

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

1490



16 — JANEIRO — 1950



ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
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 CARVALHAI



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro da Mandchuria e da Coreia, por CARLOS BIVAR	807
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	809
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	811
Há 50 anos	812
O que todos devem saber	813
Engenheiro Espregueira Mendes	814
«Wagons-Lits»	814
Ateneu Ferroviário	814
Cumprimentos de Boas Festas	814
Brindes e Calendários	814
A C. P. vai recomeçar, em 4 de Fevereiro, as suas excursões ao Algarve	814
Parte Oficial	815
História da Ínsua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	817
Recortes sem comentários	819

CAMINHOS DE FERRO

da Mandchuria e da Coreia

Por CARLOS BIVAR

DA Mandchuria, vasto território encravado entre a Mongólia e a Sibéria e ladeado a Leste pelo Mar do Japão, não existiu, até certa data, larga reportagem, naturalmente devido à distância a que ficava dos olhares dos investigadores e, talvez, também pelas dificuldades que a fobia dos seus habitantes nutria a respeito dos estranhos.

A guerra sino-japonesa forneceu, porém, à Rússia imperial o ensejo de obter da China a permissão de se construir uma linha férrea que passasse através da província mandchu, o que levou aquele império a modificar o traçado que primitivamente havia sido estudado para a construção do seu trans-siberiano, pretendendo-se ligar esta linha com o território de Quang-Tung, que lhe fôra cedido pelo tratado de Pekim de 1898 e restituído à China em 1945, ficando assim delineado o transmandchuriano, com os seus entroncamentos em Harbine.

A Mandchuria é uma região bastante rica e esteve sempre em franca prosperidade agrícola em que se ocupa 80 % da sua população. A granicultura, a orizicultura, o sorgho e o milho constituem as principais culturas e produções em conexão com outras que servem à formação de produtos da exportação primitiva que se exercia à mingua de vias de comunicação fáceis e de indústrias embrionárias, que só muito mais tarde foram valorizadas e exploradas por métodos modernos entrando nesse número as minas de carvão e ferro,

zincos, ouro, bauxite, alumínio, cimento e as oleícolas, não devendo esquecer que esta região possui abundantes riquezas florestais e ainda outras provenientes da sua fauna, que fornece elementos para a manutenção da indústria da pelaria rica.

Mas às facilidades concedidas pelo Governo do Celeste Império houve que contrapôr as dificuldades suscitadas pelos movimentos revolucionários, nomeadamente, pelo que ficou sendo conhecido pela revolta dos *boxers*, cujo programa deixava margem às mais sérias apreensões, pois, consistia na expulsão de todos os cristãos e na destruição de todos os elementos de progresso material e espiritual por eles introduzidos no Império.

Mais uma vez se manifestava a secular tradição de repulsa contra os estrangeiros pondo em risco as suas existências e os capitais investidos em todas as indústrias ali introduzidas, não poupando as missões que, ao abrigo das concessões governamentais, estavam estudando o assentamento de novas vias de comunicação e o melhoramento das já existentes, que tinham sido construídas por métodos mais ou menos primitivos, não chegando a constituir um sistema favorável a uma intensiva utilização de intercâmbio com os povos vizinhos. Tais manifestações obrigaram a uma intervenção armada, por parte das potências interessadas na manutenção da ordem e paz da nação.

Mas, como parece que não é possível manter-se o estado de isolamento perpétuo

de qualquer povo, mais uma vez a China e, portanto, a Mandchuria, foi obrigada a ceder às exigências do progresso mundial que exigia a construção de uma linha férrea que ligasse a parte mais oriental europeia com o Leste chinês tendo o seu terminos junto ao mar nipónico.

E, assim, em menos tempo do que a alguns parecia ser necessário apareceu construída e aberta à exploração, através da fronteira mandchu, uma linha atingindo Harbine, terminando na cidade marítima de Vladivostok, com uma extensão ligando Khabarovsk sobre o rio Amur.

A linha denominada Caminho de Ferro do Amur liga Stryetensk com a cidade de Khabarovsk, acima mencionada e, por seu turno, com o trans-siberiano.

* * *

A Mandchúria dependente do antigo Celeste Império, foi conquistada pelo Japão em 1932, e separada daquele império formando uma monarquia, dois anos depois, tendo por chefe do Estado o imperador deposto pela proclamação da República chinês. A superfície total da Mandchuria é estimada (1940) em 1.303.143 quilómetros quadrados com uma população de 42.233.954 habitantes. A capital é a cidade de Hsinking com 788.000 almas.

Após o colapso japonês foi reintegrada na China, mas sob a condição de que as linhas férreas compostas pela Linha Férrea Oriental, pela Manchuli Harbine e pela Sul Mandchuriana, Mukden-Dairen com ramal para Porto Artur ficariam sob a di-

recção comum sino-soviética. As linhas prolongam-se por uma extensão de 11.800 quilómetros.

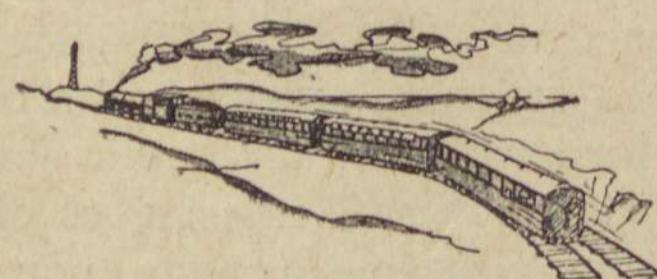
* * *

A Coreia, encravada entre os dois antigos impérios da China e do Japão, tinha, por tal motivo, o seu destino marcado, sendo invadida pelos seus vizinhos, dos quais assimilou grande número de usos e costumes. A península possui bons portos de mar e é atravessada por dois importantes cursos de água e a sua costa semeada por grande número de ilhotas.

A Coreia esteve sob o regime de Protectorado do Japão, em 1905-907, sendo, por fim, anexada a esse império pelo tratado de 1910. Mas, em virtude do colapso sofrido pelo dito império na última guerra mundial a Coreia foi ocupada por forças militares russas e norte-americanas, período durante o qual tem passado por tranques bastante aflitivos provenientes de perturbações políticas internas.

Ocupa uma superfície de 220.788 quilómetros quadrados com uma população de 22.899.038 habitantes numa densidade de 110,2. A capital é a cidade de Keizyô ou Keijo, com 935.000 almas. A principal cultura é a orizícola; trigo, aveia e milho. A cultura do género industrial exerce-se, principalmente, em algodão e tabaco. A indústria mineral ocupa-se na extração de ouro, prata, chumbo, volfrâmio, etc.

As linhas férreas entroncam em Mukden, no território mandchu, e prolongam-se desde a fronteira por uma extensão de 6.645 quilómetros.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Desconto aos peregrinos em Itália

Os caminhos de ferro italianos vão conceder uns 40% de desconto nas tarifas aos peregrinos que vão a Roma pelo Ano Santo. Esta redução será de 60% no caso de os peregrinos viajarem em grupos de 750 ou mais.

Recentemente celebrou-se uma conferência internacional ferroviária em Roma, a que assistiram representantes franceses, belgas, holandeses, alemães, austríacos, ingleses, espanhóis e suíços com o fim de discutir os planos para o transporte dos peregrinos por via férrea. Firmou-se um acordo sobre uma base económica, com a mobilização de comboios internacionais para 1950.

Novas locomotivas para Luanda

O desenvolvimento dos recursos naturais por todo o continente africano criou novas necessidades nos sistemas de transportes. Devido aos carris serem relativamente leves, às curvas apertadas e aos declives pronunciados que existem nos caminhos de ferro de Luanda, em Angola, a provisão de força motriz para o tráfego pesado de mercadorias dá lugar a que se estude a obtenção de material satisfatório.

O caminho de ferro de Luanda tem a bitola de 1,00 metro e, nos últimos anos, o tráfego tem aumentado consideravelmente, estando ainda em projecto novas ramificações de via férrea.

Em face do que fica exposto, a «Railway Gazette» menciona que o estoque de locomotivas é de uma meia centena, quase todas com rodas na disposição 4-8-0.

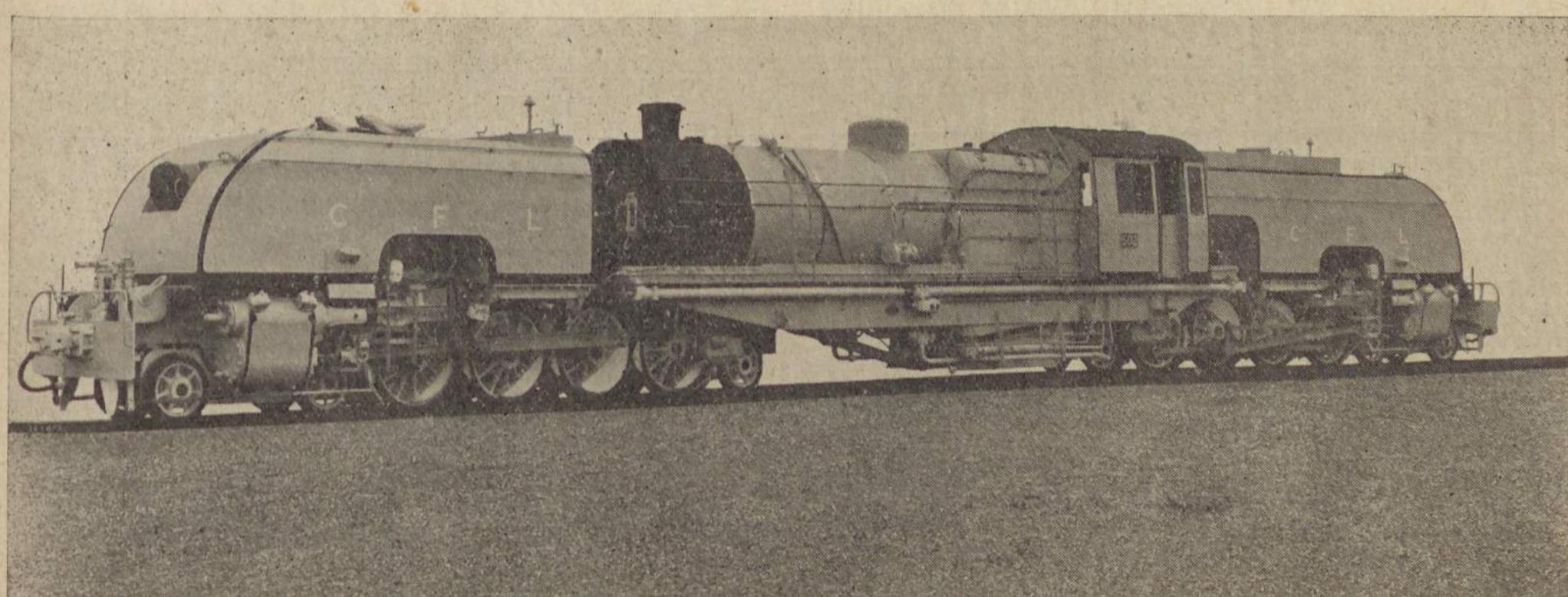
Há dois anos foi decidido aumentar, então, a força motriz disponível, e fez-se uma encomenda à «Beyer Peacock» de seis locomotivas Beyer-Garratt, que foram entregues em Março de 1949. Estas locomotivas, cujo catálogo recebemos da «Engineering Company of Portugal», de Lisboa, com rodas na disposição 4-8-2+2-8-4, estão baseadas no desenho das Beyer-Garratt do tipo ligeiro normal com bitola de um metro, as quais têm obtido grande êxito em diferentes caminhos de ferro, como os de Kenya e Uganda. As locomotivas em referência são alimentadas com óleo e têm um peso máximo sobre os eixos de 11.430 kg.

Caminhos de Ferro Suíços

Lê-se na revista espanhola *Ferroviários* que os caminhos de ferro federais suíços têm ao seu serviço:

— A locomotiva mais potente do mundo, com 34 metros de comprimento e 16 motores de 12.000 C. V. Esta locomotiva alcança a velocidade de 110 quilómetros horários.

— O túnel mais largo do mundo: a galeria I do Simplon, construída de 1898 a 1906, e a galeria II do Simplon, aberta entre 1912 e 1921, com 19,823 quilómetros de comprimento.



VISTA LATERAL DA LOCOMOTIVA BEYER-GARRATT

— A ponte ferroviária de quatro vias sobre o Aar, em Berna, que é a maior do mundo; esta ponte tem 1.100 metros de comprimento, 13,35 metros de largura e 37 metros de altura.

— Um comboio ultrarrápido, com grupos automotores de três elementos que podem circular a 156 quilómetros horários. Durante as provas, na linha de Valais, alcançou-se a velocidade de 180 km/h.

— Locomotivas ligeiras para comboios directos, os quais arrastam composições a uma velocidade que, antigamente, só se alcançava com as automotoras com reboque.

Gueixa da Via Férrea

Deve ser do interesse dos nossos leitores o quadro que, a seguir, publicamos com a gueixa ou bitola das vias férreas nacionais e estrangeiras e que extraímos do «Universal Directory Railways Book».

Na Índia, Islândia, Espanha, Portugal e Chile — 1,676 m.; na Holanda, Austrália do Sul, Victória e Brasil — 1,600 m.; na U. R. S. S. — 1,524 m.; na Inglaterra, Canadá, Estados Unidos, México, França, Bélgica, Suíça, Itália, Áustria, Alemanha, Hungria, Jugoslávia, Checoslováquia, Roménia, Turquia, África do Norte, Dinamarca, Suécia, Noruega, Egipto e China — 1,435 m. (via normal); na Austrália do Sul, Austrália Ocidental, Tasmânea, Nova-Zelândia, África do Sul, África Oriental, Congo Belga, Angola, Congo Francês, Costa do Ouro, Niagara, Egipto do Sul e Índias Neerlandesas — 1,067 m.; em algumas linhas da Algéria e Ásia Menor — 1,050 m.; na África Ocidental Francesa, Indochina, Siao, Estados Malaios, Birmânea, numerosas e grandes linhas da América do Sul, algumas linhas nas Índias e numerosas linhas secundárias na Europa — 1,000 m. (via estreita); algumas linhas secundárias em Irlanda — 0,914 m.; algumas linhas secundárias na Suécia — 0,891 m.; algumas linhas secundárias no Ceilão e Índia — 0,750 m.; algumas linhas secundárias do Congo

Belga, Algéria, Índia, e em numerosas linhas de exploração industrial de todo o mundo — 0,600 m. (via reduzida).

Sentido da circulação

A revista «Rail et Route» responde a uma curiosa pergunta de um seu consultente: «Em França, os caminhos de ferro têm circulação pela esquerda, à imitação dos ingleses, nossos precursores. Porém, a circulação por estrada faz-se, à esquerda, na Inglaterra e, à direita, em França. Quais são as origens do sentido da circulação? Quais são os sentidos de circulação, por estrada e via férrea, nos principais países do mundo?»

Aquela revista deu a seguinte resposta: «Não encontrámos ainda as origens dos sentidos de circulação. No que respeita a caminhos de ferro, os países que construíram as suas primeiras linhas imitaram a Inglaterra, onde a circulação se fazia pela esquerda, tanto em estrada como em caminho de ferro. E é o que explica a diferença de sentidos de circulação, num caso e outro, em França, Bélgica, Suíça e Itália, etc. Em contrapartida, outros países, tendo construído as suas vias férreas mais tarde, não quiseram imitar a Inglaterra e tomaram para o comboio o mesmo sentido do camião.

Eis a situação de alguns entre eles: Inglaterra, com comboio e camião pela esquerda; França, Bélgica, Suíça, Itália, Áustria e Portugal, com o comboio pela esquerda, e camião pela direita; Alemanha, Checoslováquia, Holanda, Estados Unidos e Canadá, com o comboio e camião pela direita.

Os Caminhos de Ferro na Turquia

A fim de se fazer uma ideia da actividade ferroviária do regime republicano na Turquia, no curso destes últimos vinte anos, bastará atender o exposto no quadro seguinte, que nos permitimos traduzir do *Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer*.

	1923	1933	1938	1940	1947
Rede em via normal	1.700	3.336	6.336	6.569	6.836
> > > estreita	232	309	255	255	283
> > > larga	123	129	123	123	123
Total	2.055	3.878	6.714	6.974	7.242
Comboios / Km.	1.427.305	5.482.734	15.124.301	17.402.196	22.465.673
Passageiros / Km.	172.744.206	319.801.650	2.672.834.247	2.942.534.920	2.679.961.300
Toneladas / Km. brutas	521.544.000	1.814.095.047	5.484.678.360	6.455.261.665	9.038.744.950
Toneladas / Km. úteis	166.893.806	361.664.926	1.296.982.924	1.564.493.431	2.352.506.784
Percorso médio de um passageiro	133	61	50,6	55,7	119,8
Percorso médio de uma tonelada	533	253	303,3	292,9	338,9
Coeficiente de exploração	94	73	78	70	88
Despesa por passageiro / Km. em Piastras	—	1,55	1,30	0,76	2,06
Despesa por ton. / Km. útil	—	1,65	1,93	1,85	4,53
Despesa para as novas construções	8.700.000	260.800.000	368.500.000	394.100.000	496.784.979

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Alguma coisa para os artistas

«O SÉCULO», com a sua habitual e desassombrada coragem, que é um dos seus grandes títulos de glória, tem-se ocupado, ultimamente, quer da situação em que se encontra o nosso teatro, quer da profissão do actor, que bem merece ser novamente dignificada, e agora, no seu editorial de 12 do corrente, fez uma incisiva embora breve análise, da crise que, no nosso País, atravessam também os nossos artistas plásticos.

A arte é a mais bela afirmação da consciência e da vitalidade de um povo; é por ela que a voz da Pátria se eleva; por ela as pátrias se tornam eternas — porque a arte é juventude e eternidade.

Se a profissão de artista de teatro carece de ser elevada à categoria de uma das mais nobres do homem que vive da arte e para a arte, como na Inglaterra e na América do Norte, como na França e na Alemanha, como na Itália, os nossos artistas plásticos, entre os quais muitos que, no estrangeiro, seriam considerados como os maiores desta época, esses não estão em melhor maré de sorte.

«O Século», ao pedir «Alguma coisa para os artistas» não tem dúvidas em classificar de cruciante a crise que eles atravessam.

Efectivamente abrem-se e fecham-se exposições — e raras são as peças expostas que se vendem. O panorama é desolador, na verdade.

«Ninguém compra!» diz «O Século». E acrescenta: «Alguns artistas refugiaram-se das inclemências da vida nos modestos e obscuros lugares de professores do ensino técnico. Outros dão lições particulares. A maior parte passa mal. E, sobretudo, de ano para ano, o ambiente é cada vez mais árido e estéril para favorecer a criação artística».

Escreve ainda «O Século»: «No Brasil não pode entrar nenhum artista estrangeiro a expor os seus trabalhos sem que pague de impostos sobre as obras vendidas cerca de 35 por cento. No nosso país abriram-se de par em par as portas a todos os estrangeiros que a elas bateram, o que é admirável como política de recepção mas que não corresponde à miséria em que vivem os portugueses da mesma profissão.»

Apela «O Século» em seguida para o Estado, no sentido de que seja aumentada a verba orçamentada para compra de obras de arte — para que não morra de todo em Portugal a Pintura e a Escultura.

Já agora, para findar esta «nota», trancrevemos de «O Século» mais este passo:

«Politicamente, os artistas não interessam o País. Interessam, sim, pela sua arte, pelo que representam de expressão nacional de uma cultura. E, nessa missão, quando produzem uma grande obra de arte, são obreiros do prestígio português, e como tal merecem o agradecimento e o aplauso de todos».

Há que popularizar o teatro

TALVEZ não saibam, os senhores que frequentam teatros e cinemas, que os espectáculos de Lisboa são os mais caros do mundo, com excepção, é claro, de Londres, onde o nível da vida foi sempre alto e onde se pagou sempre por bom preço qualquer lugar nos teatros da City.

No Rio de Janeiro, uma plateia dos teatros de declamação custa, apenas, 15 cruzeiros; em Madrid, anda à volta de 15 escudos, cada plateia; em Paris, apesar de, agora, com a desvalorização da moeda, só se falar em milhares de francos, os preços são também acessíveis.

Se há meia dúzia de pessoas que podem pagar caro os seus divertimentos, outras há, e estas constituem a grande maioria, que têm de limitar-se, como medida económica, a ler os programas dos espectáculos...

A arte não é um luxo dos ricos — é uma necessidade espiritual, a que todos têm direito.

Queixam-se os empresários de que o público nem sempre corresponde aos seus esforços; dezenas e dezenas de artistas conhecem a amargura do desemprego; queixam-se os amadores de bons espectáculos que os preços das entradas vão além das suas possibilidades; por seu lado, os nossos comediantes não encontram estímulo para uma produção regular, que os dignifique — a eles e à nossa cultura.

O público vai dando, cada vez mais, preferência ao cinema e se isto assim continuar, daqui a poucos anos não teremos nem teatros nem actores.

Para atrair de novo o público ao teatro há que tornar acessível a sua frequência a todos quantos sentem a necessidade de enriquecer a sua cultura e de, ao mesmo tempo, dar férias uteis ao espírito.

Não se popularizou a lotaria? Porque não popularizam, também, o teatro?

As sessões «vermuth», a preços de cinema, não vieram demonstrar que o público não tinha perdido o gosto pelo teatro?

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1900)

As ultimas reformas

Veiu pejado de legislação o *Diario do Governo* numero 296, de 30 de dezembro. Tão volumoso e abarrotado de organizações, regulamentos, decretos, portarias e coisas mais ou menos indigestas, que o pobre do jornal quasi só veiu a lume no dia seguinte e nem pôde distribuir-se senão passado o dia do anno bom; verdadeiro diario fim de seculo, coroando a obra de papelada tão cara à nossa administração!

A nós contraria-nos uma *avalanche* assim de leis. Quizeramos estudal-as, ou dar aqui a sua *summula*, segundo interessam mais de perto ao nosso ponto de vista especial, ou se lhe referem menos, tendo todavia um interesse genérico. Esmagados, porém, por tamanhas, tão numerosas e tão diversas legislações, ficámos opprimidos pela sensação do immenso, e desejaríamos estar silenciosos para não repetir o cançado estribilho da maravilhosa actividade, da fecunda iniciativa, da prodigiosa furia reformativa dos nossos governantes que decretam e regulamentam... em grande velocidade.

E', todavia, necessário fazer a resenha d'este pavoroso diario, que ficará celebre na collecção e pôde definir bem uma época. E' indispensável mesmo que frizemos algumas disposições felizes, que gostosamente apreciariamos d'um modo mais dilatado, se não fosse pequeno o espaço e o tempo para tão grandiosa machina. De mais, juntaram-se os dois ministerios — o da Fazenda e o das Obras Publicas.

Por pouco não vem tambem a reforma do notariado que saiu pelo ministerio da justiça.

Pelo ministerio da Fazenda publicou-se, entre outros, o decreto com o regulamento do imposto do sello e o da inspecção e fiscalisação do lançamento de todas as contribuições directas, do sello e registo, decretos que nos interessam, mas foi o ministerio das Obras Publicas quem ganhou o *record* das reformas, e são as reformas d'este ministerio justamente as que mais tocam nos assumptos a que se dedica a nossa *Gazeta*.

Como havíamos dito, foi suprimida a repartição de caminhos de ferro, que realmente tinha uma esphera de ação bem pequena, depois da organisação que se deu aos caminhos de ferro do Estado.

Parte dos serviços que desempenhava estão agora n'uma secção da direcção geral de obras publicas e minas.

A repartição de minas subsistiu, sem duvida pela natureza dos assumptos de que trata e pela sua importancia, mais do que pela extensão d'esses negócios entre nós.

É a 1.ª secção da repartição de obras publicas que tem a seu cargo a «fiscalização technica e commercial dos caminhos de ferro explorados por companhias particulares, a organisação dos processos relativos ás garantias de juro e o estudo de concessões de vias ferreas que não fazem parte das linhas do Estado».

O serviço destas ultimas linhas é completamente alheio á secção, que tem de se ocupar tambem das estradas ordinarias — «estudos, construcção, conservação, polícia, orçamentos, subsídios e licenças».

Preferiríamos que se não alterasse tão completamente a repartição de caminhos de ferro. Pouco importava que fosse repartição ou secção, mas devia funcionar como orgão

central onde se reunissem todos os elementos relativos á viação accelerada, que publicasse estatísticas do trafego de todas as linhas, representando o papel que desempenham nas demais nações as instituições correspondentes.

Ligados os trabalhos de vias ferreas com os das estradas ordinarias, sem que constituam ao menos uma secção distincta, os primeiros poderão talvez resentir-se.

Na direcção geral do commercio e industria creou-se mais uma repartição — a da propriedade industrial.

Foi um bom serviço. Tambem se determinou que tanto esta repartição como a 2.ª, que são verdadeiras repartições technicas, ficassem a cargo de engenheiros, como é justo.

Pena foi que se não constituisse em uma outra repartição, a repartição do trabalho para se ocupar, com o devido desenvolvimento dos assumptos que n'outros paizes sao desempenhados por direcções de serviços. Ha muito que fazer n'este ponto e muito que copiar da Belgica, da França, e da Alemanha.

N'esta repartição estariam os negócios de exposições, os congressos, os museus e mostruários commerciaes ou industriaes, as informações comerciaes e do trabalho, as bolsas de trabalho, os tribunaes de arbitragem e de composição, todo o movimento de protecção do operariado, as instituições de previdencia e seguro contra a doença, contra a invalidez e contra os desastres, as escolas dominicaes, a hygiene fabril, o fomento industrial, o estudo das indústrias modernas, a estatística industrial, os inqueritos, o serviço dos geradores e das machinas.

Podia ser um orgão importante e efficaz auxiliar da nossa regeneração economica, dando ao mesmo tempo uma justa satisfação das reclamações, que se vão erguendo, da classe operaria.

Nos serviços da direcção geral de agricultura sente-se que a organisação foi feita pelo antigo e ilustre director geral, bom conhedor portanto das necessidades do serviço.

Foi dotada com certa larguezza, tendo uma repartição para o ensino e estatística agricola e outra para os serviços florestaes, além da importante repartição dos serviços agro-nómicos e da repartição dos serviços pecuários.

As corporações consultivas receberam algumas modificações. Além do conselho superior de agricultura, que subsiste com pequena diferença, há o conselho superior de commercio e industria a que não compete agora o ensino que fica a cargo da comissão superior do ensino industrial e commercial; o conselho superior de obras publicas e minas, que é o antigo mas alterado; o conselho technico de obras publicas; o conselho technico de minas; a junta consultiva de saúde pecuária; e a junta central dos melhoramentos sanitarios.

São comissões que realmente convém que funcionem d'um modo permanente, pois podem mais facilmente os vogais orientar-se no serviço respectivo, dispensando-se assim a nomeação de comissões especiaes para o estudo de determinadas questões que se repetem com frequencia.

Um outro decreto organiza os quadros technicos das obras publicas e minas, regulando as promoções e admissoes.

Pondo de lado as mudanças de denominações e alteração na classificação, o que ha de mais importante n'este diploma é o principio que se consigna da promoção, metade por antiguidade, metade por concurso ou por merito.

Sympathisamos com o principio, mas achamos perigosa a sua execução, pelo menos n'uma escala tão larga. Para ensaio, talvez fosse melhor o sistema francez em que a promoção por merito é muito mais reduzida.

N'outro decreto organiza-se o pessoal das direcções e serviços especiaes de obras publicas, e ainda n'outros vem a organisação dos serviços de pagamentos, a reorganisação da officina de instrumentos de precisão e a formação da

direcção das officinas do estado, a organisação dos serviços chorographicos, a dos serviços geodesicos, a dos serviços geologicos, a da carta agricola e a do museu ethnologico.

Os serviços chorographicos ficam separados dos geodesicos, parece que a contento dos interessados, tendo á sua testa dois officiaes competentissimos, o sr. Fernando Costa e o sr. conde d'Avila.

Reorganisaram-se tambem as estações chimico-agricolas e termina-se esta grande massa de trabalho com o regulamento dos *passes* e dos *bonus* nos caminhos de ferro do estado.

Custou chegar a este ponto! e tão longo vae já a nossa noticia, que temos de parar aqui.

Não o faremos porem sem dizer que por este regulamento se evita que succeda o que alguns linguareiros vapulavam — e era, nas linhas do estado, raro acontecer que um passageiro de 1.^a classe tivesse bilhete. Todos levavam passes; assim se simplificava notavelmente o serviço dos revisores.

O serviço sanitario é que fica menos luxuoso.

Arbitragem da Beira Alta

Reuniu no dia 8 o tribunal arbitral encarregado de resolver o antigo pleito existente entre o governo e a companhia da Beira Alta, por causa da construcção da linha, questão esta a que por varias vezes nos temos referido.

Estiveram presentes os srs. Visconde de Chancelleiros, arbitro de desempate, Eduardo José Coelho, José Dias Ferreira, Adolpho Loureiro, dr. Annibal Martins, ajudante do procurador geral da corôa, Domingos Pinto Coelho, advogado da companhia, e Alfredo Pereira, que serviu de tabelião.

Assistiu á sessão o sr. ministro das obras publicas.

O fim da reunião era a escolha de um novo arbitro technico por parte do governo, que recayiu no sr. engenheiro Taborda e de um arbitro de desempate, cargo para que foi nomeado o sr. engenheiro e nosso distinto collaborador sr. Vasconcellos Porto.

Estes novos membros do tribunal prestaram juramento em sessão do dia 13.

Valle do Vouga

Pelos srs. par do reino Castro Mattoso e deputados Tavares Perdigão e Homem de Mello, foi acompanhado ao sr. presidente do conselho de ministros e ministro das obras publicas uma commissão composta dos srs. barão do Souto do Rio, vice-presidente da camara municipal de Agueda; dr. Pereira de Carvalho, idem da de Aveiro; Gustavo Ferreira Pinto Basto, presidente da Associação Commercial de Aveiro; drs. Joaquim de Mello Freitas e Domingos dos Santos Leite; os quaes agradeceram ao chefe do governo o interesse que tem tomado pela construcção da linha ferrea do Valle do Vouga.

O sr. Luciano de Castro certificou á commissão que continuará a pugnar pela construcção da linha.

Pela sua parte, o sr. Elvino de Brito, a quem a commissão pediu que promovesse a rapida construcção de tão importante melhoramento, deu á commissão as mais lisongeiras esperanças de ver realisados os seus desejos.

Exposição de Paris

Combate naval a fingir. — Os jornaes de finanças estão lançando as acções de varias companhias que se propõem explorar na exposição a curiosidade e a pasmaceira dos visitantes avidos de distracções, mesmo as infantis.

Entre outras, dizem maravilhas da sociedade *Combate Naval*, que explora o espectaculo consistindo em resumo no seguinte:

Alguns pequenos imitando couraçados fazem evoluções

n'um tanque d'agua. Uns d'elles devem ser mettidos a pique, outros são os vitoriosos.

Cada um d'elles é tripulado por um homem que dá tiros de revolver imitando os tiros de canhão, accende fogos de bengala para figurar o incendio e mergulha na agua quando fôr a pique o barco, indo surgir mais adeante escondido pelo fumo.

São movidos electricamente e é electrica tambem a manobra do leme, etc.

Ora ahi está uma descoberta que não dá gloria, mas pode dar dinheiro.

Palacio da dansa. — Tambem se pede subscricções para uma outra empresa curiosa — a da organisação d'um palacio em que se faça a reconstituição da arte choreographica atravez das edades e dos povos.

Os visitantes poderão deleitar-se assistindo ás dansas da China, do Egypto e da Grecia, ás dansas gaulezas, ás da Renascença, etc., desde a dansa do Rei David ás dansas do ventre.

Para toda esta dansa são necessarios 750.000 francos apenas, em acções de 100 francos.

Q que todos devem saber

Aumentou o preço do «Diário do Governo» e da sua publicidade

Desde o dia 1 do mês corrente que aumentaram os preços da publicidade, venda avulso e assinaturas do «Diário do Governo».

A linha de anúncio passou a ser de 4\$50; na venda avulso, cada página custará \$20, sendo o mínimo de cobrança \$40; nas assinaturas, pelas três séries, serão pagos, por ano, 360\$00 e, por semestre, 200\$00, e, respectivamente, a 1.^a série, 140\$00 ou 80\$00; a 2.^a, 120\$00 ou 70\$00; e a 3.^a, 120\$00 ou 70\$00.

VICTÓRIA HOTEL

Avenida da Liberdade, 170 — LISBOA

HOTEL ATLÂNTICO

MONTE-ESTORIL

Grande Hotel do Porto

R. de Santa Catarina, 197 — PORTO

Todos classificados de 1.^a Classe

com todo o conforto moderno

3 nomes — 3 garantias

Engenheiro Espregueira Mendes

Afim de tomar parte no Congresso dos Directores Gerais dos Caminhos de Ferro, partiu para a Holanda o Director-geral da C. P.

Afim de tomar parte no Congresso dos Directores Gerais dos Caminhos de Ferro na Europa, que se realiza na Holanda, seguiu para aquele país, no dia 11, no Sud Express, o sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-geral da C. P.

A despedir-se do ilustre ferroviário, estiveram na gare do Rossio as seguintes pessoas:

Srs. Engenheiro Branco Cabral, secretário geral da C. P.; engenheiro Pereira Barata, subdirector-geral da C. P.; engenheiros Bravo, Brion e Campos Henriques, subdirectores da C. P.; todos os chefes de Divisão e adjuntos ao secretário-geral; José Penalva, director dos Wagons Lits, Carlos d'Ornellas, que representava a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e numerosos amigos pessoais.

«WAGONS-LITS»

Por ter atingido o limite de idade, deixou de exercer as funções de director, em Portugal, da Companhia Internacional dos Wagons Lits, o sr. tenente-coronel Júlio de Abreu Campos.

Foi, sem lisonja, notável a sua acção naquele organismo, tendo contribuído largamente, sob o aspecto turístico, para a propaganda do nosso país.

O sr. conde de Penalva, que até agora vinha ocupando ali as funções de subdirector, assumiu o cargo de director.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao director cessante e ao novo director os seus melhores cumprimentos.

ATENEU FERROVIÁRIO

De 1 a 15 deste mês, o Ateneu Ferroviário, simpática associação cultural do pessoal da C. P., esteve em festa para comemorar o 15.º aniversário da sua fundação.

As comemorações constaram de «matinée», no domingo, 1, de uma sessão solene, no dia 7, de uma outra «matinée» no dia 8, e de um serão cultural, em que participaram a excelente Banda do Ateneu e diversos elementos da F. N. A. T.

Escusado será acrescentar que todas estas festas decorreram com animação e brilho, pelo que, muito sinceramente, felicitamos a dedicada Direcção do Ateneu Ferroviário e em especial o seu presidente e nosso prezado amigo sr. Francisco Bual.

Cumprimentos de Boas Festas

Ainda a propósito do Natal e Ano Novo foram recebidos na nossa redacção cartas e telegramas que, a seguir, mencionamos:

Carlos Fernandes Ennes; João Duarte Coimbra; Abade António Carlos Soares Monteiro; Ondes Soares, director da Fotografia Portugal; João Valério Moreira dos Santos; A. Gama Reis; Eng.º Gregório Peréz Conesa; Carlos Costa; toureiro Manuel dos Santos; funcionários do Grupo «Os Carlos»; João C. Reynaldo; tenente-coronel Adriano Augusto de Figueiredo Dôres; Carlos Moreira; Carlos Alfredo Moura da Silva; Sociedade Lusitana de Papéis, L.º; D. Manuel Prados J. Lopes, director da revista espanhola «Ferrovíarios», de Madrid; Fundição Tipográfica de Richard Gans, de Madrid; Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus; tenente-coronel Júlio de Abreu Campos, representante da C. J. dos Wagons-Lits; D. Juan B. Cabrera, director do Horario-Guia de Ferrocarriles; António Coelho Dias (Herdeiros); «Ribatejo», revista mensal; D. Álvaro Cuenca, de Valência; Pedro Eduardo C. Santos, crítico tauromáquico do diário «Novidades», e Manuel Casileo.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma SAPEC, de Setúbal, recebemos dois calendários. Do sr. João Nunes Sequeira, de Santo António das Areias, recebemos dois calendários anunciando os papéis de fumar *Sem-fim*. Da Direcção do Hotel Flórida, recebemos um calendário; da Papelaria Fernandes, outro.

A todos agradecemos.

A C. P. vai recomeçar, em 4 de Fevereiro, as suas excursões ao Algarve

No Algarve, a Primavera vai começar no dia 4 de Fevereiro, precisamente quando a C. P., à semelhança do que, durante alguns anos, realizou com absoluto êxito, recomeça as suas excursões àquele país maravilhoso de sol e de amendoeiras em flor.

Com efeito, no próximo dia 4 do mês de Fevereiro, a C. P. aproveitando a quadra do Carnaval e das amendoeiras em flor, vai estabelecer, a preços reduzidos, excursões de fim de semana.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ECONOMIA

O «Diário do Governo», n.º 272, I série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

DESPACHO

Tornando-se indispensável regularizar a cobrança dos saldos provenientes da conta de compensação de preços dos carvões de importação, que funcionou na extinta Comissão Reguladora do Comércio de Carvões e até à libertação dos preços daqueles combustíveis; convindo, por outro lado evitar no País oscilações de preços como repercussão da desvalorização da libra e das oscilações das cotações dos carvões nas várias origens; verificando-se também conveniência em fazer reforçar o Fundo de abastecimento criado pelo Decreto-Lei n.º 36:501, de 9 de Setembro de 1947;

Tendo em atenção o disposto no artigo 11.º da Lei n.º 2:031, de 27 de Dezembro de 1948, mandam os Ministros das Finanças e da Economia:

1.º

Revertem para o Fundo de abastecimento os saldos ainda em poder dos interessados resultantes da conta de compensação de preços dos carvões de importação, que funcionava na extinta Comissão Reguladora do Comércio de Carvões.

§ 1.º A liquidação far-se-á com base nos elementos que determinaram o funcionamento dessa conta de compensação e abrangerá o movimento resultante das importações efectuadas até à libertação dos preços daqueles combustíveis.

§ 2.º O Fundo de abastecimento suportará o encargo de pagamento dos saldos devedores.

§ 3.º A liquidação será feita mediante guias emitidas pela direcção-Geral dos Combustíveis.

2.º

Os importadores de hulhas e antracites da área do estrelino entregarão ao Fundo de abastecimento, mediante guias emitidas pela Direcção-Geral dos Combustíveis, as diferenças resultantes da recente desvalorização da libra, as quais serão determinadas em função das quantidades e preços F. O. B. antes e depois daquela desvalorização.

3.º

Ficam desde já isentos do pagamento deste diferencial carvões destinados à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a bancas de navios.

§ único. Quando os superiores interesses da economia nacional o exigirem poderá o Ministro da Economia, mediante proposta da Direcção-Geral dos Combustíveis, isentar desse pagamento outras actividades.

Ministérios das Finanças e da Economia, 23 de Dezembro de 1949.—O Ministro das Finanças, João Pinto da Costa Leite. — O Ministro da Economia, António Júlio de Castro Fernandes.



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados—Para estadias prolongadas condições especiais

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 19 de Dezembro, 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 Santa Comba Dão a Viseu, 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 importância de 6.144\$54, 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 provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 605.792\$80.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro,

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XIII

Entra o Convento da Ínsua no padroado real e para defesa dos seus inimigos lhe manda o Senhor Rei D. João IV fazer uma fortaleza e oferta que se fez do seu padroado ao Senhor Infante D. Francisco

TINHAM passado os sessenta anos que por divina disposição havia de estar Portugal oprimido com o cruel jugo do governo de Castela, no fim dos quais respirou de tão penoso cativeiro com a gloriosa aclamação do sempre memorável Rei D. João IV, legítimo sucessor d'estes reinos, que se fez, não sem especial assistência do céu, no dia 1 de Dezembro no dia de sábado de 1640.

E como nas entradas dos novos governos das monarquias nunca faltam queixosos, que ainda nos maiores acertos mostrem pouca satisfação, porque talvez com eles se lhes atalham as esperanças das suas pretensões, não lhe faltou nesta ocasião quem assim o desse a conhecer na injuriosa conspiração que se intentava contra a real pessoa do soberano. Foi o primeiro autor e motor dela o arcebispo D. Sebastião de Matos e com tão notável prejuízo, que para mostrar tinha grande partido na máquina que andava urdindo, não só declarava o nome dos conjurados, mas também de outros muitos que o não eram, com o que pôs em manifesto perigo a muitos e ilustres heróis de padecerem como culpados, se Deus não tomara por sua conta o poderem provar a sua inocência, com o que se livraram das rigorosas prisões em que se achavam. Nelas veio a morrer o dito arcebispo, que foi a causa de tão trágico sucesso, na torre de S. João (¹), suposto que arrependido de haver tão cegamente seguido uma ideia, que a tantos e a si mesmo tinha servido de ruína, causando-a lamentavelmente a muitas e ilustres casas, principalmente à de Vila Real, uma das maiores de Portugal pela sua origem, grandeza e autoridade, com que se havia conservado por mais de dois séculos, como em seu lugar mais claramente veremos.

Por esta causa entrou a dita casa de Vila Real no padroado real e consequintemente todos os quatro conventos que de nossa província lhe pertenciam, aos quais mandou logo o sobredito monarca dar pronta satisfação a todas as esmolas ordinárias que os Marqueses da dita casa lhes davam, como consta do alvará de que acima demos notícia.

Logo que a teve do manifesto e grande perigo, com que aqui assistiam os religiosos nêste convento pelos contínuos e repetidos assaltos que lhes davam os herejes e inimigos, determinou com piedade real, e igual generosidade mandar fazer uma fortaleza, e ficou tão bem ordenada, que não só se faz formidável aos inimigos, mas também nos deixou de todo seguro das suas invasões e assaltos, pois fica o convento dentro dela.

Para isto se ideou de sorte a dita fortaleza, que vista de fora representa a figura de uma estrela, governando-o talvez assim a disposição divina, para mostrar que clausurava em si a estrela do mar Mária Santíssima, pois todo o artefacto consta de um castelo com dois baluartes, no meio dos quais nasce um ângulo sacado por causa do dito convento. Principiou-se a obra no mês de Abril de 1649, e se acabou com os seus armazens e alojamentos no ano de 1652. A porta principal é majestosa e a aformoseiam não só as armas reais fabricadas com grande primor, mas também as que têm aos lados, que são dos Límas e estão coroadas, e se poriam aqui por correr com a administração da obra o Visconde de Vila Nova de Cerveira D. Diogo de Lima, general e governador das armas que então era da província de Entre Douro e Minho. Todas as três armas estão cercadas pela parte de fora do escudo com o cordão seráfico e aos lados estão duas pedras, em que se lê a seguinte memória :

“A piedade do meu alto e poderoso monarca El-Rei D. João IV ministrada pela intervenção e assistência de D. Diogo de Lima Nogueira, general e Visconde de Vila Nova de Cerveira, governador das armas e exército da província de Entre Douro e Minho, dedicaram esta fortificação à sereníssima raínha dos anjos N. Senhora da Ínsula e defensão dos religiosos da primeira regra seráfica, que assistem nos contínuos júbilos desta Senhora, debaixo de cujo patrocínio se assegura a defesa desta costa. Fez-se a obra na era de 1650».

É guarnevida esta fortaleza por destacamento da praça de Caminha, e foi o seu primeiro governador Domingos Mendes Aranha com patente de capitão, o qual tinha assistido a toda a obra com grande actividade e zêlo e lhe deu posse desta ocupação o sargento-mor Lourenço de Amorim Pereira a 30 de Junho de 1653. Em alguns dos seus sucessores dispôs a providência divina que tivessemos o exercício da

paciência, que nos faltou no perigo dos inimigos com a segurança da fortaleza, como adiante veremos.

Desde o seu princípio foi o prelado do convento nomeado capelão da mesma fortaleza e em seu poder se guardam as chaves do armazém, donde se não tira pólvora ou outra alguma coisa sem a sua presença. Em atenção aos ditos empregos não só se lhe concedeu a esmola de três mil réis cada mês, que consta da provisão, de que acima demos notícia, mas também uma parte da lenha que todos os meses vem para a dita fortaleza, do que no capítulo seguinte daremos mais clara notícia.

Já acima a demos do ano em que tomou a coroa posse da casa dos Marqueses de Vila Real e do tempo que nela perseverou, como também de quando se incorporou na sereníssima casa do Infantado, e dos alvarás que mandou passar o Senhor Infante D. Pedro para se dar satisfação às ordinárias deste convento e dos mais que lhe pertencem. Só falta darmos aqui a cópia do padrão do dito convento, de que fizemos oferta ao Senhor Infante D. Francisco, e é na forma seguinte:

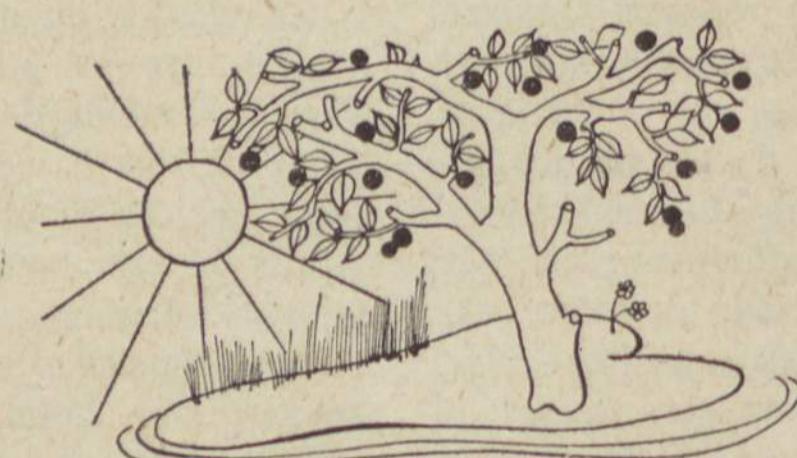
“Ao Sereníssimo Senhor o Senhor Infante D. Francisco, Frei Carlos do Desterro, ex-leitor de teologia, consultor do Santo Ofício, ex-difinidor e ministro provincial desta Província da Imaculada Conceição neste reino, cordealmente deseja eterna e temporal saúde e paz em o Senhor.

“Como é tão notória e manifesta a devoção e entranhável amor que V. Alteza tem a toda a religião

seráfica e com muita especialidade a esta nossa província, à qual foi servido honrar e engrandecer com um hospício da sua Real magnificência na corte e cidade de Lisboa, e com outros mais favores e mercedes que actualmente está fazendo aos religiosos dela, nos animamos a rogar e pedir humildemente a V. Alteza se digne também fazer-nos o favor e honra de querer aceitar o padroado do oratório de Nossa Senhora da Ínsua, de que foi padroeiro o Duque de Caminha, o qual desde logo oferecemos e damos a V. Alteza, e pelas presentes o recebemos por digníssimo padroeiro do sobredito oratório, e em gratificação do grande favor e honra de se dignar aceitar esta limitada oferta, valendo-nos dos que nos concedem os indultos apostólicos, admitimos a V. Alteza a ser participante, assim na vida como na morte, de todas as missas, orações, ofícios divinos, e todas as mais obras meritórias e satisfatórias, que com os auxílios da divina graça obrarem e fizerem os religiosos desta nossa província. E na expedição dos capítulos e congregações dela dirá no sobredito oratório cada sacerdote duas missas pela vida, saúde e Real estado de V. Alteza.

Dada neste Convento de Santo António de Viana aos 19 de Janeiro de 1726, sob nosso sinal e selo maior da Província e assinado pela Mesa de Definição (¹).

(¹) Livro da Altem. da Província. Erário cronológico das notícias da Província.



Recortes sem comentários

Lei n.º 1692

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º — É elevada à categoria de cidade a vila denominada — Vila Nova de Portimão, do distrito de Faro, que passará a denominar-se Cidade de Portimão.

Artigo 2.º — Fica revogada a legislação em contrário, O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e interino da Marinha e os Ministros das demais Repartições a façam imprimir, publicar e correr.

Paços do Governo da República, 11 de Dezembro de 1924.

Manuel Teixeira Gomes — José Domingues dos Santos — Pedro Augusto Pereira de Castro — Manoel Pestana Junior — Helder Armando dos Santos Ribeiro — João de Barros — Plínio Octávio de Sant'Ana e Silva — Carlos Eugénio de Vasconcelos — António Joaquim de Sousa Junior — João de Deus Ramos — Ezequiel dos Santos.

(Publicado no Diário do Governo n.º 276, 1.ª Série e na Legislação Portuguesa, 2.º Semestre de 1924).

(Comércio de Portimão)

Haja disciplina

A disciplina tão apregoada e necessária, quantas vezes se contradiz a si própria!

Se todos soubessem disciplinar-se, haveria mais ordem, mais respeito.

Duma das saborosas crónicas de Paulo Freire, no *Jornal de Notícias*, extraímos esta lição:

«Ainda outro dia entrei numa bicha e não tinha necessidade de o fazer porque não ia comprar bilhete, ia levantar um bilhete já vendido e pago. Mas entrei na bicha por espírito de disciplina e por respeito aos interesses estabelecidos. Uma bicha enorme! Trinta a quarenta pessoas. Pacientemente aguardei que chegasse a minha vez. Mas estava eu em 6.º ou 7.º lugar quando chegou um sujeito importante e disse para a bilheteira: «Embaixada de Tal». E toda a gente se encolheu, toda a gente se calou, e o sujeito importante ia ser servido com manifesto prejuízo de nós todos. Claro que não foi! Mas não foi porque eu me opus. Quero lá saber quem o senhor é nem de onde vem! O se-

nhor vai para a bicha e espera a sua vez. Pelo menos antes de mim o senhor não é servido. E não foi. Mas foi-o logo a seguir. Por culpa de quem? Dele? Não. Dos que estavam na bicha e lho consentiram».

(*Da Gazeta de Cantanhede*)

Alvissaras

Escreve-nos um leitor dizendo haver quem esteja disposto a dar apreciáveis alvissaras àquele ou aqueles que possam informar do que há sobre:

- a) Escola de ensino profissional;
- b) Cantina Operária;
- c) Teatro Cinema;
- d) Canalização de esgotos;
- e) Rua da Quinta às Travessas;
- f) Biblioteca e Museu municipal;
- g) Prolongamento da estrada que vai da rua Dr. Maciel ao Largo do Souto, obra esta orçada em 26.000\$00 e para a qual o Estado concedeu uma participação de 50 %, conforme foi publicado no «Diário do Governo» de 14 de Julho de 1949, com prazo de 8 meses para a execução dos trabalhos, que não se sabe se já começaram.

Informe quem souber para conhecimento do público.

(*O Regional*, de S. João da Madeira)

Coisas da Rússia

Numa sessão do Conselho Internacional do Japão, em Tóquio, os representantes da Rússia abandonaram a sessão.

Foi ali denunciado que podiam ser considerados mortos os 374.048 japonezes que se encontram em poder dos russos. O delegado americano disse que o inventário de 1945 acusava a morte de 270.000 e que o governo japonês já averiguara a morte de mais de 60.000.

Acrescentou que em 1947 havia 125 campos de concentração no território russo e que nesses campos 51.333 homens haviam morrido devido a má e insuficiente alimentação e doenças contagiosas.

(*Da Gazeta de Cantanhede*)

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.º, L.º

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

«A Nova Loja dos Candeeiros»

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



O 80.º aniversário dos bilhetes postais

No dia 1 de Outubro fez oitenta anos que os bilhetes postais foram emitidos pela primeira vez pela administração dos correios da Áustria e que esta invenção austríaca assim se espalhou pelo mundo. No dia 26 de Janeiro de 1869 apareceu no jornal de Viena *Neuen Frein Press* um artigo intitulado «Novo processo de correspondência por meio dos correios» e nele se expunha a ideia do bilhete postal e, por meio de cálculos exactos e demonstração dos preços de custo da correspondência, se procurava interessar as instâncias competentes por esta ideia.

Oito meses depois da publicação do artigo, instituiu-se o bilhete postal, por meio dum decreto do ministro do comércio. No primeiro trimestre gastaram-se 2.926.102 bilhetes postais e, nos anos seguintes, uma média de 15 milhões. O êxito desta invenção foi tanto maior e significativo que, com a ajuda de informações e recomendações do Ministério do comércio austríaco, os bilhetes postais foram instituídos sucessivamente em quase todos os países europeus.

(De *Reconquista*)

Os animais

Um sacerdote, um cónego, e, ainda por cima, douto em teologia, o reverendo Frémont, exorta os homens a que não ridiculizem aqueles que se dedicam aos animais — nossos companheiros de casa, e que desejariamos encontrar de novo para além do túmulo. Este bondoso ornamento da Igreja está dentro do seu papel quando acrescenta: «Porque não admitir que os pobres animais, tanta vez maltratados e morrendo quase todos de morte violenta, não encontram uma ainda que pequena compensação noutro mundo que não este?»

Interessa nosmediocremente este segundo aspecto do problema. O que para nós vale muito, se é que não vale tudo, é a afirmação de que as pessoas dedicadas aos animais não devem ser chasqueadas ou troçadas. Pelo contrário, aqueles que tomam uma atitude bondosa para com elas, devem ser classificados de bons, e hoje não conhecemos coisa alguma de mais nobilitante que merecer o título de apóstolo... e praticante da Bondade.

Luis Leitão

(De *Ecos de Estremoz*)

O «povo de lenço na cabeça, chale nos ombros e pés nus!»

Bárbara Virgínia, aquela declamadora que, há meses, foi em «tournée» aos Açores e que, na volta, deu um recital no Teatro Municipal de «Baltazar Dias», concedeu uma *sensacional* e muito curiosa entrevista a «Modas & Bordados», edição de «O Século».

A insinuante e inteligente artista declamadora que, nesta terra tão hospitaleira mas tão mal compreendida por certa espécie de continentais que a ela teem aportado, foi fidalgamente recebida por madeirenses admiradores do seu indiscutível talento, que lhe proporcionaram agradável estadia nesta cidade, esforçando-se para que o seu recital no nosso primeiro teatro correspondesse às suas naturais aspirações.

Bárbara Virgínia, por motivos imprevistos a que não foi estranha a publicidade feita em redor de João Villaret, que tanto êxito artístico alcançou entre nós, teve a assistir ao seu espectáculo apenas algumas dezenas de pessoas mas com a categoria necessária para apreciar as suas qualidades artísticas de declamadora, premiando-a com vibrantes e entusiásticas ovações.

Um redactor ou redactora da revista feminina «Modas

& Bordados», edição de «O Século», quis ouvir da boca de Bárbara Virgínia as impressões da sua «tournée» às Ilhas.

E, como sempre acontece nestes casos, lá veio a clássica entrevista.

Para não maçarmos os nossos leitores vamos reproduzi-la apenas na parte que mais interessa:

« — Parabéns, Virgínia. Trouxe alguma recordação especial dos seus recitais nas Ilhas?

Bárbara concentra-se. O seu rosto fresco de rapariga adoça-se mais.

Os olhos brilham de ternura. Irá falar-nos das flores maravilhosas da Madeira enviadas por mãos misteriosas?

A sua voz, com uma pontinha de comoção que ela tenta esconder, esclarece:

— Fiz um recital para o povo. Bilhetes quase dados. Poemas que as crianças entendessem.

Entrei no palco. Nas primeiras filas, como nas últimas, o povo de *lenço na cabeça, chale nos ombros e pés nus* (o grifado é nosso). Recitei para eles com todo o meu entusiasmo. A certa altura, da *casa apinhada* saiu esta frase dita por voz de mulher «Isto é tão bonito!»

Esta da Bárbara Virgínia verá no nosso primeiro teatro o povo de lenço na cabeça, chale nos ombros e pés nus, nem lembraria ao diabo!

Duas deduções se podem tirar de tão curiosa informação de Bárbara Virgínia. Ou trata-se de excessiva modéstia, por considerar que a sua arte e o seu talento não foram suficientes para interessar o público culto da nossa terra, o que não é verdade e nisso é injusta para si própria, ou o que ainda é pior, estamos em presença de um caso de natureza patológica.

Bárbara Virgínia, radiante, emocionadíssima, ao constatar que a casa *estava apinhada* teve alucinações e vá de ver na plateia do «Municipal» elementos remotos ou presentes da sua árvore genealógica... com raízes nalguma aldeia do continente.

E para Bárbara dizer ao jornalista que a entrevistou o que acima reproduzimos textualmente, os *seus olhos brilharam de ternura. O seu rosto fresco de rapariga adoçou-se e a sua voz tinha uma pontinha de emoção!*

Pobre Bárbara Virgínia! A ingratidão é sentimento próprio em qualquer pessoa e muito menos se admite quando ela se alberga no coração e no cérebro de uma artista talentosa que, para atingir a glória, possui méritos suficientes.

E, para terminar, um concelho a Bárbara Virgínia: pergunta a João Villaret que espécie de assistência encheu, até transbordar o «Municipal», quando aquele grande artista ali deu os seus quatro inolvidáveis recitais...

(Do *Eco do Funchal*)

Quer ser rico? aprenda o futebol

Os *titulo* e *sub-título* desta notícia justificam-se bem pelo comunicado da agencia *A N I* transmitido do Rio de Janeiro a toda a imprensa:

«A maior soma até agora paga, em todo o Mundo, para aquisição de um jogador de futebol foi exigida pela transferência de Admir, o mais famoso avançado brasileiro, que alinha há anos pelo Vasco da Gama e que Bangu, que vai preparar uma linha com que espera vencer o campeonato em 1950, estaria disposto a pagar por uma verba razoável. Segundo se afirma, o pai do popular «artilheiro», sr. Menezes, tenciona comprar ao Vasco da Gama o passe de seu filho por 100 mil cruzeiros e vendê-la ao Bangu por 600 mil. Mas, como por seu turno o jogador exige para si a comissão de 400 mil cruzeiros, a efectuar-se, custará ao Bangu um milhão de cruzeiros, soma até agora por atingir em negociações dessa natureza».

Até apetece ser ás de futebol...

(Da *Gazeta de Cantanhede*)