

# 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

1492



16—FEVEREIRO—1950



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



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.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLÓ  
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 A R I O

Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique. . . . .	839
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	841
Parte Oficial . . . . .	843
Lisboa-Paris. . . . .	844
«Viagem», um número dedicado a Trás-os-Montes e Alto Douro	844
Há 50 anos. . . . .	844
Imprensa. . . . .	844
Recortes sem comentários. . . . .	845
Os nossos mortos. . . . .	846
História da Ínsua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR .	847
Linhas Estrangeiras. . . . .	851
Tertúlia «Festa Brava». . . . .	851
Linhas Portuguesas . . . . .	851
Espectáculos. . . . .	851





# Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da COLÓNIA DE MOÇAMBIQUE

## Relatório do Ano económico de 1947

**E**STÁ publicado o Relatório de 1947 da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique. Trata-se, como os anteriores, de um largo e notável documentário sobre as actividades desenvolvidas pelos caminhos de ferro e outros serviços de transporte.

O sr. engenheiro Pereira Leite, Director dos Serviços, Substituto, servindo de Administrador-Delegado, ao apresentar ao Senhor Governador-Geral o Relatório em questão, afirma o seguinte:

«Vencendo dificuldades de toda a ordem, nascidas umas com a última guerra e que por longo tempo ainda se farão sentir, criadas outras pelo deficiente preenchimento do pessoal, é grato verificar que se conseguiu manter a eficiência dos serviços. Embora as maiores dificuldades fossem as da obtenção de sobresselentes e materiais para reparação e conservação do material circulante e de tracção e equipamento dos portos, conseguiram estes Serviços atingir receitas de exploração que excederam em mais de 37.177 contos as do ano anterior e em mais de 88.238 contos as do ano de 1945. Apraz registar estes números, que demonstram uma melhoria de situação».

O Relatório oferece-nos leitura de grande interesse e coloca-nos na presença de uma obra que honra Portugal e os portugueses da nossa importante e progressiva província de Moçambique.

A extensão da linha férrea explorada, no fim do ano de 1947, atingia a totalidade de 1.432,032 quilómetros. Se lhe acrescentarmos as extensões dos cais de Lourenço Marques, Gaza, Inhambane, Quelimane e Tete, podemos dizer que o total da linha assente em exploração é de 1.638,463 quilómetros, contra 1.552,535 em 1946 e 1.527,536 em 1945.

Em 1947 iniciou-se o reconhecimento dos territórios entre Limpopo e o Caminho de Ferro da Beira, e em cumprimento à determinação do sr. Ministro

das Colónias, que pretende sejam estudadas as regiões ao norte do Zambeze e ao Sul do Save, estava prevista para 1948 a continuação desses trabalhos.

Por elementos e informações já colhidos pode afirmar-se que tanto na bacia do Limpopo como do Save, junto à fronteira, existem jazigos carboníferos, tendo-se, por outro lado, iniciado os trabalhos para o estudo económico da bacia carbonífera do Save, sendo muito animadores os resultados já conhecidos.

Para estudo das possibilidades de aproveitamento integral da bacia hidrográfica do Save iniciaram-se também outros trabalhos, prevendo-se a irrigação da terra bastante para permitir a fixação de 500.000 colonos em explorações agrícolas, pecuária e industriais.

A Rodésia vai ter, portanto, um largo futuro em sua frente, e, com o seu desenvolvimento, terá de procurar mais uma saída para o mar, daí surgindo, por esse facto, a possibilidade de canalizar para Lourenço Marques o tráfego da Rodésia do Sul pela construção da linha férrea ligando o Guijá com o caminho de ferro da Beira.

Diz-nos ainda o Relatório que logo que esteja construído o porto de Nacala, a que o Governo quer dar preferência, convém não perder de vista a necessidade da extensão do Caminho de Ferro de Moçambique para o Niassa português, até ao lago do mesmo nome. Além de servir o planalto de que é centro Vila Gabral, excepcionalmente próprio para colonização europeia, com clima idêntico ao melhor da Niassalândia, a região a atravessar é bastante mineralizada para o justificar.

Nesta região, como é do conhecimento geral, predomina o carvão, galena, grafite e cobre, na bacia do Lucinua, no Unango, na serra do Maniamba e no Litundo, no Malulo, entre Metangulo, Cobué e serra de Mandimba e bacia do Lugendo.

Embora na Província do Niassa se tenha consti-



tuído a principal origem do ouro branco, — o algodão — para fornecer à Metrópole, ocupando uma boa parte da população nativa, deve, no entanto, aconselha o Relatório, condicionar-se a possibilidade mineira ao que fôr só de grande importância para a economia geral.

Vejam, agora, o que o Relatório nos diz referente a portos.

Porto Amélia figura entre os portos pedidos. A sua baía há-de elevá-lo à categoria de porto principal. Quanto ao porto de Quelimane, tantas vezes pedido pelo comércio, e até por empresas de navegação, o sr. Ministro, na sua visita à Colónia, resolveu o problema da construção na testa do caminho de ferro de Quelimane, de uma ponte-cais idêntica à de Inhambane, para serviço de cabotagem.

O porto da Beira, que vem aumentando de ano para ano o volume de tráfego de importação e exportação, carece de que, com urgência, sejam tomadas medidas no sentido de se melhorarem as condições de trabalho, pois em 1947, em virtude de grande aglomeração de carga, deu origem a variadíssimas reclamações do público e do comércio que, por intermédio do Governo da Rodésia levantou uma séria campanha de descrédito do porto, e essa campanha contribuiu, em parte, para que os navios da Conference Line de escalar o porto da Beira.

O sr. engenheiro Pereira Leite, director substituto dos Serviços, ao fechar o seu Relatório diz-nos textualmente:

«Os resultados da exploração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, à primeira vista satisfatórios, estão muito longe de cobrirem os aumentos sempre crescentes do custo dos materiais e equipa-

mento para a renovação e melhoramento indispensáveis e à necessidade imperiosa de remodelação e aumento de salários do pessoal. E, a seguir, o sr. engenheiro Pereira Leite faz-nos esta revelação:

«Todos os anos vê esta Administração deixarem os seus serviços os melhores funcionários, de todas as categorias, que, precisamente por serem bons, facilmente encontram na actividade particular e até nos Serviços Públicos melhor remuneração para o seu trabalho».

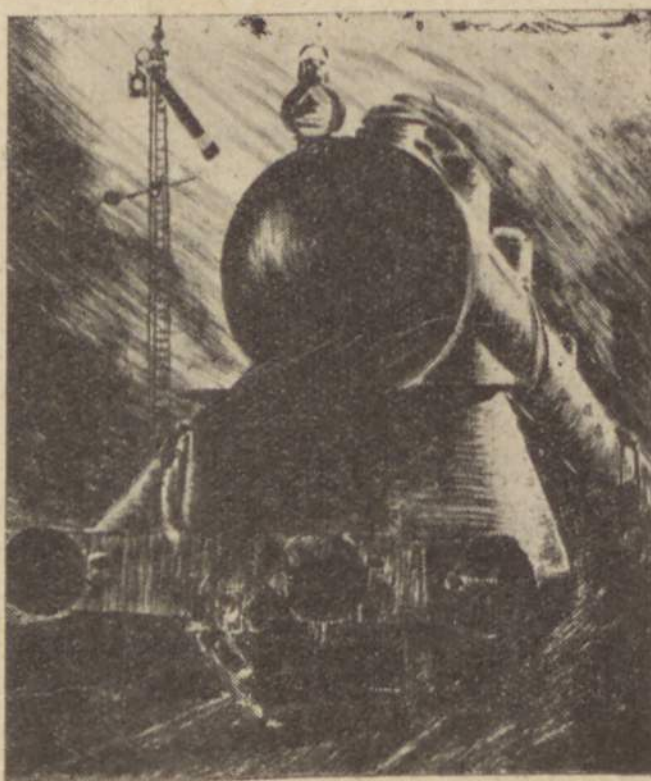
Como se poderá por termo a esta situação?

O ilustre Administrador-Delegado substituto é quem nos vai responder: — Promovendo o aumento de receitas por um ajustamento e aumento de tarifas e apertada fiscalização à camionagem particular que, à sombra de uma tolerância somente justificável durante o período anormal da guerra, sem respeito pela lei e com manifesto prejuízo para a economia da colónia, desvia o tráfego que, sob todos os aspectos, pertence ao Caminho de Ferro».

O sr. eng. Pereira Leite remata assim as suas observações:

«É tempo de voltarmos à política anterior à guerra, se quisermos manter, dentro de princípios da maior economia, a eficiência dos serviços que só se tem mantido pela franca colaboração, espírito de sacrifício, disciplina e iniciativa de todo o pessoal que, por este facto, se tornou credor dos agradecimentos e gratidão da administração».

À ilustre Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique agradecemos a oferta de um exemplar do seu Relatório de 1947.





## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

## Vantagens do camião... e do vagão

O Director Geral do Departamento Nacional de Estrada de ferro, engenheiro snr. Artur Pereira de Castilho, num artigo da «Revista Ferroviária» brasileira, aponta as vantagens do camião — fatal concorrente dos caminhos de ferro. E enumera-as: Serviço completo; serviço mais rápido; menos exigências de acondicionamento; flexibilidade no Serviço; menor custo; menor perda e avaria; mais simples classificação e menos complicação de tarifas, etc.

Mas, na opinião do mesmo autor, o serviço ferroviário demonstra eficiência nos seguintes pontos:

1) O serviço de transporte é um produto intangível, em contraste com os produtos tangíveis, de outras indústrias. O serviço compreende a transferência de pessoas e propriedade dum lugar a outro. Uma ferrovia não tem outra função além de fornecer o serviço de várias classes de transporte com segurança e sem perda ou avaria na propriedade. Como o transportar comum, lhe é exigido executar a sua função, em igualdade de condições para todos, numa eficiente e económica maneira, sem indevida discriminação entre mercadorias, comunidades ou regiões.

2) A ferrovia transporta passageiros em muitos diferentes tipos de equipamento.

3) A estrada de ferro transporta carvão e minério, produtos de ferro e aço, grãos e outros produtos agrícolas, automóveis, mobílias, fardos de algodão, caixas de sedas pequenas expedições e um sem número de mercadorias que diferem grandemente de volume, peso, valor e métodos de maneios, onde e quando fôr exigido pelo público embarcador.

4) Mesmo quando um tráfego é escasso, a ferrovia mantém seus trens de horário.

5) Um trem de passageiros corre, de acordo com seus horários, quer esteja completamente lotado, tenha meia lotação ou nenhuma.

6) Muitos trens de carga, de horários regulares trafegam independentemente da tonelagem oferecida.

7) A obrigação ferroviária é fornecer serviço de transporte e ficar pronta para atender aos pedidos existentes, grandes ou pequenos.

8) Sob as leis vigentes, os transportadores ferroviários estão sob obrigação de receber e trans-

portar todas as mercadorias que lhes são apresentadas, salvo raríssimas exceções previstas nos regulamentos.

9) As ferrovias são obrigadas a prover adequadas instalações para carga e descarga em suas estações.

10) As estradas de ferro, pela lei vigente, são obrigadas a fornecer desvios particulares, quando requeridos, sob determinados compromissos.

11) Uma estrada de ferro é obrigada a construir ligações com outras ferrovias que sirvam aos mesmos pontos.

12) Os preços dos transportes ferroviários, de carga como de passageiros são regulados pelo poder público.

13) Mau grado o título que possua, estrada de ferro é propriedade privada apenas num determinado sentido.

## Excursão promovida pelo «Boletim da C. P.»

Conforme o «Boletim da C. P.» anunciou, está em organização uma nova excursão de ferroviários, desta vez à Suíça, o país por excelência privilegiado para atrair visitantes e curiosos de todo o mundo. A inscrição é feita pela módica quantia de 2.500\$00, na redacção do «Boletim da C. P.» em Santa Apolónia, e compreende alimentação, transporte e visitas, durante 15 dias.

Trata-se realmente duma iniciativa que orgulha a C. P. e há-de contribuir para valorizar o gosto português no panorama turístico internacional. Excursões como esta têm êxito mais que assegurado, a fazer fé noutras realizadas ao estrangeiro e dentro do nosso próprio país, cuja organização superior se deve à inteligência e à valiosa preparação turística de António Montês, Chefe dos Serviços de Turismo da C. P. e espírito de artista e escritor que tem emprestado às viagens nos caminhos de ferro atractivos sempre novos e surpreendentes.

## Nova locomotiva eléctrica da S. N. C. F.

Recentemente — lê-se na revista «Ferroviários» espanhola — submeteu-se a provas uma nova locomotiva eléctrica do tipo Co-Co, na linha de Paris a Bordeus. Em sua primeira prova, arrastando um



comboio de 170 toneladas, percorreu a distância de 582 kms. em 5 h. 1 m. contra 5 h. 50 m., tempo gasto pelos comboios mais rápidos. Um comboio de 600 toneladas pode ser removido em horizontal à velocidade de 160 km/h. e um de 850 toneladas, à velocidade de 136 km/h.

Este tipo de locomotiva pode arrancar facilmente e arrastar um comboio de 600 toneladas numa rampa de 1/125 (como sucede na rampa próxima a Dijon) a 126 km/h. Pode facilmente ser adoptada para o arraste de comboios rápidos de mercadorias com velocidade de 70 a 100 km/h. O peso normal destes comboios é de 850 toneladas; com esta locomotiva podem elevar-se a 1.100 toneladas. O peso da locomotiva é de 96 toneladas, correspondendo 16 toneladas por cada um dos eixos, ou melhor, 8 toneladas por roda. O comprimento entre topos é de 18,80 metros e o diâmetro das rodas é de 1,24 metros. A sua potência é de 4.000 HP, com 1,350 volts. na linha da alimentação.

### O teleférico na Checoslováquia

Numa curiosa reportagem da revista «Rail et Route» lê-se que a Checoslováquia possui um grande número de estações de desporto, de turismo e de vilegiatura. Nesse país encontram-se locais de turismo e alpinismos para praticar desportos de inverno, sobretudo nos Grandes Tatras, massiço de montanhas, com neves eternas, que são as mais altas da cadeia dos Cárpatos. O montante Gerlach atinge uma altura de 2.663 metros, e o pico do segundo monte gigante Bouclier-de-Lomnica é acessível por um teleférico ultra-moderno, que é uma atracção turística de primeira ordem. É o terceiro teleférico checo e é o mais recente e, ao mesmo tempo, um dos maiores e mais altos da Europa. Ele liga o centro turístico de Trtatanska com o pico Lomnik Stit, que atinge 2.634 metros de altura. A linha está dividida em duas secções. A primeira, em cabo duplo, suportada por 18 pilares metálicos, cuja altura máxima é de 60 metros, numa distância de 4.140 metros. A segunda secção liga a gare de «Lac des Rochers» com o pico da montanha e a 1870 metros de distância. É constituída por um só cabo sem pilar intermédio. Um panorama esplêndido se descobre diante dos olhos do turista e lhe permite abraçar um vasto horizonte de montanhas gigantes, de vales pitorescos e aldeias originais.

### A mulher no comboio

A presença da mulher nas viagens de comboio não tem merecido realmente atenção condigna. Já na *Gazeta*, o nosso redactor Vidal Caldas Nogueira abordou este interessantíssimo assunto, sendo suas

as palavras que reproduzimos: «Já se pensou à laia do que se usa na aviação, na vantagem de hospedeiras — senhoras novas, ilustradas e hábeis — duas ou três em cada comboio, não só para responderem a qualquer curiosidade do passageiro, como também para darem colorido e frescura ao ambiente de viagem e ainda para, por meros processos de psicologia, familiarizarem entre si os passageiros, calados e sisudos durante percursos inteiros, só porque deles esborda um excesso de personalidade?...».

O artigo que hoje traduzimos da revista espanhola *Ferrovíarios* não se refere à presença da mulher como hospedeira, mas sim como passageira. Escreve M. J. Artala: «Indubitavelmente a mulher nas viagens dá-nos um atractivo superior ao das mais belas paisagens. É de supôr que esta galante opinião foi sugerida por uma Eva, jovem e bonita; companheira de viagem, comunicativa e engenhosa, que ajuda a distrair o tédio das largas horas de percurso ou, simplesmente, figura ornamental, para a qual vão os olhares dos homens em muda homenagem contemplativa.

...De fácil conhecimento duma viagem têm resultado uma infinidade de noivados e bastantes casamentos; assim o obrigatório convívio ocasional, num vagão de caminho de ferro, pode inclinar a uma intimidade propícia ao namoro, que um simples «flirt», de tipo ingénuo, inicia entre corações jovens. Sempre a mulher deve tornar atraente o seu aspecto; se o local em que tem de expôr-se aos olhares alheios é um reduzido apartamento de comboio, terá de atender até ao mínimo detalhe ao seu asseio pessoal, e não esquecer que há-de resistir estôicamente ao exame contemplativo dos estranhos.

... Nas viagens de comboio a cor do vestido e a natureza do seu corte têm uma grande importância. Não obstante, há muitas mulheres que confundem uma viagem com uma verbena e se vestem para ela com indumentária fora de tom. Algumas chegam até a expôr, nas viagens, os seus garridos trajes bordados em lantejoulas ou adornados de feitiços delicados; sacrificam as suas melhores roupas num afã exibicionista e tão impróprio! Outra coisa que urge ter em conta é que a bagagem não destoe. Recordemos como elegantes passageiras que foram admiradas como tal na viagem e que, no momento de apear-se, tomam em suas mãos uma horrorosa maleta de cartão ou a clássica mala de madeira do recruta licenciado...

A opinião de V. Caldas Nogueira e, posteriormente, a de M. J. Artala veem dar corpo à campanha de reeducação cívica e de embelezamento das viagens por caminho de ferro.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 16, III série, de 19 de Janeiro, publica o seguinte:

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

Faço público que no dia 18 de Fevereiro próximo, pelas 11 horas, na Câmara Municipal de Estremoz, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno, considerada sobrança, com a superfície de 2:685<sup>m²</sup>,08, localizada entre os quilómetros 169,114 e 169,242 da linha férrea de Évora, freguesia de Santa Maria, concelho de Estremoz e distrito de Évora, confrontando ao norte e nascente com Andreino da Silva Graça e André M. de Brito Tavares e ao sul e poente com Andreino da Silva Graça, sendo a base de licitação 1\$50 por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», n.º 24, III série, de 28 de Janeiro, publica o seguinte:

Faço saber que no dia 1 de Março próximo, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno com a área de 2<sup>m²</sup>,25, localizada entre os quilómetros 14,583.85 e 14,593.85 da linha férrea de cintura do Porto, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos, distrito do Porto, confrontando ao norte e poente com Alexandre Marques e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

E' citado, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, o mencionado proprietário confinante, o qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para a aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», n.º 14, II série, de 17 de Janeiro, publica o seguinte:

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 90, de escavações e construção de uma fossa para sessenta pessoas na estação de Moura, na linha do Sueste, de que é adjudicatário José Eusébio Gonçalves, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 19, II série de 23 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 3:008<sup>m²</sup>,59, situada entre os quilómetros 116.305.00 e 116,424.92 da linha férrea de Évora, destinada à construção de uma cocheira para automotoras na estação de Évora.

O «Diário do Governo», n.º 20 II série, de 24 de Janeiro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 68 «execução de vários trabalhos na variante de Beja», de que é adjudicatário José Eusébio Gonçalves, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 19, II série, de 23 de Janeiro publica o seguinte:

### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês de sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 — Passageiros (bilhetes para comboios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços dos bilhetes em 1.ª classe no troço da 6.ª zona de tranvias, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, e no troço da 10.ª zona, entre Porto-Trindade ou Porto-Boavista e Póvoa de Varzim.

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 25 de Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 17 do corrente mês de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da nova tarifa especial n.º 4 — Passageiros — Bilhetes de assinatura, e bem assim o aviso ao público anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa.

### THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos

Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS. 5

End. Telog. — Snadek

Telefone n.º 2 1868

Casa

*Gama*

Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51

TELEFONE 24000

LISBOA



# LISBOA—PARIS

A partir de 14 de Maio próximo, em todos os dias úteis haverá comboio para França com carruagens directas. Às segundas, quartas e sextas, às 11,45 pelo «Sud-Express», (duas carruagens-camas e uma de 1.<sup>a</sup> classe); terças, quintas e sábados, às 8,40, (uma carruagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe), pelo rápido do Porto, a qual passará em Pampilhosa ao rápido da Beira Alta. Aos domingos o comboio das 8,40 dará também ligação para França, mas com vários trasbordos até Hendaia.

Em qualquer dos casos, a chegada a Paris será às 23,30 do dia seguinte ao da partida de Lisboa.

Em sentido inverso, o «Sud-Express» chegará a Lisboa às 18,58, quartas, sextas e domingos e a carruagem mixta, às 23,40, terças, quintas e sábados.

Também na mesma data será restabelecido o serviço internacional pela Barca d'Alva, com partida diária do Porto às 9,40 e chegada às 18,30.

Parece que é intenção da C. P. e da RENFE porem carruagens directas do Porto a Fuentes de St. Esteban para se evitar o trasbordo em Barca d'Alva.

## «VIA GEM»

Um número especial dedicado  
a Trás-os-Montes e Alto Douro

A revista de divulgação, cultura e turismo *Vlagem*, acaba de enriquecer a sua série de números extraordinários com um dedicado a Trás-os-Montes e Alto Douro.

Abrindo com uma homenagem aos ilustres trasmontanos, srs. drs. Cavaleiro de Ferreira, Ministro da Justiça, e Trigo de Negreiros, Subsecretário de Estado da Assistência, insere, em seguida, justos elogios à acção desenvolvida pelos srs. governadores civis de Vila Real e Bragança, respectivamente, dr. José David Simões, e tenente coronel Augusto José Machado.

Documentário de grande interesse para o estudo de Trás-os-Montes e Alto Douro, não se limita a fazer a história das cidades e vilas principais da Província, relata também a acção dos municípios e publica numerosas gravuras com os principais aspectos e monumentos dos dois distritos.

Trata-se de um belo número de propaganda turística de uma região portuguesa que bem merece a visita de quantos, no nosso país, desejam conhecer os nossos mais ricos valores nacionais.

Nas livrarias está à venda este número ao preço de 25\$000 esc. em papel vulgar e 80\$000 esc. em papel couché.

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1900)

## Linhas portuguesas

**Estação do Rocio** — Está sendo toda pintada esta estação, tendo sido adoptada uma cor cinzenta clara para as paredes, que dá ao vestibulo um aspecto muito alegre.

A sala de espera, a ultima que restava e que tão inutil era, está sendo adaptada para o deposito de volumes á consignação, novo serviço de que já aqui nos occupámos.

Nas paredes da gare e tambem no vestibulo vão sendo collocados ou pintados grandes annuncios illustrados de muita belleza artistica e que produzem bom effeito. Falaremos do seu conjuncto, quando estiverem promptos.

**Guimarães a Fafe** — Por despacho de 9 do corrente foi prorogado o prazo para a construcção d'este prolongamento da linha de Guimarães, attendendo-se ás razões apresentadas por esta companhia.

**Louvor merecido** — O sr. presidente da camara municipal d'Evora communicou ao sr. conselheiro Pedro Lopes um voto de agradecimento á direcção das linhas do Sul e Sueste e mais pessoal que concorreu para o estabelecimento do comboio que parte d'Evora ás 7 horas e 35 minutos, serviço este que é de grande utilidade para aquella cidade.

**Mossamedes** — Por telegramma datado de 1 do corrente sabe-se que já deram começo os estudos para a construcção d'este caminho de ferro, que a companhia de Mossamedes vae construir com a brevidade possivel, afim de se poderem aproveitar os grandes jazigos mineiros das regiões em Cipungo e d'outros pontos da sua concessão.

**Loanda e Ambaca** — O sr. ministro da marinha está-se occupando activamente de conseguir que esta companhia reduza as suas tarifas para o transporte do café, attendendo aos pedidos que lhe tem sido feitos pelos commerciantes d'este genero.

## Imprensa

### «A VOZ»

Entrou no 24.<sup>o</sup> ano de publicação o diário *A Voz*, fundado pelo nosso saudoso amigo e eminente jornalista Engenheiro Fernando de Sousa, que, durante muitos anos, dirigiu também a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Dirigida actualmente pelo nosso querido amigo e ilustre jornalista, sr. Pedro Correia Marques, *A Voz* mantém a mesma linha de conduta, o mesmo vigor, a mesma chama patriótica.

Fernando de Sousa foi um mestre e na sua redacção formaram-se em jornalismo algumas das melhores penas da actualidade. Correia Marques foi, sem lisonja, o seu mais glorioso discípulo.

A Correia Marques e a todos quantos em *A Voz* trabalham, o nosso abraço de vivas felicitações — o abraço de velha camaradagem dos seus confrades da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.



# Recortes sem comentários

## A «rainha» D. Amélia

O estado de saúde da sr.<sup>a</sup> D. Maria Amélia Orléans e Bragança, que foi rainha de Portugal pelo seu casamento com o falecido rei D. Carlos I, tem dado motivo a várias alusões na Imprensa à ilustre senhora, por cujas melhoras sinceramente fazemos votos.

Essas alusões, porém, pecam por excessivas no que diz respeito aos títulos atribuídos à ex-soberana, pois a senhora D. Maria Amélia de Orléans e Bragança não é rainha de nada nem de ninguém. Foi. Hoje é uma venerável senhora que vive de saudades e recordações penosas e que deseja certamente viver em paz os anos de vida que lhe restam e que nós desejamos que sejam ainda muitos.

Mas rainha, não. A insistência em chamar rainha à ex-soberana portuguesa parece-nos de mau gosto.

Portugal vive em República desde 5 de Outubro de 1910. Não tem reis a quem dever obediência. Por quê, portanto, a reincidência dos cortesãos sem côrte?

(De República)

## O «falecido» Rei D. Carlos

Ontem o «República» publicou uma nota boçalmente grosseira, intitulada *A «rainha» D. Amélia*. Começa por estas palavras espantosas num País, em que há certa cortesia respeitosa no trato das pessoas: O estado de saúde da sr.<sup>a</sup> D. Maria Amélia Orléans e Bragança, que foi rainha de Portugal pelo seu casamento com o falecido rei D. Carlos. ..

Ó pena, detém-te! Eles ousam chamar «falecido» ao grande português, que foi o Rei D. Carlos, vilmente assassinado com seu Filho primogénito, numa espera canibalesca (note-se: empregamos o adjectivo por comodidade, pois não queremos ofender os canibais..), em que se pretendia exterminar toda a Família Real! Naturalmente chamariam «vítimas» do 1.º de Fevereiro aos regicidas! O espírito da ralé, que foi glorificar as campas dos assassinos, está vivo e rancoroso! Ele tem órgão na Imprensa!

A Senhora D. Amélia, que tantas benemerências espalhou por este País, é a viúva do rei que uns miseráveis «faleceram»! Ainda hoje o Rei assassinado é para eles um «falecido»!

Em França, a Excelsa Senhora é para toda a gente «la Reine Amélie». Os que se pretendem filhos espirituais da França chamam-lhe «sr.<sup>a</sup> D. Maria Amélia Orléans e Bragança»! Para toda a gente um médico ou um advogado por qualquer motivo exilados da profissão, têm sempre o tratamento de «doutor». Para esta boçalidade grosseira dos que consideram o Rei D. Carlos simplesmente «falecido», não há sombra da mais simples cortesia para com uma Senhora, a quem Portugal tanto deve.

Que é tudo isto?! O aplauso ao crime de 1 de Fevereiro de 1908, para o qual não se vislumbra, na local do «República», um vestígio de repulsa.

(De A Voz)

## Políticos católicos no poder

Um jornal suíço publicou recentemente a lista de políticos católicos que, nos seus respectivos países, ocupam actualmente os postos de máxima responsabilidade.

São católicos os Chefes de Estado da Espanha, Mónaco

(Príncipe Rainério), Luxemburgo (Grã-Duquesa Carlota) e Liechtenstein (Príncipe Francisco José). E' citado também o Bispo da Sé de Urgel, príncipe soberano de Andorra.

São católicos os Chefes de Governo seguintes: Figl, da Áustria; Adenauer, da Alemanha Ocidental; Eyskens, da Bélgica; Bidault, da França; Costello, da Irlanda; De Gasperi, da Itália; Frick, de Liechtenstein; Dupont, do Luxemburgo; e Salazar, de Portugal.

E' bem certo que Deus escreve direito por linhas tortas. No tempo em que se vivia em paz podre nenhum católico conseguia chegar ao poder. Mas veio o comunismo e os povos lembraram-se de que só o catolicismo pode vencer o comunismo.

(Do Amigo da Verdade)

## Não serão tordos de mais?

O *Século* de 30 do corrente publica um telegrama de Penha Garcia (Idanha-a-Nova) em que se diz terem os quatro irmãos, António, Manuel, Joaquim e Júlio Pires apanhado à rede, em território espanhol, 33.000 tordos que foram vendidos por 3.300 duros, que correspondem a 9.900\$00 da nossa moeda.

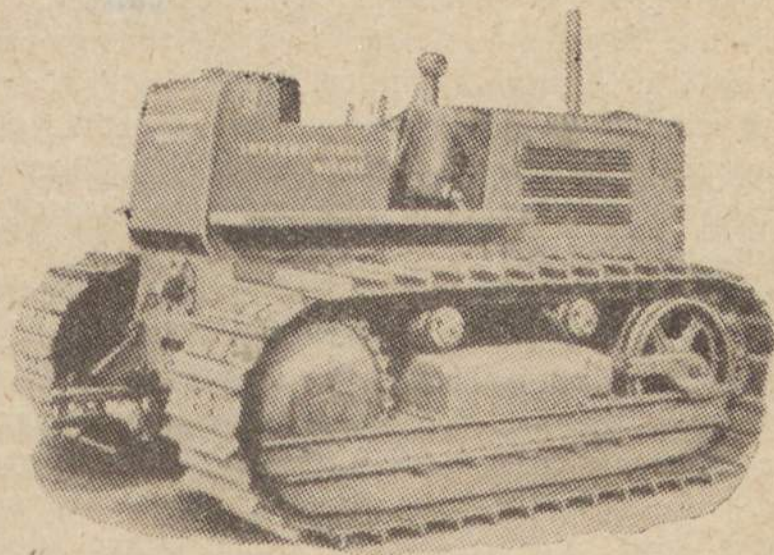
Não serão tordos de mais?

Talvez não sejam, tanto mais que sendo o número indicado pelos caçadores, estes — que calúnia! — não costumam pregar pêtas.

(De O Mensageiro de Leiria)

## INTERNATIONAL

### Mc Cormick-Deering



Tractores de rodas — Gadanheiras — Charruas para tractor — Semeadores de milho — Grades de discos — Cultivadores — Ceifeiras-atadeiras — Tractores Diesel de rasto contínuo

Distribuidores exclusivos:

**FASSIO, LIMITADA**

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32

L I S B O A



## General Canto

Uma figura prestigiosa que desaparece de entre os Infantes de Portugal: o General Francisco Bernardo do Canto!

Longa foi a sua caminhada através dum campo onde havia o silêncio das coisas ocultas, onde o frio desconfortável era de enregelar os espíritos. Ausência das coisas reais, da verdade, da aplicação táctica, da aplicação da vontade e da inteligência! Desconforto táctico onde o Regulamento não passava de projecto, onde o marasmo ultrapassava os domínios do concebível. E havia novos que sonhavam, e havia outros que descreiam. Mas o sonho acabava por ser vencido, emaranhado, teia insensível da descrença. Era preciso um arranco, era indispensável um impulso de gigante para vencer a inércia, mas para tal era necessário que surgisse um gigante capaz de arrostar as mais complicadas tempestades do próprio espírito adormecido que ao despertar seria rabugento. E o gigante apareceu. Nunca era tarde. Seria sempre oportuno, seria benvindo, todos o haviam de reconhecer, novos e velhos, dinâmicos e inertes, sonâmbulos e descrentes. Todos o reconheceram ao verem aos poucos surgir uma luz nesse deserto onde parecia que não mais apareceria a esperança. O pulso de aço surgira, traduzido numa vontade que havia de levar todos pelo caminho indispensável do ressurgimento. Não é exagerado o termo: Ressurgimento! Foi o ressurgimento da Infantaria portuguesa que brilhou nas primeiras passadas desse Mestre com uma vontade férrea, com um espírito de singular afaabilidade. O Problema era difícil de resolver e só com habilidades pedagógicas poderia equacionar-se, para só depois se tentar levá-lo ao fim.

Foi, portanto, com aquela característica bonomia (pois só um bom e crédulo o poderia ter conseguido no tempo), que o General Canto conseguiu despertar a Infantaria adormecida, como quem faz despertar, com cuidadosa paciência e luminosa esperança, um doente querido para lhe dar uma colherada de remédio, para o injectar, para lhe pôr as papas, para o reanimar e arrancá-lo à modorra doentia dum desiludido. Conseguiu-o habilidosamente mas seguro do sucesso, aquele físico que concluíra o diagnóstico nos longos anos duma carreira em que observara, vira e auscultara.

Surgira um Director da Arma que trazia consigo um programa que era exequível. Contava com a boa qualidade do doente. A massa de Infantes estava pronta para receber o tratamento adequado à paralisia, mesmo que houvesse de recorrer-se à cirurgia. E todos acorreram à chamada para essa vacina salvadora.

Os que estavam nas unidades lá mesmo encontravam, através das Escolas de Recrutas, da instrução do Quadro Permanente, dos vários cursos que havia a ministrar à grande massa de milicianos que nessa época acorria às fileiras, o estimulante necessário. Os que jaziam inertes por todos os recantos, começavam a confluír para ouvir as falas do Mestre e de seus discípulos industriados, ensaiados, preparados, como assistentes indispensáveis para a grande tarefa. Assim se pôs em marcha o grande plano de «evangelização» da Infantaria, catequizando-se os próprios descrentes que depois viriam a ser fanáticos, os que descreiam em absoluto da era de redenção. Nasceu por essa altura a nossa Revista que encontrou logo o apoio franco, aberto e sem restrições do Director da Arma. Era chegada a oportunidade de pormos em execução os nossos sonhos que nos vinham dos tempos da Escola. E a cruzada prosseguiu. Animaram-se os arraiais pelos confins do Império. Às Colónias chegou o grito de alvorada e o entusiasmo redobrou com assinalada fé no futuro duma Arma que agora começava a dar o exemplo às outras Armas, que lhe emprestava o seu entusiasmo num alvorecer de mão dada em trabalhos de conjunto, em contactos, no campo das realidades, neces-

## Os nossos mortos

ENG.º GUILHERME DE LIMA HENRIQUES

Faleceu no dia 7 do corrente, o sr. Eng.º Guilherme de Lima Henriques, filho do antigo lente de Botânica, da Faculdade de Ciências de Coimbra, Dr. Júlio Henriques, e irmão do sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques, antigo Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O extinto foi um dos engenheiros mais destacados dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste) e exercia, actualmente, o cargo de sócio-gerente da Sociedade Herrman, L.ª.

À ilustre família enlutada, e, em especial, a seu irmão, o sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a expressão do seu profundo pesar.

sários e indispensáveis para o prosseguimento da jornada. Estava satisfeito o Mestre. Ele próprio o confessava, o traduzia no seu característico ensinar que tomava outro rumo, que subia de conceito, que se ultrapassava nas próprias expectativas.

Pois é esse Chefe, o Director da Arma de Infantaria, que todos vimos desaparecer com saudade pelo que de nobre e belo trouxe a sua vontade, pelo que de elevado teve o seu Pensamento em criar de novo a nossa Arma, ressuscitando-a, elevando-a, despertando-a, espevitando-a, ensinando-lhe novas passadas. Ela que estava entrevada, que ficara esquecida pelos tempos remotos dum post-guerra asmático, catarrento e inerte! Aprendeu de novo a andar, recuperou forças e ressurgiu. Deve-se, sem dúvida, esse impulso ao Homem extraordinário que, a seu modo, muito pessoal, muito característico, soube dinamizar, (Ele que não tinha dinamismo nos movimentos), que soube gritar (Ele que não alterava a voz), que soube impor (Ele que parecia esconder a energia)! Têm destes caprichos a inteligência e a vontade humanas!

É essa figura de romântico, de sonhador, que conseguiu ver realizados os seus sonhos, de que hoje lamentamos a morte, com a saudade que sabe calar fundo o respeito que nos merecem os espíritos que abraçam com entusiasmo e com dedicação uma causa justa, (e, neste caso, mais que justa, indispensável, redentora).

O General Francisco Bernardo do Canto (que nos perdoe o escrevermos o seu nome por completo...) será sempre aquele Director da Arma que todos nos habituámos a ouvir com interesse, com prazer, com vontade de mais, de muito mais, de que chegasse o outro dia para mais nos dizer e ensinar ainda.

Há pouco o víamos e conversáramos; umas escassas semanas! O mesmo General Canto com a sua verve pronta, o mesmo entusiasmo e o mesmo interesse pela Infantaria.

— A Revista continuo a lê-la. Lá vi aquele artigo...

E vira todos os artigos, e dava fé de tudo quanto se passava em volta da sua Arma!

Aqui deixamos registada a evocação dessa nobre figura de Infante, pelo trabalho persistente, pela vontade, pela sabedoria, numa recordação daqueles tempos em que a cada passo surgia numa instrução, numa aula, num exercício, interrogando, ouvindo, conversando, ensinando sempre. Aos que o conheceram, tornando presente uma saudade; aos novos, aqueles que só de tradição souberam do seu nome e da sua obra, a lembrança votiva dum dos grandes da nova Infantaria.

(De Infantaria)



# HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

## CAPÍTULO XIV

**Inquietação que causaram ao Convento da Ínsua alguns governadores da fortaleza e como se atalharam**

NÃO há dúvida, nem se pode negar, que a fortaleza, de que acima demos notícia, foi muito essencial à conservação deste convento, que sem ela não poderia persistir, pelos continuados assaltos, que lhe davam os inimigos, porém também é certo que não quis Deus faltasse aqui aos religiosos o exercício da paciência que aqueles lhe davam, porque em alguns governadores desta praça tem nela para isso uns admiráveis substitutos, que por domésticos e contínuos em nos causar repetidas ocasiões de mortificação, fazem subir mais de ponto o nosso merecimento. E se os senhores generais que governam as armas, não reprimissem muitos excessos, foram nas penalidades tão activos, que aqui conseguiram os religiosos a palma do martírio, sem lhes ser necessário ir por esta dita à terra de infiéis.

Já deixamos dito, que por ser o prelado desta santa casa capelão e confessor da fortaleza, se nos dá uma parte da lenha, que vem para ela todos os meses. Estando presente o governador, se divide em três partes e ficando o convento com uma, e o dito governador com outra, a terceira é para os soldados e artilheiros. Porém se o governador não assiste e está actualmente na praça, se divide a dita lenha só em duas partes, e fazendo o convento eleição da que lhe parece, a outra se reparte pela gente da guarnição. Isto se faz à portaria do convento defronte das casas do governador, para onde é conduzido da praia pelos soldados e artilheiros da fortaleza.

Pelos anos de 1673 succedeu achar-se aqui um governador tão absoluto e despótico, que pretendeu senhorear-se de toda a lenha. Dizia ser toda sua e não pertencer alguma ao convento, pelo que lha podia negar quando muito quisesse. Assim o executava, senão em todo, em grande parte, com notável detrimento dos religiosos. Governava então as armas António Jaques de Paiva, o qual sendo informado pelo prelado do convento Frei Tomaz de Santo André de tão injusto procedimento, proferiu logo o seguinte despacho em 10 de Janeiro de 1673:

«O Governador da Fortaleza da Ínsula satisfaça e faça satisfazer com a mesma quantidade de lenha, com que até agora se socorria o Convento dos Religiosos, que habitam na mesma fortaleza».

Com isto ficou socegada a perseguição nesta matéria, que não podia ter dúvida, sendo manifesto o justo título, por que se nos dá a dita lenha, qual é o de ser o prelado do convento capelão e confessor da fortaleza, e se havia de conceder a quem aqui assistisse com os mesmos empregos, a um se aqui assistisse para dizer missa e confessar aos soldados. Bastava este discurso para se não disputar semelhante matéria, quando não faltam outros justos e forçosos títulos para governador algum não se intrometer neste ponto, como em outras muitas coisas, que lhe não importam, nem se compadecem com a piedade, nem devoção. Porém como estas virtudes faltam, só se pode esperar semelhantes desordens e saíram muito penosas e ainda crueis a não haver superior que as atalhasse.

Não pouco se experimentou isto pelos anos de 1739. Era então aqui governador Diogo do Vale Rego, que notavelmente se empenhou em executar a paciência dos religiosos nesta fortaleza com várias e injustas pretensões. Fez delas uma larga relação ao general das armas o Excelentíssimo Conde de Aveiras, e no que respeita à lenha de que vamos falando, diz assim: «Tem os padres a terça parte da lenha que vai para aquela fortaleza, de que estão de posse desde o tempo que governava José da Costa (*mais antiga é a sua posse*) que esta se dava aos artilheiros da guarnição (*não basta dizê-lo e é necessário prová-lo*) e por concessão e caridade dos senhores governadores de armas se lhes dá (imite-lhes pois a sua piedade e devoção) que até êsse tempo lhes vinha de Mosteiró, onde tem uma devesa, que lhes deram os Duques de Caminha, e outra os mesmos de Mosteiró, e o Sereníssimo senhor Infante lhas confirmou, o que hoje não usam dela, nem lhes vem por se utilizarem da da guarnição, em prejuizo dos artilheiros e da mesma guarnição.

Em tudo falou como pouco noticioso, pois é certo que nem os duques de Caminha nos deram devesa alguma em Mosteiró, nem êste convento a teve lá nunca particular e consequentemente implica que o Senhor Infante a confirmasse. Verdade é que de Mosteiró nos vinha a lenha necessária para esta casa, até que se fundou a fortaleza, suposto que com imenso trabalho e com evidentes perigos dos que a conduziam, porém não da devesa, que diz deram os duques de Caminha, que não consta fizessem ao dito convento êste benefício, mas sim da mata, que teve desde



o seu princípio na forma que deixamos dito Erigida a fortaleza, principiou a dar-se ao convento a lenha que lhe pertencia, por respeito de ser o prelado capelão e confessor da mesma fortaleza. Por esta causa dali por diante não se recorreu mais por lenha a Mosteiró e muito mais por ser notavelmente trabalhosa a sua condução, que pela experimentar semelhante o convento de Caminha, se cuidou em dar outra providência à necessidade, que tem de lenha. Mas como este governador nas suas injustas pretensões mostra lhe faltava a piedade e devoção, não é de admirar não fizesse reflexão nestas circunstâncias, quando nem ainda procurou examinar a verdade das que alegava, para conhecer que logo desde o princípio da fortaleza se proveu este convento com a mesma parte de lenha, que hoje se lhe dá e sempre se lhe concedeu pelo título, que deixamos referido, de ser o prelado capelão e confessor desta praça. Assim o conheceu o dito general, pois mandou se observasse o que sempre se costumou.

Confirma tudo o sobredito um acórdão que se fez na Câmara de Caminha a 27 de Janeiro de 1751, para se evitarem alguns descaminhos, que se experimentavam na condução da dita lenha e é na forma seguinte:

Acordaram que por quanto pagavam as freguesias deste termo todos os meses do ano oito carros de cepos e em lugar dêles oitenta feixes de lenha, à qual vulgarmente chamam latos, correspondendo cada dez feixes a um carro para ser conduzido à fortaleza da Ínsua deste termo nos barcos do serviço da guarnição dela, e aí ser repartida entre os religiosos do convento da dita fortaleza de tempo imemorial e guarnição da mesma, depois que esta se estabeleceu e haver queixas dos descaminhos da dita lenha, consumindo-se alguma por dinheiro em prejuizo público, mandaram que os ditos feixes fôsem pelo estalão dos que se pagam à guarnição desta praça nos meses de inverno, e que os eleitos das freguesias fizessem assim conduzir a referida lenha em espécie, sem se reduzir a dinheiro, a entregar no armazém das portas de Viana desta praça ao sargento, cabo, condestável, ou soldado, que estivesse encarregado, para receber a dita lenha de cepos ou feixes, para daí ser conduzida nos barcos do serviço da guarnição da fortaleza da Ínsua a esta e aí se fazer a repartição daquela na forma sobredita, com pena de trinta dias de cadeia e seis mil reis de condenação contra o que faltar dos sobreditos eleitos e pessoas condutoras da sobredita lenha a este acordam, e com a mesma o escrivão da câmara nas ordens que passar, declarará esta forma, pela qual ficam evitados os queixosos descaminhos." (3)

Deste acordam claramente se manifesta ser tão antigo, como a mesma fortaleza, o dividir-se entre a gente da sua guarnição e religiosos deste convento a lenha, que todos os meses manda dar Sua Majestade. À vista do que e de tudo o mais que deixamos referido, evidentemente se mostra não se pode veri-

ficar coisa alguma de tudo o que alega em contrário o dito governador nesta matéria.

Em outra tem êle embicado com maior empenho e igual sem razão sobre o produto das praias desta ilha. São estas como cêrca deste convento, pelo que tudo, o que nelas há, lhe pertenceu sempre desde o princípio da sua fundação; e se depois dela, passados alguns anos, a ambição de algum particular pretendeu meter nas rendas do concelho a concha, que saia nestas praias, se atalhou logo esta pretensão por um acordam da Câmara de Caminha, feito no dia 1 de Janeiro de 1441, na forma em que acima demos notícia, e ali mostrámos em como o mesmo acordam foi anos depois confirmado a 21 de Fevereiro de 1467 pelo ouvidor do primeiro Conde de Valença e senhor de Caminha, mandando não se metesse a dita concha nunca em venda e se nos conservasse sempre a nossa posse sob pena de quinhentos reis.

Passado muito mais de um século, fez a mesma Câmara de Caminha outro acordam no ano de 1612 para atalhar algumas desordens, que se faziam sobre o produto das praias e causavam muita moléstia aos religiosos, e é na forma que se segue:

"Paulo de Abreu do Vale, juiz ordinário nesta vila de Caminha e seu termo pelo Marquês de Vila Real, etc.

"Mando ao Meirinho e porteiros desta vila, jurados e quadrilheiros da freguesia de Molêdo, e Cristêlo deste termo, que tanto que este virem, notifiquem a todos os moradores das ditas freguesias o conteúdo no acordam que se fez em Câmara, cujo teor é o seguinte:

"Acordaram logo êles oficiais da Câmara, que por quanto lhes viera à notícia, que muitas pessoas desta vila e termo iam tirar argaço à Ínsua fora dos dias que lhe estavam limitados pelo padre guardião, que é à segunda, quarta e sexta-feira de cada semana, e que outro sim levavam mulheres em traje de homens a tirar o dito argaço, por lhes estar proibido que não vão lá mulheres a tirá-lo, e que além disso depois de terem tirado o dito argaço, o deitavam lá assim em pilhas, como estendido, o que causa muita moléstia aos padres pelo mau cheiro dêle. Pelo que mandavam, que nenhuma pessoa desta vila como do termo dela, fôsse, senão nos dias limitados acima, ao dito argaço, e não levassem lá mulheres nem em seus trajes, nem em trajes de homens, e que nos dias que forem ao dito argaço, que se entenderá nos limitados, vão de sol a sol, e não durmam lá, nem estendam lá o argaço, nem o deixem empilhado, e o tragam logo para fora, e isto com pena de quinhentos reis cada um para o avisador e concelho. E mandaram fôsse apregoado este acordam por esta vila e se passassem mandados para se notificar nas freguesias deste termo, e assinarem nos fins dos acórdãos, e declararam que as condenações sobre este acordam se fizessem às pessoas de que der queixa o dito padre guardião, a qual notificação lhes fareis logo sobre a mesma



pena e das diligências vireis dar fé ao escrivão que êste fez.

Dado nesta dita vila, sob meu sinal somente, ao primeiro dia do mês de Setembro. Bento Rebelo a fez de 1612 anos.

E assim mais mando que sejam notificados todos os moradores das ditas freguesias, que sob a dita pena não vão pescar às camboas e limites da Ínsua, nem apanhar marisco sem licença do padre guardião e nos dias que êle lhes limitar. Paulo de Abreu».

Passados quinze anos, no de 1627, mandou o juiz, que então era, fazer nova notificação dêste acórdão, sem dúvida para que melhor se conservasse a sua notícia e se não faltasse à sua observância, na forma seguinte:

«Cumpra-se o conteúdo nêste mandado, e sob as penas dêle, e qualquer oficial de justiça faça esta notificação aos moradores de Cristêlo e Molêdo, e juntamente sob a mesma pena não vão mariscar aos domingos e dias santos.

Caminha, 25 de Julho de 1637. Jerónimo de Abreu do Vale.

Dos sobreditos acórdãos e despachos que ficam referidos, claramente se prova, que sempre o produto das praias desta ilha esteve à disposição do prelado dêste convento e nesta posse se conservou sempre pacificamente por muito mais de três séculos, não só desde o ano da sua fundação de 1392, até o de 1650, em que se fez a fortaleza, mas também ainda depois, em que pelo dilatado espaço de oitenta anos nenhum dos governadores dela se atraveu a disputar esta matéria e menos pretendeu espoliar ao convento da sua antiquíssima posse, em que estava. E só o já referido Diogo do Vale Rego se quis fazer tão singular com as suas injustas pretensões, que nos vimos precisados a recorrer ao real patrocínio do soberano, que foi servido deferir-nos com uma provisão passada a 15 de Março de 1730, na forma seguinte:

D. João, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, d'aquem e d'alem mar, em África Senhor da Guiné, etc.

Faço saber, que o presidente e mais religiosos do oratório de Nossa Senhora da Ínsua da Província da Conceição me representaram por sua petição, que sendo o dito oratório fundado há mais de quatrocentos anos pelos Duques de Caminha, sem outro muro mais que o mesmo mar que o rodeia e sem outra coisa mais que uma pequena praia, que a maré vazia aí deixava descoberta, que toda não era a décima parte que costumam ter os mais conventos reformados, se conservaram sempre desfrutando algum peixe, que nela lançava o mar, não chegando para sustentar oito religiosos, que aí assistiam, mas também algumas ervas que na praia se criavam, de que usavam para lançar uma pequena horta, que tinham, como para darem a alguns devotos para as suas, em gratificação de algumas esmolas com que os socorriam, concedendo-lhe assim os duques para ajuda do seu

sustento, e mandando para êste efeito que não se arrendassem mais aqueles poucos frutos, como se fazia antes da fundação; e que mandando ao depois o Senhor Rei D. João IV fazer aí um forte, por evitar os roubos, que fazia o inimigo, ficaram sempre os religiosos continuando na mesma posse sem contradição da pessoa, nem prejuizo da fortaleza, antes com proveito dos soldados que aí assistiam, que, com as esmolas e peixe que se colhia, os socorriam; porém que no tempo presente o governador da praça do dito forte impedia aos ditos religiosos a posse, em que estavam daquelas migalhas, de que resultava não só a perda dos suplicantes mas inquietações da consciência, pedindo-me que por amor de Deus os mandasse conservar na sua posse de desfrutar o dito pedaço de praia; e visto o seu requerimento e informação que se houve pelo Provedor da Câmara de Viana, em que foi ouvido o Procurador da Corôa: Hei por bem que os suplicantes sejam conservados na posse que sempre tiveram do peixe que saia na mencionada praia, que para seu sustento usavam, e do argaço, botelha e outras coisas, de que se aproveitavam para a hortaliça, de que se remediavam, e para darem aos seus bemfeitores em recompensa do bem que lhes fazem; e mando que nenhuma pessoa, de qualquer qualidade que seja, lhes impida a dita posse, etc.

O letrado que fez a petição para êste requerimento, sem dúvida por mal informado da verdade e das notícias dêste convento, deu existência aos Duques de Caminha muito além de dois séculos, pois, como deixamos dito, tiveram o seu princípio no ano de 1620, duzentos e vinte e oito anos depois que se fundou êste convento, pelo que não se pode verificar que o fundassem os ditos duques, como na provisão se refere, por descuido e pouco reparo de quem fez a petição. E é certo que nem ainda os Marqueses de Vila Real existiam quando se fundou o convento, como já em outra parte claramente mostrámos.

Não bastou a real resolução da sobredita provisão para suspender o governador contendor e os seus injustos requerimentos, pois entre vários artigos que apresentou ao mesmo general, o Excelentíssimo Conde de Aveiras, lhe propôs alguns contra o que Sua Majestade tinha resolvido na sua provisão de 15 de Março de 1730, na forma seguinte:

«Passei ordem (*diz*), que não duvidava que os moradores daquelas vizinhanças fôsem apanhar argaço na praia daquela fortaleza, porém que êste o não estendessem junto à muralha, nem sobre o feno (*assim o queremos também*) e que dessem parte dos que iam para se utilizarem todos, o que os reverendos padres encontraram, (e com razão) porque não querem se dê parte ao governador, só sim a êles, fazendo-se senhores dos tais argaços, (*pelos mercês que dêles lhe fizeram*) sendo que êste é o que produz o mar e trazem as ondas, e não tem os padres jus nêle (*menos o tem o governador*) só do que necessitassem para as suas hortas e o mais pertence ao governa-



dor (*não basta que elle o diga*) para se utilizarem os circunvizinhos».

Como o dito general estava plenamente informado de tudo o que neste artigo se expõe, lhe deu a resposta na forma seguinte: «No que toca ao feno se observe, como neste se aponta; e pelo que respeita ao argaço se não intrometa o suplicante, por pertencer este ao uso dos padres, e tudo o mais que produzirem as praias, por previsões régias que me apresentarão».

Semelhante despacho deu a outro artigo que dizia:

«Tem mais a dita praia uma erva, a que chamam botelha, de que os padres se fazem senhores por uma ordem ou licença, que dizem tem da Câmara de Caminha, adquirida antes de ser fortaleza, (*também a tem de Sua Majestade e muito depois da fortaleza*) e tirando-se-lhe a botelha se lhe tira o marisco que se lhe cria debaixo dela, o que a Câmara não podia dar, (*é necessário que o prove*) e parece não é seu por serem esplanadas da fortaleza (*primeiro o foram do convento*) e se deve praticar o que se pratica no castelo de Viana e no de Vila do Conde.

Assim o entendia, porém ao dito general pareceu o contrário, como se vê da resposta que deu não só ao sobredito, mas também a outro artigo, que lhe propôs, para que não pudessemos mandar mariscar, e é na forma seguinte: «Tem os padres a mesma razão para se utilizarem da botelha por doações que tem e posse antiquíssima em que estão. Querem os padres, (diz outro artigo) que os moradores das vizinhanças vão mariscar na praia daquela fortaleza por sua ordem, e que elles são senhores dos tais mariscos, (*sem meterem a foice na seara alheia*) para os darem a quem lhes parecer, metendo-lhe grande número de gente, ficando as praias extintas do marisco, (*sempre fica para os da casa*) o que é prejudicial aos soldados e artilheiros (*não são estes os que se queixam*) da mesma guarnição, porque muitas vezes não tem com que poder passar, (*não lhes falta então o convento com o que tem*) e os padres não podem ter domínio nos tais mariscos, (*basta-lhes que o tenha o Papa*) só sim como moradores e a guarnição, e não os de fora da fortaleza». A este artigo respondeu o general com a mesma inteireza, que aos passados, dizendo: «Como o marisco é produto das praias da fortaleza, e como está dito pertence aos padres o que produzem, por isso podem estes mandar mariscar, não impedindo aos soldados e mais pessoas da guarnição o poderem também livremente mariscar».

Não nos podemos escusar de dar notícia também aqui de um grande arrazoado, que fez ao dito senhor, sobre as pesqueiras que pertencem ao convento, para que o silêncio d'elle não seja causa de que semelhantes pretensões se repitam, nem se façam alegações, que com verdade não se podem provar, quais

são as que se contem no seguinte artigo: «Na praia da fortaleza (diz) tem os padres quatro camboas, destas, duas são antigas, que uma delas, a que chamam a camboa do meio, era do governador da fortaleza, (*deve mostrar porque título*) e sendo governador Pedro Vieira Guedes, a deixou danificar, (*porque não lhe pertencia*) e sucedendo a este José da Costa, a deixou com seu consentimento reedificar aos padres, (*não se conforma isto com lhes querer tirar a lenha*) de que elles se apossaram até o tempo presente, por assim o consentir (*porque sabia lhe não pertencia*) o meu antecessor Francisco Pereira, por assistir muito pouco tempo na tal fortaleza, o que é em prejuizo do governador (também o é do convento que elle a tenha) e da sua guarnição, que desta súplica o suplicante a Vossa Ilustríssima Excelência lha manda restituir, pelos padres estarem possuidores de má fé, (*assim fôra se não fôsse sua*) nem os tais se podem utilizar de algumas delas, por serem propriedades fora do seu convento (*não estudou bem esta matéria*) o que tudo se pode verificar com pessoas fidedignas, (*o ponto está que assim o faça*) que sabem que a tal camboa sempre foi dos governadores».

Para darmos digna resposta a tudo o que neste artigo se contém, seria necessária uma grande digressão, que não parece precisa, convencendo o dito Excelentíssimo Senhor Governador em poucas palavras tão cabalmente ao governador em tudo o que alega, na forma seguinte: «Devem os padres continuar na posse das camboas em que estão, por mostrarem que lhes pertencem, contra o que não mostra o suplicante documento ou prova legal, e querendo fazer alguma camboa, a poderá fazer sem prejuizo das dos padres».

Nesta e em semelhante forma vão os senhores generais reprimindo os excessos dos governadores desta praça, que a não dar Deus esta providência, se faria aqui intolerável a assistência aos religiosos, pois nem á muralha lhes permitiriam ir tomar o ar, como também o dito governador o chegou a pretender no seguinte artigo: «Passei por ordem, que depois das portas fechadas não subisse ninguém às muralhas, senão as sentinelas e ronda, o que os reverendos padres não querem observar, (*por não ser prelado d'elles*) e fazem tudo pelo contrário». Ao que deu o dito Excelentíssimo Senhor Conde de Aveiras a seguinte resposta: «Não se deve embaraçar aos padres a que vão tomar o ar à muralha».

Porém, como deixamos dito, se deve crer, que é trabalho que o Senhor nos substituiu, em lugar do que causavam os piratas inimigos, e com esta lembrança devemos animar o nosso sofrimento, para que no seu exercício tenha a nossa paciência mais avultado merecimento aproveitando-nos para isto de todas as ocasiões que se oferecerem e abraçando-as com grande resignação na divina vontade.



# Linhas Estrangeiras

## ESPAÑA

A «Renfe» está a distribuir pela linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca os carris que faltam para a completa renovação da via da fronteira portuguesa a Fuentes de San Esteban. São trilhos de 18 metros e 40 quilos iguais ao que a via já tem entre Fuentes de Saint Esteban a Salamanca. É intenção da «Renfe» ter os trabalhos da renovação concluídos em Maio próximo, assim como da nova estação de Fuentes de Oñoro e do desvio de Tâjares à ponte da linha de Bejar.

Espera-se que nesta altura, como já dissemos, o «Sud-Express», entre Vilar Formoso a Medina, tenha uma apreciável aceleração.

## SUÉCIA

As inovações nos caminhos de ferro continuam a verificar-se. No último modelo de básculas Lindell para mercadorias, adoptado agora nos Caminhos de Ferro do Estado Sueco, lê-se o peso num mostrador em vez de ser no braço. A balança compensadora de dois pêndulos marca o peso exacto mesmo que não tenha sido colocada em posição horizontal correcta. Uma impressora eléctrica regista o peso, a data, et., numa tira de papel. Este princípio aplica-se em básculas gigantes que pesam combóios até 130 toneladas que passam sobre elas, somando o peso de todo o combóio.

## Tertúlia "Festa Brava"

### Novos corpos gerentes

Na última assembleia geral da Tertúlia «Festa Brava», foram eleitos os novos corpos gerentes, para o ano de 1950, cujos cargos recaíram nos seguintes senhores:

**ASSEMBLEIA GERAL** — Presidente, *Mariano de Carvalho Costa*; Vice-Presidente, *Dr. Barreira de Campos*; Secretários, *Joaquim Gomes de Oliveira Jardim* e *Antero Augusto Olaio*.

**CONSELHO FISCAL** — *Ruy de Sousa Vinagre*, *José Mayer* e *Álvaro Figueiredo d'Almeida*; Suplentes, *Fausto Calado Alves* e *José Bello*.

**DIRECÇÃO** — Presidente, *Carlos d'Ornellas*; Vice-Presidente, *Raúl Caldeira*; Secretário, *Joaquim Rodrigues Duarte*; Tesoureiro, *Mapril Baptista Gouveia*; Vogais, *José Augusto Madeira*, *Bernardino Tudela de Vasconcellos* e *Fernando Nunes de Carvalho*; Suplentes, *Alexandre de Jesus Colarinha*, *José Salles*, *Manuel Gonçalves* e *José Domingos dos Santos*.

# Linhas Portuguesas

## Unificação das linhas férreas

O Conselho de Ministros reunido no dia 7, no Palácio de S. Bento, sob a presidência do sr. dr. Oliveira Salazar, iniciou o estudo das bases da concessão única das linhas ferroviárias, execução da Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945.

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — «Companhia de circo».

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «As Duas Santinhas».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

**JAMES RAWES & C.º, L.ª**

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

**E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª**

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

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.º**

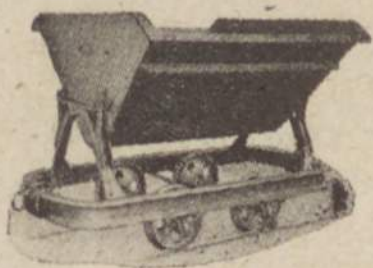
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

## «A Nova Loja dos Candeeiros»

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

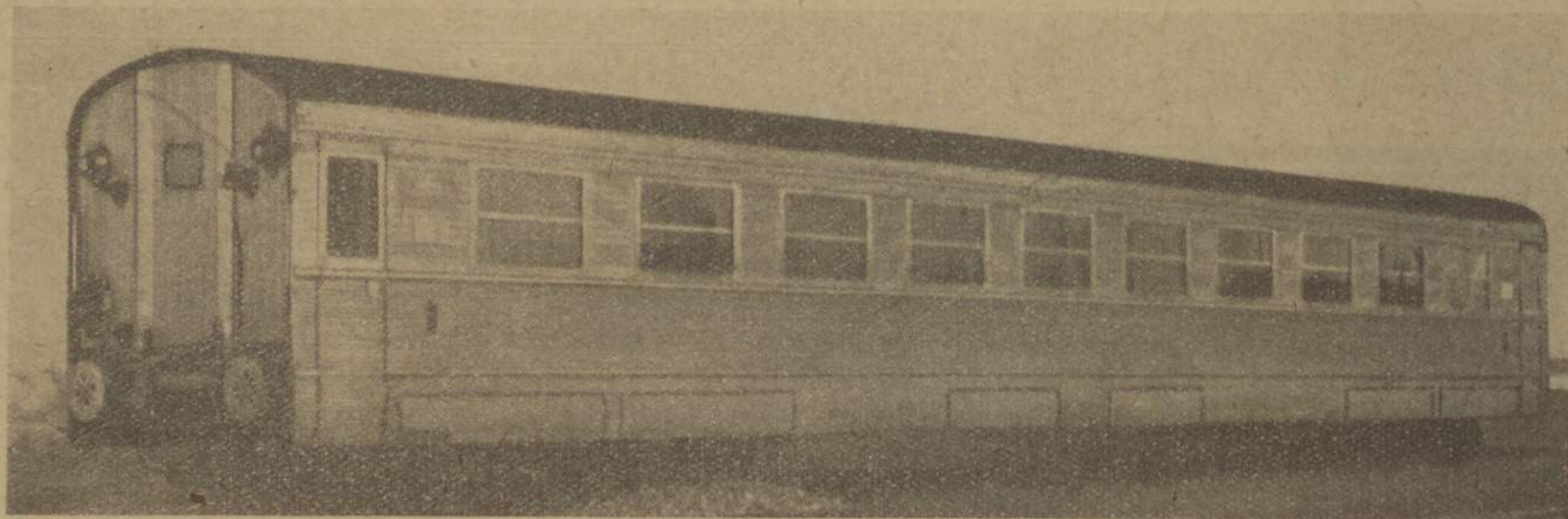
**R. da Horta Sêca, 24**  
LISBOA — Telef. 22942



Vias Portáteis — Carris de Aço  
— Vagonetas — Locomotivas —  
— Escavadoras —  
Material leve e pesado

**DECOVIA-SANFER**  
RUA DE S. JULIÃO, 41, 1.º  
Telefone 26089 — LISBOA





Carruagem leve sobre pneus da S. N. C. F.

# THE BUDD COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, DURAÇÃO  
ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 20, Av. Franklin D. Roosevelt, PARIS (8°)-Tel. Balzac 00.60

## 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.

# DESDE 1858

QUE

## A Companhia Nacional de Navegação

contribui para o progresso

e o prestígio do Império

em todas as suas

rotas marítimas