

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

1483



1—OUTUBRO—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 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

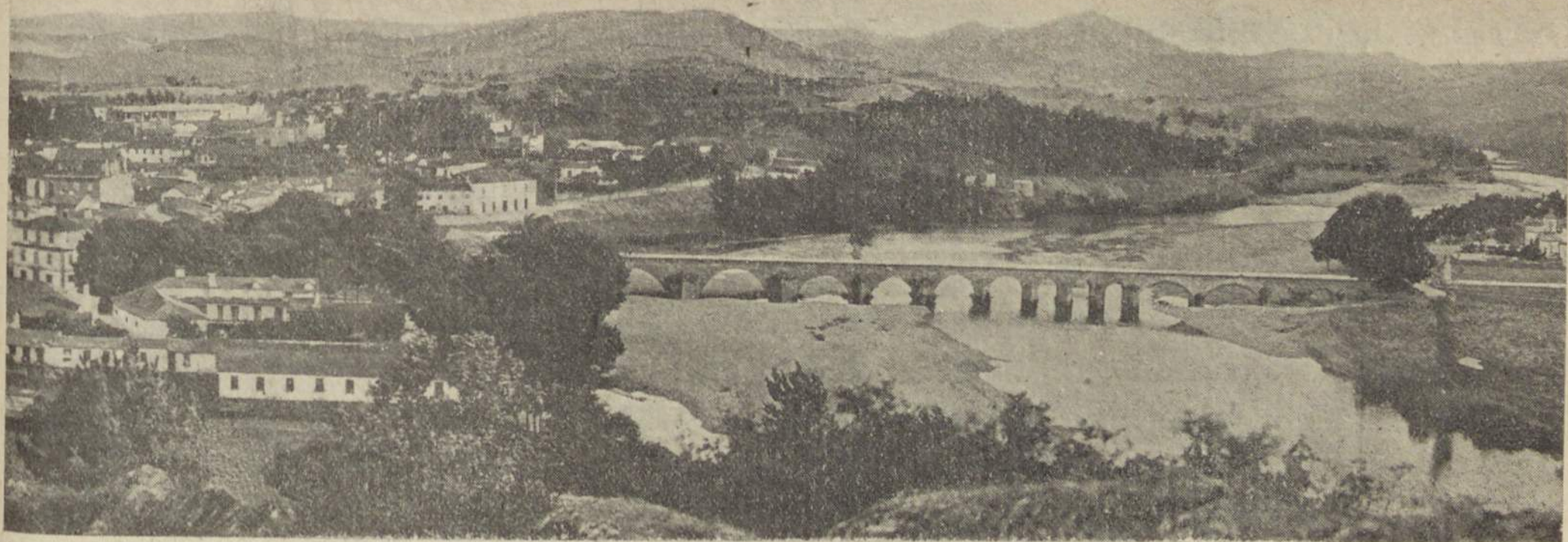
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Há 62 anos inaugurou-se a linha de Tua a Mirandela, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	615
Conselho de Administração da C. P.	618
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	619
Visita da imprensa à região de Sintra	620
Hora legal	620
Há 50 anos	620
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	621
Castelos da França, Vaux-Le-Vicomte	622
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	624
Recortes sem comentários	626
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	627
Carbonia	629
Parte Oficial	630
Departamento Internacional de Contentores	631



MIRANDELA -- Curioso aspecto da vila

Para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses

Há 62 anos inaugurou-se a linha de Tua a Mirandela

P o r C Á R L O S D ' O R N E L L A S

N O dia 29 de Setembro de 1887 — há 62 anos, portanto, a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro inaugurou o primeiro troço de linha de Tua a Mirandela. Foi, como não podia deixar de ser, um grande acontecimento para a região, tanto mais que ao acto inaugural assistiram Sua Majestade o Rei D. Luís, o Infante D. Afonso e o Ministro das Obras Públicas, Barjona de Freitas.

Portugal tinha entrado num grande período de revolução económica e de melhoramentos públicos, e prestava-se, por consequência, aos caminhos de ferro, que viam a ser um dos principais factores do desenvolvimento do país, um estudo interessado e atento. Não se podia, pois, afirmar que os governos e os homens de res-

ponsabilidades viviam indiferentes aos progressos que, no estrangeiro, se acentuavam dia a dia e de que, pelo telégrafo e pelos jornais, havia notícia.

Precisamente no verão de 1887, organizara-se em Paris, no campo de Vincennes, uma exposição de Caminhos de Ferro para comemorar o cinquentenário da primeira locomotiva que, em França, foi posta em movimento para conduzir o público, da então «Ville Lumière», a Saint Germain, que, como a nossa Sintra, é uma linda estância de verão e fica distante de Paris cerca de uma hora de viagem.

A propósito dessa exposição, Mariano Pina dizia, num dos ecos de «A Ilustração», que se publicava em Paris:

«Hoje em Portugal só se fala em cami-

nhos de ferro e só se pensa em caminhos de ferro. Novos caminhos de ferro no norte; inauguração da linha de Lisboa a Leiria passando por Sintra, Torres e Caldas da Rainha e grandes trabalhos para a construção da nova *gare* do Rossio, em Lisboa.»

Não deixa de oferecer especial interesse recordar nesta página evocativa os nomes dos primeiros ferroviários da linha do Tua a Mirandela. Foram os seguintes:

Director, Eng.º António Xavier de Almeida Pinheiro; Chefe da Exploração, Eng.º Dinis Moreira da Mota; Chefe de Tracção e Oficinas, João Valério dos Santos; Chefe da Fiscalização e Estatística, João E. Chaves; Chefe do Movimento e Tráfego, Simão Marques Pinheiro; Chefe do Serviço de Saúde, Dr. António Nunes da Rocha, tendo sido primeiro chefe da estação de Mirandela Jerónimo Maria Cardoso.

A indústria hoteleira, há 62 anos, era quase rudimentar em Lisboa e Porto e totalmente inexistente na província. As pessoas de categoria quando, por qualquer motivo, eram obrigadas a sair da capital, hospedavam-se nos solares fidalgos. Foi o que aconteceu com D. Luís e a sua comitiva, que foram magnificamente agasalhados na casa do Conde de Vinhais.

A inauguração da linha de Tua a Mirandela, constituiu, como se disse acima, um acontecimento extraordinário, a que não faltaram bandas de música, discursos e até, vejam lá!, recitações de versos, porque, nesse tempo, os poetas provincianos julgavam de seu dever assinalar, com o auxílio das musas, nem sempre generosas, os mais notáveis feitos da época.

«A Província», fundada e dirigida por Oliveira Martins, arquivou e comentou duas poesias oferecidas a D. Luís, feitas e declamadas por ocasião da referida inauguração da linha, por Joaquim Belchior de Azevedo, que, supomos, era mestre escola e versado em literatura do século XVIII. Essas poesias foram recitadas perante sua Majestade, que, interiormente, devia ter sorrido, visto que D. Luís, era,

como se sabe, um rei muito ilustrado e escritor de mérito.

«A Província», ao arquivar esses versos, antecedeu-os do seguinte comentário, possivelmente saído da pena de Oliveira Martins:

«Quando lemos esses pobres versos, respirando uma inocência clássica, sentimo-nos recuar, não sabemos quantos anos, na nossa história, e ficámos pensando em como ainda por esse país existe a simplicidade primitiva dos nossos tempos heróicos.

A cena é, realmente, das que oferecem mais abundância de contrastes, mais realce de colorido, mais vida. Em pleno monte quase bravio, ainda mal acostumado a escutar os gritos agudos desse animal estranho que lá passou agora correndo, o rei, a rainha, os príncipes, a corte, homens elegantes da capital em «toilettes» de gala, e a multidão curiosa da gente forte das montanhas, escutando os versos que o mestre escola recita, segundo as regras da declamação clássica, tendo por púlpito um palanque forrado com chita de ramagens.

Como são diferentes os aspectos, as caras de uns e de outros! Que contraste de sentimentos! Há o riso quase céptico, aristocrático, dos civilizados, e a expressão boçal mas sincera dos montanhesees!

Registe-se esta cena para que se fique sabendo bem que ela é de 1887, em plena província de Trás-os-Montes. Arquivem-se também os versos. Muito piores os ouviu D. Maria II, no Porto e em Lisboa.»

Transcrito o delicioso comentário, vejamos agora os versos, com os seus respectivos títulos e subtítulos:

Hino a El-Rei o Snr. D. Luís I

Feito e declamado por Joaquim Belchior de Azevedo a S. Majestade por ocasião da solene inauguração do caminho de ferro do Tua a Mirandela.

*Entre aplausos e vivas e cantos,
E ao ribombo do Krup-canhão,
De Luís louva, ó Lysia! os encantos,
O Monarca da Lusa Nação.
— Viva! Viva! Luís sublimado!
Rei Augusto, benigno, ilustrado!*

*Sangrenta guerra
O férreo gládio,
Na lusa terra
Não floreu.
Nem de vencidos
Carpir plangente
Nossos ouvidos
Inda aterrou.*

*Reinar Astreia!
Que áureos tempos
Vê Ulysseia,
Vê Portugal.
Luís ao leme...
A barca voga,
Nem iras teme
Do temporal.*

*Surgem as frotas
Da nova Tyro,
Todas as rotas
Singrando vão.
O orbe rodeiam
Com fausta voga;
Na pôpa hasteiam
Luso pendão.*

*Do Extremo Oriente
Ao rubro ocaso;
Do polo algente
À plaga austral,
A voz dos ventos
Leva louvores,
Trina concertos
A Portugal.*

*Grande gerarca
Empunha o ceptro,
Sábio Monarca
E' chefe e Rei.
A paz dourada
Forma-lhe a corte;
Gente ilustrada,
E' sua grei.*

*Mil monumentos
De áureos lavores,
Talhava os ventos
Da alma nação.
Nos altos montes,
Mavórcios muros
Os horizontes
Guardando estão.*

*O Lusa gente
Ó terra amada,
Se tão cadente
Ainda és feliz;
Á paz egrégia
Vota louvores;
Á planta régia,
Ao Rei Luís!*

*Entre aplausos e vivas e cantos
E ao ribombo do Krupp-canhão,
De Luís louva, ó Lysia! os encantos
O Monarca da Lusa Nação.
— Viva! Viva! Luís sublimado!
Rei Augusto, benigno, ilustrado.*

Não deixa de ser engraçado este hino do respeitável poeta Belchior de Azevedo, que, pela mesma ocasião, recitou a S. Magestade Fidelíssima uma outra poesia. Não se trata já pròpriamente de um hino, mas de uma petição que, hoje, graças a Deus, elas só se fazem em prosa. Eis a *Petição* escrita, como a anterior, em estilo arcádico:

*Traja galas, gentil Mirandela,
Vem, ó Tua, teu hino soltar,
Ao Monarca sublime e prestante
Vinde povos aqui celebrar.*

*De nossa alma de júbilo plena,
Sai um brado fervente de amor.
Glória a Vós, ó Gerarca supremo!
Glória a Vós, liberal defensor!*

*Dos valentes, leais transmontanos,
Vem a pátria ridente exaltar.
Deste dia de suma ventura
Nada pode a lembrança apagar.*

*E é tão justa esta doce alegria! . .
Estas festas em honra de El-Rei! . . .
Porque aos povos sem luz do progresso
Raia a luz, vem progresso, vem lei.*

*Salve, pois, ó Monarca ilustrado!
Salve, ó Chefe da Lusa Nação!
Nosso preito é só filho do affecto;
E' leal nossa humilde ovação."*

*Ide à rica e feraz Mirandela,
Vila linda, qual linda sultana.
Que galharda a sorrir vos espera,
Qual princesa, gentil soberana.*

*E de lá e na régia Lisboa,
Entre encantos e festas reais,
Não olvides, egrégio Monarca,
Nossa pátria, a jovial Codessais.*

*Povo heróico, brioso e valente,
E tão grato ao seu sólio real,
Que além campa não quer sendo Cristo
E na terra o seu rei liberal.*

*Ao ver hoje o vapor sibilando
Pelas ribas de Tua veloz,
Tripudia de doce contento,
Ergue aos ares de júbilo a vóz.*

*Uma coisa o contrista, ó Monarca,
Uma coisa lhe incute aflição:
E' não ter neste sítio ridente
O conforto de alguma estação.*

*E é por isso que ao grande Monarca,
Ao munifico e sábio Luís,
Vem humilde exorar esta graça
E com ela se julga feliz.*

*Nossa antiga, famosa Pereiros,
Esses nossos adictos irmãos,
Fazem juntos o mesmo pedido
Tomam parte em iguais ovações.*

*Rei excelso, sublime e prestante,
Não desdenhes de um povo rogar;
E nas Caldas, ó Rei! neste sítio
Manda aqui estação vir fundar.*

*Porque o povo leal transmoutano.
Há de um dia pagar-te a mercê.
Os seus braços são fortes e duros,
Os seus peitos abrigam a fé.*

*Quando o brado da guerra fremente
Retinir contra o sólio dos reis,
Os valentes das margens do Tua
Sempre unidos a vós achareis !*

Hoje, estes versos fazem-nos sorrir. Mas, porque assinalam, mesmo assim, um facto histórico, de larga influência na vida do país, aqui os arquivamos, como um documento curioso, engraçado, e com que também quisemos regalar, desenfastiadamente, os leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Conselho de Administração da C. P.

O sr. Fausto de Figueiredo, seu ilustre Presidente, solicitou a demissão do seu alto cargo, por motivo de doença

O sr. Fausto de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., acaba de solicitar a demissão do seu alto cargo, em carta dirigida, com data de 16 de Agosto, ao sr. Engenheiro Manoel José Pinto Osório, vice-presidente daquele mesmo Conselho. Nessa carta, o ilustre ferroviário invoca especiais razões de falta de saúde e não oculta a mágoa com que se afasta da posição que, durante perto de quarenta anos, ocupou ao lado dos outros membros do Conselho.

O Conselho de Administração, que se tinha reunido para apreciar o conteúdo da referida carta, resolveu nomear o sr. Fausto de Figueiredo seu Presidente honorário, com todas as regalias inerentes àquele elevado cargo.

PROBLEMAS SOCIAIS

...Assim não se valoriza o Trabalho!

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

O problema de hoje é um depoimento que reputo interessante. Transcreverei, pois, alguns trechos da carta dum meu leitor que diz:

—«Sinto como V. no que respeita às questões de orientação profissional e selecção de vocações. Ouvi, há meses, a sua conferência na Sociedade de Geografia e não nego que a mesma me despertou vivo entusiasmo por ver o desassombro e a sinceridade com que um novo vinco o seu ideal e o seu plano de reconstrução para valorizar cada vez mais o trabalho.

Sou novo também. Um pouco irreverente e inconforme com as praxes e as tradições e os velhos hábitos! Respeito nos velhos o que há de bom senso e de experiência fecunda. Mas não me curvo ao exemplo do passado, só porque ele me antecedeu no tempo e me impõe ditatorialmente o respeito pelas barbas brancas... A meu ver, a presença dos novos deve ser activa e vivificadora, inédita e compatível com os novos horizontes, adivinhados no banco da escola!

Estas palavras, que os seus sentimentos julgarão subversivas, mas com as quais a sua inteligência concordará, vêm a propósito do que lhe vou contar. Penso até que este meu caso será considerado por V. dentro daquelas questões de valorização do trabalho que tem ventilado.

Dir-lhe-ei que, a-par-de ser diplomado, tenho desenvolvido o mais possível a minha inteligência e apetrechado a minha cultura junto das melhores obras de pensamento. Daí, V. avaliará a razão do meu espírito independente, pessoal e ávido da evolução.

Vou contar-lhe. Acabo de ser contratado para um serviço público. Foi-me dado lugar numa repartição, em que trabalham há dezenas de anos alguns prácticos, cheios de prestígio perante o Serviço. Eles têm os seus métodos de trabalho. Bons? Maus? A meu ver, razoáveis. E, porque são razoáveis, o serviço mantém-se satisfatório.

Porém, V. também é dos que perfilha a esplêndida ideia da evolução, da reeducação dos métodos, como medidas bastantes para garantia do progresso técnico e económico.

Não é o que, ordinariamente, acontece. Os novos não têm personalidade suficiente para reagirem ao exemplo rotineiro dos velhos. Exemplo rotineiro, claro. Já não, o exemplo fecundo, inteligente e sensato.

Na repartição, em que trabalho, há outro novo que entrou comigo. As suas maneiras são em extremo servis. Nada executa por iniciativa própria, por jeito

criado a seu ver. Antes de começar qualquer trabalho, abeira-se dos funcionários antigos; ouve suas explicações e vai realizá-las integralmente. Noutras vezes, consulta expedientes antigos e toma-os como guia de trabalho.

Não calcula como me avilta e diminui o procedimento do meu colega.

Por causa disso, eu já me incompatibilizei ligeiramente com o pessoal da repartição.

Não é por quaisquer futilidades que consulto esses senhores. Resolvo os assuntos de acordo com os meus conhecimentos e as minhas qualidades de trabalho. No entanto, a reacção é sistemática: «V. não devia fazer assim. Nós já cá andamos há trinta anos e foi assim que aprendemos e é assim que se faz».

Como pode assim um novo desenvolver suas aptidões? criar novos métodos e melhores para o trabalho? contribuir para a marcha progressiva e proveitosa do serviço?

Estou mesmo a ver que, se me aguentar neste ambiente, dentro de trinta anos, serei o mesmo senhor grave, transbordante de experiência feita pela rotina e pelo exemplo dos outros.

E' pouco inteligente esta posição dos novos que entram na vida prática, não acha?».

Achei curioso o desabafo deste meu leitor. Mas a minha pouca idade não permite que veja com inteireza este tão delicado problema.

Sei, contudo, que há serviços em muitas empresas do país, que, para os efectuar, basta ao empregado possuir o pequeno recurso da memória e da imitação.

Talvez haja burocratas que, através de sua vida de repartição, jamais precisaram de deitar mão dum raciocínio inteligente.

Por culpa de quem? Do cumprimento exagerado dos métodos antigos e rotineiros. Por culpa até do próprio comodismo das empresas.

Melhor seria que essas empresas soubessem do que se tem feito no campo da psicotécnica, em escolas, em oficinas e em fábricas, já da vizinha Espanha, já nos Estados Unidos da América.

Por certo que, se esses países recrutam os trabalhadores em face das suas aptidões, não vão depois sujeitá-los ao arbítrio da rotina!

Seria, pois, ideal que entidades competentes visitassem esses e outros países, afim de tentarem a reforma eficaz que se espera para valorizar o trabalho português.

Visita da imprensa à região de Sintra

POR iniciativa do *Jornal de Sintra*, de que é director o sr. António Medina Júnior, os representantes da Imprensa e alguns jornalistas estrangeiros, residentes em Lisboa, visitaram, no sábado, 11 de Setembro, Sintra e alguns lugares de maior interesse da linda e famosa região turística. A esse passeio deram a sua adesão o presidente da Câmara Municipal daquela vila, sr. Eng.º Carlos Santos, e o presidente da respectiva Comissão de Turismo, sr. Visconde de Asseca.

Os jornalistas tomaram, na estação do Rossio, uma das mais modernas carruagens adquiridas recentemente na Suíça, e à sua chegada a Sintra, onde eram aguardados pelo sr. Medina Júnior e pela popular Beatriz Costa, ficaram agradavelmente surpreendidos com a presença de muito povo e veraneantes, prova de que a sua visita à maravilhosa estância havia despertado um grande interesse.

Da estação, os jornalistas seguiram para a Câmara Municipal, onde foram recebidos pelos srs. Eng.º Carlos Santos, presidente; capitão Américo dos Santos, vice-presidente, e dr. Álvaro de Vasconcelos, da União Nacional. Saudou os jornalistas o sr. presidente da Câmara, e agradeceu, em nome daqueles, o sr. Luís Figueira, redactor de *O Século*.

Seguiu-se, depois, a visita ao parque de Monserrate, reaberto ao público recentemente, e, em Colares, à famosa adega, onde foi servido um lanche. Depois da visita à Praia das Maças, os jornalistas foram às Azenhas do Mar, em cujo teatro se improvisou um espectáculo por amadores, tendo ali feito também a sua estreia artística, se assim podemos chamar-lhe, a simpática jornalista venezuelana Merida de Valera, há dias entre nós, que tocou guitarra e cantou canções espanholas.

No Casino de Sintra realizou-se, à noite, um jantar de homenagem aos jornalistas, a que presidiu o sr. engenheiro Carlos Santos, ilustre presidente da Câmara Municipal. Após o jantar fez-se a anunciada visita à Feira Popular de Sintra, onde houve concerto pela banda do Pessoal da Carris.

À direcção do *Jornal de Sintra* agradecemos o convite enviado ao director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

HORA LEGAL

Nos termos da lei, que para tal designa o primeiro sábado de Outubro, começa a vigorar, a partir das 3 da madrugada do próximo dia 2, o regime da hora de inverno.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Outubro de 1899)

Fiscalização de Caminhos de Ferro

Foi publicada a nova organização dos serviços de fiscalização dos caminhos de ferro, que veio substituir-se à organização de 1893.

Traz, como a anterior, uma grande redução no pessoal. Na verdade tinha havido tamanha largueza nos quadros da fiscalização, tão exaggerado era o pessoal de agentes fiscaes, que se tem podido varias vezes fazer cortes sem que se sinta a falta.

Este pessoal foi utilizado em outros serviços do estado, geralmente como amanuenses em diversas secretarias e repartições do ministério das obras publicas ou de outros ministerios. Alguns desempenham funcções importantes nos novos serviços em que se teem tornado muito competentes, e d'onde mesmo não desejariam nem conviria que fossem retirados.

E' licito presumir que os empregados da fiscalização excedentes aos quadros continuarão a desempenhar serviço n'essas secretarias, preenchendo as vagas que ocorrerem, o que quer dizer que não serão prejudicados com a nova organização nem padecerão por culpas alheias, pois não lhes cabe a responsabilidade de haverem sido admitidos ao serviço publico como diz o relatorio.

A reforma, que amputou do corpo da fiscalização uma multidão de funcionarios que só nominalmente pertenciam a este serviço, foi não só conveniente mas logica.

Outras se promettem e algumas ha realmente necessarias n'alguns quadros e serviços.

Em tempo fizeram-se nomeações de conductores e de desenhadores que recairam em funcionarios que não entendem uma planta, nem nunca desenharam, embora sejam aptos para outros serviços. E o melhor é que alguns já teem tido promoções n'estes quadros, em que entraram como Pilatos no credo.

* * *

Entre o quadro de 30 de junho de 1893 e o actual, que é de 99 empregados, ha uma differença para menos, de 80 funcionarios, que deixam de pertencer a este serviço mas continuam com os vencimentos que percebiam.

Houve evidentemente a preocupação de reduzir o pessoal, preocupação que chega a ser exaggerada no que toca o pessoal tecnico, pois apenas se julgaram necessarios 4 engenheiros, dois dos quaes engenheiros chefes. Parece-nos que não seria excessivo que houvesse um engenheiro subalterno adjunto a cada uma das tres divisões, para a substituição dos engenheiros chefes de divisão nos seus impedimentos legais, para os auxiliarem no desempenho do serviço, e até para que se fizesse escola, pois não se pode supor que um engenheiro que tenha a sua carreira em obras hydraulicas ou estradas, esteja nas melhores condições para exercer ou dirigir a divisão de via e obras quando chegar á cathogoria de engenheiro chefe.

Foi extincta a classe de chefes de circumscripção cujas funcções o engenheiro inspector considerou inuteis: ficou apenas um inspector do movimento; reduziram-se 40 lugares de fiscaes do movimento e tráfego, 6 fiscaes de via e obras, um chefe de zona de tracção; supprimiu-se a classe de machinistas fiscaes; dispensaram-se 12 amanuenses, 3 serventes e um pagador.

Foi um corte fundo, dado com as precauções sufficientes para que se não torne doloroso.

* * *

O sr. ministro no relatorio promete fazer outras reformas. Deve presumir-se da sua actividade que cumprirá a promessa, sendo legitimo esperar que os serviços industriaes se modifiquem desde a organização dos museus industriaes que se enkystaram na sua inutilidade, ao ensino tecnico que bem precisa d'um olhar esclarecido e alheio a preocupações de symetria e tradições lyceas.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Pintor João Vaz

A Câmara Municipal de Setúbal, da presidência do Dr. Miguel Rodrigues Bastos, encerrou com chave de ouro o ciclo das comemorações da sua independência administrativa, mandando colocar, numa pequena praça daquela cidade, sobre um plinto, a cabeça, em mármore, do grande pintor João Vaz, trabalho primoroso do escultor José Pereira. O monumento inaugurou-se no domingo, 18 de Setembro, e à solenidade assistiram representantes do Governo, autoridades locais, artistas e jornalistas, e nesse mesmo dia abriu-se, no salão nobre da Câmara, a exposição retrospectiva dos quadros do notável artista.

A memória de João Vaz era digna dessa homenagem, na sua terra natal, não apenas porque pintou e exaltou, em vários quadros, os mais belos aspectos do rio Sado, mas porque foi um dos maiores artistas portugueses do seu tempo. Com efeito, João Vaz fez parte do célebre «Grupo do Leão» e iniciou, entre nós, o gosto pela pintura dos aspectos do mar e dos rios. Este deu, de certo modo, a réplica a Silva Porto, que foi um enternecido intérprete da terra portuguesa.

João Vaz está representado no Museu de Arte Contemporânea e nas colecções dos amadores das belas artes.

Setúbal que se orgulha de ter sido berço de Manuel Maria Barbosa do Bocage, um dos mestres do soneto português, orgulha-se também de ter visto nascer João Vaz, um dos maiores pintores do seu tempo, que, além disso, contribuiu, poderosamente, para a exaltação da beleza dominadora do Sado.

Congresso Internacional de Navegação

APÓS 10 dias de trabalhos encerrou-se, no Instituto Superior Técnico, a 19 de Setembro, o 17.º Congresso Internacional de Navegação, em que colaboraram 400 delegados nacionais e estrangeiros. Durante as sessões, foram lidos importantes estudos relativos às navegações marítima e fluvial, tendo sido muito apreciados os trabalhos apresentados pelos delegados portugueses.

Aos representantes estrangeiros foram proporcionadas várias visitas às obras do porto de Lisboa e à Barragem Salazar, além de alguns passeios de carácter turístico.

Portugal que tinha, há anos, para mostrar aos es-

trangeiros, apenas os seus monumentos e as suas incomparáveis paisagens, tem hoje, também, importantes obras de engenharia de que pode orgulhar-se. A Barragem Salazar, de entre as mais recentes, é uma delas.

Somerset Maugham

OS jornais da manhã deram-nos, há dias, a grata e inesperada notícia de que o célebre escritor inglês Somerset Maugham se encontrava, em férias, no Norte do País, tencionando vir depois para Lisboa e Estoril, onde já esteve em 1941.

Somerset Maugham tem muitos admiradores em Portugal e esta sua segunda visita ao nosso país, onde, possui também alguns amigos pessoais, é uma prova de que o escritor se sente bem nas nossas cidades e nos nossos campos, num ambiente calmo, bem português.

Na sua digressão pelo Norte do País, o escritor teve a oportunidade de assistir aos trabalhos das vindimas e do fabrico do mosto que, mais tarde, com o rótulo de «Vinho do Porto», levará a todo o mundo o perfume e o sangue generoso da terra portuguesa.

Pintor José Ribeiro

JOSÉ RIBEIRO, a quem já foi atribuído o «Prémio José Malhoa», é um moço pintor de muito talento, que bem merece a atenção e o carinho dos amadores de arte. Pintor por temperamento, para a arte vive e se da arte não vive é porque, em Portugal, a pintura, como a literatura, é considerada artigo de luxo e, como tal, coisa supérflua.

Mas só vencem os que porfiam, os que se entregam de alma e coração a um ideal.

José Ribeiro, que sente prazer em pintar, gosta também de contactar com o público. Não admira. A arte foi sempre, deve ser sempre um instrumento de comunicação, como é a linguagem falada ou escrita, como o é igualmente a música. Lá fomos ver a sua última exposição, na Arcada do Parque Estoril. Constituída por 48 quadros, ela afirma uma personalidade forte, que sabe sentir e sabe exprimir-se. Efectivamente, a paleta do artista é rica de colorido, quer pintando trechos de Alfama, quer pintando recantos de jardins, José Ribeiro é um pintor com o sentido poético das coisas belas da natureza.

CASTELOS DA FRANÇA

VAUX-LE-VICOMTE

(NO DEPARTAMENTO DE SEINE ET MARNE)

ENTRE as maravilhas artísticas que o século XVII nos legou, há uma digna de reter a atenção: é o castelo de Vaux-le-Vicomte, situado a 55 quilómetros de Paris num valezinho encantador de Seine et Marne. Foi construído por alturas de 1640 por ordem de Fouquet, o ilustre Superintendente das Finanças do grande rei Luís XIV.

É uma das raras moradias construídas por um particular com que até um rei quis rivalizar, pois que Luís XIV mandou edificar Versalhes para eclipsar Vaux-le-Vicomte. É certo também que o Superintendente Fouquet foi durante vinte anos titular de um poder quase real. Financeiro e ministro, dirigiu durante vários anos uma grande parte da administração francesa. O castelo de Vaux-le-Vicomte destinava-se a ser para ele o símbolo material do seu poderio e do seu triunfo; triunfo de grande político, mas também e sobretudo triunfo de Mecenaz e do amator de Arte. Porque Fouquet desejava tanto ser homem de bom gosto e amigo dos artistas como grande ministro e foi de resto assim que mereceu ser o proprietário de uma das mais belas moradias da França. Escolheu para arquitecto Louis Le Vaux que estava destinado alguns anos depois a tomar parte na construção de Versalhes.

A partir do gradeamento, oito colunas de pedra servem de pedestal a outras tantas figuras de deuses antigos e anunciam a magnificência do edifício, de um gosto menos clássico mas mais acolhedor do que o de Versalhes. A vasta fachada com os seus pavilhões salientes, os grandes vasos que a coroam, as duas estátuas do frontão, os bustos distribuídos entre as janelas, ressentem-se ainda da fantasia do barroco. O mesmo espírito inspirou a vasta cúpula de torrinhas que se eleva no centro do palácio, por cima da grande sala que abre sobre o terraço. O encanto prossegue para além do terraplano; os jardins concluem o prazer visual, mas aqui o feiticeiro chama-se Le Nôtre, que teceu com lagos e canteiros um admirável tapete de relva e de avenidas cortadas por uma dupla balaustrada. Os relvados descem em anfiteatro para a planície onde a vista se estende para lá do Lago de Neptuno

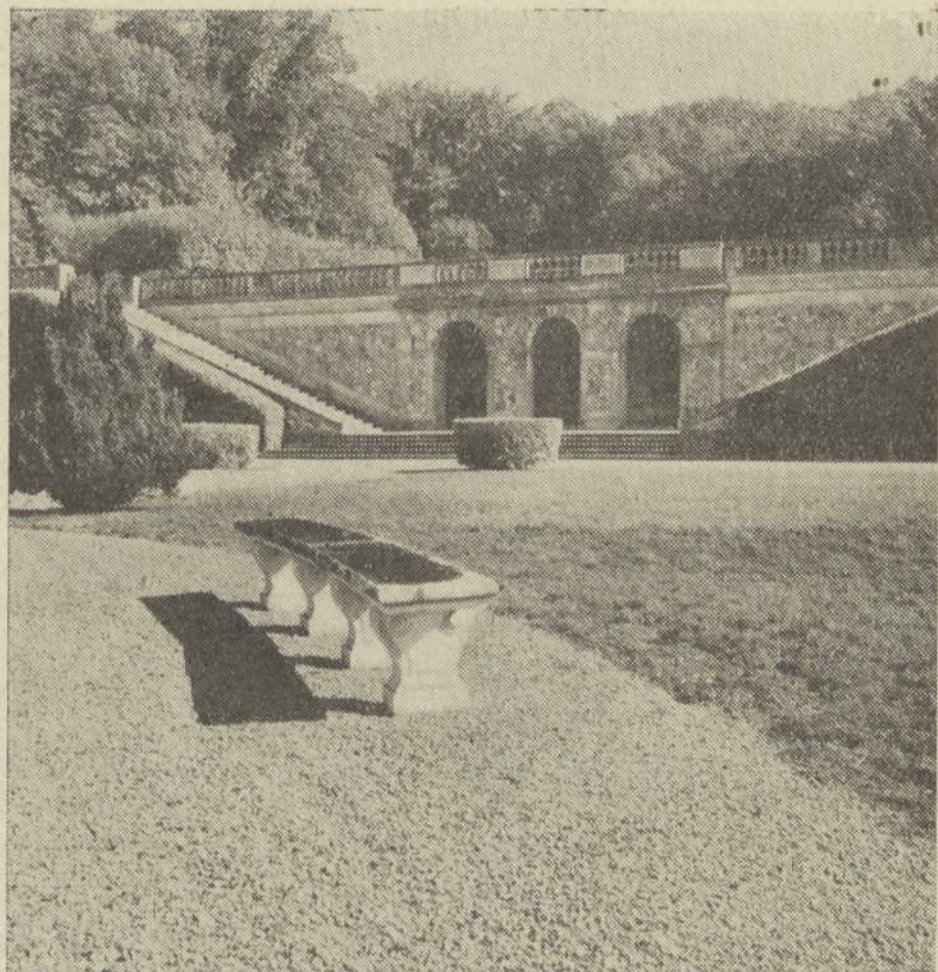
e da grande Cascata até à gruta da última lagoa. Mais longe ainda, os passeantes isolados perdem-se no dédalo do caminho para além do jardim.

Regressados ao palácio depois do seu passeio, o dono da casa e os seus hóspedes podiam fazer alternar os prazeres da Arte com os da Natureza sãbiamente disciplinados.

A decoração interior foi concebida por Le Brun. O pintor de Versalhes desenhou em Vaux numerosos tectos em que o seu génio vigoroso e inteligente entremeia as cenas antigas de alusões alegóricas à glória de Fouquet ou do Rei. A Apotheose de Hércules simboliza ali o triunfo de Fouquet. Noutro ponto, Diana parece descer do céu enquanto que a noite vela sobre o «boudoir», onde, segundo se diz, Voltaire gostava de se isolar. Tal como no palacete Lamber, a obra de Le Veau encontrou um cenário interior digno dela. Além de Le Brun, Poussin cujos quadros executados para a França são raros, deixou ali algumas provas do seu génio. O grande escultor barroco Pierre Pu-



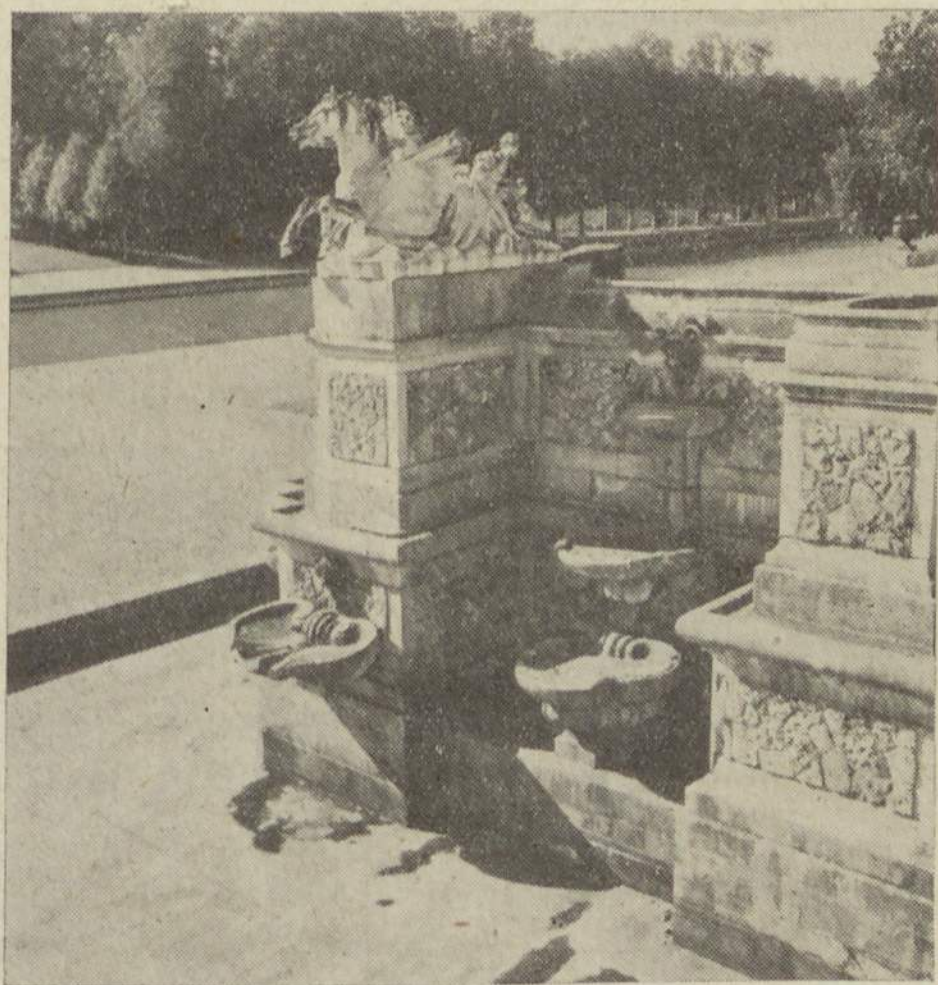
FRANÇA — Seine et Marne — Vaux-le-Vicomte — Vista geral do Castelo e das suas dependências, figurando, no primeiro plano, uma das estátuas dos seus jardins



FRANÇA — Seine et Marne — Vaux-le-Vicomte
Escadaria do parque do Castelo

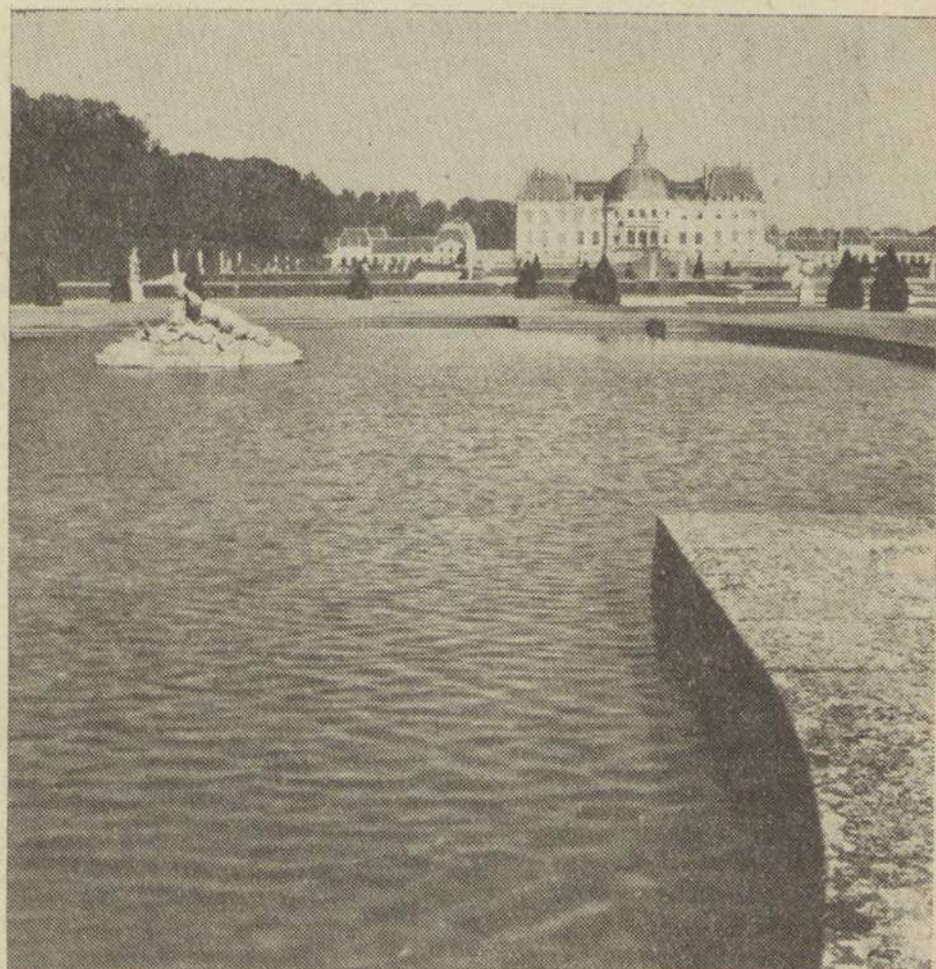
get trabalhou igualmente em Vaux, contribuindo assim para dar ao castelo essa harmonia mais livre que o distingue de Versalhes. Como que para rivalizar antecipadamente com a realeza, Fouquet mandou tecer no atelier de Maincy, de onde sairia mais tarde a Manufatura Real dos Gobelins, as as tepeçarias que deviam enriquecer a sumptuosa moradia.

Tanto luxo e tanto gosto não tinham sido criados para prazer solitário do Superintendente. Vaux fôra concebido para servir de teatro a festas per-



FRANÇA — Seine et Marne — Vaux-le-Vicomte
— Um fontanário, verdadeiro monumento de arte, dos jardins do Castelo

pétuas de que nem mesmo as de Versalhes apagarão a lembrança. Fouquet convidava para Vaux para seu aprazimento e seus hóspedes tudo o que a França então contava de mais espiritual. Além de Péliisson, o poeta fiel cuja memória só pôde sobreviver em virtude da sua dedicação ao Superintendente, Corneille, Bensérade, Scarron e La Fontaine, contavam entre os familiares de Vaux; Molière ali representou perante Louis XIV a peça dos Fâcheux. As senhoras não podiam faltar nesta atmosfera de mundanidades literárias; Madame de Sévigné, Mademoiselle de Scudéry, vieram animar as conversações galantes ou eruditas a que presidiram também as Musas de Le Brun. O reconhecimento dos poetas tem o seu valor e é por isso que Vaux deve uma parte da sua celebridade aos poe-



FRANÇA — Seine et Marne — Vaux-le-Vicomte — Vista do Castelo, em frente do qual, no meio do lago, se ergue uma fonte artística

mas em que La Fontaine invoca as ninfas do seu parque.

A brilhante história de Vaux onde tudo estava preparado para a alegria e os prazeres, teve no entanto um desfecho trágico que veio ligar um sabor de melancolia à evocação do seu frívolo passado. O infortúnio de Fouquet, o seu internamento na fortaleza de Pignerol, seguiram com menos de um mês de intervalo a mais brilhante das festas de Vaux, a que fôra oferecida à Corte em 17 de Agosto de 1661. Uma comédia de Molière, um bailado de Lully, uma ceia de Vattel, coroaram nesse dia a história de Vaux. Após este último clarão, o cenário do castelo e do parque que a presença dos amigos do Superintendente já não anima, dorme enquanto aguarda um visitante cuja imaginação faça reviver o esplendor de outro tempo.

Efemérides ferroviárias

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

OUTUBRO

1

1828 — A França inaugura os seus serviços de caminhos de ferro.

2

1899 — A 2 quilómetros de Barca d'Alva descarrila um combóio extraordinário, vindo de Espanha. Dos 25 vagons que trazia carregados de cereais, inutilizaram-se 13, ocasionando ferimentos a 2 ferroviários, pesados estragos materiais e a interrupção da linha por alguns dias.

3

1900 — É assinado o contrato para a construção do caminho de ferro de Coahuila (México).

4

1901 — O Governo persa manda construir um caminho de ferro que, partindo de Askabad, termine em Mechhed, perto da fronteira afgane.

5

1890 — L. Mondonça e Costa, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», é nomeado Delegado da Comissão Executiva (em Portugal) da Exposição Geral do Reino da Boémia, em 1891.

6

1901 — O governo geral da Argélia ordena o estudo da construção de um caminho de ferro de Ain-El-Hadjar a Marhoum.

7

1901 — A Sociedade inglesa «The Sierra Company», proprietária das minas de Villafria, na Província de Burgos, manda proceder à construção de um caminho de ferro que, partindo de Arlanzón, termine em Bilbao.

8

1899 — São abertas ao público as linhas de Rakonitz-Paltz, de Brandeis-Neratowitz e de Leibach-Oberleibach (Áustria).

9

1899 — Os caminhos de ferro austríacos passam a usar o sistema de iluminação por gaz de acetilene.

10

1891 — Os empregados do caminho de ferro do Minho e Douro organizam, por subscrição entre si, um mealheiro para subsidiarem, em caso de morte, as suas famílias ou os seus herdeiros.

11

1896 — Começa a fazer-se o serviço de comboios da linha de Cascais pela ponte definitiva sobre o Rio Jamor.

12

1901 — Em Denver (E. U. A.) constitui-se a Campanha dos Caminhos de Ferro do Alaska para reunir o transiberiano às linhas férreas canadianas e americanas.

13

1901 — O «Times» anuncia que os franceses com ou sem autorização do governo Chinês, vão construir o caminho de ferro directo de Pao-Ting a Tien-Tsin.

14

1904 — Declaram-se em greve todos os operários brancos que se empregavam na construção do caminho de ferro de Otavi (África Alemã do Sudoeste).

15

1890 — É aberta ao serviço público a estação de caminho de ferro de Sesena, da linha de Alicante.

16

1890 — O governo brasileiro decreta a construção de uma linha férrea que, partindo de Uberaba, em Minas, se dirija a Coxim, em Mato Grosso.

17

1894 — A linha férrea de Valladolid a Ariza é pela primeira vez percorrida por um comboio.

18

1885 — É aberto à exploração pública o Ramal ferroviário entre Coimbra-B e Coimbra-Cidade.

19

1896 — O ministro das Obras públicas do governo francês resolve criar uma comissão extra-parlamentar, encarregada de estudar as questões relativas à instituição de volumes agrícolas transportados pelos caminhos de ferro.

20

1900 — O ministério da Marinha e do Ultramar por portaria desta data, manda que no dia 1 de Janeiro de 1901 se iniciem os trabalhos da construção do caminho de ferro de Benguela à fronteira leste da província de Angola.

21

1877 — É aberto à exploração pública o troço ferroviário de Midões (S. Bento) a Barcelos.

22

1902 — É aprovada a construção da linha férrea de Viesca a Mazopil (México)

23

1897 — O comboio em que retirava de Portugal para o seu país, o rei Chulalongkorn do Sião, descarrila a 1200 metros de Pova, felizmente sem novidade para o régio viajante.

24

1863 — Verifica-se que a circulação aberta à exploração pública na linha do Leste, atinge 272 quilómetros.

25

1886 — São inaugurados os comboios rápidos entre Lisboa e Porto.

26

1923 — Realiza-se em Paris a conferência anual do tráfego internacional franco-hispânico-português.

27

1902 — O Governo português institui uma medalha destinada a recompensar os bons serviços do pessoal ferroviário do Estado.

28

1855 — É inaugurado oficialmente o caminho de ferro de Lisboa a Sintra.

29

1856 — Começa com regularidade o serviço na linha Caes dos soldados ao Carregado, que, na véspera, fora solenemente inaugurado.

30

1903 — É aprovado pelo Governo o projecto da Construção da Linha do Vale do Vouga a Aveiro.

31

1888 — Roda a primeira composição ferroviária de Angola, no percurso de Luanda a Funda.



Recortes sem comentários

O «Rapaz dos espirros»...

Dizem de Londres: O «rapaz dos espirros» continua a espirrar, até agora sem remédio.

Nem depois de ter ficado um certo espaço de tempo num frigorífico esta crise excepcionalmente aguda de «febre dos fenos» deixou descansar o pobre rapaz de Stowe, tornado figura da actualidade.

Hoje andou num avião, mas sem resultado. Em todo o caso, o doente melhorou nos últimos dois dias, segundo afirma a mãe. Ganhou algum apetite e pôde dormir um pouco, sem ter de recorrer a soporíferos. O «rapaz dos espirros» está a espirrar há dezasseis dias.

(Dos jornais)

Mercado negro

Logo que há escassês de qualquer género de primeira necessidade, muitas vezes por motivos bem explicáveis e conhecidos, reaparece o «mercado negro».

O açúcar também já apareceu em Castelo de Vide a 20\$00 o quilo!

Donde vem, quem o compra, quem o vende?

O castigo, se for possível aplicá-lo, tanto cairá bem em quem o vende como em quem o compra.

É velho conceito: só há vendedor, havendo comprador.

(De O Castelovidense)

Dá para pensar!

Um antigo membro das *Camisas Castanhas* de Hitler, declarou no tribunal de desnazificação alemão:

«Eu morra imediatamente se o testemunho proferido contra mim é verdadeiro».

Um segundo decorrido o réu, Friedrich Jezer, caiu morto!

(Dos jornais)

A bengala

Depois de desterrada tantos anos, por decreto da moda, reapareceu em Paris a bengala.

Segundo lemos, porém, a bengala ora em moda na capital francesa, não é a bengala grossa e pesada, mas leve, delgada, elegante.

Enfim, a bengala que a juventude chique de Paris lançou como sendo moda é uma bengala papo-seco, uma bengala pi-pi que nem chega para estender nas costas dum malerado, com que possamos topar na rua.

(Do Eco de Estremoz)

Bernard Shaw e a empregada do posto do correio

A empregada do correio em Agot-Saint Lawrence, onde Bernard Shaw está a passar as suas férias, chama-se Georgette Lytte, é viúva e tem numerosos filhos pequenos. Para a ajudar Shaw pede-lhe os selos por escrito e ela, depois, vende esses autógrafos do escritor aos turistas.

Encorajada com a generosidade do autor do «Pigmalião», propôs-lhe mesmo cobrar meia libra a cada turista que pergunta onde mora o genial escritor. «Assim — dizia ela — dentro de 10 anos terei uma pequena fortuna».

Shaw respondeu-lhe:

— Dez anos são demasiado tempo. Sinto-me velho. Cobre uma libra até o dia 26 de Junho de 1950. Depois disso tenciono refugiar-me numa ilha deserta, numa ilha onde não haja turistas nem empregadas dos correios. — (ANI)

(Do Diário de Coimbra)

Um telefone por Esc. 27.923\$00

É inacreditável, mas é assim mesmo!...

O nosso amigo, sr. João de Gouveia, requisitou, há cerca de dois anos, um posto telefónico para a sua Casa de Chá, no Ribeiro Frio, estabelecimento de turismo de primeira categoria, no qual encontram os nossos visitantes, que se dirigem àquele pitoresco local do interior da Ilha, as maiores comodidades.

Pois aquele nosso amigo acaba de ser notificado pelos C. T. T. de que a sua pretensão finalmente ia ser satisfeita, mas que, antes de proceder-se à respectiva montagem, teria de pagar a taxa de instalação, orçamentada em Esc. 27.923\$00!

Soma e segue...

(De Ecos do Funchal)

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

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO VIII

Visitam o Convento da Ínsua reais e ilustres pessoas; efeitos admiráveis de devoção que nele experimentavam; conceito que formavam deste santuário e mercês que lhe fizeram.

SÃO as virtudes nardo místico que se resolve todo em suavíssimos aromas, que exalam admirável fragância ainda em partes mui distantes. A muitas chegava o bom cheiro da santidade deste convento, de que devotamente atraídos reais e ilustres heróis, faziam largas jornadas para o visitarem.

Em seguimento destes aromas veio a esta ilha o devoto Rei D. Manuel, onde entrou em 15 de Novembro de 1502, e daqui saiu tão satisfeito, que confessou, qual outra rainha de Sabá, que achara muito mais do que ouvira das suas prerrogativas⁽¹⁾. Seu filho o infante D. Luís escolheu dia mais especial para cumprir com a sua devoção, pois entrou nesta santa casa em o primeiro de Agosto de 1548, em ocasião que nela se achava o Geral da Ordem Reverendíssimo Padre Fr. André da Ínsua de que de próximo demos notícia, e o provincial da província Fr. Diogo de Ancede, com os quais assistiu o dito infante no coro às vésperas da porciúncula. Anos antes se tinha adiantado em semelhante devoção o Duque de Bragança D. Jaime, quando em 17 de Julho de 1520 entrou nesta ilha e foi com os religiosos a matinas à meia noite⁽²⁾.

À sua imitação concorriam outras muitas várias e ilustres pessoas, que todas publicavam ser este retiro um retrato do céu e que por sua espiritual consolação desejavam viver toda a vida neste santuário, pelo suavíssimo cheiro de devoção que derramava. Tão elevado se achou com ele o venerando D. Fr. Bartolomeu dos Mártires, arcebispo de Braga, que não podendo reprimir os fervorosos affectos, que suavemente em si sentia, chegando ao claustro, se prostrou de joelhos em terra, prorrompendo em copiosas lágrimas de devoção com tão grandes soluços, que ouvindo-os seus familiares, acudiram a examinar a causa e não alcançaram ser outra que a que lhes deu o mesmo venerável prelado, dizendo: «Dou graças a Deus, pois vejo na terra um retrato do Céu⁽³⁾».

Não expressou menos semelhante conceito outro insigne primaz das Espanhas, seu successor D. Afonso Furtado de Mendonça. Teve neste reino muitos e

honoríficos empregos, e depois de ser promovido ao bispado da Guarda, e o governar santissimamente muitos anos, foi eleito bispo conde de Coimbra, donde em breve foi transferido para arcebispo de Braga, de que tomou posse no ano de 1619. Foi chamado logo a côrtes por Filipe II de Portugal, e tendo concluído esta função, entrou sem demora com notável fervor na visitação de todo o seu arcebispado. Chegando à vila de Caminha no ano de 1620 veio a esta ilha e dela saiu tão edificado, que para satisfazer aos devotos affectos, que aqui experimentou, os quis lograr só sem o embaraço da comitiva que trazia. Saiu como de despedida, metido só em um barco com o guardião (que então era Fr. Fabião da Ressurreição), e fingindo seguiu a dita comitiva, mandou dar volta e tornou a desembarcar nesta ilha, a onde chegando, se foi à igreja e nela prostrado por terra, derramou muitas lágrimas nascidas de seu devoto espírito, dizendo não sairia deste santuário. Porém não tardou muito o procurassem várias pessoas e os seus criados para vários negócios, pelo que contra sua vontade o levaram.

O mesmo quase lhe succedeu no nosso convento de Mosteiró, pois chegando à vila de Valença em domingo de Ramos do ano seguinte de 1621, resolveu ir quarta-feira Santa ao dito convento, para descansar dos grandes cuidados do seu ofício pastoral (em que era vigilantíssimo) com algum socego de seu espírito, até passarem as oitavas da Páscoa. Porém foi tão grande o concurso de povo que o procurava para os despachos, que se viu precisado a voltar para Valença na sexta-feira Santa de tarde depois de concluído o ofício, deixando edificada toda aquela comunidade com a religiosa vida que observou nos poucos dias que ali esteve, acompanhando aos religiosos em todas as funções e actos de comunidade. Ia ao refeitório na sua companhia, como se fosse qualquer deles, não querendo houvesse diferença alguma no seu trato, pelo que comia na mesma mesa despida de todo o adorno de toalhas, contentando-se só com os pobres panos que costumamos. O mesmo observava em todo o mais, não admitindo mais iguarias que as que tinha a comunidade, nem outra mais especial que a dos humildes pratos em que comiam os frades⁽⁴⁾. Destas

(1) Reg. 3 — cap. 10.

(2) Cartório do Convento — folha 35.

(3) Cartório Antigo — folha 36.

(4) Arquivo do Convento de Mosteiró — maço 3, n.º 11.

heróicas virtudes bem se manifestam as muitas de que este exemplaríssimo prelado era dotado e assim não é para admirar os extremos de devoção que mostrou nesta santa casa.

Não foram menores os que depois deu a conhecer nela o Ilustríssimo Matias de Albuquerque, governador que vinha de Pernambuco, o qual desembarcando aqui no ano de 1627, sentiu em si tal fervor de devoção, que se dilatou nesta santa casa três dias, e estivera mais se o não embaraçaram as importunações do duque seu primo, que então se achava em Caminha e mandou chamar repetidas vezes. E falando com o prelado sobre a santidade que respirava esta ilha, disse: «Padre, um lugar tão santo como este, devia ter as calçadas das ruas de prata ⁽¹⁾.

Outras pessoas que não podiam imitar as referidas em vir pessoalmente visitar este santuário, desempenhavam a sua devoção com especiais demonstrações de affecto. Os que mais nela se avantajaram, foram os monarcas deste reino, que com real generosidade lhe concederam muitas mercês e privilégios.

Tendo notícia o Senhor Rei D. João I de que na vila de Caminha se hospedavam repetidas vezes nas casas que ali tínhamos, várias pessoas que chegavam à dita vila, sem se atender ao grande detrimento que causava esta liberdade, a atalhou eficazmente por uma carta passada em Montemor-o-Novo a 20 de Março da era de César de 1447 que corresponde à de Cristo de 1419 ⁽²⁾, com que cessou esta veneração. Seu filho o Senhor Rei D. Duarte também concedeu um amplo privilégio para um homem que servisse este convento, por carta passada em Torres Vedras a 16 de Outubro de 1436 ⁽³⁾.

Semelhante privilégio lhe concedeu o piedoso rei D. Afonso V, por carta passada em Évora a 17 de Março de 1448 ⁽⁴⁾. O mesmo monarca privilegiou liberalmente a dois homens pescadores, que servissem a este convento, de pagarem dízima de seus pescados, e de servirem quaisquer encargos, e de pagarem fintas nem talhas, e de servirem a alguma pessoa por mar, nem por terra em paz nem em guerra, e de outras muitas coisas que se contém na carta deste privilégio, que foi passada em Lisboa a 19 de Julho de 1449 ⁽⁵⁾, e depois confirmada por seu filho D. João II, por carta passada em Évora a 29 de Junho de 1482 ⁽⁶⁾.

O mesmo soberano D. Afonso V constando-lhe se faltava à observância da resolução do Senhor Rei D. João I sobre as casas que tínhamos em Caminha, mandou novamente que ninguém as ocupasse, por carta passada em Salvaterra em 15 de Abril de 1469 ⁽⁷⁾. A qual carta também depois confirmou o sobredito seu filho D. João II, por outra passada em Évora a 27 de Julho de 1482 ⁽⁸⁾. O Senhor Rei D. João IV, logo que a casa de Vila Real se incorporou na corôa, passou um alvará, em que mandava se continuassem a este convento e aos de Mosteiró, Vila Real e Caminha as esmolas ordinárias na mesma forma que lhas

davam os duques e marqueses daquela casa. Foi passado em Lisboa a 13 de Fevereiro de 1642 ⁽⁹⁾.

Desde o tempo que o dito Senhor mandou fazer a fortaleza nesta ilha para defesa dos inimigos, como adiante veremos, ficou o prelado deste convento assistindo como confessor e capelão aos soldados, artilheiros, e mais gente da guarnição da dita fortaleza. Em atenção a este trabalho se lhe mandava dar de esmola mil e quinhentos réis cada mês, a qual depois lhe duplicou liberalmente o fidelíssimo monarca D. João V de saudosa memória, mandando-lhe dar três mil réis em cada um mês, por resolução de 11 de Março de 1720, tomada em consulta da Junta dos três Estados, como tudo consta da seguinte provisão.

Provisão do Senhor Rei D. João V

D. João, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, de aquém e de além mar em África, Senhor da Guiné, etc.

Faço saber a vós Vedor Geral da província do Minho, que fazendo-me presente em consulta da Junta dos três Estados o requerimento do padre presidente e mais religiosos do Oratório de Nossa Senhora da Ínsua de Caminha do Minho, em que pretendiam se lhes acrescentasse a praça de mil e quinhentos réis que tinham por mês, e visto o mais que alegaram, fui servido por resolução de onze do presente mês de Março, tomada na consulta referida, haver por bem de acrescentar ao dito presidente e mais religiosos mil e quinhentos réis cada mês, que com os mil e quinhentos réis que mais tinham de esmola por assistir o dito presidente como confessor e capelão aos soldados, e artilheiros, e mais gente de guarnição da dita fortaleza, e administra-lhes os sacramentos, tenham ao todo três mil réis cada mês pelo dito trabalho, atendendo à sua pobreza e mais razões que alegaram; e em cumprimento da dita minha resolução vos ordeno mandeis continuar ao suplicante com a dita esmola, o que cumprireis, e de toda a ordem se tome razão na Contadoria Geral da Guerra, etc.

Lisboa, 20 de Março de 1720 ⁽¹⁰⁾

Sempre se satisfiz com pontualidade esta real resolução, com que a piedade do referido monarca favoreceu a esta santa casa. A mesma real generosidade mostrou também na grandiosa de esmola de

⁽¹⁾ Cartório do Convento — folha 33.

⁽²⁾ Torre do Tombo — Livro 4, folha 36.

⁽³⁾ Torre do Tombo — Livro 4, Além Douro, folha 280.

⁽⁴⁾ Torre do Tombo — Livro 3, Além Douro, folha 73.

⁽⁵⁾ Torre do Tombo — Livro 4, Além Douro, folha 192.

⁽⁶⁾ Torre do Tombo — Livro 3, Além Douro, folha 221.

⁽⁷⁾ Torre do Tombo — Livro 4, Além Douro, folha 51.

⁽⁸⁾ Torre do Tombo — Livro 3, Além Douro, folha 220.

⁽⁹⁾ Torre do Tombo — Livro 14, folha 12.

⁽¹⁰⁾ Contadoria Geral de Guerra do Registo das Províncias, folha 61 — Vedoria de Viana, folha 364.

duzentos mil réis, que deu para a reedificação da sua igreja, cuja obra se fez pelos anos de 1717, sendo aqui prelado o venerável P.^o Fr. Manuel das Chagas.

A real devoção deste insigne monarca, imitou depois seu filho o fidelíssimo Rei D. José, como consta da provisão de que acima demos notícia ⁽¹⁾, pela qual mandou fazer um novo sino para este convento à custa de sua real fazenda, pelo que se lê nele a seguinte epígrafe: «Josephus Rex I jussit fieri et donavit anno 1753». Pos-se na torre a 6 de Dezembro de 1753, e nesta fundição ficou com o peso de dezessete arrobas, que era pouco mais ou menos o que tinha o que quebrou.

A Senhora Duquesa D. Isabel, irmã do venturoso Rei D. Manuel, que casou com o Duque de Bragança D. Fernando, mostrou para com esta casa tão especial affecto e devoção, como ainda hoje o testemunham umas estimáveis pinturas do nascimento de Cristo Senhor Nosso, adoração dos Reis Magos, e outros mistérios que servem de retábulo a um dos altares colaterais. Consta foram da Rainha D. Isabel, mulher do referido Rei D. Manuel, e que em Espanha eram estimadas por umas das mais insignes pinturas e que foram feitas em Flandres pelo melhor pintor que havia naquele tempo e as deu no ano de 1501, sendo aqui vigário o venerável Fr. Gualter, frade leigo ⁽²⁾. Além de outras esmolas grandiosas que nos fez esta sereníssima senhora, era singular o seu desvelo em as cousas necessárias ao culto divino, para o

qual deu algumas peças ricas, que serviam na sacristia e igreja.

Não lhe ficou inferior neste devoto e fervoroso affecto D. Isabel de Mendanha, que casou com o irmão do Conde de Catanhede, D. João de Meneses, que sem já mais vir a esta ilha, nos enviou repetidas vezes ricos ornamentos para a igreja e generosas esmolas como consta dos inventários antigos. Destes também consta a igualara na mesma devoção D. Brites de Menezes, mulher de Aires Gomes da Silva.

Nesta forma veneravam outras muitas ilustres pessoas de partes mui distantes a este convento atraídas do suavíssimo cheiro de santidade que derramava, pelo que de todos era tido em grande estimação. Esta mesma faria dele o sumo pontífice, que o condecorou com uma especial graça, concedendo indulgência plenária aos religiosos que por obediência viessem aqui morar e daqui passassem o mar, indo confessados. Não podemos alcançar notícia do papa que concedeu este indulto e em que ano, por se perder a bula na ocasião em que aqui entraram os herejes. Porém, diz o autor que reformou o cartório, lhe lembra achar aqui costume de os religiosos se confessarem antes de se embarcarem, com o fim de ganharem a dita indulgência ⁽³⁾.

(1) Frei Pedro de Jesus Maria José — ob. cit., tomo 1 pág. 188.

(2) Cartório do P.^o Póvoa — pág. 19.

(3) Cartório Reformado — folha 70.

Carbonia

Cidade Branca de Mineiros

Não é nada surpreendente que um operário duma mina de carvão esteja preto. Em geral, não é surpreendente tão pouco que uma cidade mineira tenha um aspecto preto, poeirento e sujo. Não é assim com a cidade mineira de Carbónia, na ilha da Sardenha. Os que visitam a cidade pela primeira vez e ouvem que nela moram, numa grande parte, mineiros, ficarão muito maravilhados. Carbónia fica num grande jardim verde, encerrado por uma cadeia de colinas. Na construção e no adorno dos edifícios públicos tem-se empregado muito mármore. Mas não só isso tem dado a Carbónia o apodo de «cidade branca». Das vivendas dos operários podemos dizer que são um modelo de limpeza e de eficácia. Os operários casados têm cada um uma casita própria, os solteiros moram numa espécie de hotel, provido de casas de jantar, de leitura e de jogo, assim como de algumas casas

de banho. Tão amável, tão tranquilo é o aspecto de Carbónia que difficilmente podemos avaliar o trabalho enorme que se tem feito, antes de poder começar pela construção desta cidade.

Havia de tirar primeiro um enorme ninho de malária, doença que fazia todos os anos numerosas vítimas. Para secar e drenar estes pântanos porém necessitavam-se muitos operários, e naturalmente deviam ser protegidos contra a malária. Para isso applicava-se a quinina. Uma profilaxia de 400 gr. diários durante todo o tempo que durava a malária e alguns dias depois (isto segundo a prescrição da Comissão competente de Malária da antiga Liga das Nações), deu fim à malária. Se algum operário todavia fosse atacado por esta doença tão temida, a chamada Cura Breve da Quinina — a saber uma dose diária de 1-1,2 gramas de quinina durante 5-7 dias — bastava para o curar. Graças à quinina, os numerosos operários podiam realizar sem nenhum perigo a grande obra que fez possível a construção de Carbónia. E graças a isso, os operários das minas de carvão na Sardenha depois do trabalho e depois de tomarem um banho numa localidade perto das minas, podem voltar contentes para as suas casas lindas e limpas.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 6 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nomear o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de Caminhos de Ferro, ou, no seu impedimento, o engenheiro Luís da Costa, chefe da Repartição dos Serviços Gerais da mesma Direcção-Geral, para, em nome do Estado, outorgar na escritura de cessão a este, por parte da comissão liquidatária da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, do crédito litigioso desta Companhia sobre a Companhia de Seguros Mundial.

O «Diário do Governo», n.º 205, I série, de 17 de Setembro, publica o seguinte:

Decreto n.º 37.559

Atendendo a que o disposto no n.º 6.º do artigo 7.º do Decreto com força de lei n.º 15.810, de 31 de Julho de 1928, determina que as contas de gerência de anos económicos da extinta Administração-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado sejam superiormente aprovadas;

Considerando que se mantêm as razões apresentadas no preâmbulo do Decreto com força de lei n.º 20.428, de 20 de Outubro de 1931, que considerou aprovadas as contas daquela Administração-Geral relativas aos anos económicos de 1923—1924, 1924—1925 e 1925—1926;

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

Artigo único. Considera-se aprovada a conta de gerência da Administração-Geral dos Caminhos de Ferro de Estado, elaborada pela Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, relativa ao ano económico de 1926—1927 (período de 1 de Julho de 1926 a 10 de Maio de 1927), devendo a mesma Direcção-Geral proceder à respectiva publicação do relatório, conta e elementos estatísticos.

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

Paços do Governo da República, 17 de Setembro de 1949. — ANTÓNIO ÓSCAR DE GRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — Manuel Gomes de Araújo.

O «Diário do Governo», n.º 205, II série, de 3 de Setembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

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 71^m2,50, localizada entre os quilómetros 57,089.90 e 57,100.90, da linha férrea de Famalicão, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562.

Esta parcela de terreno está situada na freguesia de S. Julião do Calendário, concelho de Famalicão, distrito de Braga, confrontando ao norte e poente com J. Carvalho & Irmão, L.da, e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A venda da referida 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 206, II série, de 5 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 6 do corrente, adjudicar a Joaquim Moreira Parente a empreitada n.º 97, de demolição do pilar de alvenaria da antiga ponte metálica do Tâmega, pela importância de 118.975\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 210, II série, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que lhe foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 15 metros quadrados, localizado entre os quilómetros 9,590.11 e 9,599.81 da linha férrea do ramal de Santa Apolónia a Benfica, declarado sobrança pela portaria do Ministro das Comunicações de 9 do corrente mês, publicada no *Diário do Governo* n.º 195, 2.ª série, de 23 do mesmo mês, com o terreno confiante com o caminho de ferro, pertencente à Sociedade Nacional de Sabões, Lda., e cuja área é de 34^m2,44, situada entre os quilómetros 9,462.20 e 9,475.75 da mesma linha.

O «Diário do Governo», n.º 211, II série, de 10 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 74, de construção de sete casas para pessoal, tipo B, de duas moradias, em Viana do Castelo, de que é adjudicatário Cristino Afonso Bogalheira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes !

adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 213, II série, de 13 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 72, de construção de três casas para habitação de pessoal na estação do Barreiro de que é adjudicatário Manuel Lobato, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu, em resultado do seu contrato.

Departamento Internacional de Contentores

O Departamento Internacional de Contentores organiza, no próximo «SALON DE L'EMBALLAGE», em Paris, de 6 a 16 do corrente, no Parque das Exposições, uma apresentação dos últimos modelos de Contentores e de todos os demais engenhos de retenção de mercadorias.

Esta Exposição, que se efectuará, ao mesmo tempo, no «Salon Automobile», aproveitará assim a presença dos numerosos agentes de transportes que virão, propositadamente, a Paris, por essa ocasião.



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

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

Baden-Suíça

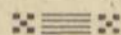
Representante Geral em Portugal e Colónias

EDOUARD DALPHIN

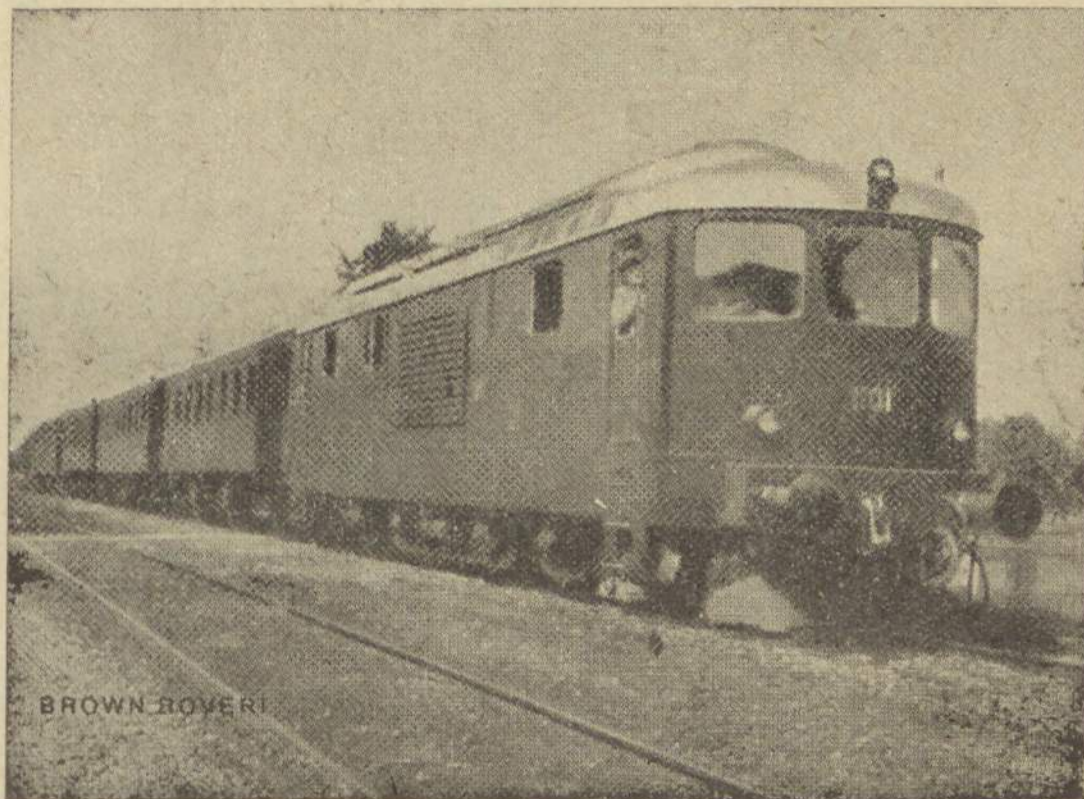
Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



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 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

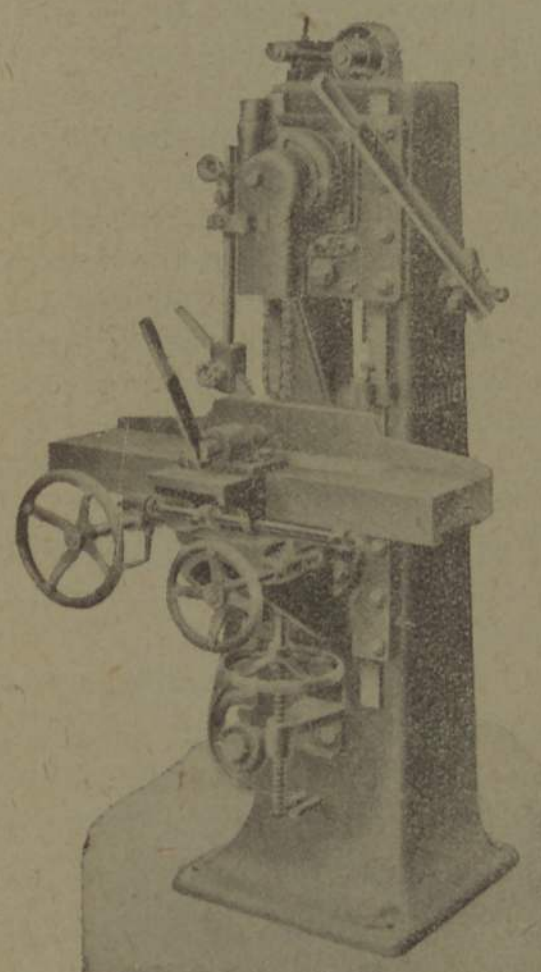
GUILLIET

MÁQUINAS
PARA
MADEIRA
DE
F A M A
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

Casa fundada
em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS



FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L. ^{DA}

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

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O