

RUA DA BICA DO SAPATO, 46

LISBOA

Telef. 27 140

A. Fernandes & Santos, L.^{da}

AUTOMÓVEIS

Reparações mecânicas e de electricidade

em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação

de cambotas e cilindros

e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 42807 — 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



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ»—HIDROFUGADO «N»

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

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprêgo

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

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

AGENTES EM TODO O PAÍS



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE