

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

1471



1—ABRIL—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

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
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

As carruagens ferroviárias e o público português.	243
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	245
No Instituto Superior Técnico	246
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	247
Novo material para a C. P.	248
Há 50 anos.	248
Caminhos de Ferro Coloniais	248
Carta de Espanha, de <i>J. M. MIURA</i>	249
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	250
Linhas Estrangeiras	251
Elevação das tarifas de transporte de passageiros e mercadorias nos Caminhos de Ferro	252
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	254
Regulamento de Transportes em Automóveis	258
Parte Oficial	260
Recortes sem Comentários	261
Homenagem a seis ferroviários	26
Festa anual de confraternização dos combatentes do antigo Bata- lhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	262
Conferência por Vidal Caldas Nogueira na Sociedade de Geografia de Lisboa'.	262

As carruagens ferroviárias e o público português

A C. P. enviou para os jornais o seguinte comunicado:

«Recentemente e conforme foi noticiado, a C. P. adquiriu na Suíça 60 carruagens metálicas, parte das quais se encontra em circulação nas linhas de Porto-Braga, Porto-Espinho, Lisboa-Sintra e Lisboa-Vila Franca.

Entendeu esta companhia, em face do estado em que se encontravam as carruagens dos tranvias, que o novo material se deveria destinar àqueles comboios, pondo assim à disposição do público material moderno e contortável, cuja aquisição, por ser bastante dispendiosa, representou um encargo elevado para a empresa.

Dias depois da inauguração das novas carruagens, verificou-se que alguns passageiros, não reconhecendo vantagem na conservação deste material, começaram a deteriorá-lo e a subtrair peças que, como

é evidente, tinham a sua função e como isto não chegasse, notou-se recentemente, numa das carruagens de 3.^a classe que circulam na linha de Sintra, um golpe com 0,80 cms. de cumprimento num dos painéis interiores, por debaixo das janelas e outro num banco, ambos feitos com o propósito de deteriorar o material.

Estes factos lamentáveis levam esta companhia a chamar a atenção do público e a pedir aos passageiros que compreenderam e apreciaram a melhoria do material circulante o obséquio de serem eles próprios os fiscais de desmandos da natureza dos verificados.

A repetirem-se casos idênticos, que dão prova de falta de educação, torna-se impossível manter o agradável aspecto das carruagens, como inicialmente foi reconhecido».

Não foi sem melancolia e desgosto

que lemos, nos jornais de Lisboa, este comunicado da C. P. Enquanto uma parte da população portuguesa reclama, com insistência, por vezes impertinente, melhoramentos públicos, uma outra parte, felizmente mais pequena, destroi e inutiliza, por inconsciência, falta de civismo e educação, com um prazer, que se diria sádico, não apenas, como até há pouco, os bancos dos jardins, mas também, como acabámos de ler no referido comunicado, o novo material ferroviário com que a C. P. acaba de melhorar consideravelmente os seus serviços.

Quando, na linha de Sintra, se inauguraram as novas carruagens suíças, impeccáveis de asseio, belas na sua simplicidade, agradáveis pelo seu conforto, imaginámos, (com ingenuidade, reconhecemo-lo agora) que os habitantes residentes nas localidades servidas por essa linha, iriam estimá-las e zelá-las como se fossem propriedade sua.

O povo português não tem a noção nem o orgulho dos valores que o acreditam e enobrecem não só perante os seus próprios compatriotas mas também perante os estrangeiros que nos visitam. Não se tem ainda entre nós a ideia de que os serviços públicos, embora dirigidos por empresas

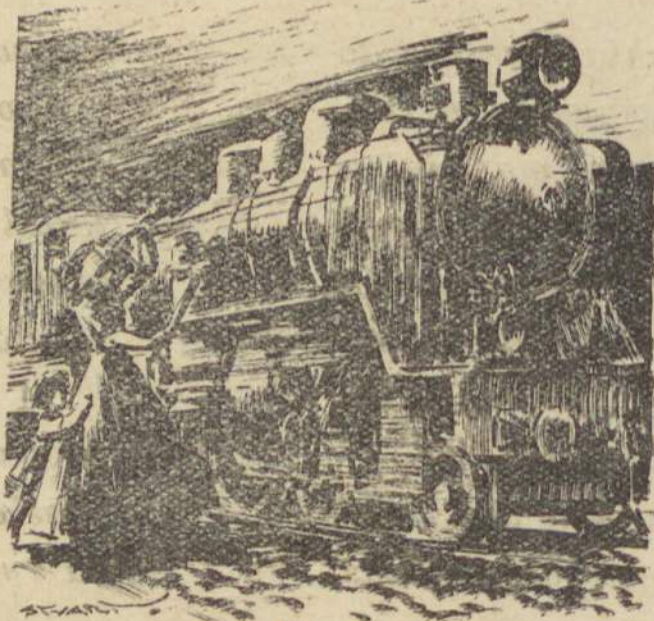
particulares, pertencem à Nação e a todos os portugueses.

Enganamo-nos, redondamente, com má-gua o confessamos e reconhecemos.

Não se trata de uma brincadeira de mau gosto, mas de um crime grave que nos lesa colectivamente, que nos envergonha, não apenas perante os nossos compatriotas mas sobretudo perante os estrangeiros que nos visitam e consideram a região de Sintra uma das mais belas estâncias turísticas do Mundo.

A C. P. não pode, evidentemente, colocar em cada carruagem um guarda especial destinado a evitar os vandalismos da natureza que o referido comunicado nos denunciou e a prender os delinquentes. Mas cabe a todos os passageiros, ciosos do bom nome português, o dever de evitar que esses crimes continuem a praticar-se, chamando imediatamente a atenção dos revisores que fazem serviço nas carruagens não só da linha de Sintra mas de todas as outras.

Não há dúvida, e é esta a melancólica conclusão a que chegámos, que o povo português — uma parte, bem entendido, — não possui o orgulho dos seus valores colectivos.



Efemérides ferroviárias

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

ABRIL

1

1888 — Faleceu o engenheiro Francisco Oliveira Chamiço, Administrador da Companhia dos Caminho de Ferro Portugueses.

2

1865 — Nasce na cidade do Porto, o engenheiro Álvaro de Sousa Rego, que faleceu em 1945, tendo ocupado o lugar de Director Geral do Caminho de Ferro até 1935, data em que atingiu o limite de idade.

3

1902 — Conclui-se o projecto de um caminho de ferro eléctrico entre Londres e Brighton, atravessando o Tamisa sobre uma ponte gigante.

4

1838 — Inauguram-se na Rússia os serviços ferroviários.

5

1889 — É inaugurada a linha urbana de Lisboa (Rossio a Campolide).

6

1899 — É declarada em estado de suspensão de pagamentos a Companhia da via férrea de Zafra a Huelva.

7

1896 — Carlos Moradelli, requer a patente de invenção, para Portugal, do aperfeiçoamento nos engastes das viaturas de caminho de ferro.

8

1893 — É aberta à exploração a linha dupla entre Campolide e o Entroncamento.

9

1902 — Inaugura-se a linha eléctrica de 155 quilómetros Indianopolis-Anderson e Moriou, que se considera o tipo mais perfeito de linha electrificada.

10

1864 — Saído de Estarreja aparece em Taveiro o primeiro comboio de passageiros.

11

1899 — Na linha Linares-Almeria é inaugurada a secção de Baeza a Almeria.

12

1907 — O Conselho Federal Suíço publica a Lei sobre a organização militar dos caminhos de ferro suíços.

13

1899 — Eurico Allen, concessionário do caminho de ferro de via reduzida de Queluz a Belas, requer para que o mesmo caminho de ferro seja prolongado até à Ericeira.

14

1877 — O Engenheiro Mendes Guerreiro lê, na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, uma «memória» sobre a construção do caminho de ferro do Vale do Vouga.

15

1890 — É inaugurada a linha férrea de Malagueño do Caminho de Ferro Central Argentino.

16

1888 — É autorizada a abertura provisória, só para mercadorias, da estação da Porcalhota.

17

1902 — O Governo da República de Nicarágua manda estudar o projecto da construção de um caminho de ferro de Momotombo a um porto do Rio Grande, até onde possam chegar os navios do Atlântico.

18

1900 — O Governo Persa inicia a construção do caminho de ferro de Zulfa-Tabriz Hamadam e do ramal a Teheran feita por militares e só para serviço do exército.

19

1894 — O Governo Português, por intermédio do Ministério da Marinha e do Ultramar, autoriza a construção de um caminho de ferro da Baía do Lobito a Moçâmedes, a Henrique da Luna e Cunha, Coronel de Artilharia e a Braz Faustino da Mota.

20

1858 — Abre à exploração o troço ferroviário entre a Quinta das Virtudes e Ponte Santana da linha do Leste (9,934).

21

1900 — A Companhia das vias férreas económicas das «Asturias» obtém a concessão da linha de Infiesto a Las Arriendas.

22

1888 — É aberto à exploração o caminho de ferro de Tarrascon a Ax-(Meio-Dia).

23

1888 — Tem lugar a ligação da linha do sul de Mahratta com a de Mormugão, que se efectuou em Castle Tock.

24

1903 — Por lei desta data é ordenada a construção do caminho de ferro Évora-Reguengo.

25

1895 — São aprovados os estudos definitivos dos caminhos de ferro do Rio Uruguai ao Porto de Uniano e outro até a Itatara (Chili).

26

1889 — O Governo argentino aprova o projecto da construção e exploração do caminho de ferro entre Buenos Aires e Yumbel, destinado a ligar os dois oceanos.

27

1897 — A Sociedade Franco-Belga de La Croyère, fabrica um vagão-hospital, que entra em serviço, saindo de Liège para Lourdes, conduzindo gratuitamente doentes pobres.

28

1893 — A Companhia do «Oeste» estuda o prolongamento da linha férrea entre Paris e Dieppe, passando por Pontoise.

29

1895 — No Congresso espanhol o Deputado Vincenti, apresenta o projecto da construção de um caminho de ferro entre Porriño e Mondariz.

30

1898 — Reune para aprovação de Relatório e eleição dos Corpos Gerentes, a Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães.

