

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1481



1 — SETEMBRO — 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.<sup>a</sup> 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  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

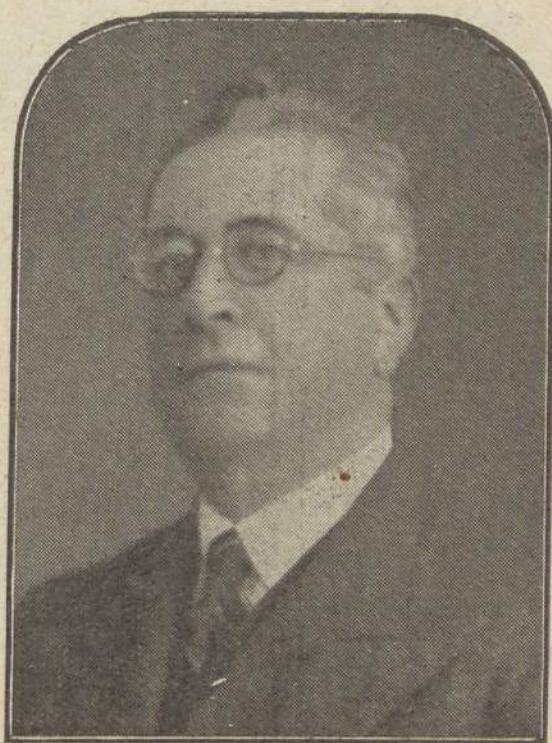


S U M Á R I O

Eng. <sup>o</sup> Raúl da Costa Couvreur. . . . .	579
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO . . . . .	582
Ecos & Comentários, por SABEL. . . . .	584
Jardim Zoológico. . . . .	585
Os Caminhos de Ferro da Montanha na Suíça. . . . .	586
História da Ínsua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR . . . . .	588
Os nossos mortos. . . . .	591
Linhas Estrangeiras. . . . .	591
Há 50 anos. . . . .	592
Imprensa. . . . .	592
Publicações recebidas . . . . .	592
Parte Oficial . . . . .	593



# Eng.<sup>o</sup> Raúl da Costa Couvreur



Eng. RAÚL DA COSTA COUVREUR

Ao atingir o limite de idade, o Chefe do Estado condecorou o presidente do Conselho Superior de Obras Públicas com a Grã-Cruz de Cristo

**P**OR ter atingido o limite de idade, deixou, no dia 27 de Agosto, o cargo de inspector superior de Obras Públicas, o ilustre engenheiro sr. Raúl da Costa Couvreur, que, cumulativamente, exercia também, com igual zelo e competência, o de presidente do Conselho Superior das Obras Públicas.

O facto de nenhum modo nos pode ser indiferente, pois a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» conta há muitos anos o sr. Raúl da Costa Couvreur no número dos seus melhores amigos, quer na qualidade de membro do seu conselho directivo, quer na qualidade de colaborador dos mais distintos, subscrevendo sempre artigos de grande interesse técnico. É por isso que, cordialmente, desejamos associar-nos às homenagens justíssimas que acabam de lhe ser prestadas e que o sr. Presidente da República, Marechal Carmona, encerrou com chave de ouro, com a concessão, como prova de apreço pelos seus altos méritos, da Grã Cruz de Cristo.

Por iniciativa do sr. engenheiro Homem de Melo, membro do Conselho Superior das Obras Públicas, realizou-se, na tarde de 26, sob a presidência do sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, uma reunião extraordinária, a que quiseram assistir também os srs. engenheiros José Frederico Ulrich, ministro das Obras Públicas, Rui de Sá Carneiro, Miranda Coutinho, secre-

tário-geral do Ministério das Comunicações, por si e em representação do respectivo ministro, e major Costa Monteiro, chefe do gabinete do sr. Ministro do Interior, em representação do sr. engenheiro Cancellaria de Abreu.

Na sala, que apresentava um grande ar solene, viam-se os directores-gerais e outros altos funcionários de todos os serviços dependentes dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações, muitos companheiros e amigos pessoais do homenageado.

O sr. engenheiro Homem de Melo abriu a sessão.

—Aquella reunião extraordinária,—disse,—tinha por fins prestar homenagem ao presidente do Conselho Superior das Obras Públicas, que os seus colegas e subordinados viam, com grande mágoa, afastar-se do seu lugar, por imposição legal.

Em seguida enalteceu a brilhante folha de serviços do ilustre funcionário nos seguintes termos:

Tendo concluído com distinção o curso de Engenharia Civil e de Minas, em 1902, na antiga Escola do Exército, ingressou no ano imediato no Corpo de Engenharia Civil do Ministério das Obras Públicas, como engenheiro ajudante, sendo pouco depois colocado nos Caminhos de Ferro do Estado — Direcção do Sul e Sueste — onde durante muitos anos prestou assinalados serviços, podendo citar-se, entre outros, os estudos da linha férrea de Tavira a Vila Real de Santo António, cuja construção dirigiu, assim como estudou vários lanços



da linha do Vale do Sado, tendo também dirigido a construção da estação do Sul e Sueste, no Terreiro do Paço.

De 1918 a 1927 desempenhou as funções de sub-chefe e depois as de chefe de Secção de Engenharia Civil da antiga Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Voltou em seguida aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, onde exerceu primeiramente as funções de chefe do Serviço de Via e Obras, e mais tarde as de subdirector.

Encontrava-se nesta última situação quando em Setembro de 1931 foi promovido a Engenheiro Inspector Superior de Obras Públicas, vindo prestar serviço no Conselho Superior.

Aqui foi presidente de Secção, até que em Maio de 1944 foi nomeado Presidente do Conselho Superior, assumindo o mais elevado grau da hierarquia oficial da Engenharia daquele Ministério.

Continuando, o sr. engenheiro Francisco Homem de Melo, acrescentou:

O Sr. Engenheiro-inspector Couvreur, tem, além disso, exercido a sua actividade em diversas comissões de serviço.

Assim, como delegado de Portugal na Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, tem representado o nosso País nos Congressos de Roma, Londres, Madrid, Cairo e Paris. Ainda, bem recentemente, é de todos conhecida a maneira brilhante como decorreu a reunião realizada em Lisboa, como preparatória de um futuro Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, o que se deve à grande competência, esforço e qualidades de organizador do Sr. Eng.º Couvreur, como presidente da Delegação Portuguesa.

Foi ainda delegado português aos Congressos da Associação para o Progresso das Ciências, em Bilbao e Salamanca, assim como ao Congresso de Engenharia em Madrid.

E acrescentou:

Aos esforços do Eng.º Couvreur se deve o intercâmbio de proveitosas visitas à Espanha de engenheiros portugueses, retribuídas por visitas de engenheiros espanhóis às mais importantes obras realizadas em Portugal.

Fechando o seu discurso, o orador disse:

V. Ex.ª, atingido agora pelo limite da idade, vai deixar-nos, em virtude das duras e inexoráveis disposições legais.

A todos nós vai fazer-nos muita falta por perdermos o nosso tão querido presidente, que se encontra felizmente ainda na plenitude do seu

saber e da sua competência, com um aprumo invulgar, e ao mesmo tempo com as qualidades de um diplomata inigualável, que tão bem tem sabido representar a Engenharia Portuguesa.

Creia que são muitas as saudades que nos deixa, mas a mim mais do que a todos os outros vogais deste Conselho.

O Sr. Ministro das Obras Públicas quando resolveu que oficialmente o Conselho Superior de Obras Públicas, em sessão plenária, apresentasse a V. Ex.ª os cumprimentos de despedida, encarregou-me de o fazer por ser o mais antigo dos engenheiros-inspectores superiores.

Desculpe-me se não soube cumprir tão bem, como seria para desejar, a missão de que fui encarregado.

Não é sem uma certa emoção que, em nome do Conselho Superior de Obras Públicas e em meu próprio nome, lhe apresento os meus cumprimentos de despedida. Desejamos-lhe, livre da pesada carga dos trabalhos do Conselho Superior de Obras Públicas, mas de que tantas vezes virá ainda a recordar-se com saudade, que tenha muitos anos de vida e que, com a melhor saúde, os possa gozar na companhia dos seus entes mais queridos.

Findo este discurso, a assistência, de pé, tributou ao sr. Engenheiro Costa Couvreur uma prolongada e emocionante ovação.

\* \* \*

O sr. Ministro das Obras Públicas fez, em seguida, uso da palavra. Do seu discurso de saudação ao sr. engenheiro Costa Couvreur arquivamos estas passagens:

Depois de 46 anos de serviço exemplar, e em plena pujança da sua personalidade de homem e de técnico, atinge V. Ex.ª o limite de idade no posto mais alto do Ministério das Obras Públicas — que o mesmo é dizer: no cimo da escala da engenharia portuguesa — posto que alcançou, não por favor, mas como prémio merecido das suas raras qualidades. E assim, quando muito havia ainda a esperar dos seus conhecimentos e do aprumo moral que sempre caracterizaram a sua brilhante carreira, vemo-nos repentinamente privados da sua presença activa nesta vasta família das Obras Públicas, cuja actuação vai fatalmente sofrer com a saída de tão prestigiante membro. É triste que assim seja, e, mais do que ninguém, eu próprio o lamento, porque mais do que ninguém vou sentir a sua falta. Mas a lei tem de ser cumprida, e, curvando-nos, ante o facto, aqui estamos hoje para apresentar a V. Ex.ª as nossas despedidas e para lhe testemunharmos o nosso elevadíssimo apreço.



Continuando, o sr. engenheiro José Frederico Ulrich disse:

Por mim, duas afirmações desejo fazer nesta ocasião. Primeiro, a de que durante os cinco anos em que com V. Ex.<sup>a</sup> trabalhei, encontrei sempre da sua parte o mais devotado elevado espírito de colaboração, aprendendo a conhecer a sua competência e a sua dedicação pelo serviço, por forma a sentir-me hoje habilitado a proclamar que V. Ex.<sup>a</sup> exerceu com perfeição o seu cargo, deixando nesta casa um exemplo que, oxalá, perdure no espírito dos seus sucessores. Em segundo lugar, quero salientar que sob a orientação de V. Ex.<sup>a</sup> o Conselho Superior de Obras Públicas viu aumentado progressivamente o seu prestígio, que atinge já um nível condigno das suas altas e importantes atribuições. Por tal facto, certamente grato a quantos trabalham no nosso Ministério, eu agradeço a V. Ex.<sup>a</sup>, em nome do Governo, o bom serviço que — além de tantos outros — soube assim prestar à classe da engenharia nacional.

Fechando o seu discurso, o sr. Ministro das Obras Públicas agradeceu a presença do sr. engenheiro Rui de Sá Carneiro, a cuja actividade rendeu justos elogios, e lembrou, com palavras de boa amizade, a passagem do sr. engenheiro Espregueira Mendes pelo Ministério, na qualidade de subsecretário de Estado e, dirigindo-se novamente ao sr. inspector-superior Costa Couvreur, anunciou:

— Tenho o maior prazer em desempenhar-me da incumbência, que recebi do senhor Presidente da República, de comunicar a V. Ex.<sup>a</sup> que houve por bem agraciá-lo com a Grã-Cruz de Cristo como prova do apreço pelos seus méritos.

Coube, em seguida, a vez do sr. engenheiro Costa Couvreur fazer uso da palavra. Visivelmente comovido, o homenageado salientou:

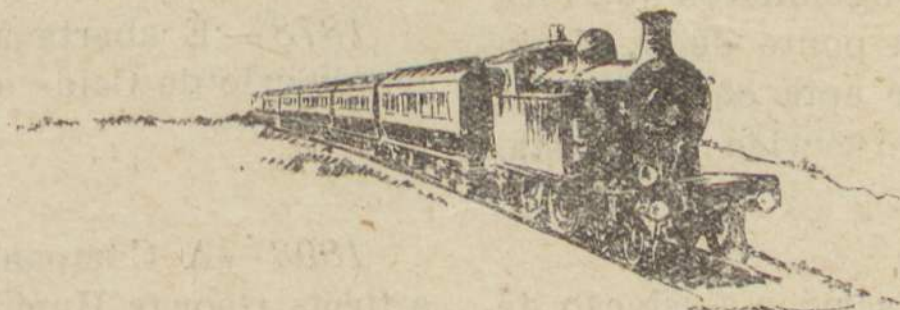
Ao saber da convocação extraordinária do

Conselho Superior de Obras Públicas para aquela sessão, tentei dar contra-ordem, por não me julgar merecedor daquela prova de apreço por parte do Chefe do Estado, dos membros do Governo, aqui presentes ou representados, e dos meus colegas engenheiros. Desejo afirmar que os meus trabalhos nunca tiveram brilho — estudos e direcção de construção de caminhos de ferro do Sul do País, a direcção da construção da estação do Terreiro do Paço. Afirmo, porém que sempre trabalhei dedicadamente, procurando bem-servir a Nação. Nos cargos que tenho ocupado, alguns difíceis e com situações delicadas e melindrosas, sempre foi esse o meu lema — trabalhar com dedicação e afinho, bem servir. Tenho sido um ferroviário apaixonado. Aos caminhos de ferro dediquei o meu esforço e o parco saber que possuo. Despeço-me, emocionado, de todos os queridos companheiros de trabalho. E só lamento não sentir neste momento a satisfação de outros que voluntariamente ingressam naquela situação que ia ter agora, compelido pela lei. Agradeço a presença de todos e a honra que me acabam de conferir.

Ao terminar esta sessão de justa homenagem, os funcionários do Conselho Superior de Obras Públicas ofereceram um grande ramo de flores ao sr. engenheiro Couvreur, que lhes agradeceu, profundamente comovido.

À noite, os vogais do Conselho Superior das Obras Públicas ofereceram um banquete ao sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur.

Ao encerrarmos esta reportagem, apresentamos ao nosso querido e ilustre amigo sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur os nossos respeitosos cumprimentos, desejando-lhe longa vida para que, durante muitos anos, continue, com o brilho da sua pena e a cultura do seu espírito, a honrar as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* na qualidade de membro do Conselho Directivo e na de colaborador.





# Efemérides ferroviárias

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

## SETEMBRO

1

1883 — É aberta à exploração a linha férrea do Pinhão a Tua pela margem direita.

2

1904 — O ministro dos Negócios Estrangeiros da França e o embaixador espanhol daquele país assinam em Paris o convénio relativo à construção das três linhas de caminho de ferro transpirenaico de As-Les-Thermes a Ripoli, Oleron a Zuera e Saint Girons a Lerida.

3

1891 — Toma maior incremento a construção do caminho de ferro directo de Barcelona a Madrid.

4

1895 — É aberto à exploração o caminho de ferro entre Alcântara-mar e o Cais do Sodré.

5

1891 — É agraciado com a comenda de Aviz o engenheiro Justino Teixeira, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

6

1898 — Na cidade do Cabo inauguram-se os trabalhos da conferência sobre os caminhos de ferro Sul-Africanos em que o governo português é representado por Carlos Albers, director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

7

1897 — Uma comissão de engenheiros que fora nomeada para inspeccionar a ponte de D. Maria Pia — no Porto — dá esta por apta com todas as condições de resistência para o serviço que presta.

8

1898 — É aberta a todo o serviço a estação de caminho de ferro de Larva na linha de Linaris a Almeria.

9

1894 — Na estação de Appily, na linha do Norte, de Paris a Bruxellas, dá-se um tremendo choque de comboios, morrendo o chefe da estação e cinco passageiros.

10

1891 — O engenheiro Vasconcelos Porto, como prémio da inauguração da linha da Beira Baixa, de que foi encarregado, é nomeado ajudante de campo honorário de S. Majestade o Rei.

11

1898 — Anuncia-se a fusão das companhias de caminhos de ferro SOUTH E ESTERN e LONDON CHATAMAND DOVER.

12

1891 — É assinado o contrato da concessão da linha férrea da Beira à Rodésia.

13

1900 — Constitui-se em Paris, sob a denominação de «Compagnies des Chemins de Fer des Côtes du Nord», uma sociedade anónima com o capital de 500.000 francos para a exploração dos trenvias de Côtes du Nord.

14

1859 — O Governo Português assina com D. José Salamanca o contrato para a construção dos caminhos de ferro do Leste e Norte.

15

1878 — É aberta à exploração pública o troço ferroviário de Caide e Juncal.

16

1893 — A Companhia do Niassa contesta com a firma George Hume Ltd. a construção do Caminho de Ferro, a que estava obrigada pelo decreto de 26 de Setembro de 1891.



17

1897 — Lavra-se em Londres o contrato provisório para o arrendamento dos caminhos de ferro brasileiros.

18

1897 — Pelas autoridades russas e chinesas são solenemente inaugurados os trabalhos de terraplanagem do caminho de ferro da Mandchúria.

19

1899 — O comboio que conduzia de Balmoral os príncipes de Hoenlohe, que vinham de visita à Rainha de Inglaterra, encontrou-se com outro em Perth, produzindo-se um choque em que houve ferimentos e importantes avarias materiais.

20

1898 — Em virtude da guerra entre os Estados Unidos da América e a Espanha são suspensos os trabalhos da construção do caminho de ferro inter-oceânico nas Honduras.

21

1898 — Inaugura-se a linha férrea entre Santa Lucia e Patilul (Guatemala).

22

1923 — E' inaugurado solenemente o caminho de ferro de Ornate a S. Prudêncio, (Espanha).

23

1928 — Com grande brilhantismo, inaugura-se a linha férrea de Lamarosa a Tomar.

24

1887 — É inaugurada a linha de caminho de ferro de Foz do Tua a Mirandela.

25

1891 — Em Zeliennople (Pensilvânia), dá-se um choque de comboios morrendo 9 pessoas e ficando feridas 20.

26

1898 — A's 4 horas da manhã deflagra-se um violento incêndio nas arrecadações do Caminho de ferro em Campanhã, em que ardem várias carruagens, entre elas o «fourgon» real.

27

1825 — Em Inglaterra são inaugurados os caminhos de ferro.

28

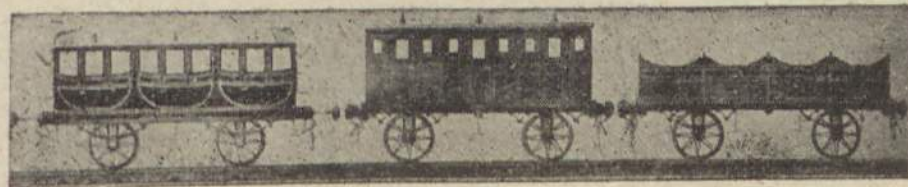
1898 — A Companhia do caminho de ferro turco de «Smyrna Cassaba» pede ao governo imperial autorização para prolongar a via férrea de Soma a Panderma, atravessando Balikesser.

29

1895 — Estuda-se a possibilidade da construção de novas linhas ferroviárias em Angola.

30

1828 — E' desta data a inauguração dos Caminhos de ferro na Áustria.





# Écos & Comentários

P o r S A B E L

## As excursões da Carris aos arredores de Lisboa

JUDO quanto se fizer pelo desenvolvimento do turismo em Portugal só pode merecer o nosso aplauso. O país é rico em valores de toda a ordem, como igrejas monumentais, de preciosa fábrica; edifícios históricos, solares, povoações típicas, onde se sente como que a respiração do próprio passado que não morreu de todo; e de paisagens de grande encanto que fazem desta terra maravilhosa não apenas um recanto do paraíso mas também uma grande escola de pintura.

A C. P. iniciou há anos, com notável êxito, os expressos populares que por uma insignificância, fizeram conhecer a milhares de lisboetas algumas das nossas mais belas cidades. Com esses passeios turísticos desenvolveu-se consideravelmente, entre nós, o gosto das viagens.

A «Carris», pelo que lemos nos jornais, acaba de organizar excursões em autocarros aos arredores de Lisboa, a realizar durante Agosto e Setembro. As primeiras, ao que também lemos, foram muito concorridas. O facto, que mereceu duma parte do público, os maiores encômios, provocou, todavia, de outra parte, reparos severos, mas de todo o ponto justos.

Analiseemos, serenamente, o problema, pois que dum problema se trata. Quando, em Lisboa, para facilitar o trânsito, a Câmara Municipal procedeu a demolições de prédios e ao alargamento de certas ruas; quando se chegou à conclusão de que Lisboa precisa, com urgência, de construir um metropolitano para encurtar percursos, não é plausível que a «Carris», que não pode, por falta de «eléctricos», satisfazer as necessidades imperiosas do transporte, desvie dos seus serviços um certo número de autocarros para os empregar em excursões turísticas nos arredores da capital. Ainda hoje, a determinadas horas, formam-se, nas paragens dos eléctricos, enormes «bichas»; ainda hoje, principalmente à hora da saída dos escritórios e das oficinas, vemos os carros apinhados de gente, não tendo sido possível evitar, apesar de todas as ordens em sentido contrário, que as pessoas apressadas, que não podem perder tempo, por terem as suas horas contadas, continuem a viajar dependentes, em cachos, à semelhança das abelhas.

A «Carris» estabeleceu-se para o trânsito de Lisboa e não para fazer excursões para fora da capital. Pergunta-se: estão os bairros da Graça e Ajuda, principalmente este, bem servidos de carros? Parece-nos bem que não.

A «Carris» teve, no entanto, há meses, uma iniciativa interessante, quando estabeleceu carreiras especiais de autocarros entre a Praça do Marquês de Pombal e Algés, com passagem pelo miradouro de Montes Claros. O povo de Lisboa pôde conhecer, viajando pela auto-estrada, uma obra gigantesca, que honra o país e a que está ligado o nome do senhor engenheiro Duarte Pacheco.

Iniciativas desta natureza, que têm por fim proporcionar aos lisboetas o conhecimento da sua própria cidade, é que são de aplaudir incondicionalmente. Mas, enquanto a «Carris» não tiver resolvido, satisfatoriamente, o problema dos transportes colectivos em Lisboa, não deverá, assim o julga toda a gente, organizar excursões com autocarros que fazem falta aos serviços de transportes em Lisboa.

E os transportes colectivos da capital, sabem-no perfeitamente bem os que os utilizam diariamente, estão muito longe, por falta de eléctricos e de auto-carros, de satisfazer as necessidades do público.

## Uma rainha sem trono

Agência «Ani», informou a imprensa de que em Veneza, onde, todos os anos, costumava ir passar o Inverno, faleceu a «Rainha dos Mendigos de Roma», que era uma figura muito popular da cidade eterna. Embora pedisse esmola com todas as lamúrias da praxe, a Rainha, que era gulosa, frequentava pastelarias e lojas afamadas e ia de «taxi» para casa e, todos os meses, depositava mil liras num estabelecimento bancário.

A sua fortuna em bens móveis — não falando nos depósitos bancários — está avaliada em 50 milhões.

A mendicidade, pelo que se depreende da leitura desta notícia, é também na Itália uma indústria lucrativa e a tal ponto honrosa que conferiu a uma simples mulher do povo o título de rainha. Uma rainha, evidentemente, sem trono e coroa, mas que possuía, em compensação, muitas coroas.

## Maridos modelos

UMA revista americana, para um inquérito que promoveu, interrogou 2.350 maridos acerca da sua vida conjugal. Dois mil confessaram que ajudam todos os dias a mulher a lavar a loiça, que enceram o chão e que são eles próprios que põem ao lume a cafeteira com água para o café do almoço. Sessenta e nove por cento confessaram também que, de vez em quando, preparavam o almoço completo. Felizes maridos esses que se adaptaram facilmente a esta ordem de coisas. Quem corre por gosto não cança. Mas talvez seja interessante acrescentar que, na América, as mulheres trabalham nos escritórios e nas fábricas e que ter criada é luxo que só se podem permitir os milionários.



# Jardim Zoológico

NÃO têm um momento de descanso as actividades do Conselho de Administração do Jardim Zoológico de Lisboa. Dir-se-ia que os directores deste admirável parque e, com eles, todos os seus colaboradores mais chegados, não sentem fadiga nem enfado em trabalhar, antes, pelo contrário, que só têm prazer em imaginar e levar a bom termo melhoramentos de toda a ordem, que estão transformando aquele recanto da capital numa das maiores, mais aprazíveis atracções de Portugal.

Inaugurar um melhoramento no Jardim Zoológico de Lisboa é, tem sido sempre, um pretexto para reunir, numa espécie de assembleia geral, os amigos do parque e os representantes da Imprensa. Escusado será dizer que ninguém falta à chamada. As ausências, quando se verificam, são justificadas por motivos especiais, de peso. É que o Conselho de Administração, a que preside o sr. Professor Doutor Fernando Emídio da Silva, imprime a estas reuniões um encanto especial, tanto mais que, à hora do chá, se faz ouvir a palavra eloquente daquele ilustre professor, que à sua vasta cultura alia extraordinários dons de artista.

As inaugurações de 20 de Agosto presidiu, como de costume, aquele grande revolucionário, chamemos-lhe assim, do Jardim Zoológico, de cujo discurso vamos resumir seguidamente:

Começou por dizer que as inaugurações careciam de breves comentários, uns reconfortantes, outros porventura menos. E os mais notórios, norteados a marcar a dependência para o Jardim do que lhe podia vir do exterior, ou em benignidade ou em indiferença, quer dizer, no que eventualmente se destinava a facilitar ou a comprometer os seus meios de acção e os seus progressos.

O primeiro desses comentários, representativo do que pode valer, na sua feição positiva, o referido auxílio externo, respeita à inauguração do Insectário. Sem o Prof. Fernando Frade e a sua equipe um tal melhoramento seria impossível. O orador exaltou, a seguir, o valor dessa cooperação, que engloba além do Prof. Fernando Frade, a da sua ilustre esposa, Senhora Dr.<sup>a</sup> D. Amélia Frade, que foi incansável, bem como a do sr. Fernando Mendes conservador do aquário Vasco da Gama, a do distinto pintor Silva Lino e a do sr. Eduardo Luna.

O segundo comentário é o revés do primeiro. Fez-se um lago para focas e teve de se lhe pôr escritos nas casas e cis-

nes na água... Nem focas, nem otários. E a este respeito o presidente do Jardim pôs na sua crueza o problema do Zoo. É preciso que mandem animais, disse. O Ministério das Colónias tem dado às Laranjeiras um amparo inexcedível. Do Ultramar não têm correspondido à boa vontade sem limites dos titulares da pasta das colónias. Rinocerontes, por exemplo, também não há — e abundam as espécies de que há um só exemplar. O problema carece pois de resolução instantânea. Ou organizando um serviço privativo de captura ou tributando em géneros os agentes dos Zoos estrangeiros, obrigando-os a entregar um exemplar de cada três capturados ao Jardim de Lisboa.

A outras inaugurações também foram comentadas. Os galinheiros de luxo (como o hotel dos cães, o pátio rústico e o club dos gatos) representam um corolário do que se disse em cima: a falta de fauna tropical tendo de ser cumprida com fauna doméstica e metropolitana, para que o Jardim não deixe de ser... zoológico.

O lazareto representa um passo dado para o aperfeiçoamento dos serviços zoológicos, instalando as enfermarias, armazéns, laboratórios, banhos carracidos, instalações de espera e de repouso, postos de higiene e de socorro que asseguram a defesa da vida e da saúde dos hóspedes forçados do Jardim.

O sr. Dr. Fernando Emídio ainda se referiu às obras em curso e projectadas, entre as quais destacou o palácio dos répteis (a inaugurar em Outubro ou Novembro), os arruamentos da mata e da quinta (adiantadíssimos), a escola de navegação, o ginásio dos macacos e o alargamento do cerrado dos elefantes. O ano de 1950 deve ser, de resto, celebrado condignamente: já que não chegaremos com facilidade ao ano 2000, celebremos o meio século. Mas isso é outra conversa... e o que se fizer a seu tempo se verá.

O orador terminou por brindar a todos os que estão contribuindo para o progresso do Jardim, não esquecendo a imprensa. E, disse ele, já que o destino das Laranjeiras é o de florir — assim se cumpra esse formoso destino.

Em breves palavras o sr. dr. Fernando Frade agradeceu ao sr. dr. Fernando Emídio da Silva, em seu nome e no dos seus colaboradores, as palavras amáveis ditas em louvor do Insectário.

E assim se fechou mais uma tarde encantadora, no Parque das Laranjeiras.

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — «Filmes variados»

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Casanova - O Patriota».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

*Gama*

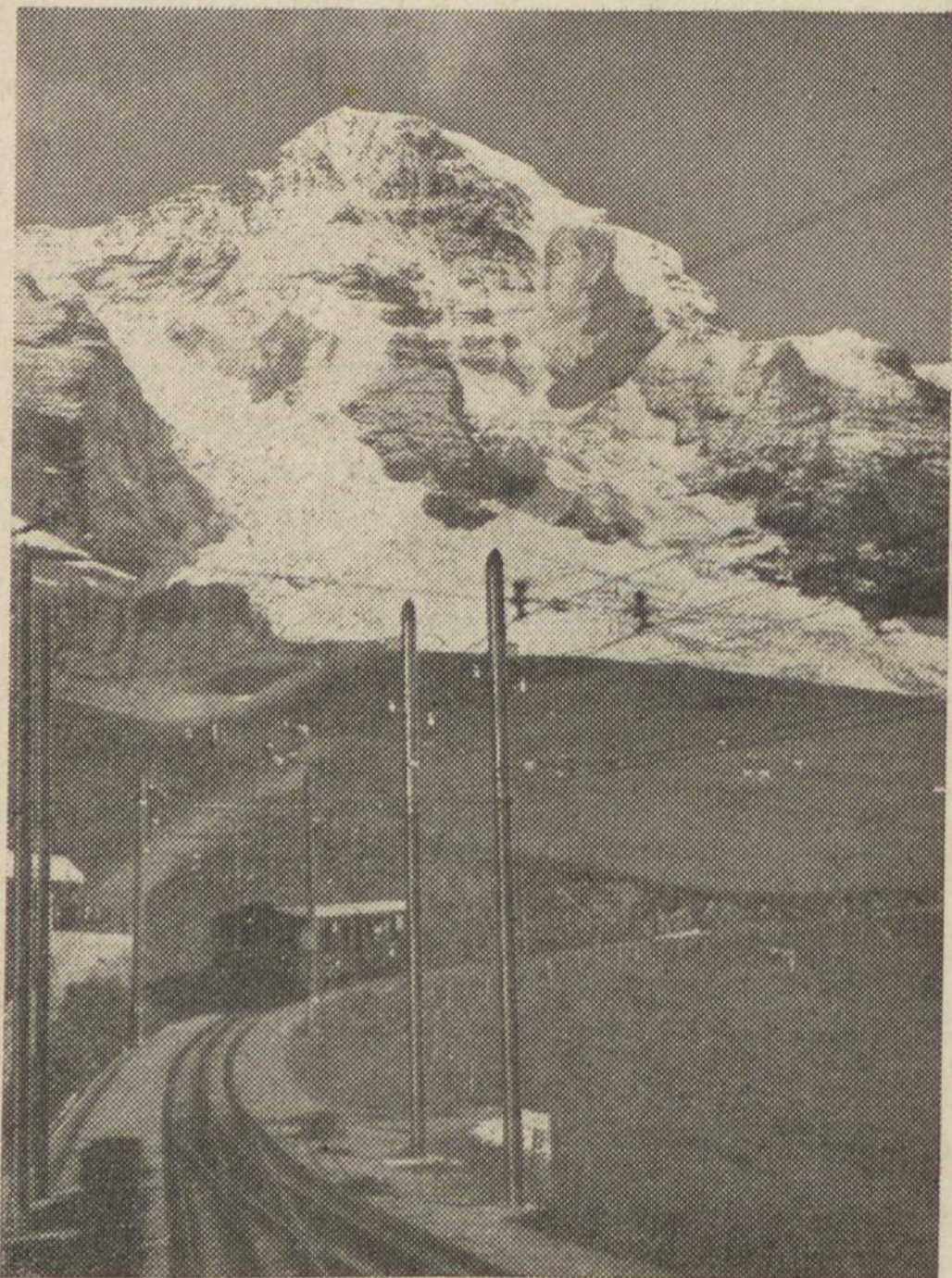
Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# Os Caminhos de Ferro da Montanha na Suíça

**H**Á uma boa centena de anos que a utilização do caminho de ferro mudou a face do mundo! Mas construir linhas férreas em países relativamente planos é obra fácil. Isto evidentemente foi um problema para a Suíça, onde os



O C. F. do Jungfrauosh, o mais elevado da Europa



O C. F. de cremalheira do Monte Pilato

plainos se contam pelos dedos. À montanha, que domina todo o território, era indispensável levar o comboio, sem o que a grande inovação, praticamente, não daria à Suíça grande benefício. Mas os seus engenheiros rapidamente meteram ombros à grande empresa. O problema estaria em fazer um traçado de caminho de ferro que permitisse a a-censão dos comboios, sem o perigo da patinagem das rodas sobre os *rails*, quando tivesse de percorrer declives mais pronunciados. É evidente que a partir duma dada inclinação, embora varie consoante a força tractora da locomotiva, as rodas patinam e o comboio não anda.

A primeira solução que se apresentou foi a de prolongar os percursos diminuindo assim pelo declive suave o atrito e o natural cansaço da máquina. E desses traçados técnicos muito beneficiou, em boa verdade, o turismo fazendo serpentear os comboios à beira e à vista de paisagens encantadoras, desdobrando-se os espectáculos de maravilha, a cada volta do comboio, subindo sempre na ânsia de maior beleza encontrar.

Em boa verdade as linhas do Gothard, entre Lucerna e Lugano, do Lötschberg, entre Thoune e Brigue, do Montreux—Oberland bernês, entre Montreux e e Spiez de Bernina, entre Pontresina e Poschiavo e o mais belo de todos, o Albula, entre Coire e Engadine são célebres em todo o Mundo!

Chegou, porém, a vez de enfrentar as montanhas que se levantavam como barreiras intransponíveis,



para cujo acesso por caminho de ferro parecia não haver solução.

Os glaciários, no entanto, atraíam a engenharia Suíça, e esta a tudo soube dar remédio. Outros processos inéditos foram adoptados. O engenheiro Riggenschach desfez a incógnita da Segurança fazendo incluir no eixo do rodado uma roda suplementar, dentada, em cremalheira.

Estava resolvido o problema nos pendores de 25%.

Em 1870 construiu-se o primeiro combóio de cremalheira na Europa num traçado admirável que vai de Vitznau, junto do Lago dos 4 Cantões a Rigi, o mais célebre miradouro dos Alpes. Este arrojado empreendimento, teve grande retumbância nos meios industriais e técnicos daquele tempo, esperando-se, então, da engenharia Suíça as soluções mais originais.

Pouco depois a França adoptara um processo semelhante no Monte Ceniz, sistema do engenheiro Tell, com rodas laterais de fricção, mas porque os resultados não foram praticamente observados a linha foi demolida.

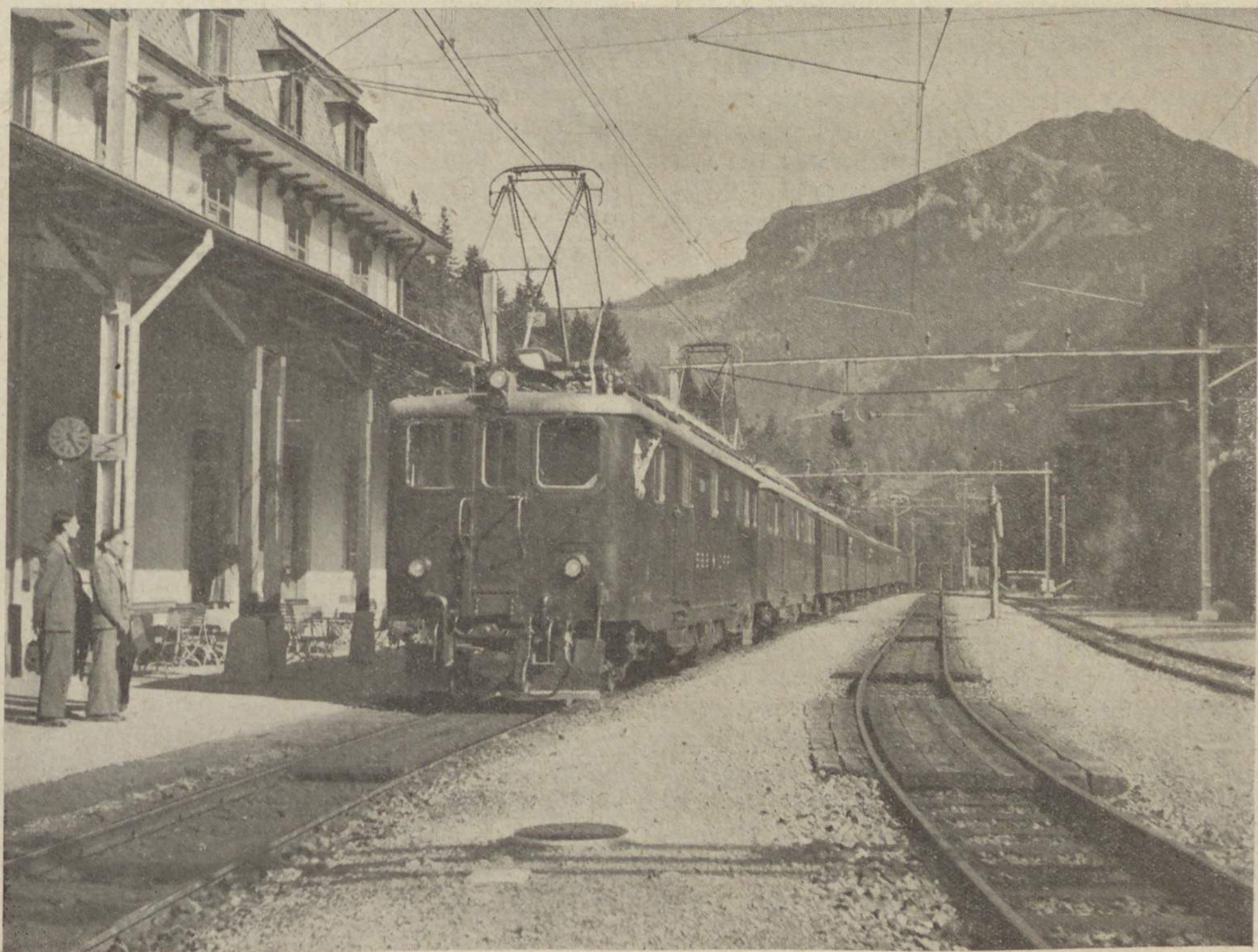
O engenheiro suíço Locher, ambicioso de atingir maiores alturas, fez construir a linha do Monte Pilato, com novo processo de Segurança e aproveitamento da força motriz, fazendo subir o combóio numa inclinação de 48% e mais rápido do que qualquer an-

terior. O funicular, também de cremalheira, completou os percursos mais escarpados onde, na realidade, não era possível assentar qualquer linha férrea. Assim, o primeiro lançado sobre um pendor de 60%, foi em Stanserhorn, no Lago dos 4 Cantões, e pouco depois em San Salvatore, perto de Luzano.

Aos primeiros adoptou-se além de tudo, um dispositivo de segurança para o caso do cabo quebrar, o qual faz parar instantaneamente com um freio de travagem dentado.

Durante muitos anos o mais alto caminho de ferro da Europa era o de Rothorn de Brienz, no Oberland bernês — com 2252<sup>m</sup> — mas depois foi ultrapassado pelo caminho de ferro eléctrico de Gornergrat a Lermatt — com 3093<sup>m</sup> — e por último, em 1912, a estação mais alta — com 3457<sup>m</sup> — é a do Sungfraujoch já em plena região dos alpes eternos, onde se situa um grande hotel, — justamente no limite do glaciário de Aletsch, o mais vasto dos alpes.

Os teleféricos vieram muito depois dando a impressão, ao tempo, de demasiada audácia. Hoje qualquer pessoa, seja de saúde delicada ou de idade, pode gosar o prazer das alturas, com a maior comodidade, sem trabalhos nem canseiras, oferecendo-se ao alpinista e ao turista os mais belos panoramas do Mundo: na Suíça.



O C. F. do Brunig entre Suterlahen e Lucerna



# HISTÓRIA DA ÍNSUA

## POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

### CAPÍTULO VII

Fervor e devoção com que muitos religiosos buscavam o retiro do Convento da Ínsua; como foi deputado para a casa do noviciado, esclarecidos filhos que teve, com notícia da lembrança que aqui deixou um deles o Padre Frei André da Ínsua, ministro geral que foi de toda a Ordem Seráfica

NÃO é para admirar que esta santa casa fôsse escola de perfeição, pois pretendiam ser discípulos nela sojeitos abalisados em santidade e virtudes. Era admirável o fervor com que de muito longe buscavam êste retiro os que enfiados do mundo se vinham aqui faltar de consolação do céu.

O venerável P.<sup>e</sup> Fr. João da Póvoa, um dos religiosos de maior autoridade do seu século, que repetidas vezes foi vigário provincial, aqui gastava o mais do tempo que lhe ficava desembaraçado desta ocupação, com que fomentava o seu fervor e estudava novas máximas de perfeição a que sempre aspirava. O venerável P.<sup>e</sup> Fr. Pedro Carnoto ou da Carnota, logo que acabou o provincialado, fugiu para êste deserto, para de todo se esquecer do mundo. O mesmo fazia o venerável P.<sup>e</sup> Fr. Feliciano de Jesus Maria, que aqui se vinha encher de espírito do céu para o exercício das suas missões. Assim o executavam outros muitos à sua imitação, e como todos vinham movidos do mesmo espírito, formavam um exército de virtudes e perfeição tão bem ordenado, que se fazia formidável ao inferno e admirável ao mundo.

Ó ditoso tempo, em que não se embarçavam as santas vocações dêste retiro, como vemos nos presentes! Não duvidamos haja para isto justas causas, porém é certo que este embaraço se pode ter por motivo de que tenha descaído tanto da sua primitiva perfeição e santidade este convento, a qual mal se pode fomentar com sujeitos a quem falta a vocação, fervor e espírito para assistirem e viverem neste santuário, nem estes podem ser aptos para formarem a palestra das virtudes, que nele se admirou nos primeiros séculos.

A perfeição de vida, que se praticava nêste santo convento, foi sem dúvida a causa, para que logo no princípio fosse deputado para casa do noviciado, e ainda que não temos certeza do ano em que principiou a sê-lo, nos persuadimos que desde o de 1447 já aqui se criavam noviços, pois desde êste tempo

por diante achamos notícia de muitos, que aqui tomaram a hábito e fizeram profissão. Entre eles são não poucos, que depois muito bem deram a conhecer o espírito de santidade, que aqui conceberam, com que ilustraram e aumentaram com progressos admiráveis a nova família da regular observância, que se tinha plantado e em breves anos deu tão sasonados frutos de exemplares virtudes e santidade admirável, que fez celeberrimo o seu nome em toda a orbe, ficando esta santa casa com a glória de criar filhos, que foram eminentes na perfeição, famigerados nas letras, apostólicos na pregação e observantíssimos na disciplina regular. Daqui nasceram prelados zelosíssimos para muitos conventos, insignes sujeitos, a que se encomendaram notáveis empresas e em fim um geral para toda a Ordem Seráfica.

Foi êste o P.<sup>e</sup> Fr. André da Ínsua, cujo apelido também manifesta ser esta casa a do seu nascimento à religião. Era então aqui barqueiro um devoto homem chamado Pedro Anes, que morreu no ano de 1599 e veio a enterrar-se a esta Ínsua, onde tinha elegido sepultura e jaz em uma que fica à porta da igreja. Este passou ao P.<sup>e</sup> Fr. André da Ínsua, quando aqui veio tomar o hábito e depois de desembarcar lhe disse: «Praza a Deus que eu ainda vos passe em geral. Sucedeu que êle mesmo o passou sendo geral de toda a Ordem, quando veio a esta casa, e então lhe mandou dar um vestido azul, com que nos dias de festa vinha Pedro Anes à Ínsua e levava a cruz nas procissões. <sup>(1)</sup>»

As acções dêste insigne geral são tão relevantes e heróicas que se fazem dignas de que almas províncias disputem entre si o maior direito que tem para elogiar as suas glórias. Porém por ser filho desta santa casa o temos tão forçoso para fazermos delas aqui especial lembrança, que ninguém nos poderá criticar de que metemos a foice em seara alheia, quando êste só título no-lo faz tanto de casa. E para que melhor se manifeste esta verdade, e não haja quem a pretenda escurecer com alguma injusta opposição, porei de parte a minha pena e só exporei a relação da sua vida, que por sua própria letra nos deixou escrita neste convento no cartório ordenado pelo venerável P.<sup>e</sup> Póvoa <sup>(2)</sup>, quando aqui se achou sendo já geral da Ordem, a qual fielmente copiada

<sup>(1)</sup> Frei Sebastião do Rosário — Cartório Reformado — ano de 1631, cap. 24, fôlha 38.

<sup>(2)</sup> Cartório Antigo, fôlha 66.



com toda a antiguidade dos seus termos é na forma seguinte:

**Relação que de sua própria letra fez o P.<sup>o</sup> Fr. André da Ínsua vindo a êste convento, sendo já Ministro Geral da Ordem**

Na era de 1521, no mês de Junho, aos dez ou onze dêle, tomou o hábito nesta Casa de Nossa Senhora da Ínsua, Fr. André da Ínsua, o qual sendo pagem de Fernão Dalvares tinha cuidado por seu mandado de despachar todo o assucar, cera e as mais esmolas desta qualidade para esta província, e por o fazer com boa vontade, permitiu Nosso Senhor, que fosse frade, pregando-lhe sempre os frades que negociavam com êle, especialmente Fr. Onofre, que vindo aqui por vigário, o acabou de arrancar e trouxe consigo. Fez profissão, e mudado por tempo para Viana e depois para Mosteiró com Fr. Feliz Gago, o primeiro guardião que foi de Mosteiró. Depois foi mudado para Ponte de Lima, sendo Fr. Pedro de Chaves guardião e Fr. Aires Teles. Logo, em um capítulo que se fez o mudaram para Santarém, sendo guardião Fr. Nuno de Albergaria, que aqui morou com êle o tempo de noviço; e vindo de Santarém, foi mudado para Lisboa, do qual convento foi pôsto por um capítulo que se fez em Alenquer, no estudo em Serpa, e dali em outro estudo em Xabregas. E em um capítulo que se celebrou em Santarém, acabando Fr. Francisco de Lisboa seu triênio e entrando Fr. António de Lisboa por ministro, na era de 1530, julgando que êste Fr. André da Ínsua tinha algum engenho, e podia aproveitar na religião, o mandaram por estudante a Paris, e esteve lá oito ou nove anos.

E vindo de Inves, vila de Flandres, onde prégava a toda a nação de Espanha, com certos negócios a El-Rei Nosso Senhor, para tornar logo, Sua Alteza o mandou por alguns justos respeitos, a trazer daquelas partes duas pessoas, primeiramente um comissário geral, por ver Sua Alteza, que tinham estas duas províncias, a saber, a de Portugal e a dos Algarves, necessidade de serem visitadas e por quão inquietas ficaram dos comissários passados, a saber Fr. Matias de Olabe e Frei João de Albuquerque, que depois foi bispo de Goa e Arcebispo de Braga, e Fr. João de Espejo da província de Cartagena.

De maneira que succederam tantas coisas com a diversidade dos engenhos de tantos comissários e da divisão da província, que pareceu bem a Sua Alteza mandar pedir ao Padre Geral, que então era Fr. Vicente Sunel, castelhano, da província de Cartagena, um comissário para visitar estas províncias. (E me mandou também buscar uma pessoa mui douta em latim, para ensinar os moços fidalgos, quem me a mim parecesse mais para isso). E deixando o púlpito de Inves, me parti para o Geral, e tratei com êle o negócio de El-Rei, e trouxe a êstes reinos por comissário Fr. João Calvo, que então era comissário em a

côrte de Roma, per o qual passei mui grandes trabalhos para o poder trazer; e trouxe para ler gramática aos moços fidalgos o mestre António Pinheiro, que depois mestre do Príncipe e de muita autoridade.

Tendo Fr. João Calvo capítulo em Enxabregas, foi no dito capítulo eleito o dito Frei André por custos custodum e definidor. Indo àquêle capítulo geral, o qual se celebram em Mântua, acabou Fr. Vicente de Lunel, e foi eleito Fr. João Calvo por Geral e eu mandado do dito capítulo por comissário à província de Alemanha a baixa, o qual acabado, me tornei a Nápoles buscar o Geral, por me mandar Sua Alteza que o tornasse a levar a Portugal, e, vindo no primeiro capítulo, fui eleito por ministro da província do Algarve, e acabando meu ofício seis meses antes do capítulo geral, a onde acabava seu ofício de Geral Fr. João Calvo, se finou em Trento, estando no concílio, dum pleuris. E a mim me elegeram por discreto para o capítulo geral, que se celebrou em Assis, na era de 1547, em o qual capítulo de Assis, casa primeira que nosso padre S. Francisco fez, que se chama Porciúncula, fui eleito em ministro geral de toda a Ordem. E logo acabando de beijar o pé a Sua Santidade o Papa Paulo III, me vim a êste reino e daqui saí, e começando na província de S. Gabriel, tive capítulos quase em toda a Espanha, em todos fiz ministros provinciais, e vim acabar na província de Santiago e de S. Miguel. O qual acabado, me vim por Bragança e Chaves e Braga a esta santa casa da Ínsua, a primeira vez que entrei em ela Geral; e logo ao outro dia, que era o primeiro de Agôsto, entrou aqui o infante D. Luiz, que ia a Santiago. Acabados aqui, quatro ou cinco dias, me foi visitando todas as casas até Lisboa, onde tive capítulo por todos os santos e foi eleito por ministro Fr. Nuno de Alverca.

Acabados todos os capítulos dêste reino, a saber, Portugal, Piedade, Algarves, me tornei a sair, e tive capítulo na província dos Anjos, e tive uma congregação geral de todos os ministros de Espanha e de todos os padres principais em o convento de Burgos, onde se ordenaram muitas cousas mui necessárias a toda a nação de Espanha, e ali tive capítulo e dei maneira para que entre os biscainhos e castelhanos houvesse paz, e assi repari o mando por triênios, cada triênio sua nação; e por isto não abastar, depois a dividi em duas províncias.

Acabado ali me fui a França, e tive capítulo por minha própria pessoa em todo o reino, onde se fizeram muitas cousas de serviço de Nosso Senhor, especialmente em a província de Aquitânia dos reformados, onde puz um ministro da observância da província de Turónia Pictaviense. Visitada toda a França e o convento de Paris, passei à baixa Alemanha e a Flandres, e tive capítulo em todas aquelas províncias; e querendo ir à alta Alemanha, o Imperador Carlos V, irmão da nossa rainha D. Catarina, mulher de El-Rei D. João III, me aconselhou que não fosse por então, por não haver alguma revolta, e por esperar de ter lá



uma dieta, e por tanto tornei a entrar em França, e me vim a Paris, onde achei El-Rei de França, que vinha de certa guerra de Inglaterra, o qual por ser vigário de nosso padre S. Francisco, me recebeu com muita honra em uma sala muito ricamente vestido e com muitos cardiais e príncipes. E ali negoceei muitas cousas necessárias à religião, como também aos muitos luteranos, que havia em sua pátria de Linguador e Provença, a que tudo se proveu. Dali me parti para Itália, e, chegando a Leão de França, achei que o papa Paulo III era finado.

De Itália me fui a Veneza, e logo a Roma, e estando em Roma presente, foi eleito um papa uma sexta-feira à noite, às nove horas, adorado o Cardeal do Monte, na era de 1550, a 7 de Fevereiro, o qual se chamou logo papa Júlio III. Depois de lhe beijar o pé, parti logo ao reino de Nápoles, e visitei algumas daquelas províncias, a outras mandei comissários, e fez-se muito serviço de Nosso Senhor, porque meti naquêlê reino duas custódias de burel e favoreci em Itália muito disto.

Acabado êste reino, me vim a Roma, e tive o capítulo daquela província em Bilitre, e dali me fui direito a Bolonha e tive capítulo geral ultramontano, onde se ajuntavam pouco mais ou menos setecentos frades, onde se fizeram muitas cousas do serviço de Deus Nosso Senhor. E elegeu-se ali comissário geral daquelas partes e guardião de Jerusalém. O capítulo acabado me vim ao monte Alverne, ter capítulo à província de Florença, e por aquêlê lugar ser onde o nosso padre S. Francisco recebeu as chagas, levei mui grande consolação espiritual.

Acabado o capítulo, me vim ter o capítulo a Sena, e a três léguas abaixo do monte me deu uma febre contínua de que três médicos de Sena desconfiaram de mim, e Nosso Senhor e por sua mesericórdia me deu saúde, e logo fui ter todos os capítulos de Itália por minha presença, a saber, o de Santo António, o de Brexa, o de Milão, o de S. Pedro Monte Ami, e o de Génova. E acabado o de Génova, me tornei a ter capítulo outra vez à província de S. Luiz em França, e desfiz todo o capítulo, que tinham feito por o celebrar sem minha autoridade, tendo-o eu alevantado, e por me quebrar o sexénio, fiz outro ministro. Acabado aquilo me vim a Valença, e celebrei capítulo provincial, e dali vim a Cartagena já pela segunda vez, e tive capítulo de ministro e na Andaluzia, e dali me fui ao Algarve, e vim a êste reino celebrar capítulos.

Os quais acabados me vim a Castela a celebrar outros capítulos outra vez, e de maneira que em toda a Espanha tive duas vezes capítulos de ministros. Nêste comenos fui chamado ao concílio que se celebrava em Trento, e indo para lá o suspendeu o papa por causa das guerras e que se viessem os prelados pelo qual me tornei do caminho e me vim visitar Galiza e Santiago, e pela devoção que tenho a esta Ínsua que me criou, me vim para ela pelo mês de Julho, e mandei as bestas a Ponte de Lima e a metade dos com-

panheiros, e estive quatorze dias e estivera todo o mês de Agosto, se não foram negócios, que cada dia vinham e inquietavam esta santa casa, a que eu não queria dar moléstia.

E neste meu tempo de Geral, mandei a Castela diversos comissários portugueses. O primeiro foi Fr. Nuno de Alverca, que visitou a província de Andaluzia e de Cartagena e parte de Santiago; e Fr. Luiz de Lisboa, sobrinho de Fr. Francisco de Lisboa, a província de S. Gabriel; e depois Fr. Francisco da Conceição às partes de Galiza, e às mesmas partes Fr. António de Almeida, provincial que foi desta província de Portugal; e Fr. João de Faia, provincial da Piedade, à província de S. Gabriel, e Fr. Francisco Quaresma à província de Castela.

Esta memória puz aqui, por ser filho desta casa da Ínsua, e para que saibam que sendo eu servo tão sem proveito e para tão pouco, Nossa Senhora, por ser filho desta casa, fez esta honra a esta casa e ao reino, que dela saísse o primeiro Geral de toda a Ordem portuguesa. E praza mi-ericórdia do mui Alto que seja para salvação de minha alma, que sem isto pouco aproveitam estas honras. Fui eleito Geral da idade de 45 anos e havia 26 que tinha o hábito, e por tudo isto ser verdade, assinei aqui e puz esta memória para glória de Nosso Senhor e da bemaventurada sua Madre, e do nosso padre S. Francisco, hoje 3 dias de Agosto de 1552.

Frater Andreas Insulanus totius Ordinis Minorum Generalis Minister.

Saiu este Geral desta santa casa tão edificado, que entrou na resolução daqui se vir meter, depois que acabasse o seu ofício. No capítulo seguinte celebrado em Salamanca no ano de 1553 saiu por comissário geral Cismontano, e continuou, e teve seis anos este emprego, de que não se pôde livrar por mais que o pretendeu. E supôsto ficou novamente embaraçado com êste governo, tendo dado expedição aos negócios precisos, de Salamanca veio direito a êste convento com ânimo de aqui se dilatar alguns meses, para satisfazer ao devoto affecto com que ficou a êste retiro, porém algumas queixas graves que lhe sobrevieram, lhe não permitiram mais dilação que a de vinte dias, que aqui assistiu com grande consolação de seu espírito.

Chegando o ano de 1559 se celebrou capítulo geral em Aquila, e finalizadas as funções capitulares, se retirou a Portugal com ansiosos desejos de entregar-se todo à contemplação das coisas celestiais. Para êste fim fez eleição do convento de Santo António de Varatojo, (então da província dos Algarves) para na sua solidão e retiro poder mais à sua satisfação entregar-se a devotos e santos exercícios.

Estando uma noite na sua cela, (que era a casa da livraria) lhe apareceu um frade defunto, que êle conhecera. Expondo-lhe a sua pretensão com ânsias, lhe referiu estava condenado ao purgatório, e que além do tormento do fogo, que poderia, o conde-



# Os nossos mortos

DAVID SALSA

Na madrugada de 14 do mês findo faleceu, poucas horas depois de ter adoecido súbitamente na redacção de *O Seculo*, o jornalista David Salsa, que era o mais antigo reporter português e que há 37 anos prestava serviço naquele diário matutino.

Tendo principiado pela profissão de ferroviário, cedo a paixão do jornalismo o levou para a reportagem. Do simples informador de notícias ligeiras nasceu um dia um dos mais completos, mais hábeis repórteres que os jornais tiveram ao seu serviço. Sabia do seu ofício como poucos e como poucos deu ao seu jornal o melhor da sua vida. E' que ele era, fundamentalmente, um profissional do jornalismo. E era também uma alma bondosa, um camarada leal, que só tinha amigos em sua volta e que, por isso, só deixou saudades.

A família enlutada e em especial a seu filho, o distinto jornalista sr. José Salsa, apresentamos sentidas condolências. Com o seu falecimento, *O Século*, onde era tão querido e tão respeitado, ficou também de luto.

nava o justo juiz a resar o ofício divino todos os dias pelo tempo de um ano, pelas faltas cometidas no seguimento do côro, e para dar execução ao divino mandato, lhe suplicou um religioso que o acompanhasse neste exercício. Nomeou-lhe logo o P.<sup>e</sup> Fr. António de Santa Clara, sujeito de conhecida virtude, o qual tendo resadas as matinas no côro, saindo dêle para a casa do capítulo com luz e breviário, achava ali ao religioso defunto, com o qual resava devota e claramente o ofício divino todo desde matinas até completas, sem interpelação alguma. Acabado o ano lhe agradeceu e rendeu as graças pela grande caridade que tinha exercitado, ajudando-o a sair das penas e purgatório em que estava. <sup>(1)</sup>

Neste convento perseverou alguns anos o P.<sup>e</sup> E. André da Ínsua, porém no de 1567 se achava já morador no de S. Francisco da cidade de Lisboa, para onde se viu obrigado a ir por alguns respeitos, que ocorreram. Aqui mesmo teve seus contratemplos, que o fizeram mal aceito ao Cardeal Infante D. Henrique, pelo que se retirou a Castela para a companhia do bispo de Osmague havia sido seu secretário, onde, suposto que desgostoso, acabou a vida com uma exemplaríssima morte em menos de um ano, que foi o de 1571 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1 e 2)</sup> História Seráfica — parte 3.<sup>a</sup>, pág. 319 e parte 4.<sup>a</sup>, pág. 575.

# Linhas Estrangeiras

## ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

As receitas das companhias ferroviárias baixaram, no mês de Julho, 12,9 por cento em relação ao mês correspondente de 1948.

Esta informação, segundo anuncia a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, baseia-se em elementos fornecidos por 81 importantes empresas ferroviárias.

Calcula-se que os fretes de mercadorias em Junho declinaram em 13,6 por cento em relação ao mês de Junho do ano passado e o rendimento das passagens em 7,9 por cento.

— A Comissão de Negócios Estrangeiros do Senado aprovou uma moção que pede ao Presidente Truman a abertura de negociações com o Canadá para a construção duma linha férrea de ligação entre o Alaska, o Canadá e os Estados Unidos.

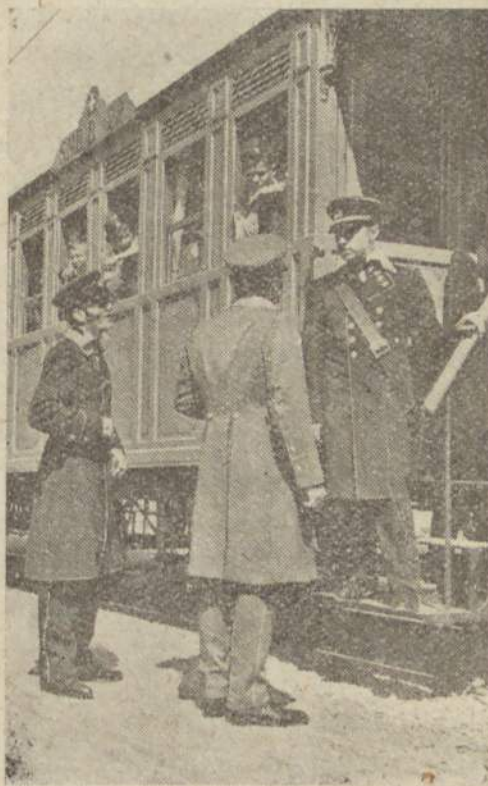
A via férrea em projecto terá 1.800 quilómetros de comprimento, e poderia auxiliar a defesa do território do Alaska. Um projecto semelhante votado o ano passado pelo Senado, foi rejeitado pela Câmara dos Representantes.

## SUIÇA

Os caminhos de ferro suíços acabam de publicar um folheto contendo uma lista de 45 itinerários diferentes, com bilhetes circulares fixos que se podem adquirir facilmente em qualquer estação dos caminhos de ferro na Suíça ou nas agências, no estrangeiro, autorizadas a emitir tais títulos de transporte, os quais facultam uma importante redução

nos preços. Um mapa-sinóptico, bem como os preços — nas três classes — que acompanham cada um dos itinerários, facilitam a escolha dum circuito e a elaboração dum programa de viagem.

Na Suíça, o caminho de ferro desempenha um importante papel na indústria turística, tão importante como o papel que os seus hotéis modelares representam. Turismo e caminho de ferro são, ali, palavras irmãs.



Há cem anos... — Um pormenor da reconstituição dum comboio. Observe-se a curiosa indumentária dos funcionários



# Há 50 anos Imprensa

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Setembro de 1899)

## Cintra á Praia das Maças

Está já approvada pelo governo a concessão d'este caminho de ferro, feita pela Camara Municipal de Cintra, em conformidade com a carta de lei que publicámos no número passado, aos srs. engenheiros Nunes de Carvalho e Pinheiro Borges, e ao que nos dizem d'alli, já começaram os respectivos estudos definitivos, devendo a construção apressar-se por fórma a ser a linha inaugurada no verão de 1900.

O real decreto d'esta approvação será publicado no nosso proximo numero, e por elle se verá que todas as facilidades foram dadas á empresa para esta concessão, feita sem as tarrachas que muitos vêem necessarias para concessões d'este genero e que não são mais que embaraços e estorvos para alguma coisa se conseguir.

Um dos concessionarios mesmo, era, em tempo, partidario d'estas idéias que sempre condemnámos; felicitamos por o vêr abandonal-as, no que, a par do proveito proprio, promove o do paiz, que aquella errada maneira de vêr outr'ora prejudicava.

Tambem nos felicitamos por vêr a camara de Cintra pensar, ou começar a pensar, d'uma fórma pratica, nos melhoramentos locais, que o é indubitavelmente a nova linha, não só de grandissima vantagem para Cintra, por a ligar a Collares, como por ir até a praia das Maças, excellente localidade de banhos, talvez a melhor do paiz, por ter um vasto areal abrigado dos calores e proprio para se fundar alli uma das mais populosas e concorridas estações balneares.

Um ascensor para a Pena será a continuação d'estes melhoramentos, libertando o publico que não quer ou não pôde gastar, n'um simples passeio, quantia importante, da tyrannia dos cocheiros que exigiam exorbitancias pelo transporte dos passageiros.

Fala-se já na construcção d'um grande hotel nos Pisões, pertencente a uma companhia ingleza. O que lamentamos — posto estimemos que tal commodidade se leve a effeito — é que seja necessario que estrangeiros venham emprender estas empresas onde elles vêem que são lucrativas no nosso paiz, o que por cá ninguem vê.

Ha em Cintra dois bons hotéis (além d'outros) Netto e Nunes; os donos d'estes, ligados, ou isoladamente, de ha muito poderiam ter feito essa construcção e a de um ascensor a qualquer dos pontos mais altos, tornando Cintra um ponto de atracção obrigatorio e lucrando bom dinheiro.

Mas se as grandes iniciativas não são para o nosso paiz!

Se ha até por lá quem diga que o caminho de ferro prejudicou Cintra!

Vê-se que o barbarismo não é só. . dos barbaros!

## Linhas portuguesas

**Manifestação d'apreço** — Por subscrição entre todo o pessoal da tracção e officinas dos caminhos de ferro do Su e Sueste foi oferecido ao sr. engenheiro Luiz d'Albuquerque d'Orey uma rica salva de prata, em um estojo, como testemunho d'apreço e por occasião da sua sabida para o Minho e Douro.

## «DEMOCRACIA DO SUL»

Um dos diários que honra a imprensa regionalista, e que sempre com amáveis palavras de excelente camaradagem se tem referido à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, publicou no dia 10 de Agosto uma edição especial, com colaboração de Pina de Moraes, etc., e a habitual secção «Bons Dias» com uma curiosa crónica sobre a poesia dos relógios de sol: «A Sombra da Luz».

## «ALTURA»

O n.º 26 referente a Agosto desta revista-magazine, que se publica no Porto sob a direcção de César A. Garrett, insere colaboração muito interessante: *Heroidade*, por Gustavo Flaubert, *As pirâmides e a Esfinge*, por Blasco Ibañez, *Onde vão morrer os elefantes? Que há de novo sobre a terra?* por Manuel Rodrigues, e a narrativa «43 graus, latitude Norte», por Jorge Ramos. Na capa um artístico trabalho do saudoso mestre fotógrafo Alvão, reproduzindo um interior da Igreja de S. Francisco.

## Publicações recebidas

### Liga dos Combatentes da Grande Guerra — Relatório da gerência de 1947.

Está publicado o Relatório da Gerência de 1947 da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, instituição que, pelos altos serviços que tem prestado, é titular de várias condecorações.

Como todos os anteriores, a leitura deste Relatório oferece grande interesse, pois nos coloca no conhecimento das suas actividades desenvolvidas em favor da sua classe, classe que só nos pode merecer respeito e carinho.

Um dos mais importantes estabelecimentos de assistência da Liga dos Combatentes é, sem dúvida, a Casa dos Filhos dos Soldados, que, mercê do seu objectivo e bom funcionamento, goza na capital do Norte de grandes simpatias.

Entre as pessoas, diz-nos o Relatório, que se têm distinguido em demonstrar o seu carinho pela Casa dos Filhos dos Soldados figura o official inglês Maurice Symigton, o qual, juntamente com sua esposa, todos os anos faz distribuir, no dia de Reis, brinquedos em profusão pelas crianças.

Em 1947 a C. F. S. recebeu duas visitas importantes, a do sr. Ministro da Guerra, e a do sr. coronel Joviano Lopes, então Governador Civil do Porto. O primeiro, depois de percorrer as suas dependências, pediu uma nota do *déficit* existente e, uma vez em Lisboa, ordenou que à Liga fosse entregue a importância de 36.670\$00 com destino à amortização daquele *déficit*; o segundo, depois da visita, entregou um donativo de mil escudos.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

#### Repartição de Exploração e Estatística

Portaria n.º 12:882

O «Diário do Governo», n.º 142, I série, de 1 de Julho, publica o seguinte:

Tendo-se reconhecido a conveniência de modificar as disposições da tarifa de despesas acessórias sobre requisições de vagões, no sentido de isentar da taxa de depósito as requisições para transporte de gado apresentadas em dias de mercados ou feiras nas estações que sirvam as respectivas localidades: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 9.º da tarifa de despesas acessórias, aprovada pela Portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, já alterado pelas Portarias n.ºs 10:177 e 12:230, respectivamente de 27 de Agosto de 1942 e 2 de Janeiro de 1948, passe a ter a seguinte redacção:

#### Artigo 9.º — Requisição de vagões

1 — Os vagões para transporte são requisitados nas declarações de expedição mediante o depósito de 20\$ por vagão, incluídos todos os encargos que oneram actualmente as tarifas. Excepcionalmente, não é de exigir este depósito relativamente às requisições de vagões para transporte de gado nos dias de mercados ou de feiras nas estações que sirvam as localidades onde se realizem esses mercados ou essas feiras.

2 — Em troca do depósito é entregue ao requisitante um documento que a empresa recolhe ao restituir a quantia depositada.

3 — Se a empresa já tiver posto o vagão à disposição do requisitante e este, tácita ou expressamente, desistir da sua utilização, considera-se anulada a requisição e a importância do depósito reverte para a empresa, podendo esta dispor do vagão. A importância do depósito deve ser restituída ao requisitante quando for efectuada a expedição ou quando o requisitante desistir do fornecimento do vagão antes de o mesmo ter sido posto à sua disposição.

5 — A restituição do depósito que acidentalmente não for feita no acto da expedição da mercadoria, ou quando da declaração de desistência, pode ser solicitada à estação em que foi feita a requisição no prazo máximo de vinte dias, contado a partir da data da expedição ou da declaração de desistência.

6 — Findo o prazo estipulado no n.º 5, o reembolso da importância do depósito só pode ser solicitado aos serviços centrais da empresa dentro do prazo de noventa dias, contado a partir da data da expedição ou da declaração de desistência. Se, findo este prazo, não tiver sido solicitado o reembolso, a importância do depósito reverte para a empresa.

7 — A empresa não é obrigada a fornecer vagões de carga normal superior a 10 toneladas ou quaisquer outros de tipo especial. As requisições de vagões de tipo especial deverão ser satisfeitas quando as circunstâncias o permitam.

8 — Quando a pedido dos expedidores sejam fornecidos vagões de carga normal superior a 10 toneladas, os mínimos de carga de vagão completo estipulados na classificação geral de mercadorias, animais e veículos são elevados em tantas fracções de um décimo quantos forem as toneladas de carga normal de cada vagão superiores a 10. No caso, porém, de o fornecimento de vagões de carga normal superior a 10 toneladas ser de iniciativa da empresa os mínimos de carga de vagão completo estipulados naquela classificação não são alterados.

O «Diário do Governo», n.º 167, II série, de 21 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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido, até 31 de Outubro próximo, o preço de \$50, por cada tonelada e quilómetro, para o transporte em grande velocidade de remessas de melão e melancia.

O «Diário do Governo», n.º 168, II série, de 22 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 14 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros — bilhetes para comboios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a ampliar a actual 10.ª zona de tranvias de Porto-Trindade ou Porto-Boavista-Matosinhos até Póvoa de Varzim.

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 152, II série, de 4 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de quatro parcelas de terreno, com a área total de 1.410<sup>m²</sup>,63, localizadas à direita da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 216, 922.16 e 217,011.80, destinadas à ampliação da estação de Vila Fernando.

O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 8 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 4<sup>m²</sup>,60, localizada à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 54,858.21 e 54,861.05, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Albergaria-a-Velha e distrito de Aveiro e confronta ao norte com a Avenida do Engenheiro Francisco Tristão de Almeida, ao sul e nascente com Manuel de Araújo e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.



O «Diário do Governo», n.º 189, II série, de 16 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão de Revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 518<sup>m²</sup>,74, à esquerda da linha férrea Torres — Figueira — Alfarelos, entre os quilómetros 87,262.875 e 87,318.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho do Bombarral, distrito de Leiria, e confronta ao norte com a Câmara Municipal do Bombarral e António Rodrigues Baptista e estrada de acesso à estação e ao poente com a Câmara Municipal do Bombarral.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal do Bombarral, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 3 de Fevereiro de 1948, publicada no *Diário do Governo* n.º 38, 2.ª série, de 17 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo», n.º 190, II série, de 17 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governar po República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 42<sup>m²</sup>,175, localizada entre os quilómetros 14,334.75 e 14,341.75 da linha férrea de cintura do Porto, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com Joaquim Marques de Oliveira e ao poente com Albino José Dias Seabra.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Matosinhos, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 192, II série, de 19 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão Técnica de Revisão, aprovar o projecto, elaborado

pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a construção, como solução provisória, de uma passagem inferior à linha férrea na faixa central da Avenida da República, em Lisboa, ao quilómetro 5,887.80 do ramal de Santa Apolónia a Benfca.

O «Diário do Governo», n.º 186, III série, de 12 de Agosto, publica o seguinte:

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

Faço saber que no dia 14 de Setembro próximo, pelas 15 horas e 30 minutos, na Câmara Municipal de Barcelos, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno com a área de 401 metros quadrados, situada à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 45,268.285 e 45,310.96, freguesia de Midões, concelho de Barcelos e distrito de Braga, confrontando ao norte com caminho público, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com caminho público e José Luís de Faria.

É citado, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, o proprietário confinante acima referido, o qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para aquisição da referida parcela.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Agosto de 1949. — O Engenheiro Director-Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo», n.º 184, III série, de 10 de Agosto, publica o seguinte:

### Direcção-Geral de Fomento Colonial

### Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

#### AVISO

Para os devidos efeitos se torna público que o concurso a que respeita o anúncio de 20 de Junho de 1949 da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, para a empreitada de construção de um cais para atracação de navios e montagem e fornecimento de uma instalação de carregamento de minério a granel no porto da Beira, foi adiado para o dia 13 de Setembro do ano corrente.

# CEL

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>*

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L**

**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.<sup>da</sup>**

Rua Nova da Trindade, 15-C

**L I S B O A**

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

PELA

**C E L**

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



## 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

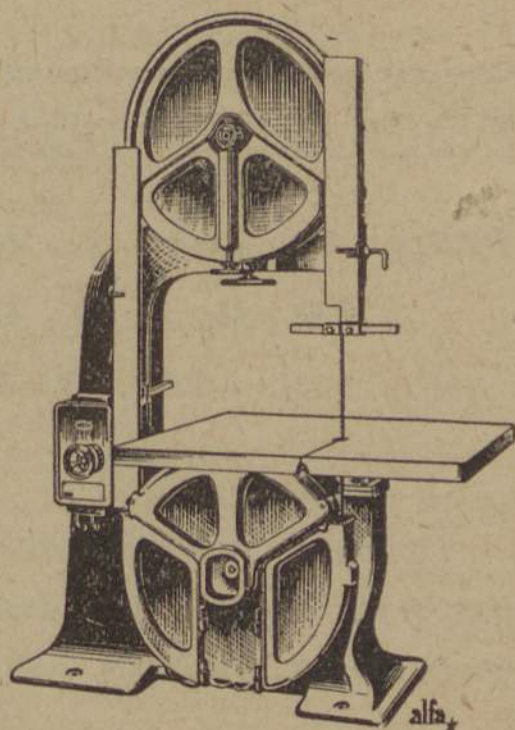
## MÁQUINAS PARA MADEIRA GUILLIET

DE  
F A M A  
MUNDIAL

FÁBRICA  
EM  
AUXERRE  
(FRANÇA)

Casa fundada  
em 1847

MOTORES  
FERRAMENTAS  
ACESSÓRIOS



FILIAL PORTUGUESA

**GUILLIET, L.<sup>DA</sup>**

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA

## 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.<sup>a</sup> Iria — Telef. Póvoa, 1  
End. Telegr. «FUTS»



**BIDONS em chapa preta e galvanizada**

**RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central**

**Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.**

**Entrega imediata aos melhores preços do mercado**



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**

PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L.<sup>DA</sup>**

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 2 1368 - 2 1227



# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

**Baden-Suíça**

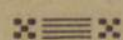
Representante Geral em Portugal e Colónias

**EDOUARD DALPHIN**

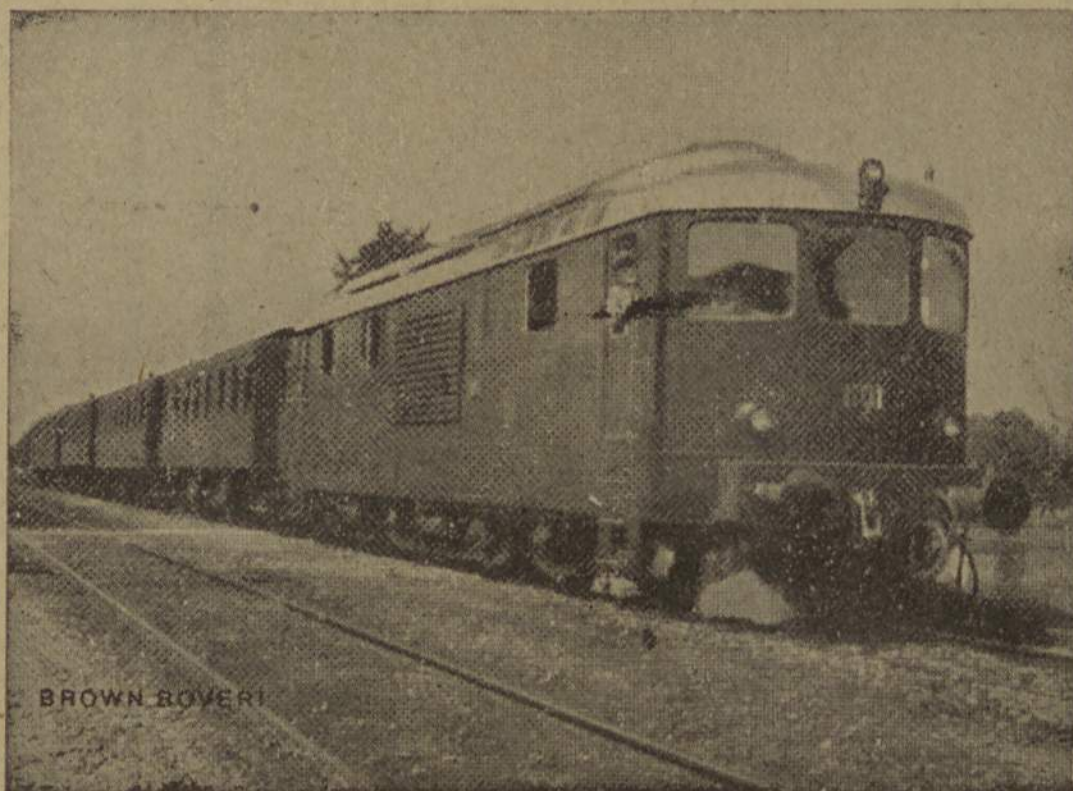
**Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º**

**P O R T O**

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



*Dínamos, 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**

## 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**