

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

1488



16—DEZEMBRO—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
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

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

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro das Filipinas, por <i>CARLOS BIVAR</i>	711
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	713
Espalhado sobre a terra	713
O Centenário de L. de Mendonça e Costa	714
Há 50 anos.	714
Uma estação ferroviária que só toma actividade 60 anos depois	715
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	716
Caminhos de Ferro Coloniais	717
Parte Oficial.	718
Vida Ferroviária	718
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	719
Recortes sem comentários.	722

Caminhos de Ferro das FILIPINAS

P o r C A R L O S B I V A R

OS antigos historiadores chineses e japoneses atribuem-se a primazia da posse das Ilhas Filipinas às suas respectivas nações. Não seria ilógico que, uma delas, principalmente a da China, distante apenas a umas sessenta légoas, tivesse, pelo menos, mantido uma esfera de acção permanente sôbre algumas dessas ilhas e ambas tivessem entretido relações comerciais de certa importância.

A teimosia na recusa de uma melhoria da sua situação económica solicitada por Fernão de Magalhães, bem como a incredulidade da sua proposta ao soberano português, levou aquele guerreiro e navegador a ir oferecer os seus serviços ao estrangeiro onde, a princípio, não foi bem sucedido pela incompreensão das suas propostas e pelo receio de um insucesso mais ou menos ruidoso. Mas, por fim, logrando convencer que poderia atingir o Oriente sem navegar pelos mares que a demarcação attribuía ao rei de Portugal pelo tratado de Tordessilas, foi posta à sua disposição uma armada de cinco navios equipada e guarnecida segundo a sua orientação. Com uma coragem digna da admiração de todos os que o escutavam, insistia no descobrimento de um estreito, que daria passagem aos seus navios para os mares de Oriente, onde estavam situadas as Ilhas Molucas.

Admitida a possibilidade do êxito da

expedição, artilhada a esquadra sob o seu comando, Fernão de Magalhães partiu de Sevilha (S. Lucas de Barrameda), em Agosto de 1519, com a intenção formal de encontrar o tal estreito que havia de ligar o Ocidente com o Oriente, onde existiam as célebres terras de Cipango e de Cathay, que o mistério da sua situação geográfica envolvia nas fantasias das conjecturas mas que, por isso mesmo, preocupava os governantes das potências marítimas do Ocidente.

Fernão de Magalhães, ferido no ataque sugerido pelo marechal Coutinho, às casas do Samorim de Calicut e no combate naval contra a armada dos rumes comandada pelo Emir ou Mir Hocem, desbaratado pela esquadra do Visorei, D. Francisco d'Almeida e, com o seu conhecimento da arte de navegar, pois já conhecia os mares do Extremo Oriente, com a coragem e tenacidade de que era dotado, realizava, realmente, o tipo do homem para o caso, que muito veio a dar que fazer à diplomacia das côrtes peninsulares e à de Roma.

Mas, Carlos V, quando lhe disseram que Magalhães pretendia descobrir um caminho marítimo para o Oriente, fora da demarcação estabelecida, respondeu: «que muito prazer havia com o dito e muito mais haveria com o feito». Magalhães conferenciou com o imperador que lhe entregou todos os poderes solicitados, mandando

construir navios pequenos tripulados por quatrocentos homens, e ele munido de tal autoridade que incluía o uso de barão e cutelo, quando o julgasse necessário, para o consêguimento da empresa a que metera ombros, fazendo-se ao mar na data atrás citada, com rumo às Canárias, onde fez a primeira aguada. Aí recebeu o capitão de um barco que viera expressamente de Sevilha, portador de uma carta do seu sogro dando-lhe certos avisos.

De Tenerife singrou a Cabo Verde e, daí para a costa do Brasil, atingindo um porto onde o piloto-mor, João Lopes Carvalhinho embarcou um filho, mestiço, que aí deixara quando estivera pela primeira vez naquela costa. Seguiram para o Sul alcançando o Cabo de Santa Maria, já descoberto em 1514, por João de Lisboa. Prosseguindo, a armada de Magalhães atingiu o rio de S. Julião, onde ocorreu a primeira tentativa de rebelião que ele sufocou de pronto, graças à sua acção enérgica fora do vulgar e pelos meios que o seu regimento lhe outorgava.

* * *

Gaspar Correia conta, nas suas Lendas da Índia, (Tomo II), que após estes sucessos Magalhães mandou seguir um barco pelo rio dentro até encontrar o cabo, mas o seu capitão, (Serrão), voltou no batel por motivo do barco ter batido nas pedras e ter-se afundado. Seguindo ao longo da costa descobriu um outro rio a que deu o nome de Victória. Deste rio desapareceu um navio ficando a armada de Magalhães reduzida a três.

Teimando na sua ideia de descobrir o tal estreito penetrou pelo rio dentro passando de cem léguas, alcançando, por fim, o mar largo onde lhe deu levante à pôpa, navegando durante mais de cinco meses, sem amainar até que topou com umas ilhas despovoadas. Numa outra, porém, achou selvagens que viviam em covas. E, por último, abordaram uma ilha onde os indígenas davam ouro por peso de ferro e onde o respectivo rajá pediu auxílio a Maga-

lhães, contra uns seus inimigos. Seguiram-se vários sucessos que epilógaram num banquete oferecido ao capitão-mor que a ele compareceu com trinta homens, castelhanos, sendo ele e estes mortos durante a festa pela traição urdida pelo vencido e consentida pelo rajá, a quem Magalhães havia prestado auxílio, quando do seu desembarque numa das ilhas, Cebu.

A estas ilhas foi dado o nome de arquipélago de S. Lázaro, pelo seu descobridor e, mais tarde, em 1565, mudado para Filipinas em homenagem a Filipe II, de Espanha.

A ocorrência fatal deu-se numa ilhota, Mactan, em Abril de 1521, sendo Fernão de Magalhães substituído pelo seu piloto-mor, João Lopes Carvalhinho, conforme foi escrito a pág. 600 do N.º 1482 desta *Gazeta*.

* * *

A capital destas ilhas, Manilha, (Manilla) foi ocupada em 1762 por forças militares britânicas e desocupada pelas mesmas em 1764. Em 1898 foi ocupada pelos americanos a cujo governo foram cedidas, pelo Tratado de Paris do referido ano, em seguida a uma rebelião comandada pelo chefe local, Aguinaldo.

O Tratado estabelecido com a República dos Estados Unidos da América estatuiu um «Commonwealth», por dez anos, findos os quais seria proclamada a independência, facto que se realizou em 4 de Julho de 1946. Acordaram, por último, no uso de uma base naval americana para protecção recíproca.

A superfície da República compreende 296.285 quilómetros quadrados com uma população (1941), de 16.971.000 habitantes dos quais 684.000 vivem na capital, Manilha, situada na Ilha de Luçon (Luzon).

Caminhos de Ferro — A rede ferroviária filipina, apesar dos prejuizos sofridos durante a ocupação militar japonesa, da última guerra, tem uma extensão de 1.460 quilómetros distribuídos pelas ilhas principais Luçon, Cebu e Panay e dispondo de umas oitenta locomotivas.

PROBLEMAS SOCIAIS

O Valor da Opinião Pública

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

VEM, rápido, o fim do ano, que envelheceu precocemente sob o peso da insatisfação política mundial e sob o influxo do medo, que paira sobre as nações e sobre as consciências. Os anos vão somando no calendário uma fila enorme de dias agoirentos e confusos. O homem, com seus caprichos e egoismos desmedidos, é o unico culpado. E' réu que merece castigo medonho!

Altura como esta, em que se atinge uma nova etapa da vida e em que se envelhece mais um ano, leva à meditação. E o articulista considera também acêrca desses pedaços de prosa que atirou para as páginas da «Gazeta» desde Novembro de 1948 — data em que os «Problemas Sociais» nasceram animados da maior vontade em servir e humanizar a vida em sociedade.

Frutos colhidos? nenhuns, já se sabe. Os reformadores, os políticos, os educadores já nascem, por ventura, inspirados na ideia magna de legislar e ordenar? Por que não ouvem a opinião publica, tantas vezes bem lógica e transparente nas páginas da imprensa?

Nada perderiam com a fundação dum Secretariado da Opinião Publica, destinado a ler, a interpretar e a julgar todas as publicações, cujo interesse social, económico, crítico e político pudesse valer para comunicar ideias a quantos, país fóra, se encarregam de administração.

Tal iniciativa, com que os alicerces duma situação política nada perigam, sendo um índice de magnífica valorização democrática, seria também instituição pronta a estimular a cultura construtiva de ideias no campo social e económico e administrativo, a jeito do que o S. N. I., por exemplo, vem fazendo, com extraordinário aproveitamento, no campo artístico e espiritual.

Quantos jornais e revistas portuguesas — talvez em numero à volta dos quatrocentos — têm acariciado em suas colunas problemas e soluções que tanto valeriam para resolver situações delicadas que ainda hoje mancham, qual gordura que alastra, o panorama da vida moderna, opondo-se muitas vezes às salutares intenções dum legislador.

Estudem-se, pois, todas as publicações que a imprensa espalha, e aproveite-se delas o suco essencial e orientador e construtivo.

O campo social é vastíssimo e complexo. Uma só cabeça a formular opiniões e a deliberar sobre tais

problemas erra necessariamente, ou, pelo menos, pode não agir de acordo com as melhores soluções. E' que a questão social admite problemas indeterminados...

E os reformadores, políticos, pedagogistas e educadores, de quem a sociedade recebe a regulação dos seus hábitos, direitos e deveres, nem sempre podem conviver com todas as camadas sociais para os auscultar nas suas mais recônditas e humanas aspirações. Daí, a vantagem do Secretariado da Opinião Publica.

Quem escreve é psicologicamente curioso, insatisfeito e idealista. Tem, portanto, a preocupação de analisar os problemas junto dos meios e das condições que lhes dão corpo, isto é, perfura através das mesmas camadas sociais e interpreta o seu estado e as suas mais legítimas aspirações. Logo, quem escreve deve ser ouvido pelo poder publico e, se possível fôr, atendido.

São tantas já as esplêndidas inovações que Portugal deve aos Homens que O vêm dirigindo eficazmente! Por isso, vale a pena confiar na certeza de virem a ser acreditados e estimulados os que através da imprensa querem contribuir para a resolução dos problemas nacionais.

ESPALHADO SOBRE A TERRA

Há poucos viventes tão espalhados sobre a terra como o mosquito, pois pode viver tanto na floresta virgem tropical como nas tundras sibéricas. O facto de o mosquito sugar sangue já o torna uma praga para a humanidade, mas este modo de viver que se limita ao sexo feminino, torna-se um perigo da vida porque o mosquito pode transmitir germens de uma doença que vivem no sangue de um ente, para o corpo de outra vítima mordida.

A doença mais temida que o mosquito transmite é a malária. Apesar de haver relativamente só poucas espécies de mosquitos que transmitem a malária, eles tornaram inhabitável uma terça parte da terra, causando anualmente 200 milhões de casos. Mais que um milhão de homens morre cada ano na India, só em consequência desta doença. Todos, e a própria população indígena, consideram a luta contra o mosquito malarigeno como uma obra de interesse geral. A rega de sítios de incubação com petróleo e outros insecticidas que matam larvas, uma boa drenagem, o uso diário de 400 mg. de quinina, a título de profilaxia durante a estação em que reina a malária e de 1 até 1,3 gr. de quinina durante uma semana, a título de remédio, todas estas medidas são agora consideradas pela população como sendo úteis e necessárias na luta implacável contra uma das pragas mais cruéis da humanidade.

Espalhem-se os mosquitos sobre toda a terra mas também se difunda em todo o mundo a convicção de existir uma arma excelente contra a malária, a saber: a quinina.

O CENTENÁRIO DE L. DE MENDONÇA E COSTA,

fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Continuamos a registar, nestas colunas, as homenagens que a memória do saudoso fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* suscitou na imprensa do país, por ocasião da passagem do primeiro centenário de L. de Mendonça e Costa. Mas, antes de o fazermos, desejamos transcrever o ofício que, com data de 19 de Novembro, enviou ao nosso Director a prestigiosa *Revista Militar*, por intermédio do seu ilustre Director Gerente, sr. Coronel João Ribeiro da Costa Júnior, e redigida nos seguintes termos:

«Lisboa, 19 de Novembro de 1949.
... Snr. Carlos de Ornelas Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

LISBOA

... Senhor:

Cumpre-me comunicar a V. que a Direcção da *Revista Militar*, em sessão de hoje, exarou na respectiva acta um voto de respeitosa saudação a esse prestimoso e tão conceituado periódico pela data de 5 de Novembro, em que se completou o 1.º centenário do nascimento de L. de Mendonça e Costa, notável fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cujos destinos estão hoje confiados à direcção criteriosa e sabedora de V.

A *Revista Militar* não podia deixar passar esta efeméride, que tanto influiu nos destinos desse jornal, pois que não esquece e enternecidamente recorda a iniciativa que tomou na manifestação da Imprensa Portuguesa, quando em 1948 alcançamos o 1.º centenário desta publicação. A gratidão impõe-nos que aproveitemos o ensejo para se manifestar, com as expressões de maior apreço, as nossas saudações.

Com os testemunhos de maior apreço

O Director Gerente
João Ribeiro da Costa J.º
Coronel»

* * *

O *Comércio do Porto*, de 10 de Novembro, referia-se assim à personalidade de L. de Mendonça e Costa:

«Passou, no dia 5 do corrente, um século que nasceu Leonildo Augusto de Mendonça e Costa, fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, jor-

nalista ilustre e viajadíssimo, galardoado com o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo, e que foi colaborador distinto de *O Comércio do Porto*, durante vários anos.

Apaixonado pelas viagens, percorreu quase todas as nações dos cinco continentes e, possuidor duma grande experiência prática, escreveu o seu *Manual do Viajante em Portugal*, e pode também considerar-se o introdutor de organismos turísticos do nosso País, criando a Sociedade de Propaganda de Portugal.

O primeiro centenário do nascimento desta grande figura contemporânea foi comemorado pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que lhe dedicou um suplemento especial, onde se recorda a personalidade do fundador daquela Gazeta.»

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Dezembro de 1899)

Linhas portuguezas

Carris de ferro de Lisboa. — Já está em Lisboa grande parte do material para installação da tracção electrica nas linhas desta companhia, dizendo-se que a primeira linha a construir será a directa de Algés aos Olivaeas, pela Pampulha. Algum pessoal tecnico estrangeiro para a construcção já tambem chegou.

Á este respeito diz o *Diario de Noticias* que a tracção não será aerea, mas subterranea.

Bem quizeramos confirmar esta noticia, porque assim o novo systema de tracção dos nossos tramvias seria um progresso para a capital. Mas infelizmente não é assim; o o estimavel collega foi mal informado; a tracção é aerea, por cordelinhos ao longo e atravez das ruas, o que em vez de um progresso representa já hoje um retrocesso, visto que é systema que vae sendo banido de todas as cidades, e nunca conseguiu implantar-se em capital alguma, no centro da povoação, pelos seus perigos e pessimo aspecto que dá ás ruas.

Ponta Delgada e Ribeira Grande. — Pelo ministerio do reino foram pedidas á direcção geral de obras publicas e minas as cartas graphicas de todo o projecto d'estes caminhos de ferro para terem a publicidade a que se refere o artigo 5.º das condições do concurso para adjudicação e exploração do mesmo caminho de ferro, em conformidade com a lei de 26 de julho findo.

UMA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

QUE SÓ TOMA ACTIVIDADE 60 ANOS DEPOIS

DO Sr. A. S., de Vila Nova de Foscôa, recebemos uma longa e curiosa carta sobre a inesperada actividade que teve, há pouco, a estação de Almendra, na linha do Douro e da qual destacaremos alguns períodos:

«Quando em 1885 se tratava da conclusão da linha do Douro, o Visconde do Banho, deputado e grande influente eleitoral em Riba-Côa, fez aturadas diligências para que se construísse uma estação junto à sua quinta da Olga, próximo de Almendra, freguesia onde o famoso titular tinha um vasto solar, hoje pertença dos seus herdeiros e dos mais belos da Beira Alta, se bem que nunca tivesse sido concluído.

Como no Ministério das Obras Públicas nada tivesse conseguido, o Visconde do Banho publicou um folheto, que foi largamente distribuído nos meios políticos e na região e no qual, com sólidas razões, se reclamava a construção da estação, ficando célebre uma frase, repetida em quase todas as páginas e em letras gordas: «se não se construísse a estação da Olga, o que seria das povoações de Almendra, Algodres e Vilar de Amargo».

O Governo ouviu os seus clamores e uma estação foi construída junto à quinta da Olga, que tomou o nome de Almendra.

Mais tarde fizeram-se os estudos duma estrada da estação de Almendra à freguesia do mesmo nome, onde entroncaria com a de Figueira de Castelo Rodrigo, concluída em 1913; estrada que teria 12 quilómetros para vencer as arribas do Douro e da ribeira de Aguiar, mas cuja distância em linha recta não chegava a uma légua, a qual só foi concluída 40 anos depois, em 1935!

Apesar da estrada dar acesso não só a Almendra, mas também a Algodres e Vilar de Amargo, a estação de Almendra nunca teve movimento que a justificasse, havendo por vezes uma semana em que não vendia um único bilhete!

A situação era curiosa. De Algodres a Figueira de Castelo Rodrigo, 15 quilómetros, um automóvel de aluguer que se mandava vir desta vila custava, até há pouco, 100\$00. A camionete de Figueira de Castelo Rodrigo à Barca de Alva 9\$00 a que juntando os 50\$80 do comboio em 3.ª classe, de Barca de Alva ao Porto (203 quilómetros) o custo da viagem de Figueira de Castelo Rodrigo ao Porto (228 quilómetros) era de 59\$80, pouco mais de me-

tade do aluguer dum taxi de Algodres àquela vila (15 quilómetros)!...

Por isso aquela gente saía pouco de casa e servia-se ainda menos da estação de Almendra, apesar de ela ser a mais próxima.

Agora a estação de Almendra, tomou enorme impulso tanto em passageiros como em recovas devido à carreira de camionetas que acaba de ser estabelecida de Figueira de Castelo Rodrigo, passando por Freixeda do Torrão, Vilar de Amargo, Almendra e próximo da freguesia de Algodres, servindo ainda indirectamente, Vale de Afonsinho, Quintã e Penha de Águia, freguesias estas de que, no seu folheto, o sr. Visconde do Banho se não tinha lembrado.

A história da nova carreira também merece ser contada. Durante anos, o sr. Guerra Maio quis que a sua terra natal, Freixeda do Torrão, tivesse, como tantas outras aldeias, uma carreira de camionetes a ligar ao caminho de ferro e fez as maiores investidas junto dos empresários das carreiras que saem de Figueira de Castelo Rodrigo, com destino a Barca de Alva, Pinhel e Vilar Formoso para que ali tivessem início. Tempo perdido. Apesar de Freixeda do Torrão ser uma terra rica e ficar apenas a 6 quilómetros de Castelo Rodrigo nenhum camionista lá quis ir.

Vendo baldados os seus esforços, o sr. Guerra Maio voltou-se para a estação de Almendra, que o Visconde do Banho idealisára. Para isso era, porém, necessário construir um ramal de 3 quilómetros daquela freguesia à estrada nacional 332. Como, a Câmara de Figueira de Castelo Rodrigo se não interessasse por ela, o sr. Guerra Maio mandou fazer o estudo, que pagou à sua custa; pediu, em nome da Junta de Freguesia a participação do Estado; financiou, sem juro, o seu rompimento e a estrada ali está, magnificamente empedrada e com excelente traçado.

O activo empregário da carreira Escalhão-Pinhel Guarda, sr. José Coureiro, completou a obra realizada pela Freixeda do Torrão, estabelecendo a carreira diária de camionetes, a que nos referimos, de Figueira de Castelo Rodrigo à estação de Almendra, que já tem movimento bastante animador, e assim o amor à sua terra e a tenacidade do sr. Guerra Maio, deram realidade, 60 anos depois, ao idealismo do Visconde do Banho».

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Electrificação dos Caminhos de Ferro Franceses

Permitimo-nos, com a devida vénia, extrair da revista francesa «Travaux» um trecho do importante artigo sobre o programa da electrificação da S. N. C. F. e que é da autoria de Mr. Dugas. Transcreve-se a sua tradução:

«A electrificação dos caminhos de ferro justifica-se por razões de ordem económica, financeira e técnica, cuja importância relativa pode variar conforme a situação particular de cada país.

Sob o ponto de vista económico, a electrificação, em França, apresenta a vantagem essencial de permitir uma utilização mais intensa dos recursos energéticos nacionais, reduzindo a importação. A França, que deve importar quase a totalidade dos seus combustíveis líquidos e um pouco mais da quarta parte dos seus combustíveis sólidos, dispõe, em contrapartida, de abundantes fontes de energia hidráulica. A tracção eléctrica constitui uma das formas mais vantajosas de utilizar aquela energia. Sobre a base dos resultados estatísticos médios de 1947, 1 Kw/L de energia eléctrica consumido por tracção equivale a 2,45 kg. de carvão a consumir nas grelhas das locomotivas a vapor.

Isto indica que é necessário insistir sobre a prioridade que deve ser dada a tração eléctrica sobre as aplicações térmicas da electricidade, seja qual fôr a origem da energia eléctrica.

As estatísticas de 1938 permitiram avaliar em 3,6 % o rendimento médio, em tracção a vapor (5,4 % se a tracção tivesse sido feita por locomotivas modernas), quando o rendimento médio, em tracção eléctrica, atingiria 11,8 %. Também não se deve esquecer que certos países, como a Inglaterra, Bélgica e Holanda, e por razões que não são unicamente de ordem energética, desenvolvem a electrificação em base puramente térmica.

Este não é o caso da França. No termo do plano de Equipamento, actualmente em realização, a energia eléctrica consumida será obtida na proporção de 11 % somente a partir de carvões semelhantes aos que consomem as locomotivas a vapor, e, para complemento, a energia será de origem hidráulica ou obtida com ajuda de combustíveis de segunda escolha sem outra utilidade possível

(gás de altos fornos, carvões de má qualidade consumidos pelas centrais mineiras).

Bastarão, pois, 26,5 kgs. de carvão de qualidade média para, nas grelhas das centrais eléctricas, valerem o mesmo que 1 tonelada de carvão da mesma qualidade, nas grelhas das locomotivas a vapor.

Desde 1947, a economia bruta de combustível realizada pela S. N. C. F. nos seus 3.566 kms. de linhas exploradas por tracção eléctrica, foi da ordem de 3.200.000 toneladas.

Sob o ponto de vista financeiro, a electrificação exige importantes capitais, mas ela permite realizar considerável redução de pessoal e de energia. Estas reduções são estritamente proporcionais ao tráfego, quando as despesas de equipamento, para uma linha de características dadas, comportam uma parte fixa e não variam senão parcialmente em função do tráfego. Uma medida simples da densidade do tráfego e das dificuldades do perfil da linha é o consumo anual por quilómetro. Calculava-se, nas condições económicas de 1938 e com o sistema de electrificação adoptado em França, que, para uma zona de linha em via dupla, o consumo anual de carvão seria de 350 a 400 ton/km.

Sobre o ponto de vista técnico, a electrificação traz ao caminho de ferro potência, regularidade, agilidade. A potência duma locomotiva eléctrica não é praticamente limitada senão pelo aquecimento dos seus diversos órgãos e pelas características — sempre largamente calculadas — das instalações de alimentação em energia.

Estas máquinas admitem, olhando ao seu regime contínuo, sobrecargas importantes, podendo atingir, em certas condições, 60 % durante um quarto de hora. Podem manter uma velocidade regular, apesar das irregularidades do perfil da linha. A electrificação duma linha de caminho de ferro permite, pois, entre outras vantagens, aumentar a sua capacidade de débito.

A regularidade provém do facto de as máquinas eléctricas funcionarem, segundo características rigorosas, independentes do estado de conservação do material e da destreza do pessoal de condução, etc.

A tracção eléctrica se presta ao fraccionamento

da potência e permite, na exploração inter-urbana, amoldar as composições ao tráfego dos diferentes traços da linha. Torna possível a realização dum transporte excessivo, podendo mesmo assim atingir grandes acelerações.

As locomotivas eléctricas necessitam de pouca conservação, de pouco pessoal; elas podem atingir percursos anuais elevados: na ordem dos 180.000 kms. para as locomotivas de velocidade e de 80.000 kms. para as de mercadorias.

O rendimento do pessoal de condução é igualmente elevado, superior a 100.000 kms. por ano, no serviço dos combóios rápidos e expressos.

Enfim, a tracção eléctrica é um elemento importante de progresso social, tanto pela supressão das tarefas muito pesadas que incumbem aos agentes da tracção, como pelo maior conforto que ela traz aos passageiros».

Electrificação da estação de Lyon

Para mostrar a tenacidade quase heróica e o espírito de sacrifício do trabalhador ferroviário de qualquer empresa ou país, é interessante recortar da revista «Ferroviários», espanhola, uma nota que diz: — Entraram numa fase mui activa os trabalhos empreendidos na estação de Lyon para electrificação da antiga rede Paris-Lyon-Mediterrâneo. Deu-se começo ao desmonte de 20 aparelhos de mudança de via, que serão substituídos por outros 50, tendentes a ampliar o serviço. As composições eléctricas têm um comprimento de 440 a 450 metros, enquanto as de comboios a vapor não passavam de 300 (excepto nos de mercadorias). Os técnicos decidiram suprimir duas cabines de agulhas das quatro que actualmente estão em serviço. As duas restantes centralizarão todo o comando relativo à entrada e saída da estação. Esta importante e difícil transformação realizou-se num tempo-record, desde um sábado (a partir das 21 horas) até a uma segunda-feira (5 horas e 30 minutos). Esta transformação propunha um problema muito complexo e com o fim de não causar prejuízo algum aos passageiros, naquele período de intenso tráfego, a direcção do Sur-Este tomou disposições para que nenhum comboio fosse desviado, respeitando-se escrupulosamente os horários. Trezentos trabalhadores se dispuseram a esse delicado trabalho nocturno. No domingo, às 6 da manhã, estavam já colocados os dispositivos em seus lugares, realizando-se minuciosas experiências durante as 24 horas seguintes.

Depois deste breve espaço de tempo, a estação de Lyon ficou dotada dum sistema ultramoderno de agulhas e sinalização.

Electrificação na Bélgica

Pode dizer-se que o nível económico dos países modernos se mede pelo grau de electrificação ao serviço dos seus habitantes. A Bélgica vem a ocupar um lugar dominante nessa escala de valores económicos. Prova o a notícia, pela qual o Conselho de Ministros daquele país aprovou a electrificação de 1500 Km. de linha férrea, que será agora possível com o empréstimo contraído do Plano Marshal. Aquela electrificação dará trabalho durante dez anos a uns 10.000 operários especializados e a uns 5.000 ordinários.

O Ministro das Comunicações prevê que os trabalhos darão um rendimento considerável, pois permitirão uma redução de 600.000 francos por ano-quilómetro de linha electrificada.

Problema Ferroviário

Da revista canadiana «Spanner» reproduzimos o seguinte problema para curiosidade dos nossos leitores ferroviários, cuja solução daremos no número seguinte, se os leitores não se derem ao trabalho de no-la enviarem.

Trata-se de dois comboios, um ascendente com 25 veículos, e outro descendente com 30. Têm de cruzar-se, utilizando uma linha de resguardo, onde apenas cabem 20 veículos. Conseguirá o leitor que os combóios passem com os seus vagões na ordem exacta em que se encontraram?

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Estão quase concluídos os trabalhos da importante obra do caminho de ferro da Bandeira-Cambos, que tem a extensão de 40 metros, dois vãos laterais de 12 e um central de 16 metros.

Foram empregadas 27 toneladas de ferro, 50 de cimento, 140 metros cúbicos de brita e areia e 600 de alvenaria. Os trabalhos foram dirigidos pelo eng.º sr. Jorge Osório, devendo muito em breve ser feita a inauguração do referido caminho de ferro, na Chibia.

— Terminaram, já, as obras do prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes até à Chibia, com a conclusão da ponte de cimento armado sobre o rio Chipunhimo a poucos quilómetros da Chibia, a qual tem 40 metros de comprimento com um vão central de 16 metros e mais dois de 12 metros. Todos os restantes serviços de aterros, pontões, terraplanagens, etc., estão, também, quase terminados.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 28 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1949, e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 11.085\$69, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 1.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 3.418\$39, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 277, II série, de 29 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 270.535\$62, como liquidação desta garantia.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 259, II série, de 8 de Novembro, 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 aditamento à tarifa especial n.º 8/108 (grande velocidade), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual passa a ser permitido o transporte ao abrigo da mesma tarifa até duas taras rígidas, novas ou usadas, que conservem o mesmo volume cheias ou vazias.

O «Diário do Governo», n.º 275, II série de 28 de Novembro, 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 desta Direcção-Geral de 19 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos os prazos previstos no artigo 114.º da tarifa geral para retirada de mercadorias e de remessas das estações, com excepção das remessas constituídas por batata ou por mobília destinadas à estação de Lisboa-P. e das remessas procedentes do estrangeiro e sujeitas a despacho aduaneiro.

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 28 de Novembro, 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 são concedidos os bónus de 10 e 15 por cento, em determinadas circunstâncias, no preço de transporte, em regime de vagão completo, de remessas de bagaço de azeitona.

O «Diário do Governo», n.º 277, II série, de 29 de Novembro, 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 são concedidos os bónus de 10 até 20 por cento, em determinadas circunstâncias, no preço de transporte, tanto em regime de detalhe como no de vagão completo, de remessas de alfarroba.

Vida Ferroviária

Dissolução de Sindicatos

De acordo com o art. 6.º do Decreto-Lei n.º 37.425, de 23 de Maio do corrente ano, que os manda dissolver, entendeu-se, oficialmente, que deve considerar-se retirada, a partir da mesma data, a aprovação que, oportunamente, fora concedida aos estatutos dos Sindicatos Nacionais do Pessoal das Linhas Ferroviárias de Via Estreita, bem como aos do Sindicato Nacional dos Ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Casa *Lama* Lda.
LOTARIAS
 RUA DO AMPARO, 51
 TELEFONE 24000
 LISBOA

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XI

Devoção que a vila de Caminha sempre mostrou ao Convento da Ínsua e à sua padroeira Maria Santíssima, e algumas pessoas benfeitoras que nele se fizeram dignas da nossa lembrança.

NÃO nos demoramos agora em dar específica notícia desta nobilíssima vila, por ficar reservada para quando escrevermos do convento que nela temos, pelo que só pretendemos agora mostrar a devoção que sempre teve a esta santa casa, que parece ser tão antiga como ela.

E suposto não achamos notícia, que para a sua fundação concorresse para coisa alguma, seria porque o abrasado espírito do fundador a ideou com tão alta e estreitíssima pobreza, que lhe não era necessário para a obra ajuda especial, que merecesse por-se em lembrança, que a não haver este embaraço, não deixaria a dita vila de ostentar nesta ocasião a sua liberalidade, assim como a mostrou em lhe dar nela um hospício.

Este lhe era tão preciso, como o mesmo convento, por não ter a passagem sempre e a todo o tempo franca, (por estar cercada de mar), e ordinariamente a não permite senão nas vasantes da maré. Ainda nestas muitas vezes dificultam e ainda impossibilitam a passagem as soberbas alterações das ondas e as tempestades que se levantam. E não só por esta causa, mas também pela de serem os religiosos repetidas vezes chamados da mesma vila para prégarem e confessarem, e exercitarem outros empregos de caridade em utilidade das almas, lhes era muito necessário o dito hospício, para terem onde assistir em semelhantes ocasiões na dita vila. E como tão interessada no pasto espiritual, que aqueles benditos religiosos davam aos seus moradores, lhes deu umas casas, onde com maior comodidade lhes pudessem repartir o pão do céu. Este seria o principal motivo de as terem junto à igreja matriz, e se conservarem ali por conta do convento, até que se fundou o de Caminha, em cuja ocasião as comprou a ilustre família dos Gamas, que talvez levada da grande devoção que nos tinha, as pretenderia para sua morada. De presente as possui D. Lourenço de Amorim da Gama, legítimo sucessor da dita família por parte de sua mãe D. Joana da Gama Lobo Soto-Maior, filha herdeira de Lourenço da Gama e Andrade, a qual casou com D. António Maurício de Sousa e Amorim.

Em que ano nos fizeram esmola das ditas casas e quem foi o benfeitor delas, não achamos notícia, nem o autor do cartório a pode descobrir, porém, nos persuadimos que logo se nos fez desde o princípio do convento, como se infere da carta de privilégio que deixamos referido, lhe concedeu o Senhor Rei D. João I a 20 de Março de 1419, para que pessoa alguma não ocupasse as ditas casas, pois quando se lhe fez esta mercê, não contava o convento mais que vinte e sete anos de fundação, e na dita carta se dá a entender que muito antes usavam delas os religiosos, pelo que quando lhas não dessem logo no princípio, não seria muito depois dele. No que não há dúvida é que estas casas eram tributárias ao concelho, e que do dito tributo as relevou e aliviou a Câmara no ano de 1441 como tudo consta do acórdão que nela se tomou de que acima demos notícia.

Também é certo que as sobreditas casas não tinham outro nome, que o de casa dos pobres, título que lhe grangeou a estreitíssima pobreza que observavam os primitivos moradores deste convento, e a que tinha sido fundado, que foi tão extremada, como já deixamos referido. O mesmo título de casa dos pobres se acha no cartório do Venerável Padre Póvoa, quando chegou a fazer inventário das alfaías, que tinha esta casa, que elas só bastavam para darem a conhecer, que os que nela se recolhiam eram pobres ⁽¹⁾. Porém tinham cómodos suficientes, e nelas havia camas para seis religiosos e tinha sempre a chave uma pessoa devota, que cuidava de as mandar limpar ⁽²⁾.

Na mesma ocasião em que a câmara desta vila relevou as ditas casas, que nos serviam de hospício, de todo o tributo que pagavam, determinou também que a concha que saía nas praias desta ilha, não se tornasse a meter nas rendas do concelho, (como até ali se fazia logo que lhe constou não haver antes este arrendamento, quando os religiosos vieram aqui fundar o convento e que assim se observara por muitos anos. Tudo consta da resolução de que acima fizemos menção ⁽³⁾, depois da qual se determinaram em câmara outros acórdãos a respeito do produto das praias, e da lenha que se nos costuma dar, de que adiante daremos mais clara notícia. Do que neles se contém e do que deixamos referido claramente se manifesta a grande devoção que esta nobre vila sempre teve e mostrou a esta santa casa.

A que a mesma vila tem à sua amorosíssima pa-

droeira Maria Santíssima, se prova do fervoroso obséquio, que lhe tributa de tempo imemorável, vindo todos os anos com grande concurso de povo em procissão na segunda oitava da Páscoa pelas oito horas da manhã até à praia defronte desta Ínsua, onde pondo-se de joelhos cantam em louvor da mesma Senhora a sua ladaíinha. A este obsequioso e devoto acto lhe vão assistir os religiosos, saindo em comunidade com a cruz alçada até à praia da mesma ilha defronte, onde costuma parar a procissão, logo que esta começa a aparecer, e ali persevera, até que se retire, cumprida já a sua devoção. No decurso do ano a tem muitos em virem visitar a esta amorosíssima Mãe e principalmente no dia do seu orago a 8 de Setembro é maior o concurso dos seus devotos.

Um dos maiores que teve este convento, foi Lopo Gomes de Abreu, pois com devota generosidade lhe deixou todos os anos na sua quinta de Agra, termo de Monção, uma pipa de vinho branco para as missas, em quanto o mundo durar. Do princípio deste legado e das dúvidas e contradições que a respeito dele tem havido, e a quem pertence de presente a sua satisfação, demos larga notícia, escrevendo do convento de Mosteiró⁽⁴⁾. E ali também fizemos menção da ilustre ascendência do dito benfeitor, que nos deixou esta esmola e da sua esclarecida descendência; e assim só nos incumbe aqui o repetir a obrigação em que estamos à sua alma, para que a procuremos desempenhar com uma perene lembrança dela nos nossos sacrifícios e orações, principalmente nestes dois conventos, a que perpetuamente quis beneficiar a sua piedade, pelo que é justo que também perpetuamente não falte neles o devido agradecimento a este benefício.

Aqui pertence também a lembrança de outro, que consta da seguinte doação:

«Manuel Soares de Lençóis, abade da freguesia de (S. Salvador) de Gândara, do termo de Valença, cumpridor e testamenteiro de meu tio Francisco Palhares de Castro, arcediogo que foi de Barroso, morador na vila de Monção, dei cem mil réis a juro a seis e quarto por cento, em que fiz uma escritura de setenta mil réis, e outra de trinta, as quais entreguei em o arquivo do Mosteiro de Santo António de Caminha, para que com a metade do juro dos cem mil réis alumiem e administrem a lâmpada do Senhor, e a outra metade do juro se entregará aos religiosos do Mosteiro de Nossa Senhora da Ínsua para azeite da lâmpada do Senhor, e pediu aos reverendos prelados dos ditos Mosteiros de Santo António e de Nossa Senhora da Ínsua pelo amor de Deus mandem administrar as lâmpadas dos juros dos cem mil réis, e as aplico para este legado. E o síndico dos religiosos terá o cuidado de empregar os cem mil réis todas as vezes que se reunirem, para com o rendimento deles se dar satisfação ao legado, para que se haja para sempre. Para o que lhe faço entrega com todos os poderes, para que procure este legado como coisa de comunidade para veneração do Senhor, e bem da alma do defunto, que assim faço esta doação feita por minha mão aos 30 de Março de 1670. Manuel Soares Lençóis.»

Os referidos trinta mil réis recebeu João de Sousa de Castro, da vila de Valença, por uma escritura feita nas notas do tabelião João de Araújo em 25 de Fevereiro de 1660. As cláusulas essenciais são as seguintes:

«O qual se deu por entregue e satisfeito da dita quantia de trinta mil réis, com condição de pagar deles os juros todos os anos a cada seis meses, à razão de seis e quarto por cento, (que são mil oitocentos e setenta e cinco réis) na forma da lei e estilo, com a qual quantia dos ditos trinta mil réis pagará para o azeite de uma lâmpada, que há-de alumear o Santíssimo Sacramento da Ordem de Santo António do Mosteiro da Ínsua da vila de Caminha, que instituiu e deixou e nomeou de legado para azeite da dita lâmpada o Rev. Francisco de Palhares de Castro, arcediogo que foi de Barroso, e morador que foi na vila de Monção, etc.»

Fez-se esta escritura com todas as seguranças necessárias, assim a respeito do juro, como do capital; porém, foi tão pouca a satisfação, que passados dezessete anos, no de 1677 se viu precisado o mesmo sobredito abade de S. Salvador de Gândara obrigar aos abonadores e principais pagadores, por o referido João de Sousa de Castro chegar a estado, que não tinha por onde pagar, como consta de uma lembrança que se fez no ano de 1687, em que se diz estava devendo três anos, pelo que se mandara a escritura ao abade de Gândara Manuel Soares⁽⁵⁾. Entrou este a obrigar os fiadores, com o que se deu princípio a um prolixo e dilatado pleito, que durou até o ano de 1726, em o qual se proferiu final sentença a favor do dito legado por recristo apostólico, que tinha suplicado Paulo Pereira da Cunha, capitão mór de Vila Nova de Cerveira, herdeiro de um dos principais abonadores, depois de se ter proferido contra ele sentença no juízo do vigário geral da comarca de Valença e na Relação de Braga, segundo consta dos mesmos autos em que se acham insertas as referidas doação e escritura⁽⁶⁾ de que acima fizemos menção. Por fim se compulsaram os autos para o juízo da Corva e não consta dos progressos, que depois teve esta causa e até o presente não teve efeito algum o sobredito legado nesta parte.

Melhor sucesso teve a outra de setenta mil réis, que receberam António Dantas Barbosa e sua mulher Francisca Pereira, da freguesia de S. Félix de Candemil, termo de Vila Nova de Cerveira, por escritura lançada nas notas do tabelião Francisco de Carvalho Mendes a 28 Março de 1670, cujas cláusulas mais essenciais são as seguintes: «Os quais se deram por entregues e satisfeitos da dita quantia de setenta mil réis, com condição de pagarem deles os juros todos os anos cada seis meses à razão de 6 $\frac{1}{4}$ % (que importam quatro mil trezentos e setenta e cinco réis) na forma do estilo, com a qual quantia dos ditos setenta mil réis pagarão para o azeite de uma lâmpada, que há-de alumear o Santíssimo Sacramento do convento e ordem de Santo António do Mosteiro da Ínsua da vila de Caminha, etc.,⁽⁷⁾».

Destas cláusulas e das que ficam referidas da outra escritura de trinta mil réis, claramente consta que o

azeite era para a lâmpada do convento da Ínsua, sem se poder inferir de ser também para o de Santo António de Caminha; porém, da doação acima referida se mostra com evidência ser o legado para um e outro convento, pois igualmente o reparte por ambos. E esta seria a causa de repartir-se o importe dos juros da escritura de setenta mil réis, que só existe por ambos os sobreditos conventos. Teve isto princípio desde o ano de 1671 e sempre se deu inteira satisfação ao dito importe. A satisfação dele corre de presente por conta de Francisco Barbosa Dantas Bacelar, morador na freguesia de São Pedro de Ruiviães, do concelho de Coura, comarca de Viana. Da doação de 30 de Março de 1670 e escritura feita em 25 de Fevereiro de 1660, acima referida, claramente consta foi testador deste legado o Rev. Francisco de Palhares de Castro, arcediogo que foi de Barroso, pelo que não se pode acreditar uma lembrança, que diz o deixou uma religiosa do mosteiro de Santa Clara de Monção, chamada Catarina de S. José⁽⁸⁾.

Também devemos fazer aqui digna memória do Rev. Pascoal Álvares Bezerra, natural da freguesia de S. Cristina Afife, pois além da boa hospedagem, que sempre fez em sua casa aos religiosos e das muitas esmolas que tem feito, concorrem generosamente para a fábrica de uma nova custódia que se fez para a exposição do Santíssimo Sacramento no ano de 1747, sendo prelado Frei João da Natividade, natural de Amarante. E tendo notícia este nosso grande benfeitor da necessidade que havia da dita custódia, movido da singular devoção que sempre teve a esta santa casa, fez logo oferta para a dita obra de algumas peças de prata do serviço da sua mesa, com cuja esmola e outras que concorreram, se fez a dita custódia com perfeição.

Para a do asseio desta igreja tem concorrido com fervorosa devoção (pela grande que tem à Senhora sua padroeira) as religiosas dos mosteiros de Santa Clara e de S. Bento do Porto, desempenhando desta sorte os muitos benefícios que confessam têm recebido da mesma mãe santíssima, mandando-lhe várias alaias e ornamentos para o seu culto e veneração, além de muitas e repetidas esmolas que tem feito e fazem a esta comunidade. Desta se constituiu procurador no Real Mosteiro de Santa Ana de Viana a M. D. Francisca da Encarnação, que não satisfeita em nos remediar com as esmolas, que lhe permitiam as suas posses, as aumentava fervorosamente com as que pedia por toda a sua comunidade a título de nossa irmã, que, desde os primeiros anos da religião, quis tomar e sempre desempenhou com especial affecto e devoção. Não menos a mostraram muitos nobres e ilustres casas da mesma vila de Viana, como são a dos Cunhos, Pereiras, a de Francisco Reumath, D. Isabel Lobato, e outras, que todas com profusa liberalidade ostentaram a sua devoção para com este convento e os seus religiosos.

Não só em Portugal, mas também no reino de

Galiza é especial a devoção que se tem a esta santa casa e à sua clementíssima padroeira Maria Santíssima. Não a deu pouco a conhecer o Marquês de Espinardo, D. João Fajardo, o qual governando o dito reino no ano de 1630, passou um alvará, em que determinava que no concelho da Guarda e Barrantes⁽⁹⁾, fossem privilegiados os homens que o prelado deste convento nomeasse para o servirem, assim barqueiros como os irmãos que pedem as esmolas, libertando-os e privilegiando-os de irem a alardos e a outros serviços da república. O bispo de Tui, o ilustríssimo D. Frei Pedro Henera expediu uma carta para os curas da vila da Guarda e seu termo, em que lhes ordenava que não embaraçassem o pedirem esmolas para os religiosos deste convento, exortando na mesma carta aos povos para que lhas dessem. Depois quiseram surpreender e impedir esta caridade os religiosos do covento de Baiona, e com efeito conseguiram despacho de outro ilustríssimo prelado, successor do sobredito, para que os párocos não consentissem se pedisse para este convento esmola, o que todos aqueles povos levaram muito a mal e não sei se com maior prejuízo dos mesmos padres, que solicitaram a dita ordem, que nem por isso avultaram mais as suas esmolas.

Porém, sendo o mesmo Senhor Bispo informado da verdade e da antiga posse em que estávamos e devoção que os ditos povos tinham a este convento, modificou a ordem que tinha passado, decretando em 2 de Outubro de 1694 se recorresse ao nosso reverendíssimo padre geral e que concedendo este a licença para que continuássemos a pedir, havia ele também a sua por dada. Era então comissário geral da família o Rev. P.^e Frei Jacinto Fernandes de la Torre, ao qual expondo-se tudo o que se tinha passado neste particular, expediu uma patente aos 7 de Outubro de 1695, em que mandava por santa obediência e em virtude do espírito santo, que nenhum seu inferior pudesse impedir aos padres desta ilha o mendigar em a vila da Guarda e nas freguesias circunvizinhas, visto estarem nessa posse desde tempo imemorial⁽¹⁰⁾.

Com esta resolução se socegou a contenda, e teve fim a pertença referida, e para que não houvesse o menor motivo para outra semelhante, damos aos padres de Baiona o primeiro lugar deixando que eles peçam primeiro, que nem por isso nos achamos defraudados com esta religiosa política, pois ainda indo depois, ajuntamos maior esmola do que eles, que tal é a devoção que aqueles povos têm a esta santa casa.

(1) Cartório Antigo — folha 26.

(2) Cartório Reformado — folha 30.

(3) Supra, página.

(4) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit. vol. I, pág. 313.

(5) Livro Antigo dos Legados de Caminha — folha, 72.

(6) Arquivo do Convento de Caminha — maço 4, n.º 6.

(7) Arquivo cit., maço 5, n.º 4.

(8) Cartório Antigo da Ínsua Reformado — folha 67.

(9) Cartório cit. — folha 70.

(10) Arquivo do Convento.

Recortes sem comentários

Um homem raro...

O argentino Pedro Iniguez, natural de Corruentes, tem o coração do lado direito, ao contrário da maioria dos seus semelhantes.

Embora o caso não seja inédito, com este homem dá-se a singularidade de ser apenas aquele o órgão deslocado, pois o fígado, o estômago e o apêndice estão situados nos seus respectivos sectores.

Esta singularidade anatómica foi comprovada pela radiografia e o mais curioso é que este indivíduo de constituição anormal goza de saúde magnífica e os seus descendentes tem os órgãos interiores situados normalmente.

(De *A Guarda*)

E esta?...

Diz o «Vilarealense», no seu último número:

«Um homenzinho guiava um carro de bois, entre Vila Real e a Cumieira.

Quando chegou à ponte do Sordo viu-se sôzinho, absolutamente só, apenas com a agulhada aos ombros. O resto tinha desaparecido; veículo e tudo! Passadas 24 horas foram encontrados os bois em Portimão, e o carro em Mirandela.

Como explicar o caso?

«Radar»? Dar-se-á o caso de estarmos a ser vítimas de ocultas experiências?»

(De *Vida Regional*, de Arazede)

Um penitenciário aclamado

Um homem condenado a prisão perpétua numa cidade da Califórnia, por haver praticado furtos e falsificações, teve licença para sair da prisão e poder assistir à primeira audição duma sua composição musical.

A multidão que enchia o salão municipal de concertos, aclamou-o delirantemente e o artista teve de subir ao palco para agradecer os aplausos.

Na verdade, uma composição genial vale bem mais do que os pequenos furtos dum reincidente. Fazemos votos para que o recluso reincida em obras de arte, em vez de reincidir em falsificações. Será até uma maneira de alcançar maior celebridade... e talvez mais dinheiro...

(Da *República*)

«Empenhou» o marido

ALBANY — Uma mulher «empenhou» o marido numa casa de penhores por 45 dólares de que o casal precisava para pagamento de uma contribuição ao Estado, a fim de ficarem com direito a receber a pensão de reforma. O dono da casa de penhores concordou em emprestar o dinheiro desde que o marido ficasse no estabelecimento até que a importância fosse restituída. A mulher pagou de facto a importância que tinha de pagar ao Estado e depois voltou com um cheque da importância da pensão para «remir» o marido. — (Reuter).

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — AVEIRO

AS PORCELANAS DA **Vista Alegre** RIVALIZAM COM AS MELHORES ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS { **PORTO** — Rua Cândido dos Reis, 18
 { **LISBOA** — Largo do Chiado, 18

Sede: **Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c — LISBOA**

Afirmação tola que a História desmente

S. PAULO, 25. — Tendo, no filme «Cristovão Colombo» provocado grande indignação uma legenda em que se dizia que Colombo perdera dois anos com «os ignorantes dos portugueses», antes de ir oferecer os seus serviços a Isabel de Castela, o eminente filólogo brasileiro, Dr. Silveira Bueno, fez, pela Rádio, uma vibrante palestra de desagravo, afirmando que ainda Colombo não pensava em viajar e já Portugal era, no Mundo de então, o senhor absoluto dos mares e da ciência da navegação. — (ANI).

(De A Voz)

Um espirro e um comboio que pára

PALMERSTON (Ontário), 15 — Passageiros saltaram de um comboio, quando este parou, subitamente, em região desértica, ao norte dos Grandes Lagos. O maquinista explicou: «Perdi a dentadura postiça do maxilar superior» quando espirrei». O comboio fez marcha atrás até ao ponto do espirro. Um passageiro encontrou a dentadura ao lado linha e o maquinista pôs outra vez a placa no seu lugar. Tocou o apito e o comboio continuou a sua marcha. — (R.)

Trinta contos devorados por um porco

LISBOA, 8 — Na localidade de Folgosinho, uma proprietária de nome Maria Santana Ferreira, que não tinha fama de muito abastada, guardava, porém, ciosamente, uma carteira com 63 contos em dinheiro e uma letra no valor de 14 dentro dum colchão de palha em que dormia num ambiente de miséria. Ontem, decidiu mudar a palha do colchão que sacudi para a pocilga onde tem um suíno. Ou por momentos de amnésia ou por estupidez, deve ter sido uma coisa e outra, a carteira caiu mesmo a jeito do suíno poder devorar tranquilamente trinta contos em notas de Banco de Portugal. — Lus.

(De A Vida (Morgão))

Os bens do Marechal Pétain

PARIS, 14 — André Brossard de Olpus, o homem que em Julho último interrompeu um leilão público, em Paris, de bens pessoais do antigo Marechal Pétain, foi condenado hoje a 15 dias de prisão e a uma multa de 25.000 francos. A sentença fica suspensa. A condenação baseia-se no facto de se ter provado que ele interveio no sentido de prejudicar a liberdade do leilão. D'Olpus, que afirma ter o título de marquês de Belleval, e ter atingido o posto de coronel na primeira guerra mundial, brandindo uma bengala, gritou que essa venda «constituía uma desonra para a França». O acusador público afirmou que o réu nem era nobre nem nunca fora oficial do Exército.

(Da Imprensa)

Se quer que seu marido não se aborreça

- Não lhe abra as cartas;
- Não tente ler o que ele estiver a escrever;
- Quando ele regressar à noite, não lhe pergunte onde esteve;
- Não lhe faça cenas de ciúme;
- Não se irrite se ele for desarrumado; chame-lhe sómente a atenção sempre com doçura, sem o menor traço de despotismo;
- Nunca lhe ordene uma coisa; peça-lhe e conseguirla-á mais facilmente;
- Não lhe toque na sua secretária; deixe-o dispor à vontade dos seus papéis e livros;
- E, sobretudo, apresente-lhe pratos do que ele gosta; nada contribui mais para lhe dar boa disposição do que uma refeição bem cuidada.

(Do Jornal de Albergaria)

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da
VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela companhia, tomando responsabilidade em todos os consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 22942



E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

L I S B O A

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

C A R V ã O

S E G U R O S

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

N O P O R T O

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

**Real Fábrica Holandesa
de Altos Fornos
HOOGO VENS**

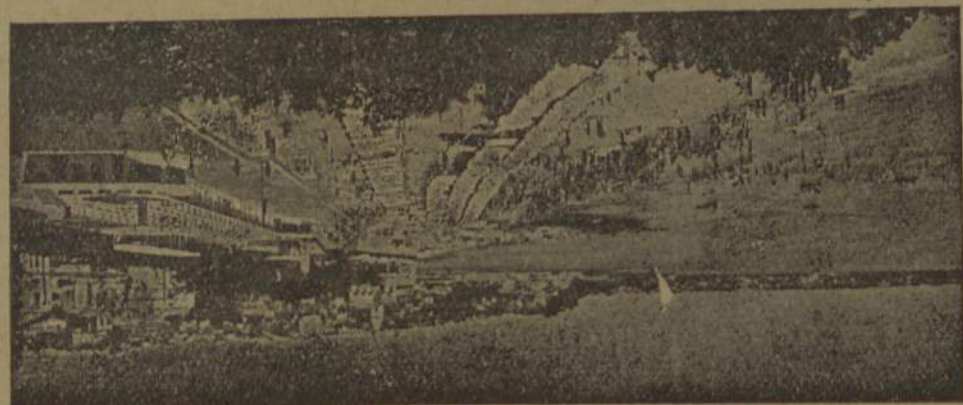
*A fábrica que maior quantidade
de ferro de fundição tem enviado
para Portugal com plena satisfa-
ção dos clientes*

CONSULTE OS AGENTES:

AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º — LISBOA

Telef. 21231 (4 linhas)



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-HOTEL-PALÁCIO

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Res-
taurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

COMERCIO E TRANSPORTES—ECONOMIA E FINANÇAS—OBRAS PUBLICAS—NAVEGAÇÃO
:: E AVIAÇÃO—AGRICULTURA E MINAS—ENGENHARIA—INDUSTRIA E TURISMO ::

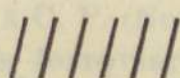
PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:—GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908;—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: { (P. B. X.) 20158
DIRECÇÃO 27520



CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.; ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Inspector de Obras Públicas; RAÚL DA COSTA COUVREUR, Engenheiro e Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU, Ministro do Interior; LUIZ FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro.

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da Revista de turismo «Viagem»

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

ARMANDO FERREIRA, Engenheiro. Professor e Secretário Geral da A. P. T.
ALVARO PORTELA, Comerciante.

REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista; VIDAL C. NOGUEIRA, Eng.º

COLABORADORES:

JOÃO DE ALMEIDA, General do Corpo do Estado Maior do Exército; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia da Reserva, e Colonial; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; MARIO DE OLIVEIRA COSTA, Major de Engenharia e Vogal do Conselho de Administração da C. P.; D. GARRIEL URIGUEN, Engenheiro e Funcionário Superior da «RENFE»; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário Superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-Aviador; ANTÓNIO MONTÊS, Chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P.; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; DR. MANUEL MÚRIAS, do «Diário da Manhã»; J. M. GUERRA MAIO, da Câmara do Comércio Portuguesa em Paris; DR. BUSQUETS DE AGUILAR, Advogado e Professor; CARLOS C. SANTOS GONÇALVES, Contabilista; JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS, Secretário da Assembleia Geral da C. P.; VIDAL CALDAS NOGUEIRA, Engenheiro e Professor; e CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTISTICO:

STUART DE CARVALHAIS, Desenhador

61.º ANO

1949

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Índice dos Artigos e Secções do 61.º Ano

1949

Pag.	Pag.	Pag.
Aeródromo das Lagens (O) na Ilha Terceira, por <i>B. Vasconcelos</i> 35	Caminhos de Ferro da Birmânia, por <i>Carlos Bivar</i> 30	Capital do Norte (A) 555
Aeródromo de Turismo (Um). 559	Caminhos de Ferro Britânicos, por <i>Egon Larsen</i> 215	«Carlos» (Os) 301
Aguda 69	Caminhos de Ferro na China, por <i>Carlos Bivar</i> 439	Carta de Espanha, por <i>Juan Cabrera</i> , 271 e 663
Assembleia Geral da C. P.. . . 445	Caminhos de Ferro Coloniais, 168, 188, 248, 296, 311, 451, 470, 489, 607, 644 e 717	Carta de Espanha, por <i>J. M. Moura</i> , 249, 310 e 487
Associação Comercial do Porto (Na). Uma notável lição sobre Caminhos de Ferro, pelo Dr. <i>Ruy Ulrich</i> 429	Caminhos de Ferro das Filipinas, por <i>Carlos Bivar</i> 711	Carruagens ferroviárias e o público português 243
Ateneu Ferroviário 114	Caminhos de Ferro Franceses (A crise dos) por <i>Guerra Maio</i> 443	Castelos de França 622
Auto-carros da Carris (Ainda os) por <i>Guerra Maio</i> 676	Caminhos de Ferro da Indo-China, por <i>Carlos Bivar</i> 287	Centenário do nascimento do general <i>Guilherme Carlos Lopes Banhos</i> 130
Aveiro, 62 e. 539	Caminhos de Ferro da Indonésia, por <i>Carlos Bivar</i> 691	Chemins de Fer du Portugal (La Voie et Travaux aux) par l'Ingénieur <i>J. de Sousa Nunes</i> 335
Balanço Ferroviário de 1948, pelo capitão de eng.ª <i>Jayme Gallo</i> 6	Caminhos de Ferro do Japão, por <i>Carlos Bivar</i> 463	Cidade de Tomar (A) por <i>Carlos Bivar</i> 631
Barreiro 364	Caminhos de Ferro de Malaia, por <i>Carlos Bivar</i> 479	Colaboradores (Os nossos). 149
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro (Festa anual de confraternização dos combatentes do antigo) 262	Caminho de Ferro de Moçambique (Actividade dos) pelo Professor <i>José Francisco Rodrigues</i> 21	Colónia de Férias da C. P. 401
Beira Alta 549	Caminhos de Ferro da Montanha na Suíça 586	Confraternização de ferroviários (Uma homenagem ao «Boletim da C. P.» e ao seu editor <i>António Montês</i>) 604
Beira Baixa. 552	Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Companhia) 149 e 449	Conferência por <i>Vidal Caldas Nogueira</i> na S. G. de Lisboa 262
Beja 363	Caminhos de Ferro em Portugal (A Via e Obras nos) pelo Eng.ª <i>J. de Sousa Nunes</i> 419	Congresso dos Caminhos de Ferro 95
Bom humor, 190 e 400	Caminhos de Ferro Portugueses (Novos melhoramentos dos). 107	Congressos de Caminho de Ferro (Reunião em Lisboa da Associação Internacional dos) 307 e 407
Brindes e Calendários, 108 e 296	Caminhos de Ferro Portugueses (Os) em 1949 por <i>J. L. Coelho dos Reis</i> 17	Congresso Internacional de Química Industrial em Barcelona 465
Caminho de Ferro da Beira (A Nacionalização do) 276	Caminhos de Ferro do Sião, por <i>Carlos Bivar</i> 163	Conselho de Administração da C. P. 680
Caminho de Ferro do Brasil 219	Caminhos de Ferro de Singapura e de Borné, por <i>Carlos Bivar</i> 599	Conselho de Administração da C. P. (O sr. <i>Fausto de Figueiredo</i> solicitou a sua demissão de presidente) 618
Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, por <i>Carlos Bivar</i> 346	Caminhos de Ferro do Ultramar, servindo o «interland» estrangeiro, por <i>Guerra Maio</i> 19	Conselho Superior de Obras Públicas 680
Caminho de Ferro (O) e a concorrência do automóvel, por <i>Guerra Maio</i> 349		Coimbra 537
Caminho de Ferro de Tete. 662		Coordenação de Transportes 228
Caminhos de Ferro da África do Sul (Os) e os seus escoadouros para o mar, pelo coronel de Eng.ª <i>Lopes Galvão</i> 341		Correia Marques (Pedro) 309
Caminhos de Ferro, pelo general <i>Raúl Esteves</i> 3		

	Pag.		Pag.		Pag.
Correios (Ainda a nova tarifa dos)	174	<i>quets de Aguilar</i> , 150, 171, 254,		Porto da Beira (O Governo Portu	
Correios, Telégrafos e Telefones		294, 314, 452, 513, 588, 627, 684,		guês resgatou a linha da Com-	
(Administração Geral dos). Con-		703 e	719	panhia «Beira Railways», que	
vénio entre os C. T. T. e a C. P.	472	Homenagem aos ferroviários con-		liga o)	136
Covilhã (A cidade da)	193	decorados.	269	Publicações recebidas, 140, 155,	
Couvreur (Raúl da Costa), 39 e	579	Imprensa, 39, 116, 149, 168, 212, 282,		297, 318, 519, 592, 606 e.	643
Covas e as suas aspirações	55	293, 451, 592 e.	665	S. Bartolomeu de Messines.	363
Companhia «Alentejo»	694	Impressões de Paris, por <i>Guy</i>		S. João da Madeira, 82 e	543
Cumprimentos de Boas Festas	116	<i>Weelen</i>	216	<i>Salut</i>	327
Curiosidades e distrações da «Ga-		Instituto Superior Técnico (No) .	246	Santarém	534
zeta», por <i>Alexandre Settas</i>	214	Jardim Zoológico 115, 585, 665 e .	681	Seixal	366
Departamento Internacional de		Lavradio.	366	Selos de correio	642
Contentores	631	Linhas Estrangeiras, 44, 139, 152,		Sessenta anos (O mundo há) por	
Devem saber (O que todos) 186,		229, 251, 292, 318, 469, 516, 591, 664,		<i>Rebello de Bettencourt</i>	40
282 e	435	e.	700	Sociedade Estoril, 113 e.	423
Direcção Geral de Caminhos de		Linhas portuguesas, 116, 291, 435,		Sociedade de Geografia de Lis-	
Ferro—Relatório	699	450, 490, 664 e.	681	boa (Na)	435
Doutores de Lamego (Entre os)		Lopes Galvão (coronel de Eng.ª)		Sousa Rego (Eng.º), Jantar de ho-	
por <i>Aquilino Ribeiro</i>	27	39 e	147	menagem	113
Economia Colonial	606	Loulé.	362	Suíça (Imagens da) por <i>António</i>	
Écos e Comentários, por <i>Sabel</i>		Marinha Grande	529	<i>Montês</i>	12
212 e	584	Marinha Mercante brasileira . . .	115	Realização de um projecto trans-	
Efeméride: ferroviárias, por <i>Car-</i>		Material para a C. P. (Novo) . . .	248	cendental, pelo Eng.º <i>D. Gabriel</i>	
<i>los Nono</i> , 25, 131, 169, 245, 289, 381,		Melhoramentos ferroviários (No-		<i>Uruguén</i>	351
447, 485, 582, 624, 655 e.	695	vos).	123	Recortes sem comentários, 45, 141,	
Elevadas tarifas (A Carris e as		Melhoramentos ferroviários (No-		159, 176, 222, 261, 298. 324, 527,	
suas) por <i>Guerra Maio</i> 466 e . . .	482	vas carruagens suíças)	147	610, 626, 645, 667, 682, 702 e . . .	722
Espectáculos, 97, 114, 134, 176, 228,		Mendonça e Costa (Centenário do		Reflexões sobre as novas linhas	
404, 470, 509 e.	585	nascimento de L. de) 653, 675,		de Portalegre e do Tâmega, por	
Espanha: precioso museu, por <i>An-</i>		e.	714	<i>Guerra Maio</i>	181
<i>tónio Montês</i>	191	Monte Real	533	Reguengos de Monsaraz	369
Espinho.	546	Montemór o-Novo	368	Regulamento de Transportes em	
Estação Ferroviária que só toma		Mortos (Os nossos) 297, 570 e . .	591	automóveis, 230, 258, 278, 299,	
actividade 60 anos depois (Uma)	715	Moura	364	319, 455, 491 e	522
Estética na composição dos com-		Nacionalização dos Caminhos de		Restaurantes e bilhas de água,	
boios (A), por <i>Guerra Maio</i> . . .	506	Ferro (A Lei 2008 veio facilitar		por <i>Guerra Maio</i>	638
Estarreja.	72	a), por <i>J. Lucas Coelho dos Reis</i>	353	Talvez não saiba...	557
Estremoz.	366	Notas da Quinzena, por <i>Rebello de</i>		Tarifas (Elevação das) de trans-	
Evolução dos Caminhos de Ferro		<i>Bettencourt</i> 94, 109, 133, 166, 189,		porte de passageiros e mercado-	
Franceses («A»)	275	250, 274, 312, 441, 468, 484, 603, 621,		rias nos C. de Ferro	252
Evora	368	641, 661. e	679	Tavira	359
Falta de espaço.	95	Olhão.	358	Tragédia do túnel do Rossio (A) .	643
Faro	357	Oliveira de Azemeis	79	Tráfego França — Espanha — Por-	
Faz agora anos, pelo major avia-		Orfanato dos ferroviários da C. P.	489	tugal	186
dor <i>Humberto Cruz</i>	33	Ovar (A vila de)	76	Transportes e a estética de Lis-	
Fernando de Sousa (Eng.º José) .	212	Ovar	541	boa (Os)	490
Ferrovíários portugueses em		Página de bom humor (Uma) por		Transportes Terrestres em Portu-	
França (Excursão de)	417	<i>Alexandre Settas</i>	23	gal (A Evolução Histórica dos)	
Figueira da Foz	530	Palácio de Cristal (O)	89	pelo dr. <i>Busquets de Aguilar</i> .	383
França e o Turismo (A).	212	Panorama Ferroviário Internacio-		Troços de linhas abertas à explo-	
«Gazeta» (Aniversário da)	179	nal, 697 e	716	ração desde 1856, e sua exten-	
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» .	313	Parte Oficial, 117, 156, 224, 260, 282,		são, 397 e	510
«Gszeta dos Caminhos de Ferro»		302, 323, 379, 434, 457, 471, 493, 566,		Turismo Francês	113
reprodução da 1.ª página em		592, 608, 630, 646, 669, 687, 705 e	718	Turismo e Hotéis.	488
16-3-1888	339	Poeta Popular dos Açores (Um) .	153	Uma opinião num mínimo de pa-	
Generalíssimo Franco (Ainda a vi-		Por Terras da Beira, por <i>Aquili-</i>		lavras, pelo major-aviador <i>Hum-</i>	
sita do) a Portugal.	680	<i>no Ribeiro</i>	504	<i>berto da Cruz</i>	395
Gouveia (A Vila de)	200	Porto — Póvoa — Famalicão—Gui-		<i>Uruguén</i> (D. Gabriel).	313
Guimarães	49	marães — Fafe, por <i>Guerra</i>		Velhos Bondes e uma moderna es-	
Há 50 anos, 96, 112, 134, 155, 176,		<i>Maio</i>	267	tação, por <i>Guerra Maio</i>	657
212, 248, 282, 297, 313, 403, 435,		Portugal perante a energia atómi-		Viagens e Transportes, 39 e	470
450, 471, 490, 509, 592, 607, 620,		ca e as suas possíveis aplica-		Vias de comunicação nas concen-	
642, 666, 681 e	714	ções, pelo Eng.º <i>Quirino Sal-</i>		trações populacionais (Da in-	
Homenagem a seis ferroviários .	262	<i>gueiro Machado</i>	183	fluência das), por <i>Alberto Car-</i>	
Hora legal	620	Praias e Termas de Portugal . . .	501	<i>los Braga Junior</i>	9
História dos Caminhos de Ferro		Problemas Sociais, pelo professor		Vida ferroviária, 140, 168, 293, 449,	
Portuguesa (Para a) Uma carta a		<i>Vidal Caldas Nogueira</i> , 16, 108,		606, 643 e	718
propósito da inauguração há 62		135, 148, 167, 187, 247, 273, 291,		Vila da Feira, 85 e	545
anos, da linha de Tua a Miran-		309, 378, 432, 442, 465, 481, 507,		Vila Real de Santo António . . .	361
dela	659	601, 619, 640, 654, 678, 693 e . .	713	Visita da imprensa à região de	
História dos Caminhos de Ferro		Pero Pinheiro	371	Sintra	620
(Para a) (Há 62 anos inaugurou-		Pessoal Ferroviário (Subvenções		Viseu.	373
se a linha de Tua a Mirandela)		de ferroviários da C. P. e da So-		Wagons-Lits (La Compagnie In-	
por <i>Carlos d'Ornellas</i>	615	ciedade Estoril).	110	ternationale des), 337 e	426
História da Ínsua, pelo <i>Dr. Bus-</i>		Pinto Teixeira (Eng.º)	212		