No Instituto Superior Técnico

O sr. Maurice Lemaire, Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, da França, realiza, em 6 de Abril, uma conferência sobre «A EVOLUÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES»

N O próximo dia 6 de Abril, o Director Geral da S. N. C. F., Mr. Maurice Lemaire, pronuncia no Instituto Superior Técnico uma conferência sobre «A evolução dos caminhos de ferro franceses», conferência que é aguardada nos meios ferroviários portugueses com o maior interesse.

Maurice Lemaire é uma grande autoridade no assunto, tendo ascendido, em Março de 1946, ao alto cargo de Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro.

Antigo aluno da Escola Politécnica, combatente da primeira guerra mundial, trabalha há 28 anos nos Caminhos de Ferro.

Iniciou a sua carreira em 1921 no Serviço da Via no Caminho de Ferro do Norte. Tendo-se especializado nas questões ligadas à via, foi chamado ao serviço da rede do Estado e ali aplicou a sua experiência criando novos métodos para conservação das linhas e renovação do balastro, graças aos quais essas operações podem fazer-se hoje em condições muito mais rápidas, ao mesmo tempo que menos fatigantes e menos onerosas.

Em 1937, Mr. Lemaire foi nomeado, na rede da Alsácia e Lorena, Chefe Adjunto do Serviço de Via Constituída a S. N. C. F., é-lhe dado o lugar de Chefe Adjunto do Serviço Central das Instalações Fixas.

Foi nomeado em Setembro de 1939 subdirector em Strasburgo e no começo do ano seguinte subdirector da Região de Leste.

Por ocasião do ataque alemão em Maio de 1940, toma na Flandres o comando da parte da rede isolada pelo avanço das tropas inimigas, onde se distingue mantendo o mais longamente possível o sistema dos transportes à disposição do Alto Comando.

Regressado a Paris é nomeado Director do Serviço de Reconstrução e depois, em Março de 1944, Director da Região do Norte. Em 10 de Outubro do mesmo ano ascende às funções de Director Geral Adjunto. Consagrou-se nesse lugar particularmente aos problemas da reconstrução e nesta tarefa mostrou-se à altura do seu nome, de resto já consagrado como técnico e homem de acção, sendo elevado pouco tempo depois ao mais alto lugar dos caminhos de ferro franceses.

PROBLEMAS SOCIAIS

Projeccção Portuguesa no Mundo Técnico e Científico

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

O assunto de hoje parecerá de certo modo descabido numa colectânea de temas com aspecto social. Porém, é axioma transparente a todos o facto de resultar de um estado social perfeito o melhor equilíbrio técnico e científico, e bem assim a cultura das fontes, donde brota, límpida e fecunda, a corrente do progresso, que é símbolo e prenúncio de bem-estar humano. Logo, o assunto de hoje integra-se perfeitamente nos «Problemas Sociais». E não é a primeira vez que o ventilamos na imprensa. Porque é importante, vale a pena repisá-lo.

Todos os portugueses que, nos últimos anos, têm folheado jornais para apreciar a situação internacional, quer no seu aspecto bélico, quer ainda no seu aspecto social ou político, leram notícias sensacionais que documentam inúmeras invenções de espírito humano.

Assim, se de estaleiros misteriosos divergiam, sob o domínio mágico da rádio, as bombas voadoras para provocar milhares de mortes, também saíam dos laboratórios a penicilina e a estreptomycina redentoras para arrancar à morte milhares de vidas.

As invenções sucedem-se, pois, em ritmo crescente, ora para a melhoria, ora para o extermínio paradoxal da humanidade.

A nós, portugueses, cabe-nos, não sabemos se o prazer se o desgosto, de verificar que a maioria dos inventos se regista nos arquivos do progresso estrangeiro.

E em que plano fica Portugal? Acaso não haverá no nosso meio homens de talento inventivo, persistentes e cheios de vontade — da vontade que caracteriza e impõe o génio?

Há, estamos certos disso. Paralelamente, há na geração de hoje valores que muito podiam valer à nação como sociólogos e políticos. Mas é de lamentar que os vejamos acorrentados por um medo, que é ao mesmo tempo covardia. Não se manifestam. Temem os perigos da arena, onde terá de ser desembainhada a espada do talento e do vigor espiritual...

Não nos desviemos do assunto. Custa admitir que

os inventos sejam resultado de simples intuição ou obra do acaso, que muitos tornam único e responsável autor das maravilhas do progresso. O sábio, o génio, o investigador precisa da varinha feiticeira da intuição e do auxílio desse mensageiro secreto, que é o acaso, acreditamos! Mas nem a intuição, nem o acaso dispensam que se tenha, previamente, de lavrar e cultivar o campo, onde será lançada a semente, que há-de gerar sábios, investigadores e inventores.

Sem condições mesológicas a planta não cresce e não dá ao jardim os cambiantes da cor e do perfume! Outro tanto acontece entre nós, onde as condições, dum modo geral, não são de molde a fomentar a curiosidade do inventor e do estudioso e do artista.

Acusar o Governo dessa falta é já um lugar comum e um contra-senso, pois as entidades sempre patrocinam as boas iniciativas, quando os seus fins veem dar maior prestígio e eficácia à vida nacional. O que falta é harmonia da iniciativa particular, uma conjugação de esforços, em permanente e justa campanha, para que se criassem junto às escolas portuguesas laboratórios amplos, com aparelhagem actualizada e múltipla — laboratórios esses que viriam a ser franqueados a todo e público idóneo e honesto.

Acabe-se, sim, com a apatia e moleza que domina as gerações de agora, de cultura e educação superficiais, e acusem-se menos os poderes públicos!

A fazer fé que existam em Portugal muitas vocações perdidas, de carácter inventivo, urge encarar a questão exposta. Há Institutos técnicos e científicos bastantes no nosso país. Todos possuem laboratórios mais ou menos apetrechados. E' certo que, na sua maioria, os instrumentos são relíquias mecânicas, que é leal respeitar como fonte de maior perfeição moderna! Bom seria que esses laboratórios se munissem de material utilizável e de feição actual.

E' que o técnico português precisa sair da escola pronto a enfrentar, no seu aspecto geral, pelo menos, as invenções mais práticas que o século gerou. No entanto, temos de lamentar que muitos técnicos saíam da escola, onde existem gabinetes com aparelhagem de estudo, e os professores não lhes tenham uma só vez mostrado, ao perto, um só desses instrumentos. Custa afirmá-lo, mas a verdade não deve ocultar-se!

A escola técnica não desperta no aluno o gosto pela vida real que o espera e que dele exigirá o máximo de competência específica e destreza. Por isso nenhum aluno devia ser empossado de sua carta de capacidade técnica sem um exame prévio e demorado em contacto com os diversos circunstanciais que vão enredar o panorama de sua futura especialidade. Das escolas de engenharia, por exemplo, saíem hábeis calculadores, indivíduos com razoável preparação em matemáticas e especulações teóricas; são, porém, bem poucos os capazes de enfrentar o mais elementar problema técnico ou administrativo, que nas mãos do próprio operário seria de fácil execução.

Dirão os didactas que a escola fornece a teoria e a

Novo material para a C. P.

A bordo do vapor «Ribeira Grande», dos Carregadores Açorianos, chegaram mais quatro locomotivas da nova série de Diesel-Eléctricas, de cerca de cinquenta toneladas cada, que fazem parte de uma nova encomenda de doze, que a C. P., no prosseguimento do programa de renovação do seu material rolante, adquiriu à «General Electric Portuguesa», depois da série das doze de 1.500 cavalos, «Alco-General Electric» e que, como noticiámos, na devida altura, já chegaram a Portugal.

Essas novas locomotivas destinam-se principalmente a serviços de manobras, devendo também ser utilizadas nalgumas linhas secundárias, para o transporte de comboios mistos. Trata-se de um modelo de construção moderna, notável pela economia da exploração e facilidade da manobra, vantagens que resultam do emprego da transmissão eléctrica. Estas locomotivas entraram nas oficinas da C. P. em Campolide e devem entrar em serviço dentro de 60 dias.

Como nota de interesse, acrescentaremos que este modelo de locomotiva foi aperfeiçoado durante a última guerra mundial — e que as primeiras mercadorias desembarcadas na praia da Normandia incluíram um lote destas locomotivas, construídas pela «General Electric», as quais deram provas de grande eficiência, na fase decisiva do grande conflito, tendo os seus construtores recebido por isso felicitações dos estados maiores aliados, que as utilizaram, em grande escala, na Bélgica, na França e na Alemanha.

vida a prática. Daí, o aluno começará a aprender, trabalhando. E' o ideal, mas não nos parece satisfazer as exigências da vida moderna.

No estrangeiro, a escola dá competência técnica e executiva ao diplomado.

Ora se o aluno não adquirir no seio da escola «o gosto» pela oficina, pelo laboratório e pela biblioteca, mais rudimentar será o trabalho especializado e mais difícil será a probabilidade de, um dia, se transformarem alguns técnicos em notáveis cientistas e, consequentemente, em inventores e sábios.

Urge atender aos princípios para se consumarem os fins...

Não é um sonho nesse ver, amanhã, Portugal, que hoje ocupa lugar culminante na vida internacional, figurar também no mundo do progresso técnico e científico em destacado nível. Já temos sábios, venerados no mundo, mas convém tornar fecundo o campo, onde hão-de florescer, viçosas e potentes, novas vocações.

Como? Em princípio, criando laboratórios modernos, acessíveis a todos os alunos e a todos os estudiosos.

Há 50 anos

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

Atrazo de comboios

Foi apresentado às câmaras italianas um projecto de lei estabelecendo multas às companhias ferro-viárias pelo atrazo dos comboios.

O projecto considera contravenções no sentido do código penal os atrasos dos comboios e como taes sujeitas às multas cominadas no art. 317 das leis sobre obras publicas de 1865 e do regulamento para a policia, segurança e regularidade do serviço das vias ferreas, approved por decreto de 31 de outubro de 1875.

As penalidades são applicadas pelo juiz. As companhias que exercem a exploração das linhas são as responsáveis, applicando-se aos seus directores.

As penalidades são: Em comboios directos de passageiros pela demora de 20 a 30 minutos — 500 liras, de 30 a 40 minutos — 750 liras, mais de 40 minutos — 1.000 liras.

