

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

1493

1 — MARÇO — 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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.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 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

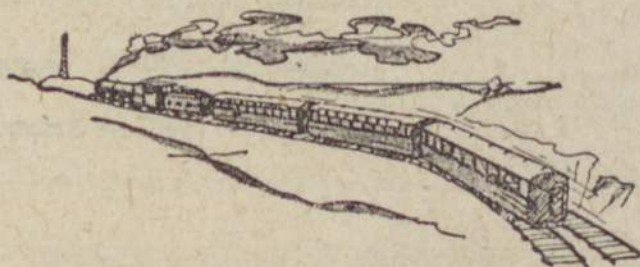
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

A Circulação Fiduciária, por J. L. COELHO DOS REIS .	855
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO	858
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	860
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. .	862
Um guarda da P. N., num acto de abnegação, perdeu a vida para salvar uma criança.	863
Vida Ferroviária	863
Inauguração do novo viaduto da Avenida da República. .	863
Imprensa	863
Há 50 anos	864
História da Ínsua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR .	865
Parte Oficial	869
Recortes sem comentários	870
Espectáculos.	871



A Circulação Fiduciária

Por J. L. COELHO DOS REIS

COMO é do conhecimento geral, a guerra de 1914-1918 abalou profundamente toda a estrutura económica do País.

A libra cheque que, em 1913, pela cotação de Londres, tinha o valor médio de 5\$23,5, nos anos posteriores passou a ter a seguinte expressão:

1914	5\$66,3
1915	6\$74,8
1916	7\$03,2
1917	7\$72,6
1918	7\$90,1
1919	8\$19,6
1920	18\$32,9
1921	39\$38,4
1922	65\$08,4

O salto brusco da libra cheque de 1919 para 1922, levou-me a escrever o artigo com o título acima sobre o assunto, artigo que foi publicado no *Notícias de Alcanena*, jornal da minha região, em Setembro de 1922, tendo procedido assim por ver o aumento constante que a circulação fiduciária ia tendo, sem que a reserva ouro aumentasse na mesma proporção, como se tem feito, desde que esta situação política tomou conta do poder.

Por me parecer muito oportuno o ter-se conhecimento do que eu em 1922 disse no referido artigo, tanto mais que foi inserto num jornal que se publicava num pequeno concelho e de muito reduzida circulação, resolvi transcrevê-lo nas colunas desta *Gazeta*, e que se resume no que se segue:

«A Circulação Fiduciária»

Pelo balancete do Banco de Portugal referido a 23 de Agosto de 1922, verifica-se

que as notas em circulação à data do referido balancete atingiam a importância de 851.325.954\$50.

Em caixa havia à mesma data uma reserva metálica de 26.656.922\$68, assim discriminada:

Ouro	8.577.180\$41
Prata	17.596.123\$25
Níquel	2.953\$00
Cobre	480.666\$20
Soma	26.656.922\$68

Esta importância metálica era a reserva que existia então, para garantir os 851.325.954\$50, o que dava uma percentagem para as notas em circulação de 3,1 %.

Se nos referirmos unicamente à reserva ouro, esta percentagem desce para 1 %.

Devido, porém, à valorização da prata, pode-se admitir que as notas em circulação estão garantidas com uma reserva metálica forte de 3,1 %.

O exclusivo da emissão de notas para todo o País pertence desde 1887 ao Banco de Portugal, pela legislação do falecido Conselheiro Mariano de Carvalho.

Até esta data as notas eram emitidas em Lisboa pelo Banco de Portugal e no Porto pelos Bancos Aliança, Comercial, Mercantil e União.

Em 1875, um ano antes da memorável crise monetária, as notas em circulação em todo o País não iam muito além de 3.500 contos, pertencendo aos Bancos do Porto a terça parte e as duas restantes partes ao Banco de Portugal.

A grave crise financeira de 1891 obriga o Governo de então a decretar a inconvertibilidade das notas.

Tendo, portanto, actualmente um giro

forçado e não havendo uma reserva «metálica ou doutra qualquer espécie» para lhe fazer face, facilmente se reconhece os estragos que deve produzir uma nova crise financeira análoga à de 1891, se encarmos bem que a circulação das notas em 6 de Maio desse ano, não chegava a 9.000 contos e que em 23 de Agosto de 1922, já ultrapassa a casa dos 850.000 mil contos!

Bazílio Teles, num dos seus livros «O Problema agrícola-Crédito e Imposto», defende a ideia de que o Estado devia criar uma Junta do Crédito Predial para fornecer à agricultura, a juro baixo e sobre hipoteca, os capitais necessários, se o mesmo Estado fosse o emissor.

A propriedade hipotecada, diz Bazílio Teles no seu livro, constituiria uma reserva tão boa como o ouro, ou ainda melhor, porque é representada pela riqueza mais sólida que existe.

Quer dizer — Bazílio Teles era de opinião que um Banco que emitisse notas destinadas a empréstimos hipotecários sobre propriedades, esse Banco constituiria, assim, uma reserva superior à reserva Ouro.

Existe em Portugal uma Sociedade anónima que se constituiu para emprestar dinheiro sobre hipoteca de propriedades e com autorização superior emite obrigações do valor nominal de 90\$00 cada uma, para o referido fim.

E por assim dizer um Banco emissor, com o inconveniente, porém, do valor das referidas obrigações depender da cotação da bolsa, o que dificulta fortemente a realização dos empréstimos, quando a sua cotação é inferior ao seu valor nominal.

A Sociedade a que me refiro é a Companhia Geral de Crédito Predial Português.

O inconveniente que aponto seria resolvido se dessem a esta companhia a faculdade, ou, por outra, o exclusivo de emitir notas em substituição de obrigações, exclusivamente destinadas à realização de empréstimos hipotecários.

Concedida a referida autorização, emitir-se-iam desde logo notas até à importân-

cia dos empréstimos prediais, municipais e distritais já realizados, que seriam aplicados na amortização total de todas as obrigações em circulação, procedendo-se para o futuro, conforme fosse regulamentado.

Fácilmente se reconhecem as enormes vantagens que adviriam para o Estado e ainda para o desenvolvimento da riqueza pública, as facilidades que esta modificação produzia na indicada Companhia.

Supondo que se estabelecia uma taxa de 6 % para os empréstimos, estes 6 % deveriam ser divididos da seguinte forma:

Receita para o Estado 2,75 %.

Comissão de gerência para a Companhia 2,75 %.

Caixa de aposentações para os empregados, gratificações anuais aos mesmos, etc. etc., 1/2 %.

Ter-se-ia assim criado uma nova receita para o Estado, mais facilidades na realização de empréstimos hipotecários e melhor garantido o futuro dos empregados da Companhia não só na efectividade do serviço, como muito especialmente quando aposentados.

* * *

A Companhia Geral de Crédito Predial Português procedeu, em 1884, por intermédio dos Conservadores das Câmaras do País, a um inquérito, afim de saber qual a dívida hipotecária da lavoura a Bancos prestamistas particulares.

Por esse inquérito averiguou-se que essa dívida ascendia a 48.000 contos, sem incluir uns 10.000 contos de dívida à referida Companhia.

Não seria exagerado computar-se hoje a dívida hipotecária particular em cem mil contos e que esta dívida paga em média uma taxa de juro superior a 8 % ao ano.

Aplicando-se na prática a teoria de Bazílio Teles, que eu há muito defendo, a propriedade hipotecada constituiria a reserva do Banco, reserva tão boa como a reserva ouro.

A realização desta medida, que eu respeito da mais alta importância para a

economia nacional, devia produzir os seguintes resultados:

1.º — Facilitar a realização dos empréstimos hipotecários, por serem feitos a dinheiro, do que resultaria por certo grande auxílio para o desenvolvimento da riqueza pública e particular, visto que por esta forma se poderiam realizar todos os empréstimos com garantia hipotecária, por não haver nunca falta de dinheiro.

2.º — Criar receita para o Estado.

3.º — Valorizar a nota.

As notas que para este fim fossem sendo lançadas no mercado conforme os empréstimos se fossem realizando e que deveriam ter cunho forçado, teriam inteira confiança dos seus portadores, porque além do cunho forçado já sabiam também que tinham a garanti-las a propriedade hipotecada, notas que a Companhia receberia sempre em qualquer altura no pagamento de prestações e antecipação de empréstimos, juntamente com as emitidas pelo Banco de Portugal.

Se quando a Companhia Geral de Crédito Predial Português se fundou, esta Companhia tivesse obtido a faculdade de emitir notas, em vez de emitir obrigações, teria prestado em 1876 e 1891, por ocasião dessas grandes crises financeiras, importantíssimos serviços ao País, e quem sabe — talvez tivesse evitado as corridas aos Bancos, visto a circulação das notas em 1876 não ir além de 3.500 contos e em 1891 não atingir nove mil.

A confiança absoluta que tenho na viabilidade de se pôr em prática este projecto, sem prejudicar os legítimos direitos de ninguém foi o motivo que me levou a es-

crever este artigo, julgando que assim estou servindo bem o meu País.

(a) José Lucas Coelho dos Reis

* * *

Dias depois da publicação do artigo, encontrando o meu querido amigo sr. Conselheiro Schrôeter, que foi ministro da Fazenda do Governo presidido pelo sr. Conselheiro João Franco, ambos já desaparecidos do número dos vivos, mostrei-lhe o referido artigo que ele leu com particular atenção, pedindo-me em seguida o jornal, pois desejava possuí-lo — aconselhando-me a que enviasse o jornal ao sr. Ministro das Finanças, que era ao tempo o sr. Victorino Guimarães para ele o ler, o que fiz logo, acompanhado de uma carta minha.

Em resposta à minha carta, recebi do sr. Victorino Guimarães, escrito e assinado pelo seu próprio punho, o seguinte cartão que ainda possuo.

«Ministério das Finanças — Gabinete do Ministro — 24-IX-22.

Recebi a sua carta de 19 e bem assim o número do jornal que V. Ex.^a teve a gentileza de me enviar. Li o artigo com atenção, pois é deveras interessante. De V. Ex.^a Att.^o V.^{or} e Obg.^{do} — (a) Victorino Guimarães.

* * *

Tudo isto vem a propósito das dificuldades que actualmente existem para a realização de empréstimos hipotecários pela falta de capitais disponíveis, empréstimos que se na sua maioria se realizassem, muito contribuiriam para uma maior produção agrícola e desenvolvimento grande na construção civil.



Efemérides ferroviárias

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

MARÇO

1

1904 — É aberta à circulação a linha férrea de interesse local de Foulon a Nogent em Bassigny (França).

2

1895 — O Governo do Egito contrata com um grupo de financeiros a construção do caminho de ferro entre Kenah e Assuan.

3

1898 — Constituiu-se em Bruxelas a Companhia Auxiliar das Estradas de Ferro do Brasil para a exploração das linhas de Porto Alexandre ao Uruguay.

4

1890 — Com a assistência do Príncipe de Gales é inaugurada solenemente a ponte de Forth, próximo de Edimburgo e no prolongamento do caminho de ferro desta cidade a Queensferry.

5

1901 — A Direcção do Sul e Sueste anuncia a abertura do concurso para as obras do alargamento da estação do Barreiro.

6

1890 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro é autorizada a estabelecer o apeadeiro do Vale de Santarém.

7

1895 — O Ministro do Comércio do Governo Hungaro apresenta ao Parlamento um pedido de crédito de 32 milhões de francos para aplicar nas linhas férreas da Transilvânia.

8

1903 — Em S. Petersburgo, reúne-se a conferência internacional das grandes companhias ferroviárias onde se goraram os esforços para se assentar na unificação das tarifas.

9

1901 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses anuncia que faz comboios rápidos para a Semana Santa e Feira de Sevilha com bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos (1.ª classe 18\$300, 2.ª classe 12\$000 e 3.ª a 8\$600 réis).

10

1873 — É aberta à exploração a linha férrea entre Vale do Pereira e Venda do Duque.

11

1903 — É aberto à exploração o primeiro troço da linha de Dahomex entre Cotonu e Atogou (África francesa).

12

1902 — Uma poderosa companhia projecta a construção duma ponte suspensa para o caminho de ferro entre Port Hastings e Cape Porcupine (Canadá).

13

1904 — É aprovado o projecto da estação definitiva de Tarragona na linha de Reus da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte (Espanha).

14

1902 — O Sultão de Marrocos aprova o traçado do caminho de ferro de Duveyrier a Djenan ed-Dar, a partir de Oued-el-Hael.

15

1890 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses põe em execução a tarifa especial n.º 6 para a transmissão de telegramas ao preço de 320 reis por 20 palavras.

16

1891 — Abre à exploração pública a 2.ª via do troço ferroviário entre o Carregado e Azambuja.

17

1901 — Vanderbilt reúne o capital de 70 milhões

de dolares para o resgate da Southern Pacific Railway & C.^o e da Northen Pacific Railway & C.^o e fundir estas duas companhias com a Union Pacific.

18

1902 — A Companhia dos Caminhos de Ferro de Santander e Bilbao anuncia que faz uma terceira emissão de obrigações.

19

1896 — Um grupo de capitalistas belgas organiza a Companhia dos Caminhos de Ferro do Baixo Egito para estabelecer e explorar o caminho de ferro de Masourak a Matarich.

20

1909 — Abre à exploração o troço de Amarante na linha do Tâmega, que compreende 2 estações e 92 obras de arte, as quais importaram em 352 contos.

21

1889 — Inaugura-se a 2.^a secção do caminho de ferro de Luanda a Ambaca (100 quilómetros).

22

1902 — Os caminhos de ferro andaluzes introduzem importantes melhoramentos no seu material de transporte.

23

1903 — Em Móra reúnem-se os principais proprietários e lavradores locais para tratar de promover a construção da linha férrea de Aviz a Coruche.

24

1902 — Organiza-se em Madrid um sindicato para construir o caminho de ferro entre Caceres e Trujillo.

25

1902 — A companhia concessionária do caminho de ferro de Lorca a Baza e Aguilas é autorizada a construir e explorar um ramal de Aguilas a Hornillo.

26

1927 — Dá-se o lamentável desastre da «passagem do Papel», em que morrem 4 trabalhadores da C. P. que estavam descarregando dez vagões de cascalho que foram destruídos por um comboio de mercadorias procedente do Rossio com destino a Torres Vedras.

27

1894 — São inaugurados os trabalhos de construção da estrada de ferro do Paçanha ao Araxa, no Estado de S. Paulo (Brasil).

28

1903 — É aprovada a planta cadastral da linha férrea da Beira Baixa.

29

1891 — É aberto ao público o troço da linha férrea de Licata a Terranova, na Sicília.

30

1903 — Resolve-se construir um caminho de ferro subterrâneo, que ligue Bruxelas a Anvers.

31

1908 — Circula pela primeira vez um comboio de passageiros na linha férrea de Shirihiigland a Blo-nytre da África do Sul.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Conferência de Horários da Europa Ocidental

Por ocasião da Conferência de Horários da Europa Ocidental, realizada em Palma de Maiorca, com delegados dos caminhos de ferro da Suíça, Portugal, França, Itália, Inglaterra, Marrocos e Espanha, o jornal *Baleares*, de Palma publicou a seguinte entrevista com D. Alfredo Moreno:

- Motivo desta Conferência?
- Sobre os horários, especialmente nas fronteiras, para que o serviço seja o mais exacto possível.
- Celebram-se periodicamente?
- Sim, cada ano. A que realizamos em Palma é somente em complemento.
- Qual é a linha espanhola que transporta mais passageiros?
- A de Barcelona Port-Bou.
- E em que província espanhola se viaja mais?
- Primeiro, em Catalunha, e depois Valência.
- Causas?
- Maior indústria e trabalho que nas outras regiões.
- Qual a opinião dos delegados estrangeiros a respeito dos nossos caminhos de ferro?
- Compreendem, como o compreendemos nós próprios, que não estão perfeitos como era de desejar, mas eles mesmos conhecem a dificuldade que atravessa o mundo inteiro e as que existem para a reposição de material.
- Vão diminuindo estas dificuldades?
- Sim. Este ano, podemos adquirir umas cento e vinte carruagens e temos, todavia, pendente a compra de mais cem.
- Que tal é o «Talgo»?
- Depois de pronto e experimentado será uma realidade.
- Que opinião a respeito dele têm os congressistas?
- Não se têm manifestado, embora estejam pendentes das nossas provas as requisições para os seus países.
- E D. Alfredo Moreno é optimista?
- Sim, tenho a certeza dum êxito estrondoso.

Electrificação dos Caminhos de Ferro na Holanda

Com a electrificação das principais linhas, na província de Limburgo, deu-se um grande passo para a renovação e melhoria da rede ferroviária. Mediante esta electrificação, foi acrescida com 145 quilómetros de linha dupla a rede electrificada já existente — informa a revista *Ferrocarriles y Tranvías*.

Com a tracção eléctrica queima-se nas centrais térmicas, apenas, uma terça parte do carvão que utilizar-se-ia no caso da tracção a vapor.

Uma vez concluído todo o programa de electrificação ferroviária até agora projectado, conseguir-se-á uma economia de nada menos que 350.000 toneladas de carvão anuais.

Entretanto chegou-se já aproximadamente aos 750 quilómetros de linha (em via dupla!) electrificada nos caminhos de ferro holandeses.

Indicador ferroviário

Coordenado pelo sr. José Francisco da Silva, Chefe de Secção do Escritório da 3.ª Circunscrição da Exploração, na Figueira da Foz, está publicado, em cuidada edição, o *Indicador Ferroviário*.

O interessante livrinho contém indicações várias, referentes às Divisões da Exploração, Comercial, de Material e Tracção, de Abastecimentos e da Via e Obras da C. P.

Ao sr. José Francisco da Silva orientou-o o desejo de se tornar útil aos seus camaradas ferroviários, ajudando aqueles que necessitam de consultar os diversos diplomas em vigor nas linhas da C. P., suavizando-lhes — como ele próprio escreve na apresentação do Indicador — o cumprimento da sua difícil missão.

A capa do *Indicador Ferroviário* apresenta-se com um sugestivo desenho do sr. João da Silva Prôa.

Segurança nos Caminhos de Ferro dos E. U. A.

No *Bulletin d'Informations Economiques*, publicado pelos Serviços Americanos de Informação, M. William T. Faricy, Presidente da Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, anunciou que

no curso do ano de 1948 os caminhos de ferro do seu país haviam funcionado com uma segurança maior que durante os doze anos precedentes.

Com efeito, apesar de 65.840.000.000 de passageiros-quilómetro transportados em 1948, houve a lamentar somente a morte de 42 passageiros devido a causas imprevistas. Chama-se passageiro-quilómetro ao passageiro transportado na distância de um quilómetro.

As estatísticas de 1948 representam um total de mortalidade dum pouco mais de 0,15 por cada 100.000.000 de passageiros-quilómetro. Este total é 28% inferior ao de 1947 e o mais fraco registado desde os primeiros anos de 1930, época na qual o tráfego ferroviário de passageiros era menos de metade que o actual.

A primeira locomotiva de Nova-Iorque pesava 3 toneladas

Uma local da *Travel Items* informa que a primeira locomotiva do primeiro caminho de ferro do Estado de Nova-Iorque, que fez um percurso histórico entre Albany e Schenectady em 1831, tinha um peso aproximado de 3 toneladas e um comprimento inferior a 3,65 metros.

Esta máquina era suportada por 4 rodas somente. Como todas as locomotivas da primeira época, ela não continha quaisquer dos requisitos que impõem a locomotiva moderna. O maquinista e o fogueiro deviam manter-se de pé, ao ar livre, e mantinham um equilíbrio precário sobre uma plataforma estreita. As vias sobre as quais circulava esta máquina eram de madeira coberta de chapas de ferro e apoiadas em blocos de granito.

Quando chovia ou quando a caldeira funcionava mal, eram atrelados à máquina cavalos a título de potência de recurso. Para isso, entre os carris e para casos daquele género, havia uma pavimentação, embora grosseira.

A «de Witt Clinton», nome dado à locomotiva em honra do antigo governador de Nova-Iorque, rebocava dois veículos primitivos com uma velocidade inferior a 25 milhas à hora (40 km/h).

Hoje, os visitantes das numerosas localidades do Estado de Nova-Iorque utilizam 41 linhas de caminho de ferro, que penetram em todas as aglomerações e que lhes oferecem um serviço de primeira ordem. Todas as informações sobre a maneira de servir mais de 500 localidades de férias são dadas no «New-York State Vacationlands», um volume de 196 páginas que pode obter gratuitamente quem se dirigir a «New-York State Department of Commerce», 112 State Street, Albany 7.

Caminhos de Ferro da Tunísia

A primeira via férrea posta em exploração na Tunísia remonta a 1872. A maior parte das linhas actuais foram construídas entre 1894 e 1905, servindo Bizerte, Sousse, Zaghonam, Nabeul, Mahdia etc. Mas um acontecimento novo traçou o futuro ferroviário desta região africana. Descobriram-se importantes jazigos de fosfatos de cálcio na região de Gafsa. Assim, em 1896, o Governo da Tunísia procedeu à construção e exploração duma via férrea de 243 quilómetros, ligando aquela zona ao porto de Sfax.

A contextura actual da rede — citada na revista francesa *Rail et Route* — compreende: — A rede da Companhia Fermière, com 1.657 km., dos quais 508 em via normal e 1.149 em via estreita; a rede do Sfax-Gafsa, com 455 km., em via estreita; a rede eléctrica T. G. M. (Túnis-Goulette e Marsa), com 37 km., em via normal.

O conjunto das vias férreas com as estradas tunisianas forma, pois, uma rede suficientemente densa para um país ainda novo e perfeitamente adaptado à transição das riquezas da região, que assim podem ser negociadas e valorizadas.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

O caso de Goa

AS declarações do Pandit Nehru produzidas, há semanas e referentes à integração de Goa na União Indiana, não alarmaram apenas o País, indignaram também a consciência nacional. Goa é património de Portugal e lá vivem portugueses que muito se orgulham da sua pátria mãe e prolongam, nessas terras longínquas, as virtudes portuguesas e cristãs.

Pandit Nehru conseguiu, no entanto, chamar as atenções do mundo para o nosso País, pois em toda a parte se têm levantado clamores contra as suas palavras. Os próprios jornais brasileiros, pela pena dos seus jornalistas mais representativos, protestaram contra as declarações de Nehru.

Os srs. Presidente do Conselho e Ministro das Colónias têm recebido telegramas de toda a parte. É Portugal que se levanta em peso contra uma ameaça da nossa integridade nacional.

Entre as manifestações de protesto, seja-nos permitido destacar a de benemérita Sociedade de Geografia de Lisboa, que, representada pelos srs. prof. Dr. Moreira Júnior, coronel Lopes Galvão, Almirante Magalhães Correia, professores Doutores Queiroz Veloso e Rui Ulrich, drs. Pedroso de Lima e António de Aguiar e coronel Álvaro de Fontoura, foi entregar ao Ministério das Colónias o seu veemente protesto.

O sr. professor Dr. Moreira Júnior, que falou em nome dos corpos directivos, disse:

«Em todos os meios é geral a indignação contra as palavras proferidas pelo Pandit Nehru, que afrontam o nosso patriotismo. A Sociedade de Geografia não podia deixar de se associar à voz da Nação; e, por esse facto, aqui vem trazer ao Governo a sua solidariedade e colocar-se inteiramente ao seu dispor para o que houver por conveniente.»

Registemos, agora, as palavras do sr. capitão Teófilo Duarte:

«Durante a última guerra, os nossos homens públicos, seguindo uma tradição histórica, conseguiram manter o País fora da carnificina, por meio de uma prodigiosa acção diplomática, de todos bem conhecida. Há que ter, pois, confiança no homem que chefia o governo e que é o mesmo de então, e estou certo de que as dificuldades de momento hão-de passar, tal como outrora, na certeza de que o ponto de vista do governo a respeito da Integridade do nosso Império Colonial é o que já foi bem claramente definido pelo seu Chefe na célebre frase:

«Portugal não cede, não vende, nem aliena, qualquer parcela do seu território.»

Estamos na presença de um acontecimento invulgar da nossa vida histórica, mas confiemos, no entanto, na acção do nosso governo. Crises maiores atravessou o nosso País — e soube sempre vencê-las com dignidade. Esperemos, pois, serenamente, os acontecimentos. Os portugueses de Goa são ainda uma grande força moral, que nada vencerá.

O Carnaval

O Carnaval em Lisboa deixou de existir. O que tivemos foi um sol magnífico, de primavera, um sol como, por certo, não houve em toda a Europa. Morreu uma tradição. Tudo vai morrendo aos poucos. As máscaras quase se não fabricam, possivelmente porque os homens agora gostam mais de exhibir as máscaras de trazer por casa.

No entanto, o Carnaval, em recuados tempos, teve animação, graça, alegria e espírito. Ainda há sobreviventes de uma grande época em que havia rapazes, como não envelheceram também aqueles que, ainda há poucos anos, nos mais genuínos bairros de Lisboa, organizavam grupos musicais, que se faziam notar pela sua compostura.

O Carnaval morreu em Lisboa e podia ser uma coisa digna de se ver e de se respeitar. Lisboa, toda a gente o sabe, é uma cidade alegre apenas pelo sol incomparável. No fundo, tenhamos a coragem de o confessar, é uma cidade triste, de pessoas tristes, que se encafuam melancolicamente nos cafés ou estacionam nos passeios do Rossio a pensar... em nada, que deve ser a mais trágica se não a mais parva ocupação de quem não tem um ideal.

Há quem não goste do Carnaval. Não importa. Transformem-se esses divertimentos numa coisa alegre e séria; ressuscitem-se, com elegância e bom gosto, as velhas danças; organizem-se as batalhas de flores e o Carnaval voltará a ter o seu perdido prestígio.

O que é preciso é que a alegria não desapareça do povo de Lisboa.

Este ano, só em Loulé e em Torres Vedras é que o Carnaval atingiu beleza e interesse, assumindo também carácter turístico. Com efeito, as duas vilas registaram um movimento desusado de forasteiros.

Tenhamos o culto da alegria. A alegria é um tónico — mais eficaz de que os remédios da botica.

Um guarda da P. N., num acto de abnegação, perdeu a vida para salvar uma criança

No dia 28 de Dezembro, quando, ao Km. 374,59, o comboio 804 se aproximava da passagem, o guarda Francisco Miguel Coelho, que ali prestava serviço, ao ver que, de repente, uma criança, sem consciência do perigo, atravessava para a via, atirou-se à linha para, com o seu acto de abnegação, salvar um pequeno ser inocente.



A criança pôde salvar-se, mas Francisco Miguel Coelho, bastante ferido no crânio, foi transportado a Tavira, em cujo hospital ficou internado. Como, porém, o seu estado se agravasse, foi transferido para o hospital de Faro, onde, infelizmente, a ciência nada pôde fazer.

Tinha perto de sessenta anos este abnegado e heróico ferroviário.

Na sua folha de serviço constavam já elogios por, em 1938, ter evitado também que uma carroça e o seu respectivo proprietário fossem colhidos pelo comboio.

Francisco Miguel Coelho, que deixa viúva, é um exemplo de rara abnegação. Perante a sua memória curvamo-nos respeitosamente.

Vida Ferroviária

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reforma, a partir do dia 1 de Janeiro, o sr. Manuel Barqueira, antigo Chefe do Serviço da Contabilidade Central da C. P..

Para o lugar de Chefe do referido serviço foi nomeado o sr. dr. Francisco Pinto de Moledo, adjunto do Secretário Geral e Chefe de Serviço Adjunto, tendo sido promovido a Chefe de Serviço Adjunto, o sr. Eduardo Frutuoso Gaio, subchefe de aquele serviço.

— Um grupo de amigos, constituído, na sua maioria, por funcionários superiores da C. P., ofereceu um almoço aos srs. Américo Jorge Martins e João Carvalho dos Santos, por motivo da sua recente promoção.

Aos homenageados, também muito conhecidos e estimados nos meios comerciais e desportivos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta também os seus cumprimentos.

Inauguração do novo viaduto da Avenida da República

No dia 17 de Fevereiro foi inaugurada a passagem inferior da Avenida da República, sob a linha de cintura do caminho de ferro, tendo assistido ao acto os srs. Ministro das Comunicações, subsecretário de Estado das Obras Públicas, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, vereadores architecto Vasco Regaleira, tenente-coronel Azevedo dos Reis, drs. Américo Cortês Pinto e António Garcês, e Francisco Marques; engenheiro Nazaré de Oliveira, chefe de gabinete do sr. ministro das Obras Públicas; general Raúl Esteves e engenheiros Mário Costa e Leite Pinto, membros do Conselho de Administração da C. P., engenheiros Espregueira Mendes, Campos Henriques e Branco Cabral, respectivamente, director-geral, subdirector e secretário-geral, e António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade daquela Companhia; dr. Joaquim Lopes Dias, chefe dos Serviços Culturais da Câmara Municipal, dr. Almeida de Eça e eng.º Ferreira de Aguiar e Jaime Pereira; capitães Maia Loureiro e Pascoal Rodrigues, Edmundo Cunha e tenente Favita.

A obra completa do viaduto, que tornou mais bonita a Avenida da República, importou em 2.053 contos, e veio resolver um velho problema do trânsito e, até, da estética das novas avenidas de Lisboa.

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

O número especial do Ano Novo da *Vida Ribatejana* é mais uma brilhante afirmação da vocação jornalística de Fausto Nunes Dias, nosso velho e querido amigo, que fez da sua publicação uma voz séria do concelho, cujos interesses superiores vem defendendo, com sinceridade e desassombro, há trinta e três anos.

As primeiras páginas deste número são dedicadas à memória do dr. Emílio Infante da Câmara, grande ribatejano, cuja morte constituiu uma grande perda para a região e para o País.

Todo o volume é cheio de interesse e actualidade, quer pelas gravuras que o recheiam quer pela colaboração subscrita por algumas das nossas melhores penas. E o toureiro Manuel dos Santos, que está a chamar a atenção de todo o mundo tauromáquico para o nosso País, não foi esquecido nas páginas desta publicação cem por cento ribatejana.

A Fausto Nunes Dias um abraço de sinceras felicitações por este seu novo triunfo jornalístico.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1900)

A rêde ao norte do Mondego

Por decreto de 15 d'este mez, que publicamos no lugar respectivo, foi approvedo o plano geral das vias ferreas a construir ao norte do Mondego, proposto pela respectiva commissão.

Este plano, como verá quem tiver, como nós, o cuidado de o comparar com o primitivo projecto apresentado pela commissão, diverge d'este em pontos importantes, e são esses que vamos pôr em evidencia, acompanhando a referencia das observações que a analyse nos suggere.

Seguiremos a ordem da enunciação das linhas approvedas pelo decreto:

1.º — O pequeno ramal de via reduzida de S. Pedro da Cova foi transformado não só em via larga como constituindo parte de uma linha chamada «marginal do Douro», que vae do kilometro 2,500 d'esta linha a Gondomar, Entre os-Rios, e Mosteiró ou Aregos, onde de novo liga com a linha do Douro.

Esta linha fica, como se vê, desdobrada, servindo a nova de dupla via para facilitar o trafego que é muito intenso entre Porto e Penafiel, ao mesmo tempo que adquirirá o movimento das povoações das duas margens do Douro que não são hoje servidas por caminho de ferro.

2.º — A linha de Braga a Ponte de Barca que primitivamente se projectara em via larga passa a ser de via estreita, sendo proposto o seu prolongamento até Arcos de Val de Vez e Monsão, a ligar com a marginal do Minho.

Se os principaes elementos do trafego que a linha Valença-Melgaço pretende adquirir para a do Minho fossem arrancados só ao troço entre Melgaço e Monção, seria a nova linha tambem um concorrente da do Minho, porque, embora de via reduzida, o percurso será menor pelo interior do que pelo litoral.

Mas não ha duvida de que a região atravessada é fertilissima e bem capaz de ella, só por si, alimentar o movimento da linha.

3.º — Tambem é novo, e de grande utilidade, o ramal de Pocinho ás minas de Reboredo.

4.º — A projectada linha de Lamego a Castro Daire e Vizeu foi mudada para entroncar em Tarouca com a da Regua a Villa Franca das Naves, e prolongada de Vizeu a Mangualde.

Não percebemos a vantagem de afastar de um ponto tão importante como Lamego o entroncamento das duas linhas, encravando-o n'um ponto sem valor commercial.

O prolongamento de Vizeu a Mangualde fará divergir para a linha da Beira Alta o melhor do trafego de aquella linha e mesmo o de Vizeu, com prejuizo do actual ramal.

5.º — Como compensação projecta-se uma nova linha que ligará Vizeu com Foz Tua.

E' uma boa solução para garantir ás duas linhas, hoje existentes em poder da mesma companhia mas separadas entre si, todos os elementos de trafego que se permutem com Mirandella e Bragança.

Para receios é, porém, que esta linha, ladeada por outras duas, como sentinellas vigilantes — a do Valle do Corgo e a de Villa Franca das Naves a Pocinho e Miranda do Douro — padeça de falta de alimento necessario para a sua subsistencia.

6.º — Igualmente o novo plano approvedo prolonga a

linha projectada do Valle do Lima, seguindo de Ponte da Barca a Lindoso, na fronteira da provincia d'Orense.

Construirá um dia a Hespanha uma linha que, vindo d'Orense, ligue com essa? E' mais que duvidoso, porque seria condemnar, para as relações internacionais, toda a parte de Orense a Guillarey e Valença, uns bons 102 kilometros, o que é importante. A linha de Lindoso, ficará, pois, um «fundo de sacco» sem futuro... e sem presente.

7.º — Finalmente temos incluída na rêde approveda a linha do Valle do Vouga e seu ramal de Albergaria-a-Velha para Aveiro; linha já concedida, que tem companhia já organizada e que, sendo a ultima do quadro, será a primeira que chegará á realisação — se não fôr a unica de todo este bello projecto que muitos consideram musica celestial, mas que nem por isso é menos que muito louvavel no alto alcance da sua concepção.

Esta linha vem substituir, no projecto antigo a de Recarei a Castro Daire, que, em verdade, não abundava em razões de ser, muito mais desde que as povoações marginaes do Douro ficam bem servidas pela nova linha de Entre os-Rios.

A commissão concluiu, portanto, por acceitar o primitivo projecto, ampliando-o até em pontos que, como se vê, são importantes, e o melhoram consideravelmente no seu conjuncto.

Uma interrogação, porém, suggere o exame d'este plano.

Para a sua realisação não podemos contar unicamente com os recursos do thesouro. Seria encargo bem superior ás forças de um erario mesmo menos desfalcado do que o nosso.

A lei de 14 de julho de 1899 concede todas as vantagens a companhias ou empresas que realizem a construcção de vias ferreas em determinadas e muito favoraveis condições.

Pódem a essas empresas ser confiadas todas as linhas a que este projecto se refere?

Cremos bem que não. Ha entre ellas algumas que são verdadeiras concorrentes das existentes, mesmo das exploradas pelo estado, ou a que estes tem interesses ligados por lhes garantir o rendimento.

Entregar essas linhas á exploração particular seria para aquellas um verdadeiro prejuizo.

Necessario se torna, pois, que o governo se manifeste sobre quaes das novas linhas reserva para si e quaes entregará á industria particular, para que assim esta possa — se quizer — pôr-se em campo.

E achamos que deverá fazel-o, porque a lei lhe dá garantias e vantagens que nenhuma outra lhe concede, tão liberaes e animadoras.

Linhas Portuguezas

Barreiro a Cacilhas — O sr. engenheiro Serrão, incumbido do estudo d'este projecto, foi levado a adoptar um dique no Tejo para evitar grande expropriação. Projectando este dique, veiu-lhe a ideia de aproveitar a caldeira de agua que elle comprehende para utilizar a força das marés. Está trabalhando n'este sentido.

A exploração só poderá ser feita, por emquanto, com caracter do provisoria, attendendo a não se acharem ainda construidos os edificios para os diversos serviços d'uma exploração regular.

Em vista d'isso o conselho de administração deliberou que, para o transporte dos passageiros e recovagens, sejam applicadas as tarifas, geral e especiaes, em vigor, facultando-se ao trafego d'aquelle troço todas as vantagens que são concedidas ás linhas ferreas do sul e sueste. Quanto ao transporte de mercadorias em pequena velocidade, será applicada a tarifa geral dentro do ramal, addicionando-se os respectivos preços aos das tarifas applicaveis á estação do entroncamento de Tunes.

A exploração será feita por quatro comboios ordinarios e 2 tremvias.

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XV

Dúvidas que se moveram na observação dos privilégios concedidos aos barqueiros do Real Convento da Ínsua e como se venceram; mostra-se como os pescadores não podem pescar junto das camboas tiro de mosquete

MUITO precisa se faz aqui a notícia da matéria da primeira parte deste capítulo, porque nunca faltam mesquinhos e acanhados, que querem coartar, limitar, e ainda embaraçar as mercês e favores, que, com real piedade e clemência, fazem os soberanos. E não poucas vezes sucede, que em muitos é isto efeito da sua grande soberba e altivez, com que se querem mostrar independentes da obrigação, que tem de cumprir as resoluções de seus superiores, embaraçando de sorte as mercês e graças que fazem, que não só pretendem serem humildemente rogados a que as cumpram, mas também que lhes tributem agradecimentos, como se dêles unicamente se recebesse o benefício.

Estes achaques, sem dúvida não se achavam antigamente nos que governavam a república da vila de Caminha, pois por mais de cinquenta anos depois da fundação deste convento, sem ainda haver algum real privilégio, sempre tiveram os religiosos dêle barco pronto para o servir, e depois que se lhes concederam, não houve nunca pelo decurso de mais de três séculos quem os disputasse, limita-se a embaraçar-se só com o pretexto de que não estavam confirmados, como semelhantes graças expirassem com a morte de quem as concedeu.

Não se pode negar o muito que é preciso a êste convento ter barco pronto que o sirva, pois sem isso se não pode conservar, e esta seria a causa, de que constando ao senhor Rei D. Afonso V desta necessidade, com real ânimo concedeu muitos privilégios aos pescadores, que se ocupassem neste ministério, como consta da carta, que mandou passar, da qual julgamos por conveniente dar dela aqui uma fiel cópia, e é na forma seguinte:

«D. Afonso, por graça de Deus, Rei de Portugal e do Algarve e Senhor de Seita.

«A quantos esta carta virem fazemos saber, que nós querendo fazer graça e mercê ao Vigário e Fraires do Oratório de Santa Maria de Carmes da Ínsua de Caminha, que está na foz do Minho, temos por bem e queremos que dous pescadores, que os

servirem daqui em diante com suas barcas, e lhes levarem pescados e mantimentos, que para sua governança lhes é compridouro, sejam escusados de pagarem dízimo de seus pescados, nem servirem nenhuns encargos, nem peitas, fintas, talhas, nem outras servidões dêsse concelho, nem devem servir com nenhuma pessoa por mar, nem por terra, em paz, nem em guerra, nem de serem postos por bésteiros de conto, se até ora o não são. E porém mandamos a todo-los nossos almoxarifes e recebedores das nossas dízimas em a dita vila de Caminha, e aos juizes e officiais dela, e a outros quaisquer officiais e pessoas que a isso por qualquer guisa pertencer, e esta nossa carta fôr mostrada, que em quanto os ditos dous pescadores servirem e visitarem os ditos fraires com suas barcas de seus pescados e mantimentos, como dito é, os hajais por escusados de servirem os ditos encargos e servidões, sem serem para elo constrangidos em maneira alguma, e lhe cumpre, e guardai, e façais cumprir e guardar esta nossa carta de privilégio, assim e tão cumpridamente, como em ela é conteúdo, por quanto assim é nossa mercê, sem outro algum embargo que a elo ponhais, e al nom façades.

«Dada em a cidade de Lisboa a 19 de Julho, Martin Álvares a fez ano do Senhor Jesus Cristo de 1449

Por morte deste grande monarca, que foi a 28 de Agosto de 1481, apresentaram os religiosos a dita carta a seu filho o Senhor Rei D. João II, pedindo-lhe lha confirmasse, como o fez por outra carta passada em Évora a 29 de Julho de 1482.

Nesta forma se foram conservando aos barqueiros deste convento todos os seus privilégios por perto de dois séculos, sem que em todo o decurso dêles, em que governaram dez monarcas neste reino, se disputasse ser necessária nova confirmação da dita carta para se lhes guardarem os ditos privilégios, até que no ano de 1680 entrou com êste escrúpulo o capitão mor da vila de Caminha, pretendendo obrigar aos barqueiros que serviam êste convento, que fossem aos alardos. E supôsto o General Marquês das Minas, que então governava as armas, lhe tirou o dito escrúpulo, já foi a tempo em que tínhamos recorrido ao Senhor Rei D. Pedro, que naquele tempo ainda era príncipe regente, o qual mandou passar um alvará, em que deu nesta matéria toda a providência necessária, como logo veremos.

A nomeação dos barqueiros pertence aos prelados

dêste convento, e no ano de 1643 se nomeou a um Baltazar Afonso, suplicando-se ao general, que então governava as armas, que então era o Conde de Castelo Melhor João Rodrigues de Vasconcelos e Sousa, lhe mandasse cumprir os seus privilégios, no que não teve dúvida, como mostra o seguinte despacho: «Nenhum oficial de justiça, nem de melícia obrigue a Baltazar Afonso a fazer vigias, nem guardas. Caminha a 20 de Abril de 1643. E assim mesmo seja isento o seu barco, visto ser do serviço dos padres. O Conde».

Tudo inteiramente assim se cumpriu pelos oficiais a quem pertencia, porém, no ano seguinte, por inconvenientes que ocorreram, foi necessário fazer nomeação de outro barqueiro, como se fez em Simão Gonçalves, pedindo-se ao mesmo general fôsse servido mandar se lhe guardassem os mesmos privilégios na forma que o tinha determinado no sobredito despacho. Teve o general êste requerimento por supérfluo e desnecessário, como se manifesta dêste despacho, que lhe conferiu: «Na conformidade que os religiosos da Ínsola tinham despacho meu para ser livre o barqueiro, que eles nomearam. Valença, a 16 de Setembro de 1644. O Conde».

O mesmo resolveu o juiz dos direitos reais a respeito dos de que são isentos os barqueiros que nos servem, como consta da seguinte licença: «Dou licença ao padre presidente Frei Manuel de S. Pedro, do Mosteiro de Nossa Senhora da Ínsua desta vila, para que possa nomear e apresentar um barco com dois barqueiros, que sirvam a casa de os levar e trazer a esta vila, e de todo o serviço dela. E não fazendo o que tem obrigação, a todo o tempo o dito presidente nomeie outro, a quem dou licença em nome de Sua Majestade, como juiz dos direitos reais e seu almoxarife e lhe não foram levados nenhuns direitos, como pagam os demais barcos, de que já por antiguidade são libertados. E para que em todo o tempo conste de como dou esta licença, me assino. Feita em os 22 de Setembro de 1644. O juiz dos direitos reais por Sua Majestade, que Deus guarde. Francisco Barbosa Pita».

No que respeita à isenção destes direitos, não nos consta que em tempo algum houvesse dúvida, e só no ano de 1748 o rendeiro, que era da dízima do pescado, mandou requerer ao barqueiro, que era então dêste convento, que lhe pagasse do que pescava o seu barco, sem dúvida por ignorar os privilégios, que lhe eram concedidos. Assim se infere da resposta que deu ao requerimento, que o nosso síndico Manuel de Sousa Carvalho fez ao doutor juiz de fora, o qual mandando responder ao dito rendeiro, o fez na forma seguinte:

«Estou por todos os privilégios dos religiosos de Nossa Senhora da Ínsua, e é a resposta que dou ao despacho, de que faço desistência. Caminha, 16 de Junho de 1748. João de Barros Nunes, rendeiro da dízima do pescado». E como no requerimento se su-

plicava a guarda e observância dos privilégios de que estavam de posse os barqueiros que nos serviam, deu o dito juiz de fora o despacho seguinte: «Vista a resposta e privilégios juntos, como pedem, 16 de Junho de 1748.

Na isenção que os barqueiros deste convento têm de irem aos alardos, também nos não consta houvesse dúvida alguma até o ano de 1680, em que o alcaide mór entrou a contender nesta matéria, obrigando aos ditos barqueiros a que fôsem a êles, com o pretexto de não estarem confirmados os privilégios que lhe davam pelo soberano reinante. Recorremos sem demora a êle, para que desse providência a esta violência, porém, como o alcaide mór as ia continuando com rigor sem esperar pelo despacho, as atalhou no entanto o mestre de campo general que governava as armas.

Era êste D. António Luís de Sousa, II Marquês das Minas e IV Conde de Prado, cujas gloriosas empresas se fizeram admiráveis em toda a Europa, quando, sendo governador das armas da província do Alentejo, no ano de 1706, entrou vitorioso por uma e outra Castela; e pondo sítio à praça de Alcântara a rendeu, fazendo-lhe mais insigne esta façanha, a defesa que tinha na guarnição de dez regimentos de infantaria com quatro mil e duzentos homens que foram prisioneiros. Mas o que mais lhe eternizou o seu ilustre nome na posteridade, foi, que depois de sujeitar a praça da cidade de Rodrigo, e as cidades de Salamanca, Cória, Placência, e outras muitas vilas e lugares, entrou na côrte de Madrid a 25 de Junho do dito ano, e se alojou no mesmo palácio real, dando-lhe não só obediência o governo da vila mais os tribunais. Depois lhe renderam também as cidades de Segóvia e a imperial de Toledo, cabeça do reino de Castela a Nova. Esta notável empresa se fez famigerada em toda a orbe com singular crédito das nossas armas e não menor glória dêste ilustríssimo herói.

Todas estas memoráveis vitórias lhe conseguiria a grande piedade de que era dotado, esta o moveu a suspender os injustos procedimentos do sobredito alcaide mór contra os barqueiros dêste convento das vexações que lhes faziam, proferiu o seguinte despacho: «Guardem-se ao suplicante os despachos dos senhores Governadores das Armas, e ordeno não seja obrigado (o barqueiro) aos alardos, enquanto servir aos religiosos da Ínsua, como consta dos seus privilégios. Viana, 27 de Abril de 1680. Marquês.

Com êste despacho se suspendeu a perseguição do alcaide mór, que não queira admitir tréguas, sem que se conseguisse alvará de confirmação dos ditos privilégios, o qual não tardou muito, pois passados poucos meses lhe foi intimado, e é na forma seguinte:

«Eu o Príncipe, como Regente e Governador dos Reinos de Portugal e Algarves:

«Faço saber aos que êste alvará virem, que por

me representar por sua petição o Provincial da Província de Santo António dos Capuchos dêste reino, que nos conventos que tem, é um a que chamam da Ínsua de Caminha que está em uma ilha na foz do rio Minho, ao qual por estar cercado de águas trataram sempre muito os Senhores Reis meus antecessores do seu respeito e conservação, e a êste fim, além das mercês que lhes foram concedidas por privilégios que tem e me fizeram presente, foi a de libertar de todo o encargo e funções militares a dois pescadores que servissem ao dito convento com suas barcas e lhes levarem pescado e mantimentos para sua governança, escusando-os de pagarem dízima dêle. E porque com êstes tais entende o capitão mór da vila de Caminha, obrigando-os vão aos alardos, com fundamento que os ditos privilégios não estão por mim confirmados, pedindo-lhe me faça mercê, que a êste tal se lhe dê inteiro cumprimento. Tudo a tudo consideração e à informação que se houve do Marquês das Minas, mestre de campo general da província do Minho, que governa as armas dela. Hei por bem de lhe confirmar tudo o dispôsto e declarado no dito privilégio e que se dê a êle inteiro cumprimento, não se obrigando aos tais pescadores e aos que adiante forem aos tais alardos e outras quaisquer obrigações que os divirtam de assistir e acudir ao dito convento a tudo o que lhe for necessário. E nesta forma mandará o dito Marquês, mestre de campo general, dar cumprimento a êste alvará, ordenando ao dito capitão mór da dita vila de Caminha faça o mesmo na parte que lhe tocar, o qual quero que valha, tenha força e vigor, posto que sem efeito haja de durar mais de um ano, sem embargo da Ordenação em contrário, liv. 2, tit. 40. Francisco Pereira da Cunha o fez escrever.

«Príncipe.

«Por resolução de Sua Alteza de 5 de Agosto em consulta de 30 de Julho de 1680. Registado no liv. 39 da Secretaria a fol. 71. Cumpra-se e registe-se êste alvará na Védoria Geral desta Província, e ordeno aos oficiais da Câmara da vila de Caminha façam registrar o dito alvará no Livro dos Registos da dita Câmara, e o Alcaide Mór na parte que lhe tocar fará guardar o dito alvará sem contradição alguma.

Viana, 26 de Setembro de 1680.

Marquês das Minas.

A fôl. 105 do Livro 5 dos Registos desta Védoria e Contadoria Geral desta Província do Minho fica registado êste alvará.

Viana, 26 de Setembro de 1680.

Manuel de Tôrres Maciel.

Guarda-se êste alvará como Sua Alteza manda. Caminha, 8 de Agosto de 1681.

Soto Maior.

Cumpra-se e registe-se.

Caminha, em 2 de Agosto de 1681.

Pereira, Gomes, Pinheiro, Sousa.

A fôl. 273 do Livro dos Registos fica registada esta provisão como se nela contém.

Caminha, 22 de Janeiro de 1682 anos.

Rocha.

Cumpra-se êste alvará como nêle se contém.

Caminha 20 de Maio de 1709.

Duarte de Melo e Sousa Soto-Maior.

Tiveram fim as vexações que se faziam aos barqueiros, e com êste alvará se foram conservando sempre os nomeados pelos prelados dêste convento nos seus privilégios, sem que houvesse mais dúvida nesta matéria, e só no ano de 1713 o alcaide mór, que então era, entrou a obrigar aos ditos barqueiros, que fossem aos alardos, cujo procedimento depois de tantas resoluções reais e dos senhores generais que governam as armas, parecia ser efeito de pouca piedade e devoção. Mas como de uma e outra causa era grandemente dotado o mestre de campo, general dos exércitos de Sua Magestade, D. João Diogo de Ataíde, que nêste tempo governava as armas na Província de Entre-Douro e Minho, sendo informado do que obrava o dito alcaide mór, proferiu o seguinte despacho:

«Guarda-se o alvará de Sua Magestade, que Deus guarde, na forma que nêle se contém. Viana, a 10 de Junho de 1713. Ataíde».

Foi êste general um dos que na dita província lhe grangearam as suas heroicas obras e acções universal aplauso, e sempre nela será saudosa a sua memória. Era filho do VII Conde de Atouguia D. Manuel de Ataíde, e foi casado com D. Constança Luiza Paim, filha herdeira de Roque Monteiro Paim, secretário de estado do Senhor Rei D. Pedro II, a qual com as suas heróicas virtudes e piedosas acções edificava geralmente a todos, o que junto com a rectidão e piedade para com os pobres, com que em tudo procedia o general seu marido, fez universalmente sentida a grandes e pequenos, a nobres e plebeus, a sua ausência para a província do Alentejo, onde também teve o governador de armas, e foi capitão general da Armada Real, e deputado do Conselho de Guerra, e ultimamente lhe remunerou o fidelíssimo monarca D. João V os seus relevantes serviços com o título de I Conde de Alva por carta passada a 29 de Abril de 1729 e faleceu a 11 de Abril de 1740. A grande devoção e affecto que nos mostrava, nos deu motivo para desempenharmos aqui a nossa obrigação com esta breve lembrança com a ocasião do referido despacho, com que tiveram termo as moléstias que nos causavam os alcaides mores de Caminha.

Não foram também a êste convento pouco molestos os pescadores da mesma vila e das freguesias vizinhas em virem repetidas vezes lançar as redes junto às nossas camboas, com que se seguia notável detrimento à sua pescaria.

A proibição que para isto tem, é tão antiga como o acórdão, que fez a Câmara no ano de 1612, de que acima demos notícia, no qual se manda que os ditos

pescadores não vão pescar às camboas e limites da Ínsua, nem apanhar marisco, sem licença do padre guardião, sob pena de quinhentos réis cada um para o acusador e concelho. Esta resolução se mandou intimar a todos os moradores das ditas freguesias e pescadores de Caminha, o que outras muitas vezes se tem feito. No ano de 1654 tiveram a mesma proibição pelo general que governava as armas, D. Diogo de Lima, Visconde de Vila Nova de Cerveira, suposto que por diverso motivo na forma seguinte: «O Visconde do Conselho de Sua Magestade, Governador das Armas e Exército da Província de Entre-Douro e Minho, etc. Por quanto sou informado, que os pescadores da vila de Caminha lançam redes, e vão pescar junto à fortaleza da Ínsua, o que é em grande prejuízo do serviço de Sua Magestade, por com essa ocasião o fazerem também os barcos do inimigo, como já tem sucedido, ordeno ao capitão Domingos Mendes Aranha não consinta que barco nenhum lance redes, nem possa pescar a tiro de mosquete da dita fortaleza. Ponte de Lima, Abril 6 de 1654».

Nada disto foi bastante para que pelo tempo adiante não faltassem os ditos pescadores à observância do que se lhes tinha mandado, pelo que os doutores juizes de fora de Caminha lhes agravaram as penas, pondo a de vinte cruzados a todos os pescadores da dita vila e de Molêdo, Cristêlo e Seixas, que pescassem junto às camboas na distância de tiro de mosquete, e depois no ano de 1709 se lhes pôs também a pena de trinta dias de cadeia.

Tudo consta do seguinte despacho, que no mesmo ano deu o doutor ouvidor de Valença: «Visto de tantos despachos não haver observância nos suplicados, no que se mostram rebeldes e contumazes, sejam notificados na pena pedida (de vinte cruzados cada um para a chancelaria e trinta dias de cadeia). Caminha, 8 de Agosto de 1709. Lopes Loureiro».

Este despacho foi no mesmo mês intimado a todos os cabos dos barcos chamados do Vau, e ao da Rua da Misericórdia, e ao da freguesia de Seixas, como consta da fé que deu o meirinho João Rodrigues ante o escrivão Manuel Sequeira aos 27 de Agosto do dito ano.

Desta cominação alguma emenda resultou, pois não achamos notícia, que houvessem culpados nesta matéria até ao ano de 1738, em que alguns pescadores de Caminha confiadamente se jactavam de o serem, pois sem atenção às penas sobreditas, que se lhes tinham notificado, continuavam na sua resolução como soberba ousadia, pelo que se fizeram dignos de que com eles se executassem as ditas penas, que antes se lhes tinham dissimulado repetidas vezes.

Era então juiz de fora o Doutor João António Vaz Movilhas, e sendo informado de tudo o referido os mandou citar para verem jurar testemunhas e consequentemente lhes impôr a condenação dos vinte cruzados a cada um dos compreendidos com trinta dias de cadeia, na forma que repetidas vezes se tinha de-

terminado. A êste despacho, que foi preferido a 7 de Outubro de 1738, pediram os culpados (que eram uns catorze pescadores todos da vila de Caminha) vista para embargos que se lhes concedeu. Antes dêles se fizeram reus de novas culpas, e sem se verem livres da primeira condenação, incorreram em outra de quinhentos réis, determinada no acórdão, de que acima demos notícia, contra os que vierem mariscar a esta ilha sem licença do prelado do convento, como os ditos pescadores o fizeram, talvez para que com esta posse poderem melhor provar os seus embargos. Acharam-se enganados na sua pretensão, porque não faltou quem os denunciasse ao mesmo doutor juiz de fora e lhe requeresse a execução da condenação em que novamente tinha incorrido, e assim o determinou no despacho seguinte: «Apresente testemunha para o efeito de se impor a pena do acórdão e serão os suplicados citados para se verem condenar, Morilhas».

Foram com efeito notificados, como consta por certidão, que passou o alcaide, feita no mesmo ano de 1738, a qual ajuntando-se aos autos com o dito despacho, dando-se vista aos reus embargantes, vieram com os seus embargos, em que provando muito, nada concluíram, pois toda a fôrça dêles consistia em dizerem que o acórdão que lhes proibia o pescarem junto das camboas e mariscarem nesta ilha, sem licença do prelado dêste convento, era nulo, porém com razões tão affectadas e inconcludentes, que se faziam indignos de se receberem os ditos embargos. Com efeito assim o julgou por sentença o dito juiz de fora na forma seguinte: «Sem embargo dos embargos, que não recebo, visto o que consta do acórdão e provisão e mais dos autos: Hei as condenações feitas por boas e tendo os embargantes direito para rescindir o disposto no acórdão e provisão, usem dêle pelos meios ordinários e paguem outro sim as custas. Caminha, 25 de Janeiro de 1739. João António Vaz Morilhas».

Foi esta sentença publicada em pública audiência aos 27 de Janeiro do mesmo ano, e pedindo os reus vista dela, apelaram para o juízo da ouvidoria da comarca. Porém na audiência de 6 de Fevereiro do sobredito ano, o procurador dos embargantes desistiu da apelação que tinha entreposto, requerendo se notificasse a sentença aos reus, para dizerem se queriam ou não seguir a sua apelação, e sendo notificados, desistiram dela, sem dúvida por conhecerem não tinham justiça para a prosseguirem, pelo que na audiência de 17 do mesmo mês de Fevereiro se nos mandou passar sentença para título, o qual se conserva no arquivo dêste convento. Com isto ficou desfeita a catorzada que se tinha levantado na Irmandade dos Mareantes, para nos desapossar do que pacificamente estávamos possuindo, e se nos tinha concedido por muito mais de um século no referido acórdão, que ultimamente ficou confirmado na sobre-dita sentença.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}****Rua Nova da Trindade, 15-C****LISBOA****C E L**

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

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

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 29^m2,55, localizada entre quilómetros 41,756.18 e 41,813.00 da linha férrea de Lisboa a Torres, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sapataria, concelho de Sobral de Monte Agraço e distrito de Lisboa e confronta ao norte com Henrique Costa, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Amadeu da Silva Santos.

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

O «Diário do Governo», n.º 33, II série, de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 186 metros quadrados, localizada à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 284,098.00 e 284,160.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Canelas, concelho de Estarreja, distrito de Aveiro, e con-

fronta ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com Manuel Gomes da Luz.

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

O «Diário do Governo», n.º 27, II série, de 2 de Fevereiro, 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, foram aprovados, por despacho de 24 do corrente mês de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à classificação geral de mercadorias, permitindo o agrupamento de determinadas mercadorias para a constituição de remessas de vagão completo, e de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, anulando o 5.º aditamento à referida tarifa, em vigor na linha do Vouga e ramais de Aveiro e Aveiro-Mar, que permite o agrupamento, para o mesmo efeito, de mercadorias de espécies análogas.

O «Diário do Governo», n.º 32, II série, de 8 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 30 de Janeiro próximo findo desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder abatimento, mediante concessão de bónus, no preço de transporte de criação ou ovos.

O «Diário do Governo», n.º 36, II série, de 13 de Fevereiro, 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 7 do corrente mês de S. Ex.^a 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 é estabelecida uma nova zona de tranvias, a 17.^a, entre Póvoa de Varzim e Famalicão.

Recortes sem comentários

O Padroeiro dos Jornalistas e Escritores

Não convirá deixar extinguir rapidamente os ecos dessa festa magnífica que foi a consagração dos intelectuais portugueses, escritores e jornalistas, a S. Francisco de Sales, no dia da festa do grande Santo, que foi Bispo de Genebra, que passou no dia 30 de Janeiro.

Foi o Papa Pio XII que, num dos mais notáveis Breves do seu pontificado, designou S. Francisco de Sales, o ardoroso combatente, contra a heresia protestante, como protector de escritores e jornalistas. Sòmente, este facto tão notável na vida dos trabalhadores das letras não tivera qualquer repercussão na nossa terra. O grande polemista católico das «Controvérsias», precursor da imprensa católica espírito iluminado de doutrinador pela palavra falada e escrita, não fora ainda homenageado pelos intelectuais portugueses.

Foi essa falta que se reparou agora em cerimónias de grande simplicidade, mas que dão conta da recristianização do pensamento português. E o santo Bispo de Genebra, que marcou, mesmo no sentido humano, como um dos maiores intelectuais do seu tempo, recebeu a prova da devoção dos escritores e jornalistas portugueses que, ostensivamente, o tomaram como exemplo e modelo para a sua acção.

Parece curioso notar que nas homenagens ao grande apóstolo contra a Reforma podem tomar parte não só os que vêm nele o homem que elevou as suas virtudes ao grau heróico, merecendo a auréola da santidade, como também aqueles que não queiram exceder o apreço pelas suas grandes qualidades humanas. Todos aqueles que queiram ver na sua figura a predominância do construtor de ideias e de fórmulas sociais que não deixaram, em qualquer tempo, de ser património dos mais excelentes cultores do pensamento e da inteligência, podem enfileirar, sem quebra da sua coerência, entre os que nele veneram o Santo que a Igreja, como distinção das suas virtudes sublimes, elevou às honras dos altares.

O órgão do Episcopado português — «Novidades» — focando este ponto escrevia com assinalável oportunidade:

«Assim tem acontecido em outros países, como a Alemanha, a Suíça, onde à volta do Santo da serenidade, da amabilidade, da doçura, do proselitismo intelectual mais aliciante, têm tantas vezes reunido aqueles intelectuais que acima de tudo prezam a dignidade e a altura a que o Bispo de Genebra elevou os mais excelsos dons naturais».

Pareceu-nos útil fixar estas ideias a propósito da primeira comemoração que se fez, em Portugal, de S. Francisco de Sales. Outros o fizeram, naturalmente, com mais brilho e esplendor mais digno do grande Santo e Doutor da Igreja.

(De *Semana Tirsense*)

Curiosa lei!

Em 1700 o Parlamento inglês votava uma lei contra as mulheres, nestes termos: «Toda a mulher, donzela ou viúva, de qualquer idade, grau ou profissão, que depois da proclamação da presente lei seduzir e induzir ao matrimónio um súbdito qualquer de Sua Majestade, por meio de perfumes, cosméticos, dentes artificiais ou cabelos postiços incorrerá nas sanções previstas pela lei contra as malas-artes e o matrimónio será considerado nulo».

Que seria se esta lei fosse posta em vigor, agora em nossos dias?

(De *Notícias da Covilhã*)

Tem dentro do ventre um insecto...

Roma, 20 — Os círculos médicos desta capital estão muito interessados por um caso estranho: um engenheiro tem dentro do ventre um insecto com características de um himenóptero. O referido engenheiro consentiu em entrar, para observação, numa Casa de Saúde, do Instituto de Parasitologia médica da Universidade de Roma. As larvas descobertas nos exames ao microscópio provaram, de maneira indiscutível, a presença dum insecto. O... — (F. P.)

Protesto de Etiópia

O Imperador da Etiópia protestou junto das Nações Unidas pelo regresso da Somália à soberania italiana e pelo malogro da proposta do delegado etíope na Assembleia Geral das Nações Unidas.

O imperador Hailé Selassié afirmou que a presença dos italianos na Somália constituía uma ameaça à soberania etíope. — E. O.

Um padre assassinado

Em Joazeiro do Norte — Brasil — foi barbaramente assassinado um padre católico — Monsenhor Joviano Barreto — com uma punhalada no coração. O facto deu-se no momento em que o bispo de Fortaleza benzia a primeira pedra para a construção do futuro convento dos capuchinhos, no Joazeiro. O crime é atribuído ao facto de Monsenhor Joviano se ter recusado a casar um desequilibrado, com uma mulher que o padre sabia ser casada. (Da *Gazeta de Cantanhede*)

Pintura geral a um cavalo doente...

Um acontecimento pouco vulgar ilustrou a feira de gado realizada, no passado domingo, em Santarém. O negociante Felismino Nunes das Neves, do lugar de Vaqueiros, conhecido ali pelo «gaiato», homem de 45 anos e com espírito de cigano, apareceu no mercado com um cavalo para vender, destinado a ser abatido em Lisboa e integrado no abastecimento público.

O «Gaiato» estudara pelo caminho, de Vaqueiros — Santarém, o palavreado que havia de empregar durante a transacção — que isto de negócios, quem tem boca até vai a Roma e dos fracos não reza a história... E vai daí como César, «chegou, viu e venceu». Estava feito o negócio, e ei-lo juntando as «notas», disposto a regressar a Vaqueiros, depois de fazer algumas compras nas lojas e de beber à sua própria saúde, que a do cavalo... Este, talvez porque ouvisse falar em Matadouro, pôs-se no entanto a pensar no caso e na melhor forma de se esquivar a servir de petisco ao respeitável público. E achou! Achou uma larga poça de água, perto do local onde se realizara a negociata, para mostrar ao comprador que o «Gaiato» nunca fôra boa rês e era até um grande «pintor», embora as tintas com que costuma trabalhar sejam pouco recomendáveis. É que, ó ceus, viu-se com espanto o equídeo tomar jeitos de se banhar e surgir transformado em bicho cheio de mazelas, gravemente enfermo, a pedir veterinário ou descanso eterno no guano. Foi assim mesmo. A tinta desaparecia, pouco a pouco, e o pobre cavalinho parecia dizer aos circunstantes boquiabertos: «Vêem? — Tenham pena de mim que já não sirvo para bifes»...

Em boa verdade, assim se verificou. Houve consideração pelo cavalo e furor contra o Felismino, que logo tomou o caminho do calabouço para estudar novos processos de pintura...

(De *República*)

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — As 21,30 — «O Conde de Luxemburgo».

EDEN — As 15,30, 18,30 e 21,30 — «Abbott e Costello em Africa».

OLIMPIA — As 14,30 e 21 — «O poder do super-homem».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

A. Fernandes & Santos, L.^{da} AUTOMÓVEIS

Reparações mecânicas e de electricidade
em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação
de cambotas e cilindros
e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 4 2807 — LISBOA

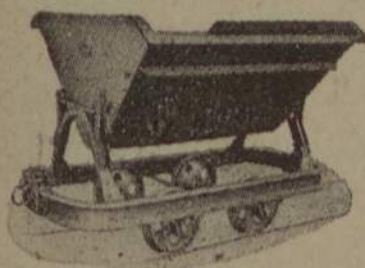
Casa Gama Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51

TELEFONE 24000

LISBOA



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

DECOVIA-SANFER

RUA DE S. JULIÃO, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA

Para beber um bom café

prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo



Não revisto somente, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L.^{da}

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

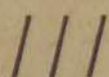
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{da}

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

SANTOS MENDONÇA, L.^{DA}**LISBOA-PORTO****FORNECEM:**

LOCOMOTIVAS A VAPOR DIESEL-ELÉCTRICAS
DRESINES PARA INSPECÇÃO DE VIA
E
TODO O MATERIAL FIXO E CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO, INCLUINDO
MATERIAL DECAUVILLE



POR CONTA DOS SEUS REPRESENTADOS:

American Locomotive Company — New-York

**Fairmont Railway Motors Inc. — Fairmont
(U. S. A.)**

**Société Commerciale de Sidérurgie S. A. —
Bruxelas**

**Ateliers de Construction de Familleureux —
Familleureux (Bélgica)**

Steel, Peech & Tozer — Sheffield

COMPANHIA**«Cimento Tejo»****FÁBRICA EM ALHANDRA**

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

S E D E:

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8553

F I L I A L

Avenida dos Aliados, 20-3.º — P O R T O

Telefone 1551

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

**O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL**

**ESCRITÓRIOS:**

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.

Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.^a Iria — Telef. Póvoa, 1

End. Telegr. «FUTS»



BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado