

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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

1496



16 — ABRIL — 1950



ANO LXIII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Conferência dos Caminhos de Ferro do Porto da Beira	91
A nova modalidade de utilização do rápido do Algarve e a camionagem, por GUERRA MAIO	93
In Memoriam : Fausto de Figueiredo	94
Viagens e Transportes	95
Cinema para ferroviários	95
Imprensa	95
Carta de Espanha, de JUAN CABRERA	96
O que todos devem saber	98
Congresso dos Caminhos de Ferro	98
Revista das Revistas : Panorama Ferroviário Internacional	99
Vida artística	98
Sapadores de Caminhos de Ferro	101
Linhos Portuguesas	101
Há 50 anos	101
VII Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro	101
Linhos Estrangeiras	101
Recortes sem comentários	102
História da Insua, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	103

Conferência dos Caminhos de Ferro do Porto da Beira

Com duração de uma semana, inauguraram-se, em Lisboa, os trabalhos desta reunião, em que participaram técnicos portugueses e estrangeiros

SOB a presidência do Ministro dos Negócios Estrangeiros, sr. Prof. Doutor Caeiro da Mata, inauguraram-se, em 23 de Março, na sala do Conselho do Império, no Palácio da Junqueira, os trabalhos da Conferência dos Caminhos de Ferro e Porto da Beira.

Essa reunião revestiu-se, como não podia deixar de ser, de excepcional importância. Destinada a estudar e resolver os problemas referentes ao estabelecimento de um acordo que permita e facilite intensificar a exploração daquele caminho de ferro, agora valorizado com a sua nacionalização, a conferência ocupou-se em particular dos seguintes assuntos:

Revisão da esfera de acção; movimento e tráfego; observação da capacidade do caminho de ferro da Rodésia, em relação ao concurso que está já a prestar o troço ferroviário do território português; exame do esforço nacional, depois do Estado ter adquirido o porto da Beira; rendimento sensível do manuseamento de mercadorias e seu aumento, no ano de 1949; razões do novo congestionamento do princípio de 1950; medidas a tomar para uma regular assistência à navegação; facilidades a conceder no porto da Beira; apreciação de uma proposta do seu arrendamento, por uma empresa, etc.

A delegação portuguesa, em que se vêem técnicos de reconhecida competência, era constituída pelos seguintes srs.:

Eng. Sá Carneiro, subsecretário de Estado das Colónias; dr. António de Faria, director-geral dos Negócios Estrangeiros; dr. José de Almada, vogal do Conselho do Império; eng. Sanches da Gama, director-geral, interino, do Fomento Colonial; eng. Pinto Teixeira, director dos Serviços dos Por-

tos e Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique; eng. Perestrelo, vogal do Conselho do Império; dr. Manuel Monteiro, inspector superior das Alfândegas; e eng. O'Donnell, chefe da Missão de Estudos e Construção de Portos de Moçambique; pelos técnicos: eng. Pereira Leite, capitão António de Figueiredo, presidente do Conselho de Câmbios de Moçambique; Carlos Calçada Bastos, inspector dos Caminhos de Ferro de Moçambique; e Hermenegildo Moniz Barreto, adjunto comercial; e pelos secretários dr. João Pinto Monteiro de Mendonça, chefe da Repartição dos Congressos e Conferências do M. N. E.; António Rato Portier e dr. João de Freitas Cruz, do Ministério dos Negócios Estrangeiros; D. José Saldanha e D. Caetano Maria de Lencastre, do Ministério das Colónias.

O embaixador britânico, Sir Nigel Ronald, presidiu à delegação do Reino Unido, que era constituída pelos srs. A. B. Cohen, do Ministério das Colónias; P. E. Milibourn e P. V. Cross, do Ministério dos Transportes; J. R. Cotton e E. W. Besley, do Ministério dos Negócios Estrangeiros; Nicholson, representante do governo da Rodésia do Norte; e A. C. Kendall, cônsul britânico na Beira.

A delegação da Rodésia do Sul era presidida pelo seu primeiro-ministro, sir Godfrey Huggins, acompanhado do ministro dos Transportes, sr. G. A. Davenport e constituída pelos srs. Gisborne, A. D. Chataway, Quinin, Mesterson e H. K. Matthews.

O sr. Prof. Caeiro da Mata, inaugurou os trabalhos da conferência, pronunciando, em inglês, o seu discurso, de que vamos, de seguida, dar um resumo.

«São inaugurados neste momento — disse — os trabalhos para a conclusão de uma convenção intergovernamental que terá por objeto regular as

relações económicas entre Moçambique e os territórios britânicos limítrofes e, em especial, o trânsito de mercadorias provenientes ou destinadas à Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, através do porto da Beira».

Depois, tendo saudado, em nome do governo português, as personalidades ali presentes, e em especial os srs. embaixador da Grã-Bretanha, o primeiro-ministro da Rodésia do Sul e o ministro Devenport, o sr. ministro dos Negócios Estrangeiros frisou que aquela reunião era oportuna e necessária, acrescentando:

«Bem se impõe, nesta sombria fase da vida do Mundo, em que dificuldades económicas e políticas sem par levaram à criação de um clima de guerra, a conjugação de esforços daqueles países que têm sabido conservar-se inalteravelmente fiéis às suas tradições, aos princípios da civilização ocidental e aos ideais de paz e de fraterna solidariedade dos povos, aquela paz e aquela solidariedade de que os espíritos mais nobres sentem, hoje mais do que nunca, a necessidade suprema.»

Prosseguindo no seu discurso, o sr. Prof. Caeiro da Mata disse:

«A África é, sob múltiplos aspectos, um continente na ordem do dia. Reunem-se, a breves intervalos, conferências para tratar do complexo problema dos transportes africanos. Depois da conferência de Dakar de 1947 em que foram considerados os problemas da coordenação dos transportes da África do Noroeste, tivemos a conferência dos transportes da chamada África Central, realizada em Lisboa, em Maio de 1949 cujos trabalhos tão importantes foram, e teremos, em Outubro, a Conferência de Johanesburgo; e, no passado mês de Fevereiro, realizou-se em Paris uma conferência, por iniciativa da Organização de Cooperação Económica Europeia, que se ocupou dos transportes terrestres e fluviais em África. Criam-se, aqui e além, centros de investigação científica e juntas de missões geográficas e de investigações coloniais; acumulam-se elementos de informação para a solução do problema da saúde sugerindo-se a fundação de centros permanentes de investigação das doenças dominantes nas diferentes regiões; encontra-se o problema agronómico, de importância vital; estudam-se os problemas do mar através de numerosas missões hidrográficas e o do povoamento dos rios e lagos; faz-se uma larga obra de assistência ao indígena (assistência religiosa, médica, técnica; analisa-se à nova luz a política financeira, bancária, monetária e cambial; desenvolve-se a exploração das riquezas minerárias; procuram-se soluções para o problema da emigração e do trabalho indígena; promove-se por todas as formas a elevação das condições de vida dos povos africanos. Não será pela pretendida, mas vigorosamente repelida, fiscalização colonial ao menos nos

termos em que ela foi proposta, que mais depressa se realizará o progresso da África, em que tão empenhados estão os países que naquele continente são detentores de territórios, à frente de todos o Reino Unido».

Fechando o seu discurso, o sr. Prof. Caeiro da Mata fez as seguintes afirmações:

«Quanto ao problema que nos reúne aqui — o Governo português mostra-se, mais do que nunca, fiel à posição por ele defendida da conveniência recíproca de um instrumento diplomático que regule as relações entre Moçambique e os territórios britânicos da África central, sem o que dificilmente se poderiam esperar soluções coordenadas dos seus problemas. E pensa que para esse resultado muito vai contribuir a sugestão feita por Sir Nigel Ronald, de que o projecto português de 18 de Agosto de 1949 possa, sem prejuízo das modificações que foram julgadas necessárias, ser utilizado como base de discussão nas nossas reuniões. Vamos trabalhar. O espírito que preside a esta conferência é de amizade e de recíproca confiança. Bem poderíamos descrever as nossas delegações como «partakers of caves», para usar a expressão de Bacon».

O sr. Godfrey Huggins, primeiro ministro da Rodésia do Sul, que se seguiu no uso da palavra, disse que tratando-se de defender, em comum, a civilização ocidental, havia a urgente necessidade de se chegar a um acordo, dado o rápido desenvolvimento que se está a verificar na África central e em Moçambique, referindo que visitara recentemente aquela colónia como hóspede do governo, e muito o impressionara o progresso que vira e os esforços que estavam a ser dispendidos para a utilização das facilidades do porto da Beira.

O sr. Devenport, ministro dos Transportes da Rodésia do Sul, referiu-se ao grande desenvolvimento da Rodésia nos últimos tempos e ao papel que o caminho de ferro e do porto da Beira vai desempenhar na economia africana.

O embaixador da Inglaterra, sir Nigel Ronald, afirmou, ao fechar a série dos discursos, que chegara o momento em que, de uma vez para sempre, ia assentar-se num programa definitivo e que ia ser assinado um texto.

* * *

Como muito bem se disse naquela Conferência, a África é um continente na ordem do dia, não apenas no nosso interesse, não ainda no interesse da Inglaterra e da Rodésia do Sul, mas também no interesse da Europa e da América do Norte, que nela vêm uma das soluções do problema económico e da alimentação que preocupa o mundo.

A conferência que acaba de efectuar-se em Lisboa dá bem a medida da importância política do nosso País, como potência colonizadora.

A nova modalidade de utilização do rápido do Algarve e a camionagem

Por GUERRA MAIO

O rápido do Algarve — chamemos-lhes assim, pois outros têm e tiveram esse título em Portugal com menos direito. O rápido do Algarve passou em 1 de Abril a ter primeira e terceira classes, ou que se podia dizer que deixou de ter 2.^a classe, ou passou a admitir a 3.^a, suprimindo-se-lhe a segunda.

Praticamente a composição do comboio é agora de terceira classe e de primeira, esta com preços de segunda ou pouco mais, pois os bilhetes de primeira baixaram de 24%, e os de segunda de 34%, visto os passageiros desta categoria poderem viajar em terceira classe. É uma «complicação» muito simples e os passageiros hão-de apreciar devidamente as facilidades que lhe foram oferecidas. Mais, é uma inovação, por que a C. P. está de parabéns e o começo da prática que, desde há muito, venho defendendo na imprensa. Duas classes apenas e os preços destas pouco distanciados, como o impõem as circunstâncias. Quer dizer, a classe superior apenas 50% mais cara que a inferior, o que há muito já se devia ter feito e a França que, antes da última guerra tinha as suas tarifas de passageiros feitas na base de, segunda classe 50% mais caro que a terceira e a primeira igualmente superior em 50% da segunda, acaba de estabelecer uma nova tarifa com modalidades opostas. A 3.^a classe, 4 francos por quilómetro, segunda 5,25 e a primeira 7,50, em vez de 3 francos, 4,50 e 6,50, respectivamente.

É bem de ver que, por um lado, o conforto oferecido nas classes inferiores, fez deslocar os passageiros das classes superiores; por outro, a ideia dominante da economia fez pouco a pouco, em França, e noutras países, com que os passageiros se concentrassem na terceira classe. Também é de ter em conta que os passageiros de 1.^a classe e muitos de segunda tendo automóvel, preferem viajar nos seus carros, sobre tudo se o custo da viagem em caminho de ferro for elevado, o que não aconteceria se os preços fossem mais em conta.

Mas a verdade é que as tarifas ferroviárias — embora se apregoe o contrário — são, em Portugal, muito baixas, em relação às de 1914 e ao custo da vida. Cobrar por uma passagem em 3.^a classe à razão de 25 centavos o quilómetro, que naquela época remota custava 11 reis é muito pouco, atendendo não só aos encargos ferroviários da época presente, mas às comodidades oferecidas ao público, pois pode-se ir de Lisboa à Amadora, ao Cacém e além, na 3.^a em todos os comboios, quando, até há pouco, os passageiros só o podiam fazer tirando bilhete de 2.^a e 1.^a classe quando quisessem viajar nos directos e semi-directos.

Outrora o comboio n.º 15 era só acessível aos passageiros de 1.^a e 2.^a classes, entre Lisboa e Entroncamento, sendo os passageiros obrigados a tirar um bilhete mixto, de 2.^a até ao Entroncamento e de 3.^a para além desta estação.

Agora o serviço de 1.^a e 2.^a classes está limitado aos rápidos Lisboa-Porto e ao de Madrid, admitindo o «Sud-Express» já passageiros de 1.^a classe no trajecto interno e no internacional.

Tudo isto me leva a crer que estamos nas vésperas da limitação a duas classes, em todos os comboios, o que os passageiros saberão apreciar sobre tudo se a fórmula seguida for a do «rápido» Algarve, quer dizer, a classe superior, apenas mais cara em 50% que a inferior. O movimento do «rápido» do Algarve o dirá pròximamente. Pena é que não se tenha assim procedido há mais tempo, antes da camionagem ter criado o ambiente de favor que o público lhe tem dispensado.

Todavia a modalidade aplicada ao «rápido» do Algarve há-de agradar inteiramente aos passageiros, que hão-de acudir a utilizá-lo com grande frequência e há-de dar um choque tremendo na camionagem, principalmente no percurso para além de Aljustrel, e que maior será quando o comboio for diário, o que certamente o favor do público, em breve, justificará.

IN MEMORIAM

FAUSTO DE FIGUEIREDO

Faleceu no dia 5 deste mês um grande ferroviário, de largas iniciativas, a quem se deve a criação do Estoril

COM o falecimento de Fausto de Figueiredo, em 5 de Abril, desapareceu uma grande figura nacional, com o seu nome brilhantemente ligado aos caminhos de ferro, sobretudo à linha de Cascais e a várias iniciativas importantes.

Se o turismo é hoje, em Portugal, uma grande realidade, deve-se isso, em grande parte, a Fausto de Figueiredo. O Estoril é obra sua, não apenas por ter electrificado a linha mas, também, por ter dotado aquela estância, com a organização da Sociedade Estoril Plage, de um Casino, dois hotéis e de um parque. Foi ele, pois, quem valorizou extraordinariamente a linha de Cascais — maravilhoso prolongamento da cidade de Lisboa.

Tendo nascido, em fins de 1880, na freguesia de Baraçal, Celorico, veio muito criança ainda para Lisboa. Aqui se fez farmacêutico — mas um belo dia reconheceu que a sua inteligência precisava de mais amplos ambientes. Os homens de iniciativa foram sempre dotados de uma larga dose de imaginação. Portador de uma vontade férrea, transforma em realidade todos os seus sonhos. A sua ambição tem beleza, porque é o País que colhe, primeiro do que ninguém, os frutos do seu trabalho. Com efeito, a obra que, através de uma vida inteira, ele conseguiu realizar, pertence a todos nós.

Na Monarquia, Fausto de Figueiredo esteve ao

lado de João Franco, beirão como ele; proclamada a República, filiou-se no Partido Republicano Português, sendo seu deputado; no Estado Novo foi procurador à Câmara Corporativa. Sempre igual a si mesmo, serviu a política com sinceridade, porque eram os seus ideais e as suas belas ambições que ele desejava servir, ideais e ambições que, postos em prática, são hoje motivo de orgulho de todos nós.

Antigo presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Administrador dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; impulsor e criador do Estoril, só há pouco, com o avanço da doença que acaba de o prostrar para sempre, é que abandonou — e com que tristeza o fez! — as suas actividades.

Não há dúvida de que com o seu falecimento desaparece do quadro das actividades nacionais uma grande e nobre figura. Mas há homens que não morrem por completo; são os que, como Fausto de Figueiredo, deixam uma obra viva, palpável e esplêndida beleza.

À família do ilustre extinto e a todos os seus colaboradores, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta a expressão do seu mais profundo pesar.

* * *

O funeral do sr. Fausto de Figueiredo constituiu uma impressionante manifestação de pesar, a que se associaram centenas de pessoas de todas



FAUSTO DE FIGUEIREDO

as classes sociais. À entrada do cemitério dos Prazeres, formavam alas grupos de empregados da C. P. e da Sociedade Estoril e, com os respectivos estandartes, os Bombeiros Voluntários do Barreiro e o Ateneu Ferroviário daquela vila.

O sr. Presidente do Conselho fez-se representar pelo sr. coronel Esmeraldo de Carvalhais, tendo comparecido também os srs. ministros dos Negócios Estrangeiros, do Interior e das Comunicações, o 1.º tenente Guilherme Tomás, em representação do sr. ministro da Marinha; prof. dr. Rui Ulrich, Fernando Emídio da Silva e Luís Pinto Coelho e eng.º Cunha Leal.

A C. P. fez-se representar pelos srs. general Raúl Esteves, por si e em representação do sr. eng.º Pinto Osório, vicepresidente do Conselho de Administração; eng.º Espregueira Mendes, por si e em representação dos srs. eng.º Branco Cabral e prof. Mário de Figueiredo.

Junto do jazigo fizeram uso da palavra os srs. general Raúl Esteves, em nome do Conselho de Administração da C. P. e Guilherme Cardim, em nome da Sociedade Estoril.

O sr. general Raúl Esteves, elogiou as raras qualidades do grande lutador que tinha sido o falecido, e depois de se ter referido às notáveis realizações que o creditavam como alguém de muito valor, pôs em destaque a sua valiosa colaboração na recente undificação das companhias ferroviárias.

No discurso do sr. Guilherme Cardim, recordamos a seguinte frase: «Fausto de Figueiredo fez parte dumha selecção de homens, cuja rija témpera conduz à vitória».

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar no funeral do sr. Fausto de Figueiredo, pelo seu director-gerente Carlos d'Ornellas.

Viagens e Transportes

Desde o dia 1 de Abril foi suprimida a 2.ª classe de todos os comboios (directos, ónibus, mistos e recoveiros) da rede do Sul e Sueste.

Os comboios n.º 801 e 802 passaram a fazer serviço em 1.ª e 2.ª classes e os n.º 804, 814 e 5159 sómente em 3.ª classe.

Pelo que respeita ao comboio n.º 801, as estações de Lisboa T. P. e Barreiro só vendem bilhetes para um percurso mínimo de 50 quilómetros ou pagando como tal.

Os comboios que actualmente só fazem serviço em 3.ª classe continuam a prestar o mesmo serviço.

Nos comboios tranvias ou que façam serviço de tranvias (12.ª, 13.ª e 14.ª Zonas) é mantida, transitóriamente, a 2.ª classe. Quando neles circulem carruagens de 1.ª classe é permitida a sua utilização sem pagamento de qualquer sobretaxa.

Cinema para ferroviários

No Teatro da Trindade, em 28 de Março, realizou-se uma sessão de cinema para ferroviários, por iniciativa da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sessão despertou um grande interesse. Os filmes, de boa qualidade, foram cedidos gentilmente pelo Centro Nacional Suíço de Turismo e pela Comissão do Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

A assistência deu por bem empregado o tempo ali passado, pois os filmes, que são de categoria, proporcionaram-lhe momentos agradáveis.

Os filmes exibidos foram os seguintes:

O Castelo de Chillon (Montreux) — Um país de Esquiadores, Exposição de Barcelona, O comboio, Biografia de uma locomotiva, Novas carruagens metálicas, Construção de uma linha e Cem anos de Caminhos de ferro espanhóis.

Essa sessão foi, na verdade, uma sessão cultural, que despertou o mais vivo interesse.

Imprensa

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Entrou no XX ano de publicação o «Diário da Manhã», órgão da União Nacional. Por tal facto, apresentamos as nossas saudações a todos quantos ali trabalham, em especial ao nosso querido e ilustre amigo Dr. Manuel Múrias, nosso antigo redactor.

«PRAIA DO SOL»

Recebemos nesta Redacção a visita do órgão da Casa de Turismo da Costa de Caparica «Praia do Sol», dirigido pelo nosso querido amigo e ilustre escritor Norberto de Araújo, e de que é redactor principal o sr. António Correia.

«Praia do Sol», que vai já no número 7 da sua publicação, é um jornalzinho simpático, bem escrito, contendo secções de grande interesse e útilíssimo para quem quiser conhecer a Costa da Caparica, onde viveu o grande poeta Bulhão Pato.

Agradecendo a visita do «Praia do Sol», felicitamos vivamente as entidades oficiais da freguesia da Costa da Caparica por ter ao seu serviço um magnífico órgão de propaganda.

«CORREIO DO MINHO»

Entrou no 24.º ano de publicação o «Correio do Minho», propriedade e órgão da Comissão Distrital da União Nacional de Braga, de que é, actualmente, director, o sr. dr. Francisco de Matos Chaves. Os nossos melhores cumprimentos.

CARTA DE ESPANHA

O comboio «Talgo»—Caminhos de ferro em miniatura—Características das automotoras Renault

Do nosso correspondente JUAN CABRERA

A chegada do comboio «Talgo» a Espanha foi acolhida pelo povo espanhol com extraordinária simpatia e com aquela natural expectativa que o caso suscitava, pois trata-se de uma novidade no transporte ferroviário e que bem pode ser o prelúdio de um grande avanço na sua modernização.

Desde a chegada de uma parte do material ao porto de Passagens e da restante parte ao porto de Bilbao, o público seguiu com viva curiosidade as escassas informações que sobre o mesmo se publicaram, visto que o desejo dos seus construtores e das autoridades espanholas era efectuar suficientes provas prévias. Deste modo a fantasia pública teve tempo de expressar toda a sorte de opiniões e ideias desde a que supunha que o «Talgo» poderia atingir velocidades quase idênticas à dos transportes aéreos, à que a sua enorme velocidade provocaria, em caso de acidente, graves desastres.

As primeiras experiências realizaram-se entre Irún e Miranda do Ebro, substituindo-se nalgumas o peso dos passageiros por mercadoria e após repetidas provas, que deram feliz resultado, o «Talgo» realizou uma viagem a Madrid, tendo ficado cuidadosamente guardado e resguardado no depósito de mercadorias de «Los Matos», a 24 quilómetros da capital, na linha de Madrid a Irun.

A inauguração oficial efectuou-se no dia 2 de Março, com uma viagem entre Madrid e Valladolid, com a assistência do Chefe do Estado espanhol, Generalíssimo Franco e numerosas autoridades.

O comboio, que tem o número 5039, saiu de Madrid às 7,50 da manhã, tendo feito uma paragem de 16 minutos em Las Rozas, onde embarcou o Chefe do Estado, que viara da sua residência de El Pardo. Às 8,21 dava-se sinal de partida ao comboio, que chegou a Ávila às 9,50; a Medina del Campo às 10,49 e ao apeadeiro de Tres Hermanos (Valladolid) às 11,30. A velocidade marcada no itinerário, ia de 65 quilómetros à hora, na subida ao porto de La Cañada até 105 quilómetros por

hora em trajecto plano, mas, nalguns troços, entre Ávila e Medina atingiram-se 134 quilómetros à hora.

O Chefe do Estado assistiu em Valladolid a vários actos oficiais, que a imprensa diária registou, e o comboio regressou à última hora de tarde à Madrid. Dias depois, saía para Lisboa.

* * *

Muitas e diversas são as opiniões acerca da aplicação do comboio «Talgo» em Espanha, mas parece que antes de ser posto a circular, se procederá a algumas modificações no mesmo. As linhas espanholas não estavam preparadas para as enormes velocidades que aquele comboio pode alcançar, e a renovação dos carris faz-se lentamente devido às dificuldades já conhecidas. Também há muitos troços das linhas férreas espanholas que carecem de via dupla e há sobretudo numerosíssimas linhas com vertentes muito fortes e traçado bastante accidentado, onde as actuais locomotoras do «Talgo» necessitam de uma potência muito superior para conservar a sua velocidade.

É indiscutível que a principal vantagem deste novo comboio se baseia não só na sua rapidez mas também na sua grande comodidade, só comparável ao conforto dos grandes aviões. Tem apenas, até agora, o inconveniente de os passageiros não poderem transportar grandes bagagens, como acontece com os comboios a vapor, e, por consequência, a sua eficácia sofrerá diminuição nos trajectos internacionais ou para distâncias muito grandes, para onde não se realizam viagens de pouca duração.

Por exemplo, a distância entre as duas principais capitais espanholas é de 685 quilómetros (Madrid-Barcelona). Grande parte da linha é de via única e embora o «Talgo» lograsse realizar a viagem em oito ou nove horas, sempre seria preciso perder um dia para a viagem de ida e volta e outro para a do regresso, o que torna preferível o comboio da noite com carruagens-camas, visto que uma viagem desta longitude não costuma fa-

zer-se para uma demora de um só dia. O mesmo acontece com as distâncias de Madrid à Galiza; a Algeciras, a Cadiz, etc., trajectos esses em que o «Talgo» conseguiria uma apreciável vantagem.

Existe a possibilidade de os construtores do «Talgo» realizarem um comboio de carruagens-camas? Não duvidemos, e então se terá completado a obra, podendo dotar estas grandes distâncias da Península, incluindo o trajecto Madrid-Lisboa ou o trajecto Lisboa-Irun de um meio ferroviário de transporte que não só seja extraordinariamente cômodo, mas que no espaço de uma só noite cubra com grande vantagem os trajectos entre as principais cidades e portos.

Não falta também a opinião de que o comboio «Talgo» actual poderá cobrir com muito êxito trajectos como os de Madrid a Valência por Cuenca, saindo numa manhã ou numa tarde e substituindo

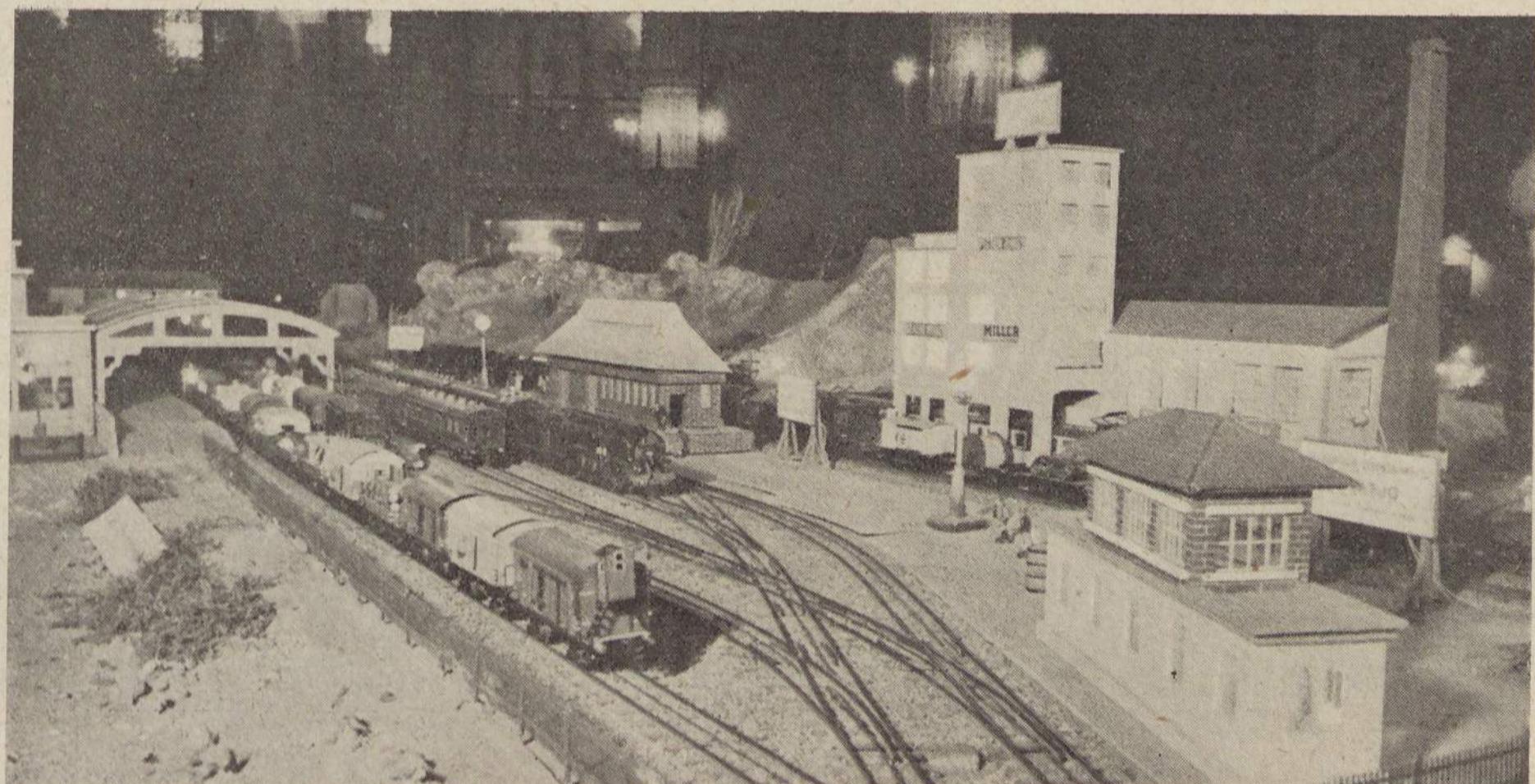
aviões, obrigará a buscar o tráfego (tráfego de passageiro rico) entre pontos de grande movimento comercial ou turístico. Se assim acontecer, o «Talgo» terá por enquanto um campo limitado. Esperemos que a incógnita se aclare em breve.

* * *

Num dos últimos números da *Gazeta* lemos um artigo sobre caminhos de ferro em miniatura, por construtores amadores portugueses.

É interessante recordar que existem na Espanha várias associações de amadores de caminhos de ferro, nas quais se encontram em grande proporção os colecionadores e construtores de comboios em miniatura.

Em Barcelona realizam-se todos os anos exposições de pequenos comboios, com grande êxito do público, e a associação daquela cidade, em



Vista da instalação do caminho de ferro em miniatura, em Barcelona

a actual automotora, ou entre Valência e Barcelona, em circunstâncias análogas, e desde já o trajecto Lisboa-Porto, que permitirá aos portugueses a viagem de ida e volta no mesmo dia, de uma cidade à outra.

No entretanto, o «Talgo», que ainda é desconhecido do público espanhol, pois a sua inauguração não foi ainda anunciada, é um transporte de luxo, preparado para viagens diurnas; muito mais cômodo que os comboios correntes e tão confortável, se bem que não tão rápido como o avião.

Quando se conhecerem as suas tarifas, que, supomos, devem fazer pouca diferença das das linhas aéreas, poderá apreciar-se se a sua capacidade de passageiros, muito maior do que a dos

conjunto com a de Madrid, organizou por ocasião do centenário do caminho de ferro espanhol, no ano de 1948, uma grande exposição em Barcelona com instalações importantes, o que constituiu um dos números mais atraentes do programa de festas.

A Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro em Madrid acaba de instalar-se num andar da Gran Via. Ali se preparou uma instalação para exposições, onde os associados, muitos deles construtores de material em miniatura, fazem demonstrações de seus modelos.

Esta Associação realizou também, no ano passado, uma interessante exposição no Círculo de Belas Artes de Madrid, à qual concorreram cerca de 100 mil pessoas e tem o propósito de levar a cabo

uma outra no ano próximo, que é quando se per fazem cem anos sobre a inauguração da linha férrea Madrid a Aramjuez, a primeira que a capital espanhola teve. A exposição de 1951 deve ter um carácter internacional e para isso a Junta da Associação encontra-se em contacto com as sociedades de outros países.

Na Espanha há vários fabricantes industriais de comboios em miniatura, alguns dos quais conseguiram uma grande perfeição na reprodução das carruagens e vagões autênticos.

Os amadores espanhóis aumentam de dia para dia e o facto contribui para criar um ambiente de simpatia pelo caminho de ferro, o que levou a Associação de Madrid a estender as suas actividades a outros aspectos como sejam a fotografia de instalações ferroviárias, a visita às oficinas e estações, a publicação de um boletim e a celebração de conferências e concursos, de tudo isso beneficiando a exploração e a indústria ferroviária de Espanha.

* * *

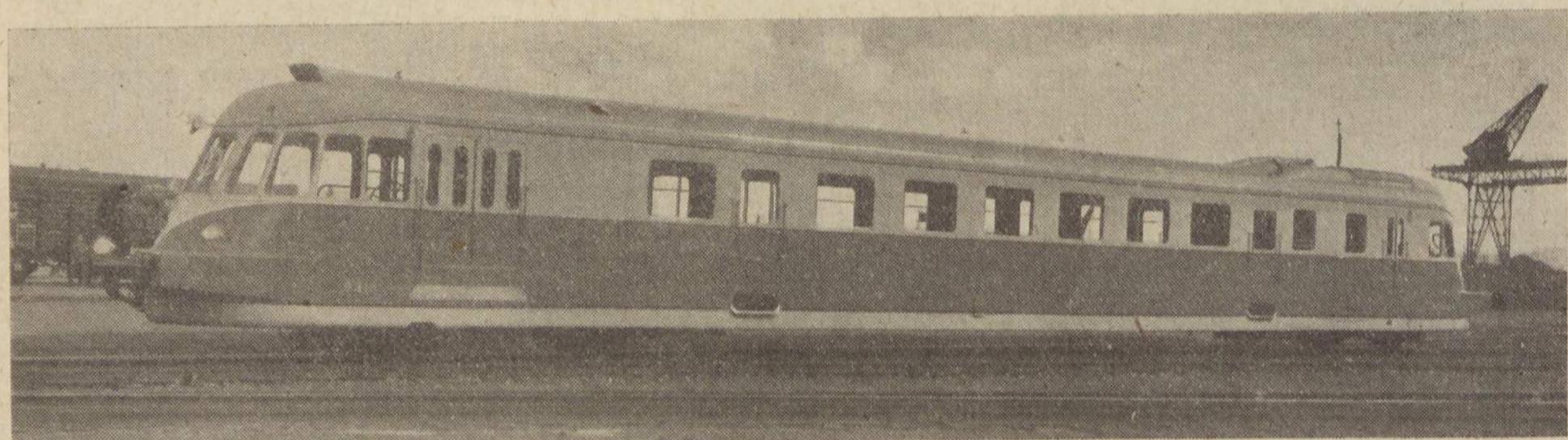
Nas linhas da RENFE circulam automotoras

Renault, tipo A B J-7, com 2 bogies, cujas principais características são as seguintes:

— Motor Diesel — 1 Renault de 12 cilindros em V, desenvolvendo 300 cavalos e 1.500 rotações por minuto. A embraiagem é feita por meio de discos, e a transmissão é mecânica, com caixa de 4 velocidades. A inversão da marcha permite realizar as 4 velocidades nos dois sentidos.

Nas automotoras Renault há duas cabines de comando, uma em cada tópo. Um dos bogies é motor, nos dois rodados e no outro bogie ambos os rodados são livres. Os comandos são electro-pneumáticos.

Outras características de veículo que é interessante conhecer: comprimento total: 26^m,270; comprimento máximo e caixa: 24^m,940. Distância de centro a centro dos bogies: 16^m,930. Embasamento dos bogies, 2^m,50. Largura total, 2^m,884. Altura total, 3^m,535. Peso, em ordem de marcha, cerca de 40 toneladas com carga. Capacidade de transporte: 70 lugares sentados, 6 em dobradiças (strapontins) e 20 em pé, e 1.500 quilogramas de bagagens. Velocidade máxima em patamar: 107 quilog. por hora. Raio mínimo de curvas: 80 metros. Diâmetro das rodas: 0^m,860.



Perfil de uma automotora Renault

O que todos devem saber

Desde 20 de Março, a gasolina na Suíça baixou de 64 para 60 céntimos o litro, e o do carburante Diesel (Gasoil) de 54 para 51 céntimos.

Esta redução de preços terá uma feliz influência na baixa de preços que há alguns meses se faz sentir cada vez mais na Suíça. O índice do custo de vida em fins de Fevereiro de 1950 era de 194,9 (Agosto de 1939 = 100), o que representa uma redução de 1,2 % em relação ao mês passado.

Congresso dos Caminhos de Ferro

O sr. Engenheiro Mário Dias Trigo seguiu para Bruxelas, a fim de tomar parte numa reunião dos relatores dos assuntos a discutir no Congresso de Caminhos de Ferro, que se realiza este ano em Roma.

VIDA ARTÍSTICA

As exposições de arte sucedem-se em Lisboa, o que dá bem a medida do alto nível cultural da população da primeira cidade do Império.

Depois da exposição dos Aguarelistas Portugueses e do pintor João Reis, na Sociedade Nacional de Belas Artes, temos agora a assinalar as exposições de pintura, desenho e gravura de José Contente, e a exposição de Aguarelas de Maria Luisa de Sousa Tavares, nos salões do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Uma outra exposição há, ainda, a registar: a dos artistas residentes no sítio de Alvalade, levada a efeito na Escola Primária Masculina, Rua Eugénio de Castro, que foi digna do interesse de quantos a visitaram.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Soldadura nos caminhos de Ferro

No penúltimo número da *Gazeta* foi publicado um artigo sobre soldadura nos caminhos de ferro, escrito por N. W. Swinnerton e traduzido pelo engenheiro, sr. Machado de Carvalho, artigo que deve interessar sobremaneira aos nossos técnicos e serviços de Via e Obras.

Para esclarecimento dos nossos leitores informamos que também se encontram referências a este importante problema no livro de Richard Campus *La réalisation d'une voie ferrée de qualité*. O autor deste livro, que é engenheiro chefe da S. N. C. F. Belgas e professor honorário da Faculdade Politécnica de Mons, chama particularmente a atenção para o facto de a junta ser o ponto fraco da via, e diz que a causa principal dos choques nas juntas é a imperfeição das ligações entre os carris e as éclisses. Segundo ainda o mesmo autor, as potentes máquinas de soldar por resistência, capazes de soldar em poucos minutos os carris, mesmo os de maiores secções, vieram trazer a solução da éclissagem sem folgas. A gravura, publicada no citado artigo do número da *Gazeta* em referência, mostra uma dessas máquinas, construída pela Sociedade Inglesa A. I. Welding, de que é representante em Portugal a Casa Jean Demoustier, de Lisboa.

Pelo interesse que têm para os serviços portugueses de caminhos de ferro publicamos o nome das principais construtoras de máquinas e materiais para soldadura eléctrica, entre elas: a A. I. Welding, já referida; a Quasi-Arc, fabricante de éléctrodos, de postos e grupos de soldadura com motor eléctrico, de transformadores de Alta Frequência para soldar metais não ferrosos e chapa fina; a S. A. Eléctromécanique, construtora de máquinas de soldar por resistência — a topo, por pontos e por roletes — de todas as potências; a Ateliers Jean Berger, fabricante de aquecedores e rebites para estruturas metálicas. Todas estas construtoras são representadas pela Casa Jean Demoustier, de Lisboa.

Electrificação da linha Paris-Lyon

A revista *Rail et Route*, informa que a linha de caminho de ferro que liga Paris a Marselha, via Lyon, é uma das mais antigas que foram projec-

tadas em França. O primeiro troço da linha, Paris-Tonnerre, foi posto em exploração em 12 de Agosto de 1849, sendo pois a linha, em parte, centenária. Liga as três maiores cidades de França, a região industrial de Paris, a de Lyon e o grande porto de Marselha. Sua zona de atracção estende-se, por um lado, ao norte e mesmo a leste da França, por outro lado aos centros tão activos e populares como o litoral mediterrâneo. Por Marselha, ela conduz a África do Norte e ao Extremo-Oriente. É uma das linhas mais importantes da rede ferroviária francesa. Também a sua electrificação, de troço em troço, foi decidida desde 1940. Recordaremos que a electrificação das linhas de caminho de ferro se justifica pelos critérios, que a *Gazeta* já publicou e foram citados por M. Dugas, director da S. N. C. F.:

— do ponto de vista económico, permitindo uma utilização mais intensiva dos recursos energéticos nacionais, reduzindo a importação;

— do ponto de vista financeiro, graças à economia no pessoal, na energia e na conservação;

— do ponto de vista técnico, graças à potência, à regularidade e à maleabilidade que a mesma experimenta.

Sinalização dos comboios sobre pneus

Vem inserta na revista *Rail et Route* esta curiosa pergunta e respectiva resposta: «A propósito do comboio sobre pneus e, em geral, das Michelines sobre pneus-carril como funciona a sinalização do bloco automático. O circuito eléctrico não pode ser fechado pelo eixo, sendo o pneu isolado?»

Resposta — O comboio sobre pneus, assim como as Michelines, asseguram o funcionamento do bloco automático por intermédio duns dispositivos metálicos especialmente estudados para este efeito. No caso do comboio sobre pneus, cada bogie (com 5 eixos) comporta quatro daqueles dispositivos, dois para cada fila e que rodam encostados aos carris para estabelecer o circuito.

Caminhos de ferro chilenos

Da *Revista Brasileira* extraímos o seguinte apontamento do engenheiro, sr. Paulo Costa, sobre os caminhos de ferro chilenos:

O Chile é constituído, geográficamente, por uma estreita faixa de terra que se estende de Norte a Sul, desde os limites com o Perú até aos confins do Continente Americano e parte do Antártico.

Tem uma extensão de 4.300 kms. e na direcção Leste-Oeste varia a sua largura, entre o máximo de 450 e o mínimo de 93 kms.

A superfície é de 750.000 kms. quadrados, com uma população de cinco milhões e duzentos mil habitantes.

É extremamente montanhoso, tendo duas cordilheiras principais, a Andina e a da Costa, que correm, mais ou menos paralelas, no sentido Norte-Sul.

Nestas condições, o estabelecimento da sua rede ferroviária teve que obedecer às imposições orográficas tão definidas pelas imponentes cordilheiras, especialmente a Andina.

Em 1852 foi construída a sua primeira linha, ligando Copiapó a Chulo, com a extensão de 25 kms.

— O Perú e a Guiana Inglesa disputam, com o Chile, a primazia na implantação deste meio de transporte em nosso hemisfério, mas a pendência, parece, não está definitivamente solucionada.

— A sua rede actual pode, assim, ser definida:

— Uma linha isolada ao Norte, ligando o porto de Arica a Charaña, na fronteira da Bolívia;

— Uma linha longitudinal Norte-Sul ou tronco, que segue, apròximadamente, a região central do país, desde Pisagua ao sul de Arica, na Província de Tarapacá, até Puerto Mont, na Província de Llanguihue;

— Uma série de linhas transversais de Leste a Oeste, que cortam o país, unindo as fraldas das Cordilheiras Andina e da Costa, com os portos do Pacífico;

— Outra linha isolada na ilha Chiloé, de Ancudo à Costa;

— Ainda uma pequena linha isolada de Punta a Mina Loreto, no Estreito de Magalhães. Este caminho de ferro, de 9 kms., é o mais austral do mundo, pois fica na latitude 53° 10'.

— *Assim se classificam:*

Pela natureza da administração:

Do Estado	5.662 kms.
Particulares	3.368 »

Total. 9.030 kms. de via para tráfego geral, com cerca de 3.000 kms. de vias salitreiras, mineiras, carboníferas e secundárias.

De acordo com a bitola:

1 — 0,600 m =	346 kms.
2 — 0,750 m =	138 »
3 — 0,762 m =	472 »
4 — 0,914 m =	5 »
5 — 1,000 m =	3.472 »
6 — 1,067 m =	455 »
7 — 1,270 m =	186 »
8 — 1,350 m =	4 »
9 — 1,435 m =	717 »
10 — 1,676 m =	3.235 »

De acordo com o sistema de tracção:

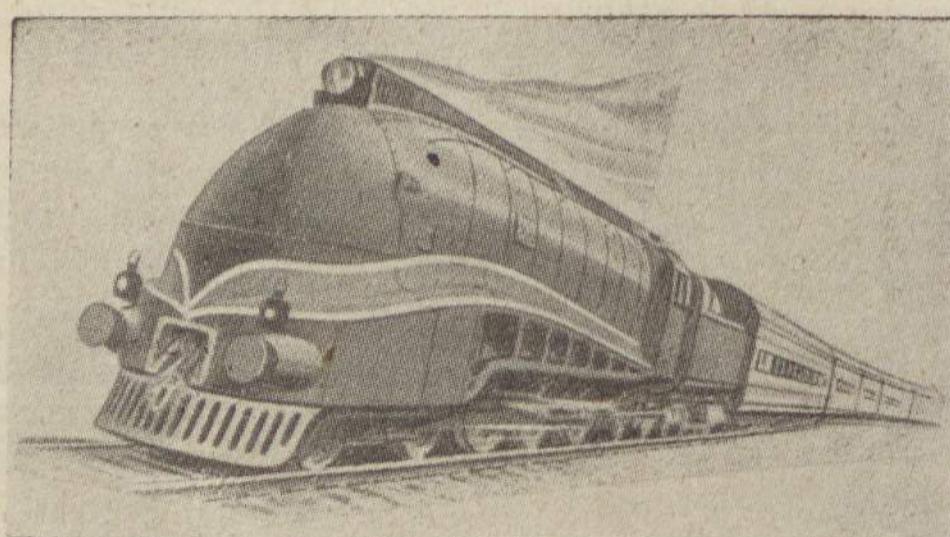
— a vapor	8.643 kms.
— eléctrica	371 »
— a petróleo	16 »

Com via dupla:

Estado	181 kms.
Particulares	22 »

Com cremalheira:

Estado	132 kms.
Particulares	22 kms





Sapadores de Caminhos de Ferro

O Antigo Batalhão Expedicionário à França em 1917 realiza a sua festa anual em Setúbal

Em comemoração do 31.º aniversário do seu regresso a Portugal, realiza-se em Setúbal, no domingo 7 de Maio próximo, a reunião anual dos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França em 1917, os quais, acompanhados pelo seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, partem do Largo de Cacilhas pelas 9,15 horas prefixas, em autocarros, visitando o Cabo Espichel, Sesimbra, Arrábida e Outão, chegando a Setúbal às 13 horas, junto do Monumento aos Mortos da Grande Guerra.

Prestada a devida homenagem com a colocação de um lindo ramo de flores no referido Monumento, e dois minutos de silêncio pelos que deram a vida pela Pátria, seguir-se-á recepção na Câmara Municipal, para apresentação de cumprimentos.

Pelas 13,30 horas realiza-se no salão do Asilo Dr. Paula Borba, o grande banquete de confraternização anual, a que devem assistir cerca de 300 antigos combatentes.

A festa será abrilhantada pela Banda do Ateneu Ferroviário que, das 16 às 18 horas, dará um concerto na Avenida Luisa Tódi, em honra da população de Setúbal.

O regresso far-se-á pelos comboios que da Praça do Quebedo (Setúbal) partem às 18,43 e 20,02.

Há 50 anos

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

Linhos portuguesas

Valle do Vouga. — Foi concedido mais um prazo de prorrogação aos concessionários d'esta linha para começarem a construção.

Trabalha-se activamente para que as obras começem dentro d'este novo prazo.

Carris de ferro do Porto. — Conforme a portaria que publicamos no logar devido, foi concedida a esta companhia autorisação para installar a tracção electrica nas linhas desde a rua da Restauração até á praça da Batalha e d'esta a Campanhã, bem como no troço da rua de Santa Catharina, desde o cruzamento com a rua de Santo Antonio até o da rua Formosa, ligando-se assim as linhas de Campanhã com a de Costa Cabral.

VII Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro

Na cidade do México vai realizar-se, de 10 a 20 de Outubro do corrente ano, o VII Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro. Trata-se de um acontecimento importante, em que se farão representar todos os países norte e sul-americanos.

A Comissão Organizadora deste Congresso é presidida pelo Prof. catedrático da Faculdade de Direito da Universidade Nacional Autónoma e Secretário de Comunicações e Obras Públicas, Dr. Agustín Garcia López. A Comissão Executiva é presidida pelo engenheiro Pedro P. Martín, Director da Coordenação da Secretaria de Transportes da Nação e Professor Titular de Economia e Organização dos Transportes da Faculdade de Ciências Económicas da Universidade de Buenos Aires.

Neste congresso, entre outros problemas, será defendida uma política tarifária, que pressupõe a Coordenação integral dos Transportes.

Linhos Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE

A Companhia dos Caminhos de Ferro dos territórios ocidentais pediu à Comissão do Comércio entre os Estados uma redução de tarifas de 25 por cento para muitos produtos de ferro e de aço. Esta diligência tem como objectivo fazer face à concorrência que os caminhos de ferro estão a sofrer por parte das empresas de camionagem. Estas estão a ter cada vez mais fretes do que os caminhos de ferro.

ESPAÑA

Estão muito adiantados os trabalhos da nova estação de Fuentes de Oñoro, que deve ser inaugurada em Junho próximo.

É um edifício muito vasto, com todas as comodidades para público e para o pessoal, sendo todas as dependências dotadas de aquecimento central e água encanada para o restaurante e residência dos empregados.

Linhos Portuguesas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Ficou adiada, em 2.ª convocação, para o dia 22 de Abril, às 15 horas, a Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, a fim de apreciar as contas finais de liquidação e partilha e o relatório dos liquidatários e designarem o depositário dos livros, papéis de escrituração e documentos da sociedade.

Recortes sem comentários

Pobre senhora!...

Quem há aí, de mediana cultura, que não tenha no seu caminho deparado todos os dias com essa veneranda matrona de finos traços fisionómicos, de roupagem vistosa, mas cheia de farrapos e remendos?

O nosso coração confrange-se ao comparar, com a antiga opulência dessa velhinha sempre jovem, a triste condição, a que tenta reduzi-la a criminosa ignorância de tantos «bárbaros» dos nossos dias.

Descendente em linha recta do Povo-Rei, que do Lácio ao Indo e à Pictia dominou os povos, dele herdou o garbo conquistador até ao zénite da glória no século áureo de Portugal.

E toda a nobreza da sua estirpe se filia nos pergaminhos heráldicos dos maiores vultos das Literaturas Portuguesa e Brasileira.

— É a *Língua Portuguesa*, a arrastar pelas «ruas da amargura» os trapos repelentes do seu antigo manto de Raínha.

É o Pátrio Idioma, com o ceptro quebrado pelos «tratos de polé», a que hoje a submetem quantos ignoram que foi «... dado ao mundo por Deus para do mundo a Deus dar parte grande».

Para lamentarmos o seu mísero estado não é preciso visitá-la nos «campos de concentração» da literatura do cordel ou da imprensa periódica; basta entrar numa «sala de tortura» das chamadas «reuniões elegantes».

Analisemos este retrato obtido pela distinta Professora D. Carlota Almeida de Carvalho.

ELA — Eh, pá! Estou bem arreada?

ELE — Gramo isso bestialmente.

— Se algum menino swing me vê até dou fâsca.

— Estás um traço, mas o pior é essa fronha.

— Anda daí na minha máquina, vamos na broa à procura da malta.

— Estás com ranço!

— Uma terceira. — Eu não vou; tenho medo de me entornar. Espero aqui um menino clipper.

— Olha, vai-te despir e chatear outra.

E do silêncio dos sepulcros parece erguer-se a «sombra» gigantesca dos «clássicos» portugueses e brasileiros, desde Camões e Bernardes a Rui Barbosa e Machado d'Assis, empunhando um duro látigo para azorragar o dorso nu destes sacrílegos profanadores e desvelados leitores de Salgaris e Dellys.

Mas, envergonhadas, cedo voltariam à paz tumular para não verem os tristes remendos com que, impunemente, tantos despudorados compatriotas ousam conspurcar a riquíssima «língua maternal» que deu à Literatura a maior Epopéia da humanidade: — os *Lusiadas*!: buvette, toilette, napron, abat-jour, chalet, mess, brevet, reprise, matinée, reveillon, verbena, creche, parque, Palace Hotel, démarche, chauffage, garagem, gare, carpette, mapple, menu, constatar, chic e... outros termos «chics», «porreirinhos», a pedirem muita «porrada»...

Bem haja a obra de depuração profilática e terapêutica em boa hora encetada pela recém-fundada «Sociedade da Língua Portuguesa».

Bem hajam os ilustres filólogistas portugueses e brasileiros, fervorosos mestres e cultores do «luso idioma», no seu louvável esforço para evitar o completo abastardamento da maviosa língua de Camões e Garrett.

Este escol e as Escolas velarão pela disciplina e pureza da nossa linguagem falada e escrita, do idioma nacional, — o mais poderoso veículo da lusa civilização.

JOSÉ GONÇALVES

(De *Écos de Chaves*)

«Diamante Negro» em perigo de vida

O matador de touros Luiz Sanchez «Diamante Negro», ao dirigir-se para a praça de touros de Caracas, foi agredido à punhalada por um indivíduo que momentos antes o tinha insultado.

«Diamante Negro», apeou-se do seu automóvel e travou discussão com o insultante. Os agentes da Polícia detiveram-nos por escândalo, e ao serem conduzidos ao Posto, o «diestro» foi agredido com uma punhalada. Caíu imediatamente banhado em sangue. Conduzido a um hospital os médicos classificaram o seu estado de gravíssimo.

(*Dos jornais*)

Um bandido

Há dias, próximo das Montureiras Novas, um indivíduo cujo nome se ignora, com instintos de malvadez, embebeu um pobre gato com petróleo, deitando-lhe fogo em seguida.

Numa correria desesperada, louco de dôres, andou o animal dum lado para o outro com o pelo em chamas. Perante o miar aflitivo, várias mulheres acudiram ao pobre bicho, que caiu inanimado, sendo inúteis os esforços de uma criatura que, com baldes de água, tentou em vão salvar o infeliz gato.

Recomendamos à polícia tão criminoso acto, para dar o castigo ao seu autor.

(*Do Setubalense*)

Joaquim Cândido Franco

Era uma figura muito popular, e estimadíssima em todos os meios pela sua bonomia, honradez e lealdade o sr. Joaquim Cândido Franco, conhecido por «Franco Gravador», e durante muito tempo pelo «Franco das Barbas». A razão deste apodo era nobilitante: Joaquim Franco ficara responsável duma avultada quantia que um amigo desconhou num Banco, e não havendo sido paga, o honrado gravador, que não era rico, chamou o débito a si, declarando que enquanto não pagasse não cortaria a barba, e a barba cresceu durante os anos da amortização. O Banco deu-se um dia por saldado e o Joaquim Franco foi logo ao barbeiro.

Foi estabelecido na Rua da Prata de onde passou há anos para a Rua da Vitória. Na Baixa o «Franco Gravador» tinha nome e simpatias raras. Contava 55 anos. Deixa viúva a sr.^a D. Lucinda de Almeida Torres Franco, pai da sr.^a D. Maria de Lourdes Franco de Matos e irmão do sr. Zacarias Cândido Franco.

O seu funeral, que se realizou esta manhã, constituiu sentida manifestação de pesar, na qual tomou parte muita gente do Ramalhal, terra da naturalidade do extinto.

(*Do Diário de Lisboa*)

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XVII

Digna memória do Venerável Padre Frei Diogo Aires, fundador do Real Convento de Santa Maria da Ínsua

DESTINADO tinha a divina providência a este apostólico varão para empresas grandes, a que não poucas vezes ajuda o ilustre do nascimento, e muito mais quando é auxiliado com os socorros da graça. Tudo se verificou neste servo do Senhor, pois nascendo no principado das Astúrias, em Castro Prol, concelho de Navia, de nobilíssima prosápia, logo mostrou a generosidade do seu ânimo e auxílios com que a divina graça lhe assistia, na heróica resolução com que em seus primeiros anos, depois de ter notáveis progressos nas escolas, desprezou o mundo e suas vaidades, e fez eleição, para maior segurança da sua vocação, do pobre e humilde hábito de nosso padre São Francisco, o qual recebeu e professou no convento de Oviedo, com grande júbilo da sua alma, sendo sua contínua meditação a observância de seus votos e preceitos, a que se obrigou, com o que se fez consumado em todas as virtudes. Não pareceu conveniente aos prelados ter ocioso o singular engenho de que era dotado, pelo que o fizeram logo aplicar ao estudo de artes e teologia, em que sem matar o espírito da devoção e da santa oração, como nosso seráfico patriarca nos recomenda, fez progressos admiráveis, com que não só conseguiu a fama de insigne letrado, mas também adquiriu a de famoso pregador.

Neste apostólico ofício a sua natural facundia, enervada com a actividade de seu fervoroso zêlo, produzia admiráveis efeitos nos corações de seus ouvintes, incitando a uns a novos progressos no caminho da virtude e perfeição, e atemorizando a outros de sorte com eficácia das suas doutrinas, que se viam obrigados a levantar-se do abismo de suas maldades, em que se iam despenhando pelo caminho da perdição.

Continuando no apostólico exercício da sua pregação, sucedeu aquele notável e lamentável cisma, de que temos dado larga notícia, e como a sua continuação o ia fazendo mais perigoso, se pode crer que este foi o motivo e justíssima causa que teve, de Frei Diogo passar a Roma, para por este meio assegurar sua firme obediência aos pés do verdadeiro pontífice Urbano VI. Não consta em que ano fez esta jornada,

e só achamos certeza de que no de 1389 o nomeou o dito pontífice a 12 de Julho por seu núncio, enviado à presença de vários príncipes a negócios de grande importância. Poucos meses lhe durou esta legacia pela próxima morte de Urbano VI, que foi a 15 de Outubro do mesmo ano. No mês seguinte, a 2 de Novembro, lhe sucedeu Bonifácio IX, e, até ao terceiro ano do seu pontificado, se dilatou o nosso Venerável Aires em Itália, ainda que não achamos certeza se aplicado à mesma ou a semelhante empresa da legacia que Urbano lhe tinha encomendado.

Porém no que não há dúvida, é que tomou a resolução de outra empresa de grande importância, qual era a de plantar a santa observância em Portugal, e assim é de crer que isto foi o principal fim, que o levou à curia romana, segundo dissemos. Propôs seus inflamados desejos ao supremo e verdadeiro pastor em companhia dos Veneráveis Frei Gonçalo Marinho e Frei Pedro Dião e conhecendo o vigário de Cristo seus fervores e vocação que tinham da vida solitária na mais pura observância de nossa santa regra, os atendeu com especial benignidade, como se manifesta da bula, de que fizemos menção. Logo que a receberam se puseram a caminho para Portugal, onde era obedecido o verdadeiro pontífice, e chegando à pobre ermida de Santa Maria de Mosteiró, nela deram glorioso princípio à sua nova colónia e ao alto edifício da santa observância neste reino.

Foi este o segundo convento dela, cuja fundação tomou por sua conta o Venerável Frei Diogo Aires, lançando aqui a segunda pedra da grande obra que intentava. E como este insigne varão era o seu principal arquitecto, como o primeiro nomeado na bula apostólica, não deixaria de se persuadir, que lhe competia o maior cuidado dos progressos deste notável edifício. Era incansável o seu disvelo em formar um formoso e seráfico vergel, solicitando adorná-lo com as formosas e fragrantes flores de admiráveis virtudes, que continuamente regava com as copiosas e abundantes fontes dos santos e rigorosos estilos da observância, segundo a maior pureza e perfeição da nossa santa regra.

Assim o praticou, primeiro neste convento, ao qual não só proveu para o serviço o regalo dos religiosos de água doce admirável, na forma que deixámos dito, mas também para alimento da alma de outras mais prodigiosas, quais são as da santidade e virtudes, que aqui correram como caudalosos rios,

que regando Portugal e suas conquistas, o transformaram em um paraíso seráfico, pois ainda àqueles jardins, a quem as liberdades da conventualidade tinha privado da sua formosura, logo que lhe chegou o risco destas águas, receberam nova forma e se restituiram ao seu primitivo esplendor.

O primeiro convento, que conseguiu esta dita, foi o de S. Francisco de Alenquer, que pelo muito que o venerava o piedoso Rei D. João I, logo que teve notícia da santidade e perfeição com que nos conventos de Entre Douro e Minho se achava estabelecida a regular observância, fez chamar aos seus fundadores, que já havia sete anos que se achavam por aquelas partes.

A esta ordem obedeceu sem demora o primeiro e principal o Venerável Padre Frei Diogo Aires, levando por companheiros o Frei Pedro de Alamanhos e Frei Garcia Montãos, aos quais agregando-se outros, entraram nesta empresa no ano de 1399. Depois de terem reformado o convento de Alenquer, logo à sua imitação seguiu o seu exemplo o de Leiria, dando no mesmo tempo o bendito Frei Diogo Aires providência a outras novas fundações. As mais próximas foram as de Santo António da Castanheira, para que destinou o Venerável Frei Pedro de Alamanhos e a da Santa Catarina da Carnota. Esta tomou o Padre Frei Diogo por sua conta, deixando por seu substituto a Frei Garcia de Montãos em Alenquer, depois de ter-se aplicado à reforma deste convento nove anos com progressos admiráveis.

Na mesma forma os teve a fundação da Carnota, a que deu princípio no ano de 1408, e nesta casa prosseguiu suas heróicas empresas com a forma de vida tão admirável, que aqui estabeleceu, com ela se fez de todos venerado este sagrado domicílio, como um santuário na terra. Esta será a causa, porque houve tão notável descuido em fazer especial lembrança dos apostólicos varões que o habitavam, porque não tinham por singular e especial da virtude, o que em todos era comum e não havia excesso de uns a outros na perfeição de vida que todos observavam. E assim viemos a ficar privados da notícia especial das admiráveis virtudes deste servo do Senhor, com que viveu em continuado exercício de ásperas penitências.

Assim perseverou até à morte, que não podia dei-

xar de ser preciosa, tendo com a sua penitente e exemplar vida santificado este convento. Teve êle a dita de ficar enriquecido com o tesouro de seus veneráveis ossos, supôsto que até ao presente se ignora a sepultura em que descansam. Só achamos foi seu ditoso trânsito no ano de 1420, no dia não se ajustam os autores, pois o do «Martiroológico Seráfico» faz dele lembrança a 17 de Julho, e o do «Agiológo Lusitano» lho assina a 11 de Janeiro, com o seguinte relação:

«No mosteiro da Carnota, província hoje de Santo António, no território de Lisboa, o trânsito de Frei Diogo Arias, asturiano, de santa memória, primeiro autor e fundador da regular observância neste reino, onde edificou os devotos santuários de Nossa Senhora da Ínsula e este de Santa Catarina da Carnota, os quais com justa causa se podem ter por duas maravilhas do mundo. Aquêle fundado numa pequena ilha de que tomou o nome, cercada de mar na foz do Minho, ali o servo de Deus cuidadoso por carecer de água o convento, em sonhos foi ensinado pela Rainha dos Anjos, que fizesse cavar em certo lugar e que a acharia, a que êle obedecendo a poucas enchedas brotou uma copiosa e perene fonte de claras e cristalinas águas, que ainda hoje dura, louvando todos a Deus por tão manifesto milagre.

Este, meia légua de Alenquer, que, como o santo varão era tão penitente e dado à contemplação, buscava lugares remontados do trato humano para fundar, pelo que achando sítio acomodado a seu intento, edificou este solitário da Carnota, que na estranheza do lugar, aspereza da empinada penedia, soledade e espessura de altíssimo e silvestre arvoredo, por ventura, excede a todos os da Europa. A este pois escolheu o contemplativo padre para morada, e ali viveu no restante da vida em contínuo exercício de rara penitência, mortificação, oração e familiar trato com Deus, em que perseverou até à morte, deixando santificada com a sua assistência, santa conversação e vivos exemplos de religiosa perfeição aquela devota casa».

Outros muitos e insignes autores fazem digna mensão deste varão apostólico.

Também honrou e acreditou esta casa o Venerável Frei Gualter, por ser nela muitos anos prelado, porém como faleceu no de São Francisco de Viana, nela fazemos menção da sua santa vida.



CHOCOLATE NELIUS

O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO

UM PRODUTO DA FAVORITA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L. TD
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.º, L. DA
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, Lan-
ternas e todos os artigo da
VACUUM

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela com-
panhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

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