Em comboios omnibus; de 26 a 30 — 200 liras, até 40 — 500 liras, até 50 — 700 liras; mais de 50 — 1.000 liras.

Em comboios mixtos de 45 a 60 minutos — 200 liras mais de 60 — 500 liras.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A Imprensa de Angola deu entusiástico relevo à notícia relativa à reunião do Conselho Técnico do Fomento Colonial, presidida pelo Ministro das Colónias e com a assistência do Sr. Subsecretário de Estado, em que foram tomadas deliberações sobre o alargamento da via do Caminho de Ferro de Moçâmedes, na serra da Chela, que deverá ser adjudicada por 32 mil contos; sobre a localização do cais do porto de Moçâmedes, que servirá o referido caminho de ferro, e sobre a construção da barragem do Biópio, no rio Catumbela, destinada a fornecer electricidade às cidades do Lobito, Benguela e povoações limítrofes, cujos trabalhos deverão iniciar-se dentro de oito meses.

— Foram há dias vistoriadas em Londres, seis potentes locomotivas «Garrath», adquiridas pelo caminho de ferro de Luanda, por 24.000 contos, e que devem embarcar no próximo mês para Angola.

Com esta aquisição e com a substituição que se vai fazer dos 100 kms. de via entre Luanda e Malange, utilizando carris de 30 kgs., espera-se que a eficiência dos serviços daquele caminho de ferro melhore bastante.

LANCASTRE & BEIRÃO, L.^{DA}

9 — Travessa do GUARDA MOR — 11

LISBOA

Telef. 2 7704

DISTRIBUIDORES DE:

EVODE CHEMICAL WORKS, LTD. (TINTAS)

e **MELLITOL** (Impermeabilizador em forma de pó)

Carta de Espanha

(De J. M. Miura)

Em 15 de Março fecharam-se dezanove anos sobre o falecimento do General Primo de Rivera. Nobre figura política, não podíamos deixar decorrer esta data sem uma homenagem à sua memória e ao seu sonho, para o qual viveu inteiramente, da ressurreição espanhola. O seu governo foi benéfico para a Espanha, pela paz que usufruimos e pela política inteligente com que resolveu o problema do Protectorado.

Não o entenderam assim aqueles espíritos inquietos, que nunca estão satisfeitos com a obra realizada pelos políticos que não são da sua feição, e porque a paz que o saudoso general nos dera já se tornava monótona, uma conjura palaciana, em que colaboraram a indiferença do povo, o entusiasmo dos constitucionais e o sorriso das células comunistas, derrubou o governo de Primo de Rivera. Proclamou-se então a República ateia e comunizante e o general, ferido pela ingratidão, refugiou-se na humildade anónima de um quarto de um hotel de Paris.

Respeitosamente nos curvamos, ao evocar a data do seu falecimento, perante a sua memória de lutador e de grande amigo de Espanha.

— No dia 16 de Março chegou a Madrid o primeiro comboio formado com vagões fabricados na América do Norte e que acabam de ser montados em Bilbao pela Companhia Euskalduna. Estes vagões fazem parte duma encomenda de 740 feita pela «RENFE», dos quais já 170 chegaram a Espanha. Os restantes devem chegar brevemente esperando-se que, no prazo de três meses, se encontrem todos ao serviço.

A «RENFE», com o fim de que a utilização destes vagões seja o mais eficaz possível, estabeleceu um acôrdo com a Comissão de Abastecimentos e

Transportes. O acôrdo consiste em fazer transportar por estes vagões os produtos que aquele organismo distribui, tais como trigo, farinhas, batatas, açúcar, arroz, etc., desde os grandes centros de produção ou portos até aos locais de consumo.

— Próximo de Manresa, segundo telegrama de Barcelona para a imprensa diária de Madrid, um comboio de mercadorias chocou com uma pedra, que pesava 10 toneladas. Felizmente, não se registaram desastres pessoais e a via ficou desembaraçada em poucos minutos.

— O vapor «Tornes», procedente da Bélgica, descarregou em Bilbao 450 toneladas de rails para a «RENFE».

— A Direcção Geral de Obras Hidráulicas informou que os pântanos da região do Tejo continuam com poucas disponibilidades de água, do que resulta falta de energia eléctrica.

Os volumes de água e a quantidade de energia eléctrica mantêm-se, portanto, nas proporções, res-

pectivamente, de 13 e 7 por cento.

— Pedro Torrijos Enciso, de Torrijo del Campo, província de Teruel, com o ofício de carpinteiro e pedreiro, construiu, sozinho, em Saragosa, sem ajuda de ninguém, uma casa de quatro pisos, a que só falta o telhado.

Há 16 anos que Pedro Enciso trabalha nesta obra, nas horas livres do seu ofício.

— Foi publicado um plano complementar para restauro das vias, renovação de material circulante, equipamento de oficinas, com que se vai ampliar o plano quinquenal, já elaborado, para a renovação da rede ferroviária. O plano complementar exige um financiamento de 6 biliões de pesetas.



General Primo de Rivera

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

D. Carlos, grande pintor

POR iniciativa da Fundação da Casa de Bragança e com a colaboração de Diogo de Macedo, expuseram-se numa das salas da Museu de Arte Contemporânea quatro quadros de El-Rei D. Carlos. A exposição constituiu, ninguém poderá dizer o contrário, um grande acontecimento. D. Carlos, que trazia nas suas veias sangue de artista, não foi, apenas, um grande rei, a quem já se começou a fazer justiça, mas também um grande cientista, com o seu nome honrosamente ligado a notáveis estudos oceanográficos, e um pintor extraordinário, a quem os próprios republicanos, como o exigente e irreverente Fialho de Almeida, não negaram nunca a sua viva, sincera admiração.

D. Carlos foi, com efeito, um grande pintor, um dos maiores pintores do seu tempo, senhor de uma técnica poderosa e, principalmente, de uma sensibilidade invulgar, comunicativa, que prende e encanta.

D. Carlos, que desenhava e pintava a óleo primorosamente, especializou-se na pintura ou desenho a pastel. Foi, no género, o primeiro do seu tempo. O «Estudo de Marroquillo» é um quadro admirável, de mestre, vigoroso na modelação, com carácter e personalidade. No quadro, «Campina alentejana», o pintor denuncia a sua sensibilidade de paisagista. Mas, para nós, o quadro dominante, verdadeiro quadro de Museu, é o que se intitula «O sobreiro descascado». Só esse quadro bastaria para a glória e a imortalidade de um artista.

Há a registar o facto de um desses quadros, «Campina alentejana», ter começado a fazer parte do recheio do Museu de Arte Contemporânea, onde, pelo que supomos, o grande rei e artista não se encontrava ainda dignamente representado.

A D. Carlos deve a arte portuguesa um grande e generoso impulso, não apenas como pintor mas também como comprador e animador. Frequentava, com assiduidade, as oficinas dos nossos maiores artistas, adquiria quadros nas exposições que visitava, e apreciava imenso o convívio dos pintores, como Casanova, de quem foi discípulo, e Carlos Reis, de quem foi protector e grande amigo pessoal.

D. Carlos, como pintor, mereceu do artista e crítico de arte Armando de Lucena um estudo notável e sereno: «D. Carlos de Bragança na Arte Portuguesa».

Já era tempo de se prestar inteira justiça à memória de D. Carlos, grande rei, que, na diplomacia, na ciência e na arte soube ser sempre grande.

A Madeira, centro de turismo

A Ilha da Madeira vai ser ligada a Lisboa e Londres por via aérea, com hidroaviões, enquanto, ao que parece, não se construir um aeródromo naquela formosa estância de turismo de fama universal.

A inauguração das carreiras aéreas coincide com as facilidades que o governo inglês acaba de conceder aos que viajam. É de esperar, portanto, que a Madeira volte a registar, como antes da guerra, um grande movimento de turistas.

Oxalá que, desta vez, já que as carreiras aéreas vão encurtar para três ou quatro horas a distância entre Lisboa e Funchal, que os portugueses se animem a visitar, por curiosidade e patriotismo, uma das mais aprazíveis e sedutoras estâncias de repouso em todo o mundo.

A Ilha da Madeira, apesar de ser portuguesa, é ainda hoje uma das parcelas que os portugueses mais desconhecem.

Carlos Sombrio

COM o falecimento prematuro de Carlos Sombrio, pseudónimo do escritor António Augusto Esteves, perderam as letras portuguesas um leal e nobre servidor e perdeu a Figueira da Foz um dos seus filhos mais apaixonados.

Produto do seu próprio esforço, autodidacta que espalhava a sua curiosidade intelectual pela literatura e pela pintura, Carlos Sombrio, que era comerciante e artista de ourivesaria, fez da sua casa um museu-biblioteca. Com efeito, o escritor, terminada a faina da sua casa comercial, encerrava-se na sua residência para viver para as coisas altas e nobres da inteligência. O convívio dos livros era-lhe indispensável, e, para quebrar o isolamento a que, voluntariamente, se remetia, compunha as suas novelas e os seus ensaios críticos.

Jornalista, conferencista, ensaísta e romancista, a sua actividade foi extraordinária. Dir-se-ia que vivia exclusivamente para o culto da beleza. João de Barros, João Reis e Florbela Espanca mereceram-lhe três estudos admiráveis. «O meu romance» obteve um prémio literário e as crónicas «Sob o céu de Espanha», deram-lhe lugar alto entre os nossos melhores prosadores. Há poucos meses, atirou a público a sua última obra: «Almas rusticas».

Foi com a mais viva emoção que sentimos a morte deste camarada encantador.



TRANSPORTS MÉCANISÉS S. A.

ZÜRICH — BAHNHOFSTRASSE 24

SUISSE

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE

Telegramas de origem norte-americana informaram a imprensa de que nove compa-

nhas de caminhos de ferro anunciam que vão despedir os seus empregados, a partir de 14 de Março, por causa da suspensão do trabalho nas minas de carvão.

A Pensilvânia Railroad despedirá 20.000 ferroviários e a Chesapeake and Ohio 15.000.

ARGÉLIA

Em Janeiro, as tarifas dos caminhos de ferro argelia-

nos foram elevadas em 12% para os passageiros e em 10% para as mercadorias.

Para os minérios de ferro e fosfato de cal natural, os preços elevaram-se em 26,5 por cento.

ESPAÑA

Está a ser construído na América do Norte um comboio

super-futurista destinado aos caminhos de ferro espanhóis e que é considerado como um possível precursor da nova tendência do traçado de comboios.

As carruagens, que são baixas e não mais compridas do que um terço das que são agora utilizadas, serão ligadas numa espécie de tubo comprido e maleável com possibilidade de fazer curvas tal como uma serpente e transportar os passageiros ao seu destino a uma velocidade superior 160 quilómetros à hora.

O alumínio, o vidro, a borracha e o aço serão misturados de tal maneira, que este comboio futu-

rista pesará talvez só um quarto do que um comboio moderno actual. Os designers dizem que os esticões de arranque, a trepidação das rodas e o barulho serão eliminados.

O comboio espanhol tem estado a fazer experiências secretas entre Nova Iorque e Chicago, disfarçado com coberturas de lona.

ITÁLIA

As contas de exploração das linhas férreas italianas acu-

saram um importante deficit. Por esse motivo o Conselho de ministros propôs o aumento das tarifas ferroviárias ao país. Nesta ordem de ideias, as tarifas de mercadorias subiram 25 e 30% e as dos passageiros 17 e 21 por cento.

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACA VÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728



TÂMAR

Significa elegância e bom preço

SAPATARIA

36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA
10% de desconto aos Ferroviários

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

Elevação das tarifas

de transporte de passageiros e mercadorias nos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» publicou, pela pasta das Comunicações, o seguinte decreto-lei n.º 37.351:

1. A exploração da rede ferroviária, com excepção do ramal de Cascais, continua a fazer-se em condições largamente deficitárias, consequência do elevado custo dos materiais de serviço e de consumo e da diminuição do tráfego, em especial de mercadorias.

Para se dar uma rápida ideia da elevação do custo daqueles materiais, referem-se dois casos: o das travessas e o do carvão. As travessas de pinho, produto nacional, que se obtinham antes da guerra por 8\$, custam hoje, à excepção das fornecidas pelas matas nacionais, 40\$; o carvão, cujo preço médio naquela época era de 105\$ a tonelada, custa agora 460\$. Assim se explica que o combustível representa 30 por cento do orçamento das despesas de exploração, quando nos Estados Unidos da América, por exemplo, figura apenas com 7,3 por cento em 1947, e 5,6 por cento em 1946.

Se se entender a que a segurança das linhas exige que se substituam, em média, 1:200 travessas por dia, e que a despesa anual com combustível é de cerca de 200.000 contos, facilmente se compreenderá o elevado custo de exploração dos caminhos de ferro portugueses.

A situação agravou-se, como não podia deixar de ser e se previa, com a revisão dos vencimentos e salários do pessoal levada a cabo em 1 de Janeiro passado.

Não quis o Governo, desde esse momento, agravar as tarifas com o fim de obter a receita equivalente ao novo encargo, sem observar como evoluiria a exploração no ano corrente.

Decorridos dois meses, pode já verificar-se que a situação, devida à acentuada diminuição do tráfego, em especial de mercadorias, é pior que a de 1948: o *deficit*, que neste ano foi de 73.000 contos, eleva-se em 1949, segundo as previsões orçamentais, a 120.000.

2. Em presença desta situação, e dada importância dos caminhos de ferro na economia do País,

há que adoptar medidas urgentes destinadas a evitar a ruína desse importante e imprescindível instrumento de fomento da riqueza nacional e da própria defesa do País.

Essas medidas consistem em reduzir as despesas de exploração e aumentar as receitas.

A redução principal de despesas terá de procurar-se na supressão de algumas circulações, já que o preço do combustível representa, como se viu, tão grande encargo. Em compensação aumentar-se-á a capacidade de transporte de parte das que se mantêm, graças às maiores possibilidades das locomotivas *Diesel* eléctricas postas ao serviço em 1949 e ao emprego de novas carruagens atreladas às automotoras mais potentes.

O aumento de receitas terá de buscar-se na elevação das tarifas, embora em percentagem reduzida, para que tal facto não concorra — ou como tal possa ser aproveitado — para o aumento do custo de vida e para a imobilização de certos produtos.

3. Por este diploma determina-se a elevação da Tarifa geral de transporte de passageiros, da tarifa de transporte fluvial na via fluvial entre as estações de Lisboa e do Barreiro e da Tarifa geral de transporte de mercadorias.

A Tarifa geral de transporte de passageiros sofre um aumento de 13,5 por cento.

Como o aumento sofrido por esta tarifa desde 1931 foi de 10 a 26,5 por cento, o aumento médio total é de 35 por cento.

A tarifa de transporte na via fluvial entre as estações de Lisboa e do Barreiro mantém os seus preços e condições desde 1931.

Torna-se por isso necessário rever aqueles preços, aproximando-os das condições actuais.

Os agravamentos resultantes da revisão agora feita são de 17,5 por cento para a 3.ª classe e de 27,5 por cento para as 1.ª e 2.ª.

A Tarifa geral de transporte de mercadorias sofre um aumento que, embora oscilando entre limites afastados, é de 25 por cento em média.

Aqui, como na tarifa de transporte fluvial,

houve a preocupação de limitar os fretes a aplicar às mercadorias de maior importância no abastecimento público, por forma a não serem afectados o custo da vida e a produção.

Assim, o aumento de preço sofrido por quilograma num transporte em pequena velocidade a 150 quilómetros é: para a batata, de \$02; para o arroz com casca, de \$01(5); para o arroz descascado, de \$01(59); para o centeio e milho, de \$01(5); para o trigo, de \$01(767).

Aproveitou-se a oportunidade da revisão das tarifas de transporte fluvial e de mercadorias para as simplificar, quer alterando disposições que a prática demonstrou necessitarem de correcção, quer substituindo o regime de preços-base cativos da aplicação complexa de multiplicadores e adicionais pelo de preços-base de aplicação imediata, nos quais se incorporaram, para a tarifa fluvial, as taxas de uso de cais e de pontes-cais.

Estas medidas, com a da unificação em toda a rede dos preços da tarifa E. Int. n.º 1-P. V., permitirão alcançar o desiderato previsto na base III da lei n.º 2.008, da coordenação dos transportes — a instituição do sistema tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem de transporte ao destino. Independentemente, inclusive, da bitola das vias — e concorrerão largamente para a simplificação e consequente economia dos serviços da empresa exploradora dos caminhos de ferro.

Espera-se que esta não deixe de as aproveitar devidamente no sentido que ditou a sua promulgação pelo Governo.

* * *

Nestes termos e tendo em atenção o disposto no artigo 1.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Nas linhas férreas do continente português são substituídas pelas seguintes as bases para o cálculo de preços da tarifa geral de transportes — título I — passageiros, aprovada pelo decreto-lei n.º 35.198, de 24 de Novembro de 1945:

1.ª classe, \$50; 2.ª classe \$35; 3.ª classe \$25.

§ 1.º É autorizado o Governo, pelo ministro das Comunicações, a alterar, mediante simples despa-

cho, as bases para o cálculo dos preços desta tarifa até o limite, para mais ou para menos, de \$05.

§ 2.º Os mínimos de cobrança, por passageiro, estabelecidos no artigo 3.º da referida tarifa, são substituídos pelos seguintes:

1.ª classe, 3\$00; 2.ª classe, 2\$50; 3.ª classe, 1\$50.

§ 3.º O mínimo de cobrança estabelecido para os comboios especiais para o transporte de passageiros no n.º 8 do artigo 23.º da mesma tarifa, é elevado a 60\$00 por quilómetro.

Art. 2.º Na tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo decreto com força de lei n.º 12.863, de 7 de Dezembro de 1926, são feitas as substituições e introduzidas as alterações constantes dos mapas e relação que fazem parte integrante deste decreto-lei e vão assinados pelo ministro das Comunicações.

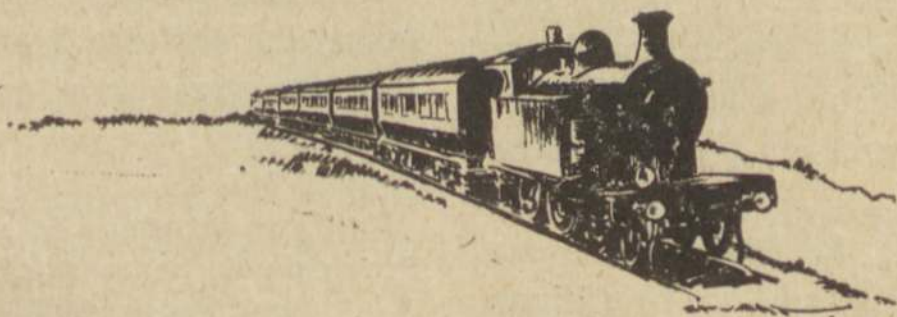
§ único. As bases e preços constantes dos referidos mapas e relação incluem os multiplicadores e adicionais que actualmente incidem sobre as bases e preços respectivos da mesma tarifa que estão em vigor.

Art.º 3.º É aprovada a tarifa de transportes na via fluvial, entre as estações de Lisboa e Barreiro, que faz parte integrante deste decreto-lei e vai assinada pelo ministro das Comunicações, a qual anula e substitui a tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, aprovada pelo decreto com força de lei n.º 12.863, de 7 de Dezembro de 1926.

Art. 4.º Ficam revogados o artigo 2.º e seu § único do decreto-lei n.º 35.198, de 24 de Novembro de 1945, bem como as disposições aprovadas pelo decreto com força de lei n.º 12.863, de 7 de Dezembro de 1926, na parte modificada pelo presente decreto-lei.

* * *

O «Diário do Governo» insere também os mapas com alterações que, em virtude do diploma que acima publicamos, são feitas à tarifa geral de transportes — título I — passageiros, aprovada pelo decreto-lei n.º 35.198, de 24 de Novembro de 1945; à tarifa geral dos transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo decreto com força de lei n.º 12.863 de 7 de Dezembro de 1926, e à tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e do Barreiro.



HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO II

Dão princípio os primitivos observantes ao Convento da Ínsua; extremada pobreza do edifício e necessidade que houve para se reformar

COM óculos de lónga vista entrou nosso caríssimo irmão e Rev. Padre Frei Martinho a examinar as notícias deste convento, propondo-lhe ao peito o que estava muito ao longe, pois sendo a sua fundação no ano de 1392, no que ele, nem ninguém, põe dúvida, parece-lhe intenta tirar mais de um século de idade com a seguinte notícia que refere.

“Tendo pois”, diz, “os fundadores da observância notícia deste lugar e vendo-o tão apartado do mundo para o comércio dos negócios temporais, alheios dos santos intentos do que pretendiam, quão acomodados para a vida do retiro o cobiçaram, e dando conta ao Senhor Marquês de Vila Real, ele com sua costumada devoção e excelente liberalidade o concedeu à ordem, em cujo nome e dos sumos pontífices principiaram a casa e em breve tempo concluíram a sua fundação, devendo tudo às esmolas, provisões e favores do Senhor Marquês, para o que concorreram à proporção da sua possibilidade muitos seus vassallos e alguns devotos, que todos com grande devoção acompanharam os religiosos, para que ficasse estabelecido este convento, querendo a prerrogativa do seu padroado ⁽¹⁾”.

Em coisa alguma se pode verificar esta relação, sendo indubitável que os Marqueses de Vila Real começaram a florescer no ano de 1449, em que já se contavam noventa e sete anos da fundação deste convento. E já passava além dum século, quando se lhes concedeu o condado de Valença e senhorio de Caminha, a que pertence esta santa casa, como já em outra parte mais claramente mostrámos ⁽²⁾.

A mercê do dito senhorio a fez o Senhor Rei D. Manuel a D. Fernando de Menezes, II Marquês de Vila Real, por carta passada a 1 de Setembro de 1499. E é certo que, por causa desta mercê, pertenceu aos Marqueses de Vila Real este convento, e assim não é possível pudessem concorrer para a sua fundação, havendo cento e sete anos que se tinha feito, quando se lhes concedeu o senhorio de Caminha.

E até então, sempre esta vila foi realenga e o era sem dúvida, quando a ela chegaram os primitivos observantes. Nem a estes lhes era necessário tão gran-

des patronos para a sua pretensão de fundarem neste sítio, pois era tão esquecido, como desprezado do mundo, que, quando a eles chegaram, não se fazia dele caso para conveniência alguma temporal, porque ainda a concha que saía à praia, que a Câmara de Caminha meteu em as mais rendas do concelho, foi depois da fundação do convento, que até então não consta se pretendesse aqui lucro dela. Depois da vinda dos religiosos solicitaria o demónio se procurasse esta conveniência para os privar do sossego e solidão que ali logravam.

Este seria o motivo, porque aqueles apostólicos varões se opuseram a esta resolução, solicitando que os da governança da dita vila cedessem do arrendamento da dita concha, no que não tiveram a menor dúvida, fazendo-lhe também a esmola, que então juntamente lhe suplicaram, de lhe relevarem todo o imposto de umas casas, que eram tributárias ao concelho, as quais tinham na dita vila para se recolherem, quando a ela iam confessar, pregar, e a outras coisas precisas.

Tudo consta do instrumento, que contém a resolução, que sobre isto se tornou na forma seguinte, cuja cópia do original faço com a mesma antiguidade dos seus termos.

“Ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1441 anos, primeiro dia de Janeiro, e na vila de Caminha, e no Paço do Concelho da dita vila, sendo no dito logo João Rodrigues de Monte Mor, e Diogo Fernandes juis, e João Lucas, e João Afonso de Mon-som, vereadores, e João Francisco procurador, e Vasco Martins, e João Afonso, e Gonçalo Gil mercador, e Gonçalo Vasques, e Rui Vasques, homens bons, e a maior parte de todos os moradores da dita vila. E outro si João Franco, e Pedro Anes, e Gonçalo Manso, e João do Casal, procuradores dos moradores do termo e a maior parte dos outros do dito termo. E sendo assim, todos ajuntados no dito dia, arrendando suas rendas do concelho, segundo seu costume, entom pareceu aí presente êlos Fr. Pedro, freire de São Francisco, em santa teologia mestre, e disse, que como fôsse verdade que Santa Maria da Ínsua os quisesse trazer aquela costa daquêl mar, algumas vezes saía em ela alguma cuncha que era

(1) Frei Martinho do Amor de Deus, Crónica da Santa Província de Santo António, Lisboa, 1740, tomo I, pág. 63.

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, pág. 281.

necessária e compridoura aquêles fraires, que em a dita Santa Maria estavam servindo a Deus, a qual cuncha se veio a meter em renda com outras rendas do mesmo concelho. E outro si, que a dita Ordem de Santa Maria tinha uma casa na dita vila, em que se acolhiam êlos e outros fraires de São Francisco e que a dita casa era trabutárea ao dito concelho e terra; e que por quanto a dita cuncha que assi saia na dita Ínsua, nunca fôra metida em renda, senão des pouco a cá, e o dito concelho e terra por êlo não eram mais avantados, e era necessário para os fraires, que em ela estavam e ao deante estivessem, que porém êlo dito Fr. Pedro lhes rogava e pedia a todos a cada um assi como estavam, assi aos da dita vila, como do termo, que por amor de Deus, daquela Santa Maria e de São Francisco lhes aprouguesse de lhes non meter a dita cuncha em renda e lho leixassem como sempre estivera à dita Ínsua, até que foi metido em renda; e outro si que a renda que a dita sua casa pagava em cada um ano, lho houvessem por quite e relevado para sempre, e êlos e os outros, que em o dito Oratório de Santa Maria estevessem, seriam teüdos de rogar a Deus por êlos em suas orações. E logo aprougue a todos, assi aos moradores da dita vila, como aos moradores do termo de lhe quitar todo, e disseram que a êlos prazia e queriam de suas próprias vontades, e haviam por desavendada a dita cuncha da dita Ínsua, que em ela saisse; e outro si que lhe haviam a renda da dita casa por quite agora, e para todo o sempre assi a cuncha, como a renda da dita casa; e que a mandavam a mim tabalião, que desse dêlo um instrumento em púbrica forma aos ditos fraires de como lho davam e outorgavam. E o dito Frei Pedro, em Santa Teologia mestre, pediu a si êste instrumento, testemunhas que presentes foram os sobreditos e outros. E eu João Gonçalves de Pugas, tabalião por meu Senhor El-Rei em a dita vila de Caminha e seu termo, que a êsto todo presente fui instrumento por mandado e seu consentimento, e assinado por suas mãos daquêles que assinar sabiam. E pús eu aqui o meu sinal público que tal é (1)».

Com este instrumento se confirma o que deixamos referido, de que quando se fundou este convento, era Caminha realenga e ainda não tinha particular senhorio como o manifesta o mesmo tabelião, que o fez, dizendo: «E eu João Gonçalves de Pugas, tabelião por meu senhor El-Rei». E já então se contava quarenta e nove anos, que aqui estavam os religiosos, os quais daí em diante ficaram socegados, pois nunca se arrendou a dita concha até o de 1467, em que já tinha o senhorio de Caminha o Conde Valença, que, como deixamos dito, fez dele mercê o senhor Rei D. Afonso V a D. Henrique de Menezes em 20 de Junho de 1464 (2).

Como na mudança dos governos nunca faltam li-songeiros, alguns haveria que lhe pertendessem fazer o obséquo de lhe aumentar a renda, metendo também nela a dita concha, porém, ou fosse por esta causa ou por outra, o certo é que os religiosos se viram obri-

gados a apresentar ao ouvidor do sobredito conde o dito instrumento e a suplicar-lhe dele confirmação, que obtiveram na forma seguinte.

«Juizes da vila de Caminha, Álvaro Afonso ouvidor pelo Conde de Valença e senhor de Caminha, meu senhor, vos faço saber que a mim foi apresentado este instrumento de estoutra parte escrito, e dito, e requerido da parte da dita Casa de São Francisco, que o mandasse cumprir e guardar, por quanto eles sempre estiveram de posse da dita concha conteúdo no dito instrumento e que agora vós a misturais em arrendamento, o que fazer não devas nem podias; porém eu visto todo com o dito instrumento, mando-vos que o cumprais e guardeis o dito instrumento, segundo nêle é conteúdo, e lhes não assenteis, nem mandeis embargar a dita sua concha, isto sob pênna de pagardes quinhentos reis para a chancelaria do dito senhor Conde, e al non façais. Feita na vila de Caminha a 21 do mês de Fevereiro. Afonso Anes, escrivão pelo dito senhor Conde a fiz, era de 1467.»

Esta era é a que se acha no original, que copiou com um notável erro, o notário que fez a cópia desta cofirmação, que se acha no arquivo (3), pondo-lhe a mesma era do instrumento de 1441, por talvez não ter paciência de examinar os seus caracteres, que estão mal formados, porém, sem dúvida atropelará este trabalho, se fizesse reflexão que o tabelião, que fez o instrumento, era nomeado por El-Rei por ser então Caminha ainda realenga, e o que escreveu a confirmação dele posto pelo Conde de Valença que também tinha o senhorio de Caminha. Isto bastava para persuadir que não podia ser feita a dita confirmação, senão anos depois, como o foi passados vinte e seis, no que deixamos referido no de 1467.

E se ainda neste ano, não puderam aqueles religiosos recorrer na sua pretensão ao Marquês de Vila Real, porque ainda não existia nem o houve senão daí a vinte anos, no de 1489, em que o senhor Rei D. João II deu este título a D. Pedro de Menezes, segundo Conde de Vila Real, que outros querem fosse o terceiro, o que não seguimos pelos motivos que em seu lugar veremos, quando tratarmos do convento da dita vila, como é possível que se possa verificar o que certifica o Rev. Padre Frei Martinho que os primitivos observantes recorreram ao sobredito Marquês, quase um século antes da sua existência, e que achassem pronta a sua liberalidade e tudo o necessário para a sua pretensão.

O certo é que estes benditos religiosos entraram nela sem outro patrocínio mais que o de Maria Santíssima, a quem com fervorosa ânsia buscaram neste retiro e confiados na sua piedade vieram nele lançar a segunda pedra do sagrado edifício, que pretendiam

(1) Arquivo do Convento.

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, pág. 281.

(3) Arquivo do Convento, maço 3, n.º 1.

estabelecer da santa observância neste reino. E parece que a divina providência quis mostrar o muito que esta amorosíssima mão tomava por sua conta os gloriosos aumentos e admiráveis progressos desta família com dispor que as suas duas primeiras casas fossem ambas fundadas à sombra das suas ermidas e consagradas a esta Senhora, e que nelas com tão soberano patrocínio dessem glorioso princípio a esta grande obra na terra e no meio do mar, no convento de Mosteiro e no desta Ínsua, sendo tudo feliz prognóstico do muito que esta ditosa família, então pequena grei, se havia de multiplicar, estender e dilatar, não só por terra em todo o Portugal, mas também além dos mares até às partes mais remotas de todas as suas conquistas.

Não socegavam nem descansavam um só ponto nesta notável empresa, estes grandes operários evangélicos, pois apenas tinham dado princípio à sua heróica resolução no primeiro convento, que fundaram de Mosteiró, saíram logo alguns a prosseguir-na na fundação deste que foi no mesmo ano de 1392.

Foi o Venerável Padre Frei Diogo Aires, o que principalmente tomou por sua conta o cuidado desta casa e chegando a este sítio se alegrou sumamente o seu fervoroso espírito, pois se o deserto de Mosteiró lhe tinha roubado tantos seus devotos affectos pela sua grande solidão, sendo maior a que achou nesta ilha, ficou dela tão namorado, que em tudo ficaram satisfeitos os seus ansiosos desejos, que sempre suspiravam por sítios apartados do bulício do mundo, para que de todo desembaraçado dele, se dedicasse e entregasse às coisas eternas e celestiais.

Aqui achou eficazes estímulos, o seu devoto espírito para se ocupar e entreter em altíssimas contemplações nos mesmos movimentos e regressos dos marcos e nas suas soberbas alterações, na inconstância das suas areias e em outras muitas coisas que excitam católicos desenganos e lembranças do céu. Nesta escola admirável, ilustrada com tão científicos magistérios, ideou a obra da casa tão conforme às máximas da santa pobreza, que mais próprio lhe era o nome de pobre cabana, que de convento religioso, pelo que não houveram muitas demoras na conclusão do edifício, e não tendo este despesas consideráveis, não lhe eram necessárias as liberalidades do Marquês, que refere o Padre Frei, ainda que então existissem.

O maior cuidado do Venerável Frei Diogo se encaminhou todo à fábrica do espiritual edifício da regular observância, que aqui pretendia erigir, para que com grande sabedoria e prudência dispôs se comesçassem nesta santa casa a prática das leis santas que no monte de Mosteiró se tinham estabelecido e os rigorosos estilos que ali se tinham ideado. Tudo na mesma forma aqui se foi observando com inolvidável pontualidade. Aplicado com fervoroso zelo a esta empresa, perseverou nela até o ano de 1399, em que foi cuidar de outra maior, pelas dificuldades que ordinà-

riamente nelas se encontram, qual foi a da reforma do convento de Alenquer.

Nela se mostrou notavelmente empenhado o piedoso monarca D. João I, o qual tendo notícia do apostólico espírito destes ínclitos religiosos e da santidade e vontades com que iam estabelecendo a santa observância nestas partes, os mandou chamar para que fizessem o mesmo no dito convento e o reduzissem do estado claustral ao da regular observância que iam plantando. Era o Padre Frei Diogo Aires o primeiro nomeado na bula apostólica de Bonifácio IX, pelo que ele mesmo seria intimado a real resolução, que, sem demora, com outros companheiros foi dar à execução, deixando já nesta casa mui vigorosa a disciplina regular, que, com notável zelo e prudência tinha plantado.

Nesta ausência não sabemos quem succedeu aqui no governo do venerável fundador, nem achamos notícia do título que os prelados tinham neste convento naqueles primeiros anos, até o de 1436, em que o Senhor Rei D. Duarte lhe dá o de guardião, como consta de uma carta, em que concede vários privilégios a um homem que servisse o convento, dizendo: «Querendo fazer mercê ao guardião e fraires do Convento da Ínsua, etc. (1). No ano de 1631 se reformou o cartório da casa e ali se diz estivera sem prelado até o ano de 1447 (2), o que não se pode acreditar, pois onze anos antes lhe dá o referido monarca o título de guardião.

O único motivo que se aponta para prova de não haver aqui prelado, é o serem poucos os fundadores da observância e que repartidos por todos os conventos que fundaram, só podiam ficar nestes dois. Não se fez com reflexão a conta, pois nem esses dois podia ter, sendo certo que foram cinco os conventos que fundaram no mesmo ano, se aos fundadores se lhe não fossem agregando logo muitos mais religiosos, como foram atraídos do bom cheiro da suas virtudes e perfeição de vida que observaram.

E assim não podia a falta de religiosos ser motivo para carecer esta santa casa de prelado, em tantos anos, suposto, segundo a variedade dos tempos, umas vezes tinha o título de vigário, outras de guardião, e outras de presidente «in capite», como constará do que fomos dizendo. Outro motivo achamos, seria causa para aqui assistirem poucos religiosos, qual era o não terem todos aquele fervoroso espírito dos primitivos fundadores para se sacrificarem a viver nesta casa com o descómodo que experimentavam, por ser o edifício dela fabricado com tão estremada pobreza, que não tinham os seus moradores o resguardo preciso e necessário em um sítio combatido de tantas tormentas e tempestades.

A ermida da Senhora era casa tão limitada, que se

(1) Torre do Tombo, Livro 4 Além Douro, folha 280.

(2) Cartório do Convento, folha 8.

supõe ser a capelinha, que hoje existe da gloriosa penitente Santa Maria Madalena, de frente da porta principal da igreja. Fazem crível esta tradição umas pedras que se tiraram da dita capela no ano de 1718, em que se verificou por terem gravado a era de 1392, em que deram princípio a esta fundação, os primitivos observantes, como deixamos dito, as quais pedras se acham hoje na porta de outra capelinha, que está no interior da porta, em que se venera um Santo Cristo de pedra.

A proporção da ermida era toda a mais fábrica da casa, tudo térreo e mal formado, sem a defesa necessária, para um sítio em que os temporais do mar fazem mais rigoroso, pelo que faltando em muitos o espírito se lhes fazia mui árduo e dificultoso o morarem nesta santa casa e assim dificultosamente se achava quem nela quisesse assistir.

Tomou por sua conta a Mãe Santíssima, sua padroeira, dar providência a esta necessidade, dispondo

o ânimo e espírito do Padre Frei Jorge de Sousa, pregador e mui zeloso da sua profissão, para que se applicasse a esta obra. Conseguida a licença do Padre Frei António de Elvas, então vigário provincial, entrou nesta Ínsua no ano de 1471, em que com tão ferveroso zelo solicitou dispor e consertar a casa, sorte que sem dificuldade pudessem nela morar os frades, para com melhor comodidade poderem neste santuário servir a Deus e a sua Mãe Santíssima. Tem o gosto e glória de ver logrado o seu bom zelo e piedosos desejos, pois com a nova rectificação que fez e cómodos que lhe acrescentou, não faltaram logo religiosos que quisessem aqui morar, aos quais o mesmo Frei Jorge governou com grande religião e santidade por espaço de seis anos.

Depois, se lhe seguiram semelhantes prelados que imitaram o seu zelo, assim na conservação da casa, como na observância da vida regular, crescendo cada vez mais na sua perfeição.



Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do número anterior)

§ 2.º Na falta de acordo ou quando e se não for aprovado, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação submeterá o problema a despacho do Ministro das Comunicações, que, depois de ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, definirá a repartição do tráfego.

Art. 83.º Os concessionários de carreiras regulares, quando o interesse público o justifique, deverão celebrar contratos de combinação de serviço com outros concessionários. Estes contratos só entrarão em vigor depois de aprovados pelo director-geral dos Serviços de Viação, que, no caso de se não realizarem, definirá o regime de serviço combinado.

Art. 84.º Sempre que qualquer localidade seja servida por uma ou mais empresas concessionárias de carreiras e simultaneamente pelo caminho de ferro, serão celebrados com a empresa ferroviária contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transporte.

§ 1.º Estes contratos carecem de aprovação do Ministro das Comunicações, mediante prévio parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ouvidas as Direcções-Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, devendo ser submetidos à apreciação daquele Conselho e à aprovação do Ministro por esta última Direcção-Geral.

§ 2.º Na falta de efectivação dos contratos, ou quando estes não merecerem aprovação, o regime de serviço combinado poderá ser estabelecido e imposto pelo Ministro das Comunicações, depois de ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 85.º As empresas ferroviárias poderão estabelecer serviço combinado, no mesmo troço de uma estrada, com mais de uma empresa concessionária de carreiras, sem prejuízo dos horários em vigor.

Art. 86.º As questões suscitadas entre os concessionários de carreiras, ou entre estes e as empresas ferroviárias, que não digam respeito à matéria civil dos contratos e não sejam resolvidas por processo contencioso ou por arbitragem, serão solucionadas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 87.º Quando, por motivos especiais julgados aceitáveis, lhes convenha, poderão as empresas ferroviárias, mediante prévia autorização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e após parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, subsidiar as empresas concessionárias para o estabeleci-

mento de novas carreiras ou para a manutenção das existentes.

§ único. Desde que haja acordo entre as empresas ferroviárias e os concessionários de carreiras interessados, os subsídios podem ser também estabelecidos por terceiros, mediante prévia autorização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, observadas as formalidades referidas neste artigo.

SUBSECÇÃO III

Da concessão de carreiras

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 88.º De futuro só será feita a concessão de novas carreiras aos actuais concessionários ou às empresas que resultem do seu agrupamento, salvo sempre as exigências de tráfego.

Art. 89.º Só quando as necessidades públicas o justificarem, considerando os interesses da coordenação dos transportes, serão autorizadas concessões que dêem lugar a concorrência com outras carreiras.

Art. 90.º Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, as empresas que operam em certa região poderão pedir sempre a concessão de novas carreiras nessa região.

Art. 91.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, promoverá, quando o interesse público o aconselhar, o agrupamento, por acordo, das empresas exploradoras de carreiras, em grau conveniente, de modo a não se eliminar a possibilidade de uma competição regrada.

Art. 92.º Salvo casos especiais, devidamente justificados, as carreiras eventuais devem ser exploradas por concessionários de carreiras regulares.

Art. 93.º As carreiras eventuais só poderão efectuar-se em dias de feira, romarias ou outras festividades, entre locais que não se encontrem ligados por carreiras regulares, e ainda entre locais ligados por carreiras regulares quando estas sejam insuficientes para assegurar o tráfego.

Art. 94.º Salvo sempre as exigências do tráfego, as carreiras provisórias só serão concedidas a concessionários de carreiras regulares.

Art. 95.º O prazo máximo de validade de cada concessão de carreiras regulares será de vinte anos, a contar do início do trimestre em que começar a respectiva exploração.

§ 1.º Os prazos por que forem dadas as conces-

sões poderão ser sucessivamente prorrogados, desde que o prazo inicial, somado com as prorrogações, não exceda vinte anos.

§ 2.º O prazo das concessões de carreiras pedidas por um concessionário em substituição de outras carreiras que já explore será o da concessão mais antiga entre as substituídas.

Art. 96.º As carreiras provisórias só serão autorizadas pelo prazo máximo de seis meses.

Art. 97.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, pode, a todo o tempo, impor à empresa ou empresas que operem em determinada região, a realização de carreiras de interesse público que não hajam sido pedidas; ou o prolongamento das concedidas, fixando a forma de uma compensação justa quando o novo serviço não oferecer condições económicas de exploração.

Art. 98.º A concessão de carreiras regulares e provisórias, mediante informação prestada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, compete ao Ministro das Comunicações, excepto quando se trate de carreiras dentro das sedes dos concelhos, cuja concessão competirá às respectivas câmaras municipais.

§ 1.º Na concessão de carreiras regulares será sempre ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ 2.º As deliberações das câmaras municipais respeitantes à concessão de carreiras regulares e provisórias carecem, para se tornarem executórias, de aprovação do Ministro das Comunicações.

§ 3.º A municipalização de serviços de transportes colectivos em automóveis não poderá ser aprovada nos termos do artigo 100.º do Código Administrativo sem prévia informação do Ministro das Comunicações de que não prejudica a coordenação de transportes.

§ 4.º Os despachos que incidirem sobre os pedidos de concessão serão publicados no *Diário do Governo* e neles se deverá indicar a classificação da carreira e o prazo da concessão.

§ 5.º Por cada concessão autorizada será passado um título de modelo a fixar pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 99.º Os pedidos de autorização para carreiras regulares, provisórias e eventuais serão apresentados nas direcções de viação.

Art. 100.º Dos requerimentos dirigidos ao Ministro das comunicações pedindo a concessão de carreiras regulares ou provisórias deverá constar:

a) A completa identidade e morada (com indicação do concelho e distrito) do requerente ou do seu representante legal;

b) Os horários e tarifas;

c) A indicação dos locais de estacionamento para início e términos das carreiras, bem como das paragens intermédias;

d) A indicação das vias de comunicação por onde

se efectua a carreira, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica.

§ único. Com os requerimentos será entregue uma memória justificativa do estabelecimento da carreira requerida e um gráfico com a indicação das vias de comunicação a percorrer, segundo a sua numeração e classificação oficiais ou designação toponímica, localidades a servir e respectivas distâncias quilométricas.

Art. 101.º Recebido o requerimento a que se refere o artigo anterior, mandará a Direcção-Geral dos Serviços de Viação, no prazo de quinze dias, proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade da carreira requerida, salvo quando se tratar de carreiras complementares e provisórias; este inquérito deverá ser concluído no prazo de vinte dias a contar da data da publicação no *Diário do Governo* de um edital, no qual serão convidados todos os interessados a manifestar-se sobre a concessão da carreira requerida.

Art. 102.º Em caso de deferimento do pedido de concessão, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará o prazo, não superior a noventa dias, dentro do qual a carreira terá de ser iniciada.

§ único. Em circunstâncias especiais, o Ministro das Comunicações poderá autorizar a prorrogação deste prazo.

Art. 103.º Se o pedido de uma concessão for indeferido, não serão tomados em consideração os requerimentos para idêntica concessão antes de decorridos seis meses, a contar da data do respectivo despacho, desde que se trate do mesmo requerente ou, tratando-se de requerente diverso, o indeferimento tiver sido proferido com fundamento que não respeite à pessoa do impetrante.

Art. 104.º Compete às direcções de viação, que, para o efeito, averiguarão o que entenderem necessário, a resolução dos pedidos referentes a carreiras eventuais.

§ único. As licenças para carreiras eventuais devem ser requeridas pelo menos com a antecedência de oito dias.

Art. 105.º Dos requerimentos dirigidos às direcções de viação pedindo licenças para a exploração de carreiras eventuais devem constar:

a) O nome do requerente e, quando já for concessionário, a indicação das carreiras que explora;

b) A indicação do número de veículos a empregar;

c) As tarifas;

d) Os itinerários.

Art. 106.º O serviço de carreiras eventuais não pode abranger, no mesmo percurso, mais de dez dias em cada mês.

(Continua)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral de Fomento Colonial

Repartição de Obras Públicas Portos e Viação

O «Diário do Governo» n.º 19, I série, de 28 de Janeiro publica o seguinte:

Decreto n.º 37:293

Tendo-se verificado a conveniência de modificar as condições contratuais definidas no Decreto-Lei n.º 36:142, de 5 de Fevereiro de 1947, que autorizou a elevação do empréstimo concedido pela Caixa Nacional de Crédito à Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, em harmonia com o Decreto-Lei n.º 27:360, de 22 de Dezembro de 1938;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Companhia do Caminho de Ferro do Amboim a contratar com a Caixa Nacional de Crédito a alteração da data fixada para o vencimento da primeira anuidade de amortização do empréstimo de 30:000.000\$, realizado à sombra do Decreto-Lei n.º 36:142, de 5 de Fevereiro de 1947.

Art. 2.º A data em alusão poderá ser diferida para 15 de Dezembro de 1953, mantendo-se o empréstimo até 15 de Dezembro de 1952, em regime de conta corrente.

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

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Angola.

Paços do Governo da República, 28 de Janeiro de 1949.
ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellia de Abreu* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Caeiro da Matta* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Teófilo Duarte* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *António Júlio de Castro Fernandes* — *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

Empreitada n.º 95, de escavações, transporte de terras e recarga de aterros, na variante de Beja

O «Diário do Governo» n.º 51, III série, de 4 de Março publica o seguinte:

Às 16 horas do dia 21 de Março de 1949, na Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, proceder-se-á à abertura das propostas para arrematação da empreitada acima referida, cuja base de licitação é de 272.513\$64.

O programa e condições do concurso encontram-se patentes todos os dias úteis, das 9 às 12 e das 14 às 17 horas, na sede, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 21, Lisboa, e na 12.ª Secção Técnica, na estação de caminho de ferro de Beja.

O depósito de admissão ao concurso, na importância de 6.812\$84, é feito, mediante guia passada pela Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 25 de Fevereiro de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

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

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

Telef. 4 2807 — LISBOA

FISCHER & VEIGA, L.^{DA}

9 — Travessa do GUARDA MOR — 11

LISBOA

Telef. 2 7704

Representantes exclusivos para Lisboa, Centro e Sul do País, de

S. C. PRADO & C.º, NEW YORK

Agentes de fábricas e exportadores de peças e acessórios
de automóveis e camionetas. **CAMEL (VULCANISING PATCH)**

CARBOLINIO
ESTRANGEIRO

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

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}**

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA**C E L**

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem comentários

Francisco Figueira da Câmara, antigo ajudante de El-Rei D. Carlos, faleceu em Paris

Acaba de falecer em Paris, com avançada idade, o sr. Francisco Figueira da Câmara, antigo oficial do Exército português e que foi ajudante de El-Rei D. Carlos, cargo que exercia ao tempo em que o malogrado monarca foi barbaramente assassinado no Terreiro do Paço, quando regressava de Vila Viçosa.

Francisco Figueira da Câmara, bravo moço e afeiçoado aos soberanos, assistiu ao desembarque da Família Real na tarde trágica de 1 de Fevereiro e foi testemunha do vil atentado. No meio da confusão que se estabeleceu no momento do crime, Francisco Figueira, que se encontrava próximo da carruagem real, procurou defender os soberanos e seus filhos. Expondo-se à fúria dos sicários, avançou sobre eles quando soaram os primeiros tiros e enfrentou-os com dano, brandindo a sua espada, com a qual feriu um dos assassinos. Nessa altura foi atingido com um tiro numa perna, ferimento de que nunca se restabeleceu inteiramente.

Depois de alguns meses de tratamento, o então tenente Francisco Figueira da Câmara seguiu para Macau, em comissão de serviço, conservando-se ali até à mudança de regime. Abandonou, então, o Exército e dedicou-se à vida particular, partindo mais tarde para França com sua família, onde se conservou até à data da sua morte.

(De A Voz)

Acabem-se com as Creches?

Foi o que nos disse um artigo por nós publicado e dimanado dum organismo oficial.

Agora lemos que em Santa Cruz do Bispo foi inaugurada a *Creche da Casa do Povo* — portanto organismo oficial também.

Não percebemos.

Deve chamar-se *Creche* ou *Infantário*?

Parece-nos que estas coisas deviam obedecer a uma rigorosa coerência.

De contrário, é estabelecer a confusão...

(De O Despertar, de Coimbra)

Um caso muito triste

O Pinto, figura popular e simpática de empregado de café, foi recentemente atingido por uma grave doença mental.

Não pode tralhar e deambula pelas ruas da cidade, inconsciente da sua desgraça, que se desdobra em dois quadros: a dele próprio e de sua mulher e quatro filhos menores, condenados a uma negra miséria.

Algumas pessoas caridosas socorrem-nos. Mas nem por isso a sua situação deixa de ser verdadeiramente insustentável.

Há que fazer algo de mais amplo e definitivo em favor destas pobres crianças.

E o caso do Pinto, que foi soldado da grande guerra, também reclama uma solução humanitária.

É de prever que lograsse ainda a cura se fosse hospitalizado com brevidade.

Aqui focamos este triste caso.

E alimentamos a esperança de que não será em vão.

Talvez ele já esteja a ser considerado por algumas individualidades.

De qualquer modo, as nossas palavras não se perderão, certamente.

(Do Diário do Alentejo)

Uma família inteira morreu num desastre de aviação

Depois de partir da cidade de Ottawa, precipitou-se no solo o avião particular de Wallace Siple, de Montreal, presidente do conselho de administração da Siple, Aircraft Company. Em consequência do acidente, morreram Wallace Siple, sua mulher Annie e os seus cinco filhos.

Ignifugo «Bengo»

Torna incombustíveis
madeiras e tecidos

Certificado do B. S. Bombeiros,
à disposição.

V E N D E

Casa «Upi»

P. de Município, 22 em

LISBOA

Real aniversário

No passado dia 28 de Setembro completou-se mais um aniversário do nascimento do malogrado Rei de Portugal D. Carlos, cobardemente assassinado, num atentado repugnante.

Apesar da hora conturbada em que este rei chefou os destinos da Pátria Portuguesa, a sua figura agigantou-se sobre os anões acéfalos que corroíam cobardemente o cavename da coisa governativa. As campanhas de África demonstram a projecção desta figura nobre, vítima da demasiada tolerância e confiança que depositou no seu povo. Igualmente no mesmo dia completou 83 anos de idade a Rainha Senhora Dona Maria Amélia de Orleans, esposa do saudoso Rei, à qual o País ficou devendo uma relevante obra de assistência social.

(Do *Correio Elvense*)

Jornais e outras publicações periódicas

No continente e durante o ano de 1947 foram publicados 475 jornais e outras publicações periódicas. Segundo a sua periodicidade, apuraram-se os seguintes números: 18 diários, 154 semanais, 57 quinzenais, 115 mensais, 24 trimestrais e 107 anuais.

Durante aquele ano iniciaram a publicação 35 jornais e outras publicações periódicas, quase todas em Lisboa, 26, e Porto, 3.

No conjunto, em Lisboa, foram publicados, durante 1947, 204 jornais e outros e no Porto 66.

Segundo a sua natureza, verifica-se a existência de 114 publicações regionalistas, 52 de informação, 44 de acção política e social, 30 religiosas, 28 de interesses profissionais e 23 de interesses económicos. Entre as outras publicações periódicas figuram 15 de ciências, 14 de literatura e história e 10 de arte.

(Do *Jornal do Comércio*)

Fôrça de vontade!

NOVA YORK, 5 — Thomas Bamford, homem de negócios, natural de Lancashire, Inglaterra, que vive desde 1906 nos Estados Unidos e tem hoje 65 anos, inscreveu-se agora como aluno da Faculdade de Direito da Universidade de Notre Dame, em Indiannopolis só para demonstrar — segundo afirmou — «à juventude americana que nada é impossível quando a vontade é forte». Acrescentou que, naturalmente, nunca virá a exercer a advocacia. — *ANI*.

De onde veio o dinheiro?

Do semanário *A Voz do Domingo* transcrevemos esta nota:

«Milhares de contos alimentaram a propaganda.

De Itália, da França de Tanger, da Checoslováquia, veio dinheiro em barda, veio armamento.

Na Suíça a polícia apreendeu 171 mil contos em moeda portuguesa que estava para vir para Portugal, para os agitadores comunistas.

Em Madrid estão apreendidas barras de ouro que vinham com o mesmo destino.

Nas águas territoriais portuguesas do Algarve apanhou-se um barco estrangeiro carregado de armamento para a revolução social comunista.

A emissora de Moscovo nas emissões em língua portuguesa cobriu de insultos o Chefe do Governo e o Chefe da Nação e fartou-se de mentir ao dar as mais fantásticas e inverosímeis notícias a respeito de Portugal. É o caso de dizer: o bom julgador por si se julga».

(De *A Voz*)

Homenagem a seis ferroviários

No domingo, 27 de Março, um grupo de ferroviários reuniu-se na Malveira para prestar homenagem aos srs. engenheiro Lima Rego, chefe da Divisão de Exploração; Marcelino da Silva, chefe de serviço; Alexandre Matias, subchefe de serviço; inspectores principais João Guimarães e Lourenço da Costa e capataz de manobras José Gouveia, por terem sido recentemente condecorados pelo Governo da Nação.

Por falta de espaço, não nos é possível agora dar mais desenvolvida notícia, o que faremos no próximo número, associando-se assim a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a tão justa homenagem.

Festa anual de confraternização dos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

No domingo, 1 de Maio, os combatentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro reúnem-se, mais uma vez, na sua festa anual de confraternização, para comemorar, desta feita, o 30.º aniversário do seu regresso a Portugal.

O almoço realiza-se na «Cantina dos Ferroviários» à Calçada do Duque, n.º 20, sob a presidência do General Raúl Esteves, e será celebrada missa na igreja de São Domingos, às 11 horas, pelo antigo capelão do «Sempre Fixe», Padre Dr. Avelino de Figueiredo, pela memória de todos os camaradas do «Sempre Fixe».

Os organizadores da Festa Anual do «Sempre Fixe», esperam reunir este ano em Lisboa cerca de 300 camaradas.

A excelente banda do Ateneu Ferroviário associa-se mais uma vez à Festa anual do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, «Sempre Fixe».

Conferência por Vidal Caldas Nogueira na Sociedade de Geografia de Lisboa

No próximo dia 2, sábado, o prof. Vidal Caldas Nogueira realiza na Sociedade de Geografia de Lisboa uma interessante e importante conferência, subordinada ao tema «Dos Processos de Valorização do Trabalhador Operário e Intelectual».

Compõem este ensaio doutrinário-social os seguintes capítulos: «Do trabalho e das circunstâncias, em que ele é justo e humano. Da igualdade entre os elementos sociais. Do trabalhador rural ao fabril. Da preparação cívica do trabalhador. Da acção da escola na valorização cívica do trabalhador. De mendigos a trabalhadores honestos. Trabalho especializado e fomento de vocações. Da preparação física e formação do carácter do técnico português. O espírito da Sociedade está contagiosamente enfermo. Exortação à mocidade que é a nação de amanhã...»

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

Sede:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º

Caixa Postal, 674 — Telefones: 2 6496 e 2 6760

✱

SUCURSAIS:

LOURENÇO MARQUES

Praça 7 Março, 16-Prédio Fonte Azul-Caixa Postal 1184

LUANDA

Avenida Neves Ferreira — Caixa Postal, 678

Telegramas:

AMATO { LISBOA
LOURENÇO MARQUES
LUANDA

Hotel Atlântico

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

Teleg. ATLANTICO — Telef. 210

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

Victória Hotel

Avenida da Liberdade — LISBOA

Teleg. VITORIAOTEL — Telef. 4 9122

O MAIS MODERNO HOTEL COM
TODO O CONFORTO MODERNO

Grande Hotel do Porto

Rua de S.ª Catarina — PORTO

Teleg. GRANDOTEL — Telef. 2 8176

SITUADO NA PRINCIPAL RUA
O MELHOR HOTEL DO NORTE DO PAÍS

Todos estes Hotéis têm a classificação de 1.ª categoria



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

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

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



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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

Baden-Suíça

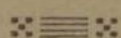
Representante Geral em Portugal e Colónias

EDOUARD DALPHIN

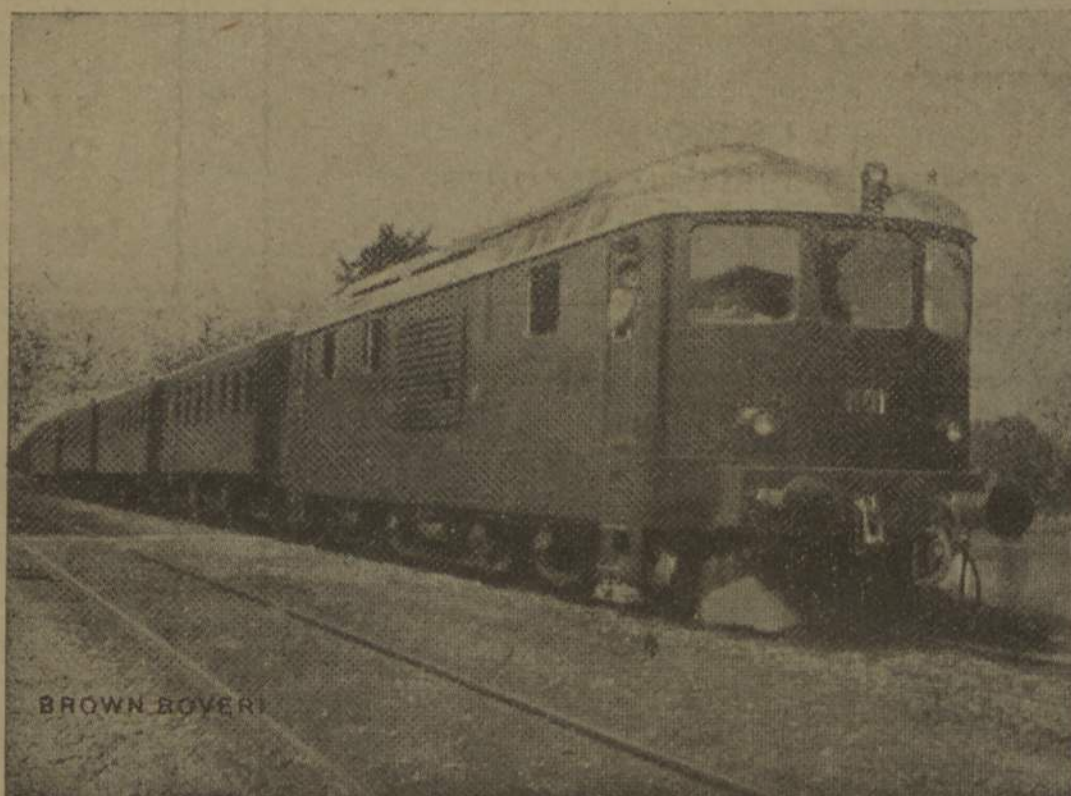
Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



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



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

A BROWN BOVERI

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

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24

LISBOA — Telef. 22942



Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL