

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

1500



16 — JUNHO — 1950



ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



— S U M A R I O —

Uma experiência de Colonização em Angola	161
Revista das Revistas : Panorama Ferroviário Internacional	162
Caminho de Ferro e Porto da Beira	164
Caminhos de Ferro Coloniais	166
Espectáculos.	166
Associação Internacional de Caminhos de Ferro	167
Imprensa.	167
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	167
Horários da C. P.	167
Ateneu Comercial de Lisboa	167
Pelo mundo fora..., por <i>JORGE RAMOS</i>	168
Há 50 anos	169
Valorização do trabalhador operário e intelectualizado — Ensaio doutrinário-social.	170
«Viagem»	170
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	170
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	171
Parte Oficial.	174
Recortes sem comentários	175

UMA EXPERIÊNCIA DE COLONIZAÇÃO EM ANGOLA

A notável obra da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

O Relatório dos 11.º, 12.º e 13.º anos da Experiência da Colonização que vem sendo realizada pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, coloca-nos de novo na presença de uma grande obra, à qual, por várias vezes, nos temos referido aqui, com os louvores e comentários merecidos.

Essa Experiência é, de facto, na sua aparente simplicidade, uma grande lição de fixação do colono à sua nova pátria. E há de ser com esses colonos, homens de campo todos eles, que a ocupação de Angola, pelos próprios portugueses, constituirá o verdadeiro prolongamento da Metrópole em terras africanas. Foi assim, com lavradores, que fizemos o Brasil, será assim que de Angola faremos uma nova grande pátria. A páginas 24 deste Relatório escreve-se:

«Para a Africa estão voltadas as atenções mundiais. Angola precisa marcar a sua posição portuguesa no agregado de países que esse Continente será amanhã. Em Portugal europeu abarrota-se de gente e nem todos encontram no seu território ocupação que lhes permita viver humanamente. Há que fazer um esforço para trasladar para Angola os braços que andam por terras alheias a desenvolver o que é

dos outros. É preciso desenvolver a Africa — o Continente do futuro — reservatório aonde se poderá ir buscar o que falta a uma Europa empobrecida, arrazada e faminta — diz-se em todas as línguas e por todas as maneiras. Mal será que as províncias portuguesas nessa parte do Mundo situadas e escassas de população indígena não possam dar para esse desenvolvimento um concurso eficiente.»

Por ocasião das «Jornadas Agronómicas», que se realizaram em Angola de 15 a 23 de Maio de 1949, o Engenheiro Agrônomo Elídio Ismael Gomes Barbosa apresentou um trabalho sob o título «O que nos mostra a experiência da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela». Nas conclusões a que chegou, disse que a Companhia realizara a mais bem conduzida e mais útil experiência de colonização de que há conhecimento em Angola e que os conhecimentos obtidos da experiência aconselham a prossecução da colonização dirigida por empresas particulares (capitalistas ou cooperativas) dentro de normas estabelecidas pelo Estado.

Há que felicitar a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela pela sua admirável experiência, que é uma lição de colonização.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

A revista espanhola *Ferrovíarios* informa que

Na Suíça vai um ano mau para os caminhos de ferro

O ano de 1949 não foi favorável aos caminhos de ferro suíços; o déficit calcula-se de uns 25 a 30 milhões de francos. Durante os primeiros nove meses do ano em referência; o tráfego de passageiros foi satisfatório. As entradas (217 milhões) ultrapassaram em 4,4 milhões as do mesmo período do ano anterior. Mas no que respeita ao transporte de mercadoria, as entradas chegaram somente aos 224,7 milhões, o que representa 34,4 milhões menos que em 1948. Esse déficit deve cobrir-se, segundo a lei, com as reservas, mas estas chegam somente aos 27 milhões de francos. Serão suficientes para cobrir o saldo passivo de 1949, atendendo a que o orçamento de 1949 atingirá 38,7 milhões.

A Suíça adquiriu novas locomotivas

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Suíços aprovou um crédito de 3.250.000 francos suíços para a aquisição das novas locomotivas eléctricas para comboios directos da linha do São Gothard. As características destas locomotivas são: seis eixos motores, com um peso de 120 toneladas; seis motores com potência 6.000 c. v. no total, com capacidade de arraste para comboios de 600 toneladas a velocidade de 70-75 km/hora nas rampas mais pronunciadas e 125 km/hora em patamar.

Os E. U. A. têm novas tendências quanto a tracção

A tendência para a actualização de locomotivas «Diesel» e abandono da tracção de vapor nos Estados Unidos deve ainda aumentar este ano. Alguns dos grandes fabricantes formularam um plano para 1950, no que se prevêem aumentos consideráveis nos gastos de investigação e engenharia para melhorar o modelo actual da locomotiva Diesel. A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos disse que, durante o ano passado, se instalaram motores Diesel na proporção de 30 por cada locomotiva de vapor, ou seja o dobro de 1948.

Os caminhos de ferro mais importantes instalaram 1875 novas locomotivas em 1949, das quais 1815 foram Diesel. O Presidente da «Dalwin Locomotive Works» espera que este ano comprem os caminhos de ferro novo material de tracção Diesel em maior escala, afim de compensar o aumento de preços.

A Argentina tem comboios com cinema

No passado mês de Dezembro foi inaugurado o primeiro comboio micro-cine da Sudamérica, que entrou em serviço com destino às províncias de Jucuniau, Salta e Jujuy.

Na França aumentaram as tarifas dos passageiros

A partir de Janeiro próximo passado o preço do quilómetro passou a ser: em 3.ª classe, de 3 a 4 francos; em 2.ª classe, de 4,20 a 5,25, e em 1.ª classe de 6,40 a 7,50 francos. A média de aumento é de 30 %, o que eleva as tarifas de passageiros ao coeficiente 13,5 em relação a antes da guerra, sensivelmente ao coeficiente actual das tarifas de mercadorias.

Recorda-se que o coeficiente de aumento dos gastos é superior a 20.

Para as mercadorias havia-se deixado prever um aumento que, ainda sendo inferior a 30 %, seria sensível. Esta medida não tardará a pôr-se em prática.

Recordemos que o último aumento de tarifas subiu, por quilómetro, de 2,25 a 3 francos em 3.ª classe; de 3,21 a 4 em 2.ª, e de 4,95 a 6,40 francos em 1.ª classe.

Os serviços da «Renfe» melhoram

A Imprensa espanhola começou agora a comentar favoravelmente a maior eficiência do sistema da sua Rede. «Solidaridad Nacional», de Barcelona, reconhece que a renovação de carris em numerosos troços e a colocação de muitos milhares de novas travessas tornaram possível aumentar a velocidade comercial dos comboios. O comentarista assegura que também produzirão os seus benefícios as importações do novo material estrangeiro e deduz que, se tais notícias representam o resgate duma clara tendência à normalidade no tráfego

dos caminhos de ferro espanhóis, são a melhor promessa para a economia do país, em cujo fomento há-de influir decisivamente um sistema de transporte adequado às necessidades de mobilização que o tráfego comercial e industrial exige.

Rectificação dum quadro do Boletim da A. I. do Congresso dos Caminhos de Ferro

No Boletim de Março próximo passado vem, a páginas 238/8, inserto um quadro com os comprimentos das linhas férreas exploradas em vários países. Assim no que respeita a Portugal aparece a seguinte informação errada:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Via normal	309 km.
Via estreita	696 km.

Para corresponder à verdade devia ler-se:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Via larga	2807 km.
Via estreita	756 km.

Note-se que a bitola da via normal é de 1,40 m. e na via larga atinge 1,665 m.

E é de notar também que, quando nos referimos a comprimento de linhas férreas, queremos dizer comprimento de estrada, onde é assente a via férrea, podendo esta ser única, dupla ou múltipla. Para medição de comprimentos convém

atender a este critério que — julgamos — é observado nas respectivas Administrações.

Editorial da Revista “Ferronales”

Uma das mais interessantes revistas ferroviárias para o pessoal trabalhador das empresas é a «Ferronales», que nos vem do México. O editorial dum dos seus últimos números diz:

«A condição essencial de todo o serviço de transportes é a «Segurança».

A «Segurança» vem sendo o problema que preocupou em todo o momento as empresas de transportes de passageiros e mercadorias, seja qual fôr o meio que empregam para tais fins.

No México, o serviço de caminhos de ferro, por ser o mais importante, pela maior quantidade de passageiros e pelas enormes tonelagens de produtos que movimentam, tem que ser forçosamente o que oferece maior coeficiente de «Segurança».

A operação dos comboios dentro do mais absoluto controle depende do pessoal, do orientador que formula as ordens, do condutor e do maquinista que as executam, da tripulação que cuida das precauções necessárias.

É, pois, a «Segurança», que acredita os serviços ferroviários, sendo necessário que todo o pessoal empregado, seja qual fôr a sua categoria, se compenetre de que, cumprindo apostólicamente o seu papel, está a beneficiar o povo mexicano e o país em conjunto.



Caminho de Ferro e Porto da Beira

Um crédito especial de 100.000 contos.
Movimento de 1949. O progresso
da África Central e o porto da Beira

O «Diário do Governo», de 2 de Junho, 1.^a Série, n.º 104, publicou, sob o número 37.843, o seguinte Decreto-Lei:

Havendo necessidade de dar toda a eficiência à exploração do Caminho de Ferro da Beira, que o Governo Português adquiriu em 2 de Abril de 1949;

Usando da faculdade conferida pela 1.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo Português autorizado a adquirir o material que se mostre indispensável ao reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira.

Art. 2.º É aberto no Ministério das Finanças a favor do mesmo Ministério, um crédito especial de 100:000.000\$, que constituirá um novo capítulo, 27.º «Despesa extraordinária — Caminho de Ferro da Beira», artigo 401.º «Aquisição de material circulante para o Caminho de Ferro da Beira», do orçamento respectivo para o ano em curso.

Art. 3.º Em contrapartida do crédito a que se refere o artigo anterior, será aumentada de 100:000.000\$, a verba inscrita no capítulo 9.º «Receita extraordinária», artigo 292.º «Produto da venda de títulos ou de empréstimos a realizar...», do orçamento das receitas do Estado em vigor, cuja rubrica será aditada com «... e reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira».

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 2 de Junho de 1950. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Augusto Cancellia de Abreu — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodri-

gues Thomaz — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — António Júlio de Castro Fernandes — Manuel Gomes de Araújo.

* * *

No dia seguinte, os jornais publicaram este telegrama da Reuter, enviado de Lourenço Marques:

S. Thompson, funcionário da Administração de Cooperação Europeia, disse aqui hoje que se iniciaram em breve melhoramentos no porto da Beira na África Oriental Portuguesa.

Thompson disse que conferenciara com o Governador Geral de Moçambique e com o director dos caminhos de ferro, sobre a questão de se desenvolver o porto e o caminho de ferro que o serve.

Disse terem sido feitos progressos consideráveis para a elaboração de pormenores de um plano a fim de melhorar a capacidade do porto.

Thompson partiu mais tarde para Joanesburgo em viagem para Lisboa, onde travará novas conversações, antes de regressar a Nova Iorque.

Estamos na presença de um notável melhoramento, que não precisa de comentários. O decreto acima transcrito integralmente bem como a informação da Reuter, falam alto e claro.

Com o reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, para cujas obras o governo foi autorizado a conceder um importante crédito de 100 mil contos, a nossa Colónia de Moçambique inicia uma nova posse de uma vida económica.

Todos nós, portugueses, estamos, pois, de parabéns.

* * *

O Boletim dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, referente

a Dezembro, publica o seguinte, sobre o movimento de 1949, que, por olharmos de grande interesse, publicámos na íntegra:

«Durante o ano de 1949, agora findo, a actividade dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique na Província de Manica e Sofala constitui acontecimento da maior importância para a história política e económica desta Colónia.

Começam esses acontecimentos no fim do dia 31 de Dezembro de 1948, data em que desapareceu a Beira Workes, Lid., Companhia Concessionária do Porto da Beira desde 1925, passando a exploração do Porto aos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transporte de Moçambique.

Em 7 de Abril dá-se a compra dos direitos e propriedade da Beira Railway Co., Ltd., passando a exploração da linha que liga o Porto da Beira às Rodésias e o Congo Belga a ser feita pelos serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Em 29 de Junho foi oficialmente aberta ao público a linha do caminho de ferro de Tete que liga o importante centro carvoeiro de Moatize com D. Ana, na linha Beira-Niassalândia, e portanto com o Porto da Beira.

Este porto começou no início do ano a aumentar de importância e movimento, conseguindo chegar a Dezembro com os números de cerca de 1.900.000 toneladas métricas de carga manuseada, números que, exceptuando os portos carvoeiros, poucos na parte sul do Continente Africano conseguiram ultrapassar.

O caminho de ferro da Beira cobre uma distância de 317 Kms. entre o porto e a estação de Machipanda, na fronteira Rodésia, distância percorrida por uma grande parte do tráfego do porto.

O comprimento da linha de Tete é de 254 Kms. até D. Ana, e, uma vez que as minas de Moatize atinjam o seu pleno desenvolvimento, terá de transportar cerca de 300.000 toneladas de carvão por ano.

A administração e exploração destes importantíssimos serviços, exigiu a entrada de um considerável número de novos empregados, não obstante o facto de, a convite das autoridades portuguesas, quase todos os funcionários das companhias cessantes, terem passado para a nova Administração, nas mesmas condições dos contratos anteriores.

A transferência do Porto e Caminhos de Ferro da Beira, levada a efeito numa ocasião em que o tráfego tinha atingido grande intensidade, não foi tarefa fácil; no entanto, como os números estatísticos de 1949 mostram, não houve a menor perturbação ou afrouxamento do tráfego, antes pelo contrário, graças aos esforços e leal cooperação de todo o pessoal bem assim como à boa vontade

dos funcionários das companhias anteriores, a Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique pôde não só continuar com o ritmo já atingido como até aumentá-lo consideravelmente.

Os números estatísticos que abaixo se indicam nos detalhes de mercadoria manuseada, mostram que em 1949 o porto da Beira teve um movimento de cargas e descargas de 1.832.642 tons. métricas. Como o porto anteriormente usava uma medida diferente, convertendo este número à medida de então, para efeitos de comparação obtem-se o equivalente de 1.934.729, o que traduz um notável aumento na velocidade de manuseamento da carga no porto durante os 12 últimos meses:

	1948
Cargas.	860.744
Descargas.	725.703
Total.	1.586.447
	1949
Cargas.	915.976
Descargas.	1.018.753
Total.	1.934.729
	Aumento
Cargas.	6 %
Descargas.	40 %
Total.	22 %

Que o caminho de ferro acompanhou este rápido incremento de tráfego não resta a menor dúvida como se demonstra com os seguintes números referentes a mercadorias expedidas pela sua linha.

Mercadoria importada e reexportada por via férrea:

1948	478.622
1949	617.475
Aumento	20 %

Os magníficos resultados conseguidos neste ano de trabalho, como mostram os elementos estatísticos acima indicados, são da mais elevada importância não só para a Colónia de Moçambique como também para os territórios vizinhos, Rodésias, Niassalândia e Congo Belga, onde o bem estar das populações depende em grande parte de como o Porto e Caminho de Ferro forem explorados.

Detalhes da mercadoria manuseada no Porto da Beira durante 1949, em toneladas métricas.

Carga desembarcada	Tons.
Milho	23.940
Trigo	30.653
Farinha de trigo	8.180
Cimento.	148.193
Madeira.	71.597
Adubos	13.440
Betume	11.159
Gasolina	144.447
Oleos	32.284
Petróleo	20.529
Material ferroviário.	84.701
Sal	3.479
Carga diversa	385.222
Total	977.851

Carga embarcada:	
Minério de crómio	218.675
Cobre	286.829
Amianto	65.223
Outros minérios	45.224
Tabaco.	103.116
Carga diversa	135.624
Total	854.691
Total geral	1.832.542

* * *

O bi-semanário «Notícias da Beira», na sua edição de 7 de Abril, refere-se ao interesse que despertou na Colónia de Moçambique a Conferência de Lisboa sobre o porto da Beira, informando-nos também que os jornais da Rhodésia e de Lourenço Marques tinham publicado declarações importantes feitas pelo primeiro ministro da Rhodésia, Sir Godfey Huggins, segundo as quais se assentou na construção de mais quatro cais, dois destinados a carga geral e dois a minérios e combustíveis, sendo estes últimos construídos com o auxílio americano.

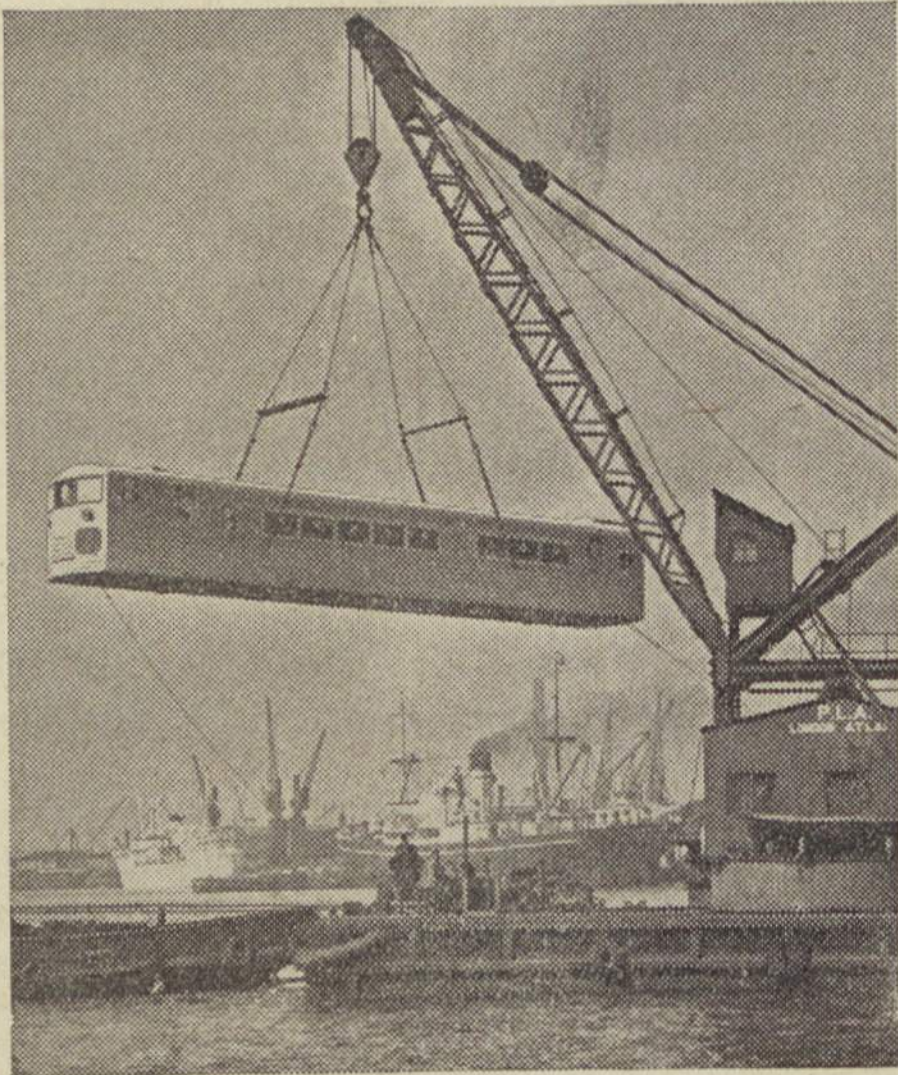
E o jornal que extraímos a notícia, acrescenta: «Nas suas declarações Huggins falou do progresso da Africa Central, no qual o porto da Beira representa papel vital. Elogiou o trabalho realizado no porto da Beira pelas autoridades portuguesas, aproveitando ao máximo as instalações de que o porto dispõe, e disse que o que é urgentemente necessário é a construção de mais cais.

Como é de calcular, esta notícia causou grande satisfação na Beira, cujo progresso depende grandemente da expansão do seu porto, pois deixa antever que o governo da Nação está a dar ao problema a solução pela qual toda a população anseia.»

Caminhos de Ferro Coloniais

AFRICA OCIDENTAL PORTUGUESA

Com o auxílio do gigantesco guindaste «Atlas» da Administração do Porto de Londres, foi ultimamente embarcada no vapor «Clan Mackinnon»,



do cais West Índia, a primeira das catorze novas locomotivas britânicas Diesel, encomendadas pela Africa Ocidental Portuguesa e que são semelhantes às utilizadas pela Argentina e Brasil, e igualmente fabricadas na Inglaterra.

A gravura acima mostra-nos a locomotiva suspensa do guindaste, durante a operação de carga do Cais West Índia.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Exposição de prémios do Concurso de Namorados.
EDEN — As 15,30 e 21,30 — «Abbot e Castello e os monstros».
OLIMPIA — Às 14,30 e 21 — «Ambição de ouro».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Associação Internacional de Caminhos de Ferro

Segundo declarou o sr. Ghilain, vicepresidente e secretário geral da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, na reunião de 25 de Fevereiro, em Bruxelas, o próximo Congresso realiza-se em Roma, de 25 de Setembro a 4 de Outubro de 1950, na Faculdade de Letras da Universidade.

Aos delegados dos caminhos de ferro serão dadas todas as facilidades e receberão, antes da sua partida para o Congresso, uma carta de legitimação que lhes permitirá chegar a Roma acompanhados das senhoras para as quais solicitaram a respectiva inscrição.

Além disso, os delegados e as senhoras que os acompanham (estas por meio de uma carta especial) terão livre circulação nas redes ferroviárias



ITÁLIA — O Arco de Tito

italianas, desde 8 de Setembro a 24 de Outubro. Esta carta constituirá igualmente um livre trânsito nos caminhos de ferro de interesse local, nos «eléctricos», «autocarros» e linhas de navegação interior.

Conforme o uso estabelecido, serão dirigidos convites às principais revistas técnicas e a alguns diários da Itália e do estrangeiro no sentido destes enviarem um correspondente ao Congresso de Roma.

Uma subcomissão, presidida pelo sr. Laboni, ficou encarregada de resolver os assuntos relativos às excursões antes e depois do Congresso. O sr. Di Raimondo, presidente da Comissão Italiana de Organização do Congresso de Roma, afirmou que todos os esforços serão empregados pela Comissão Local para reservar o melhor acolhimento aos congressistas.

O Ministro dos Transportes da Itália aceitou a Presidência de honra, tendo sido reservadas aos Subsecretários de Estado as vice-presidências.

A presidência efectiva foi confiada ao engenheiro G. Di Raimondo, Director dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

Imprensa

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Em 1 de Junho completou 18 anos de existência o «Diário do Alentejo», que se publica em Beja, sob a distinta direcção do jornalista sr. M. A. Engana.

Ao seu director e aos seus colaboradores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta cordiais felicitações.

«TÉCNICA»

Acabamos de receber nesta redacção os números 1 e 2 da excelente revista «Técnica», edição em português, da firma suíça Brown Boveri e de que é representante, em Portugal, o sr. Edouard Dalphin.

Agradecemos a visita desta nova publicação.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Sob a presidência do sr. dr. Alexandre Pinto Basto, realizou-se, no dia 31 de Maio, a assembleia geral da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, que aprovou o relatório e as contas da gerência de 1949.

HORÁRIOS DA C. P.

Recebemos nesta redacção o Horário n.º 1 dos Comboios e Automotoras das linhas do Norte, Beira Alta, Leste, Beira Baixa, Oeste, Lousã, Vendas Novas, Sintra, Vouga, Dão e tramueis de Tomar, Coimbra, Figueira, Cáceres, Alfarelos e Aveiro, e que entrou em vigor desde 14 de Maio de 1950.

Ateneu Comercial de Lisboa

À semelhança do ano anterior, o Ateneu Comercial de Lisboa vai realizar, no próximo mês de Julho, e em comemoração do 70.º aniversário da sua fundação, Jogos Florais em que serão admitidos os seguintes géneros:

Poesia — Soneto, Poema lírico, Quadra popular, Quadra humorística e Poesia obrigada a mote.

Prosa — Conto ou Novela, Conto ou Novela desportiva.

O mote a glosar será constituído pelos versos de António Botto:

*Por este mundo de enganos,
Fala verdade quem mente.*

Aos Jogos Florais de 1950 do Ateneu Comercial de Lisboa poderão concorrer todos os poetas e prosadores portugueses, com produções inéditas, as quais devem ser entregues até às 24 horas do dia 20 de Junho.

Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

Então, senhor! levante-se! Avance! gritou uma senhora idosa, pálida de irritação. Um coro de vozes indignadas repetiu o mesmo refrém. Nesta multidão enchendo por completo o corredor da estação de Lyon, eu procurava ver a quem se dirigiam. Mas a multidão dominava à minha volta. Tinha uma rapariga morena assentada na anca direita, os braços colados ao corpo por dois velhotes, a cova dum chapéu debaixo do queixo e a respiração por milagre... Há cinco minutos que não tinha os pés na vertical do corpo. Até ao canto do corredor, aonde a vista podia alcançar, havia um encrespamento de cabeças coladas umas às outras como os quadrados dum mosaico monótono. Somente a alguns metros de distância um desnivelamento ínfimo: uma peça a que faltasse o «puzzle». Deste redemoinho vinham gritos. Amplificavam-se em trovoada, repercutida pela porcelana branca das paredes.

— «Tudo isto por aquele imbecil se não querer levantar!» ouvi eu. «Porque está ele sentado na mala? É maluco! Resolve-se ou não a pegar nas malas e avançar?»

Uma voz grossa dominou o tumulto: «Vou ensinar-lhe a ficar sentado a obstruir a passagem»

Um homem corpulento agitou a multidão. Levantaram-se punhos. Ouviram-se pancadas, gritos confusos, aprovações. «Enfim um homem enérgico...», murmurou atrás de mim uma mulher de olhos claros.

A maré avançou vinte e cinco centímetros, mas o alarido deu lugar a um rumor de pasmo que veio até nós. Tínhamos conquistado dois metros mais; estendi o pescoço. Espreitando entre a aba dum chapéu e um ombro, avistei a cena. As velhotas hostis tinham-se calado. O homenzarrão tentava levantar um homenzinho com a cabeça maguada de adulto sobre um corpo de criança, um olho e o nariz em sangue, entre duas malas de cartão. De pé chegava apenas à altura dum homem sentado. Não parava de gritar: «Mas eu estou de pé!».

Era um anão.

(Pol Quentin «Les Destins Ironiques»)

Curiosidades

O engenheiro chefe do túnel Holand, entre N. York e Jersey, que, sentado no seu escritório fiscaliza o funcionamento dos diversos dispositivos que mantêm fresco e limpo o ar do túnel, possui um ajudante... mecânico. Instalado à sua secretária observa uma linha ondulante traçada por um lápis sobre papel milimetrado, linha que indica as condições do ar no centro do túnel a um quarto de milha de distância. O «robot» tem um olho eléctrico e a sua estrutura consiste num dispositivo de espelhos e um tubo fóto-eléctrico sensível à luz de intensidade imperceptível ao olho humano. Regista instantaneamente qualquer bruma ou condição atmosférica velada do túnel.

Riso ferroviário

O rapaz, que se tinha na conta de muito esperto, andava dum lado para outro, à procura de lugar no comboio. Em

vão. O comboio estava repleto. De repente, teve uma ideia. Assumindo ar importante e com voz imperativa, anunciou: *Esta carruagem não segue. Desçam todos.*

Os passageiros, embora protestando, foram saindo, a fim de procurarem lugar nas outras carruagens. E o rapaz, satisfeito com o resultado do estratagem, instalou-se confortavelmente na carruagem vazia.

Entretanto, o tempo passava e o comboio não seguia. Por fim um empregado apareceu à porta e perguntou:

— Foi o senhor o engraçadinho que disse que esta carruagem não seguia?

— Fui eu, sim, respondeu o espertalhão, todo risonho.

— Pois fique sabendo que não segue mesmo. A locomotiva já partiu. O chefe da estação pensou que o senhor fôsse director da Companhia e mandou desengatar o vagão.

(Do *Lea me* — Caracas)

— Numa «gare» chinesa foi afixado um aviso que dizia: «Não fumem. Lembrem-se do grande incendio havido em Cantão». Dias depois lia-se por debaixo deste aviso: «Não cusпам! Lembrem-se da inundação de Hankon».

(*L'Illustré* de Lausanne)

— Entra numa carruagem-cama um indivíduo que diz ao empregado: Faça favor de me chamar antes de chegar a Aveiro. Tenho de sair ali. Mas tenho o sono muito pesado. Sacuda-me e obrigue-me a sair da cama à força.

E deu-lhe uma gorgeta antecipada, para estimular o zêlo.

Mas o passageiro só acorda quando o comboio pára em Vila Nova de Gaia. Furioso, dá ao empregado uma descompostura irritadíssima, e sai desesperado para a estação.

— Que homem tão zangado! diz outro empregado que assistira à cena. Isto não é nada! disse o culpado. — Se o colega ouvisse o que eu ouvi do desgraçado que à força fiz descer na estação de Aveiro!...

NOVIDADES

LIVROS TÉCNICOS sobre Cam. de Ferro: O catálogo, de verão deste ano da casa editora Jorge Allen & Unwin de Londres, já publicado, anuncia entre outros, dois importantes livros—*Some Classic Locomotives* de Hamilton Ellis, e *The Fascination of Railways* de Canon Roger Lloyd.

— *Música Bárbara*, o novo livro do escritor venezuelano Diaz Rodriguez, pinta um estado de espírito que existiu na Venezuela quando os primeiros caminhos de ferro anularam o transporte por estrada. Muitos milhares de homens ficaram sem ocupação porque viviam daquela indústria, mas foi o caminho de ferro que, pouco tempo depois, lhes facilitou vida económica mais desafogada. Va lência e as povoações de Aragua, devem a sua prosperidade ao caminho de ferro alemão, — a primeira «estrada ferroviária» da Venezuela. Sobre o assunto há também curiosas referências no recente livro de S. Key Ayala *Sob o Signo do Ávila*.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1900)

A questão da capacidade dos Wagons de mercadorias

Sobre este interessante assumpto, que entrava no artigo XVIII do questionário da 6.^a sessão do congresso de caminhos de ferro, assumpto que foi tratado pelos engenheiros Biard e Schoeller, tiraram os ilustres relatores as seguintes conclusões.

A capacidade dos vehiculos tem augmentado progressivamente na maior parte das administrações que empregam quasi exclusivamente material de *eixos independentes*.

O augmento affectou separada ou simultaneamente a tonelagem, o volume da caixa, ou o comprimento do vehiculo. O Wagon de tonelagem inferior a 10 toneladas tende a desaparecer; o Wagon de 10 ton. e dois eixos que era o Wagon typo tende a ser substituido pelo de dois eixos de 12, 14, 15 e mesmo 20 ton.

A extensão maior ou menor dada ao augmento de capacidade e a escolha do genero de vehiculos: Wagons descobertos, fechados, ou plataformas, tem dependido da natureza do trafego das rédes, das correntes de transportes, da proporção das mercadorias pesadas ou volumosas no tráfego de pequena velocidade, e bem assim dos usos commerciaes e das disposições das tarifas.

A maior parte das administrações tem realizado o augmento de capacidade por via de transformação no material existente e pela criação de typos novos quando se fazem aquisições.

O augmento de capacidade é vantajoso sob o ponto de vista technico.

Só as considerações de ordem commercial, que são particulares para cada rede, permitem que se tome uma resolução sobre a conveniencia de se proceder a este augmento e que se fixem os limites que devam adoptar-se em cada caso.

Tracção Electrica

Sob proposta do director dos caminhos de ferro no ministerio das obras publicas em França, foi creada uma comissão especial tecnica incumbida do exame das questões relativas á applicação da Tracção electrica aos caminhos de ferro.

A proposta do ministro recorda as difficuldades technicas e economicas da applicação da tracção electrica ás grandes rédes ferro-viarias, difficuldades que só pôdem ser progressivamente resolvidas com experiencias extensas e methodicas; lembra que as applicações nos comboios relativamente pesados são diferentes das que se fazem nos tremvias; refere-se ás difficuldades economicas para a implantação dos novos systemas que estão ainda na epocha evolutiva e que pôdem em pouco tempo tornar-se antiquados e improprios; aponta os estudos e as soluções que tem havido ao problema na America e Suissa, e insiste nas experiencias italianas.

Accrescenta: que em França as grandes companhias estudam o emprego da electricidade n'algumas linhas, taes como as metropolitanas de trafego intenso e as de montanha como a de *Fayet* em *Chamonix*, d'onde resulta a necessidade de uma modificação nos regulamentos; e que o problema está muito intimamente ligado ao do aproveitamento das

forças hydraulicas que devem dar a energia electrica, sendo necessário proceder a trabalhos analogos aos que se executam na Italia com este fim.

O augmento do preço do carvão dá maior utilidade a estes estudos que devem versar sobre:

- 1.º a applicação da tracção electrica;
- 2.º a revisão da legislação e regulamentos;
- 3.º a utilização das quedas d'agua.

E assim ver-se-hia: quaes as experiencias electricas realizadas, projectadas ou estudadas nas diversas rédes dos caminhos de ferro francezes; se essas experiencias são bastantes; se correspondem ao que se faz ou se prepara n'outros paizes; em que sentido e em que pontos se devem animar outras; se os contractos com as companhias são de natureza tal que facilitem o desenvolvimento normal da tracção electrica; quaes os contractos que parecem uteis; que modificações deverão introduzir-se nos cadernos d'encargos e nos regulamentos d'exploração; como completar ou modificar, sob o ponto de vista dos interesses ferro-viarios, a legislação relativa á utilização das quedas de agua; quaes as medidas provisórias a adoptar enquanto se não elaborarem novas leis, que reservem ás vias ferreas, em boas condições economicas, as forças hydraulicas.

O ministro adoptou esta proposta e nomeou os membros n'ella indicados.

Vê-se d'aqui como começa a interessar á administração dos caminhos de ferro o novo systema de viação.

Muito folgariamos em ver qualquer cousa de analogo entre nós. Supponmos que para o serviço do tunnel do Rocio na linha de Cascaes e na linha urbana a tracção electrica devia dar resultados.

Tambem julgamos que o potencial dos cachões ou quedas d'agna do alto Tejo, do alto Douro e do Mondego podia ser aproveitado pelas linhas da Beira Baixa entre a ribeira de Erias e Vila Velha, pela linha do Douro, e por parte da linha da Beira Alta.

Quando não façamos desde já experiencias directas que são caras, poderíamos realizar os estudos hydraulicos, habilitando-nos depois com a experiencia alheia, a adoptarmos com maior facilidade os resultados que d'ella derivem.

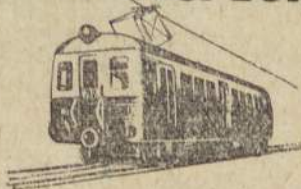
SOCIEDADE "ESTORIL"

TRANSPORTE RÁPIDO DE VOLUMES
DE PESO NÃO SUPERIOR A 2 KG

ENTRE AS ESTAÇÕES DESTE
CAMINHO DE FERRO PODE FA-
ZER-SE A EXPEDIÇÃO IMEDIATA
DE PEQUENOS VOLUMES SEM
EXIGÊNCIA DE FORMALIDADES
QUE OCASIONEM DEMORA

INFORME-SE NAS ESTAÇÕES
OU PELOS TELEFONES 31121/22/23

TARIFA ESPECIAL



Valorização do trabalhador operário e intelectualizado — Ensaio doutrinário-social,

pelo Professor e Engenheiro VIDAL CALDAS NOGUEIRA

O texto da magnífica conferência que, em 1949, o nosso ilustre colaborador e prezado amigo, sr. prof. e eng.º Vidal Caldas Nogueira, proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa e na Liga Portuguesa de Profilaxia Social, do Porto, e à qual, na devida altura, fizemos referência nestas colunas, foi publicado integralmente, sob o título de «Valorização do trabalhador operário e intelectualizado» na revista do Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares.

Da sua publicação naquela revista fez-se uma separata, alargando-se, assim, o número dos seus leitores. Trata-se, como o próprio Autor o define no subtítulo do seu trabalho, de um «Ensaio doutrinário-social».

Engenheiro — não apenas de gabinete, mas fazendo parte dos que, em certos trabalhos, envergam o fato do trabalho, o sr. Vidal Caldas Nogueira não oculta a sua simpatia pelos operários com quem lida cotidianamente, na sua qualidade de engenheiro auxiliar da C. P.

São de um português para portugueses as suas palavras — palavras de fé no futuro de Portugal.

«VIAGEM»

O número de Junho, em edição extraordinária, é dedicado às festas centenárias de Portalegre

Com uma vistosa capa do notável artista João Tavares, a revista «Viagem» dedica o seu número de Junho às festas do quarto centenário da elevação de Portalegre à categoria de cidade.

Neste número, presta-se justa homenagem ao sr. dr. João Augusto Marchante, a quem Portalegre deve serviços, como governador civil, e nas páginas seguintes, depois da enumeração dos valores turísticos da cidade quatro vezes centenária, publicam-se longas referências a Castelo de Vide, Marvão, Crato, Arronches, Gavião, Alter do Chão e Avis; dedicam-se quatro páginas aos braços de Portalegre, e nas páginas literárias encontramos três sonetos de José Duro e uma poesia de António Sardinha.

A colaboração especial para este número é subscrita pelos srs. drs. Armando Sampaio e Fernando Caldeira de Carvalho, João António Gordo e Manuel de Jesus da Silva Mendes.

Dezenas de excelentes gravuras ilustram este número especial de «Viagem», revista de turismo a quem o turismo português muito deve.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Ainda o nosso número especial do Ano Novo

Gostosamente, com os nossos melhores agradecimentos, vamos arquivar as palavras de boa camaradagem que o semanário «O Sul de Angola», escreveu à cerca do nosso número especial do Ano Novo:

«O n.º 1489, editado em 1 de Janeiro deste ano, pela muito antiga e conceituada «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com que esta publicação assinala o 62.º ano de existência, é um primoroso trabalho jornalístico e do mais proveitoso valor como agente de propaganda de belezas turísticas, registando ao mesmo tempo a actividade dos transportes ferroviários tanto em Portugal como no Estrangeiro.

Contando com colaboradores de escol, primando por uma impecável apresentação gráfica e valorizada por inúmeras e magníficas gravuras, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é uma revista que possui os mais aprimorados dotes para captar a atenção do leitor, que se sente preso pelo recheio succulento e bem elaborado de uma publicação que, através de dezenas de anos, mantém em ritmo constante e seguro os mais sólidos créditos.»

GUILLIET

MÁQUINAS
PARA
MADEIRA
DE
FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

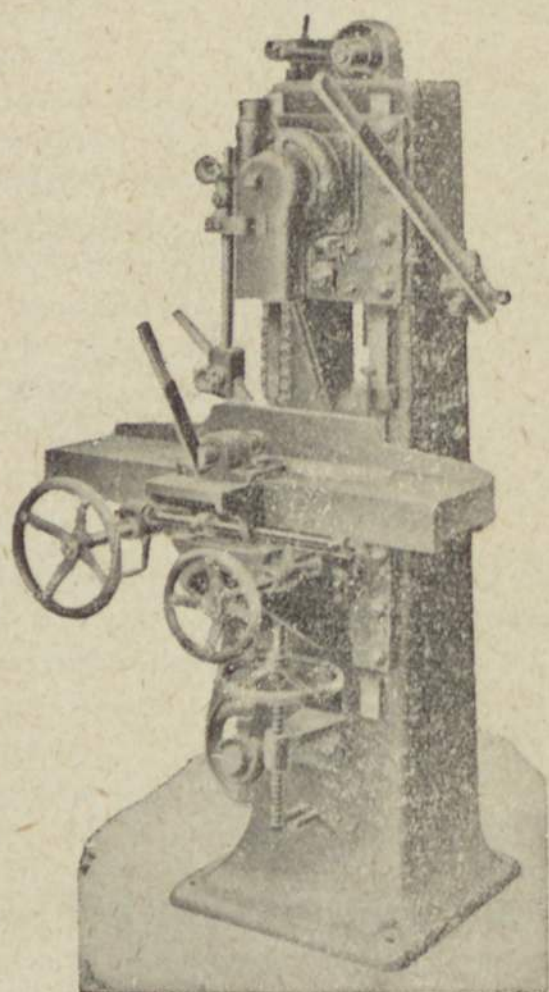
Casa fundada
em 1847

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial portuguesa:

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B, 10-C — LISBOA



HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XIX

Dos Veneráveis Frei Afonso de Albuquerque ou da Assunção, e Frei Martinho da Ínsua, inclitos filhos da Santa Casa de Nossa Senhora da Ínsua.

ENTRE os muitos esclarecidos filhos, que acreditaram o noviciado desta santa casa, foram estes dois varões apostólicos, dignos de eterna memória pelas heróicas virtudes de que foram dotados. Ao primeiro uns lhe chamaram Frei Afonso da Assunção e outros de Albuquerque, apelido nobilíssimo de seus ilustríssimos progenitores, por cuja causa assim se chamava no século. Com este sobrenome se lhe fez o termo da profissão na forma seguinte: «Frei Afonso de Albuquerque tomou o hábito de nosso Padre São Francisco véspera de São João Baptista da era de 1542 anos e fez profissão dia de São João da era de 1543, a qual lhe fez Frei Lopo de Penalva, sendo vigário nesta casa de Nossa Senhora da Ínsua de Caminha.»

Os autores que fazem menção deste servo de Deus, não declaram os nomes de seus pais e só manifestam ser de esclarecida nobreza, derivada por descendência do grande Afonso de Albuquerque, cujas gloriosas vitórias nas conquistas do Oriente lhe fizeram imortal o seu nome, principalmente quando tomou a cidade de Goa a 25 de Novembro de 1510. Também não consta de seus progressos e empregos no século e do motivo que teve para a heróica resolução de deixar o mundo, a tempo que se achava já adiantado em anos, pois quando fez a sua profissão contava quarenta de idade. Porém estava tão vigoroso nas forças do espírito, que na espiritual melícia em que se alistou, mostrava maior brio, fortaleza e constância com as armas das penitências e mortificações, que com as armas ofensivas que deixou de seguir no século, por querer militar só na bandeira do Rei da Glória.

Nesta admirável empresa entrou com tão inflamada resolução, que fez admiráveis progressos na perfeição religiosa por meio de uma exorta observância de nossa santa regra. Os mesmos conselhos que contém admoestações com que nos exacta ao mais santo e perfeito, cumpria com tanta inteireza e fervor, como se fossem preceitos essenciais.

O hábito do seu uso era não só de grosseiro burel, despresível e remendado. Sempre andou descalço, sem admitir o lícito uso das sandálias, ainda em jornadas mui distantes, como foram quatro, que fez de

Lisboa aos conventos de entre Douro e Minho, por caminhos frágios e desabridos e tão entregue à providência divina que não solicitava e nem ainda admitia viático algum, caminhando mui contento e satisfeito só com o seu breviário e bordão. O interior recolhimento em que andava aplicado ao exercício da presença de Deus, lhe suavizava as moléstias do caminho e o animava a tolerar com paciência os golpes e feridas que as pedras causavam em suas plantas. Era admirável o fervor de sua mortificação, não só abraçava com inteira resignação todos os desconfortos que poderia, mas também não procurava o lenitivo dos remédios para suavizar a penalidade de algumas dores que lhe sobrevinham tendo por alívio o mesmo padecer, que o mortificava e afligia. Na sua cela não havia mais que uma áspera cama, nem outros móveis que as suas contas e disciplinas, breviário e a imagem de um Santo Cristo, livro por onde estudava a perfeição da vida a que aspirava.

Muitas cousas que a estultícia mundana reputa por ninharias e invenções escrupulosas, tinha este fiel servo do Senhor por máximas de perfeição, praticando em cousas mui leves e miúdas os ápices de heróicas virtudes. Na da pobreza erão tão officioso, que aproveitava todos os pedaços de linhas que achava desprezados pelo chão, para remendar o seu pobre hábito. Porém este espírito de pobreza não lhe embaraçava os lances de uma religiosa liberalidade, quando era prelado, não faltando a seus súbditos com coisa alguma, e a respeito dêles costumava dizer, que aqueles que deixaram tudo pelo amor de Deus, era devido que os prelados prevessem de tudo o necessário para serviço do mesmo senhor.

Em todas as suas obras resplandecia mui particularmente a virtude da humildade. De si mesmo mostrava ter um profundíssimo desprezo, com que vivia esquecido da nobreza que tinha por nascimento, da grandeza e estudo de seus illustres progenitores, e ainda da geral aceitação com que o mundo o venerava.

No rigor dos seus jejuns pertendia desvanecer tudo quanto parecesse virtude, com dizer que o sustento era prémio dos que serviam e que êle por indigno, inutil e preguiçoso não merecia nada, e que suposto não duvidava ser necessário comer por natureza, porém que para a vida humana menos bastava. A mesma virtude da humildade, em que tanto se exercitava, lhe adquiriu uma cega obediência para executar sem réplica qualquer insinuação dos prelados,

ainda em muitas coisas, que sem ofensa da perfeição podia propor o embaraço de suas moléstias e muitos anos que contava.

Recreava-se com cabal satisfação nos ministérios mais humildes da casa e mais baixos da cosinha. Tendo-se por servo inútil e indigno, do que comia deixava o pão inteiro para os pobres, e só lançava mão de alguns pequenos pedaços duros e desabridos, com que satisfazia à debilidade do penitente corpo.

Para render êste em tudo às leis do espirito, buscava novos modos de obstinências, exercitava-se em contínuas vigílias, mortificava-se com repetidas disciplinas, ásperos cilícios, em fim estudava penitências esquisitas, para em tudo domar a rebeldia das paixões e inclinações viciosas da natureza deprovada. Umas vezes usava de ligaduras nodosas, outras de cintas tecidas de ásperos cabelos, apertadas com violência e outras do ralos e camisas de meio corpo de malha com agudas pontas, cujas penalidades o traziam tão oprimido, que não podia estar direito e ficava como derreado e curvado. E faltando-lhe o vigor necessário, caía assim muitas vezes, com o que se magoava mais, e quando o levantavam, dizia: «Está chamando por mim minha mãe a terra, mas Deus ainda não quiere; tende, irmãos, paciência».

Nesta forma e neste estado se admirou sempre o seu semblante com uma tal alegria, que bem manifestava a paz e socego interior da alma, pelo que entre os embaraços da vida activa disputava a doçura de espirituais consolações, em que elevava seu espirito à contemplação das divinas misericórdias. A noite gastava-a maior parte dela em orar, e de dia fazia o mesmo em o tempo que lhe ficava desembaraçado das suas precisas obrigações.

Chegado aos oitenta anos de sua idade, em que contemplava quarenta de religioso, lhe sobreveiu no Convento de Nossa Senhora do Amparo, onde se achava morador, a última enfermidade, e sendo conduzido, para a enfermaria de Lisboa, se aumentou de sorte à malignidade da febre, que em poucos dias lhe desatou as prisões da carne. Logo que conheceu o perigo, se dispôs para o da última hora com os maiores fervores de seu espirito. Recebeu os sacramentos com grande consolação, e pedindo com admirável edificação perdão a todos os presentes, entregou sua ditosa alma nas mãos de seu creador, correndo o ano de 1583, no 1 de Março. Nêste dia faz o Licenciado Jorge Cardoso digna memória das suas virtudes e a publicam também com merecidos elogios outros autores.

O Venerável Padre Frei Martinho da Ínsua, a que outros chamam do Porto por ser natural desta cidade, recebeu o santo hábito nesta devota casa no ano de 1540, véspera da Imaculada Conceição de Maria Santíssima, sendo vigário do convento o Padre Frei João de Tavira. O autor do *Agrológio Lusitano* diz: «Tomou o apelido da Ínsua, quando vestiu o hábito em um convento assim chamado em a diocese do Porto».

É bem sabido ficar o dito convento no arcebispado de Braga, perto da vila de Caminha, o que não ignorava o referido autor, pois fazendo particular menção dêste santo cenóbio, diz pertence ao sobre-dito arcebispado, e que fica não longe da vila de Caminha. Porém, bem poderia achar o dito erro no cartório, que cita, entre outros muitos que contém, com os quais não pouco se tem desviado da verdade da história. As relações que fazem menção dêste servo de Deus, não dão notícia de seus progenitores, e só dizem era filho de pais ilustres naturais da cidade do Porto e que pelo seu nascimento e boas partes foi nomeado por aio do infante D. Luiz, filho do ditoso Rei D. Manuel, e que pela boa índole de que era dotado, foi muito grato ao dito infante e seu grande válido.

Entre estes auges da fortuna o visitou a divina inspiração e foi tão copiosa a luz com que conheceu os perigos do mundo, que tomou a resolução de o deixar com todos os seus enganos e vaidades. Considerava que entre as suas tormentas eram mais certos os perigos, de conseguir a eterna felicidade nos reais palácios, onde sobem a maior ponto as alterações das crespas ondas dos desordenados apetites, com que quando não tenha decadência a fortuna temporal, ordinariamente se arrisca à eterna, e desejando assegurar esta, teve por melhor e mais conveniente o eleger habitar na casa de Deus, abatido e humilhado, que assistir entre os reais palácios do mundo entre delícias e estimações. Pôs em execução esta heróica empresa na flor de seus anos, aos 22 de sua idade.

Para maior firmeza e perseverança na sua santa vocação, procurou pôr-se muito ao longe da côrte e solicitou ter o seu noviciado neste reformado convento, em que recebeu o hábito, no dia, mês e ano, que deixámos dito, 7 de Dezembro de 1540. Entrou com tal fervor a exercitar-se na vida religiosa, que fez admiráveis progressos nas virtudes e se acendeu tão vigoroso em seu coração o fogo do divino amor, que não podendo conter-se no interior do peito, o arrebatava em admiráveis êxtases. Quando commun-gava, como se ateavam mais as labaredas dêste amoroso incêndio, com a fôrça do espirito abria os braços, e como formando dêle asas para voar, se remontava ao alto, deixando a terra para ir subindo ao ceu. Muitas vezes se elevava, de sorte que os companheiros se resolviam a detê-lo com eficácia, por ser grande a violência que o movia.

Neste estado o achou a profissão, que fez com grande consolação de seu espirito em um dia mui sinalado, qual foi o da Conceição da Rainha dos Anjos, tendo-se sem dúvida assim solicitado a sua devoção, para melhor merecer a esta puríssima Senhora o seu admirável patrocínio, e conseguiu a perfeição de vida a que aspirava. E conhecendo que lhe causavam as desordens do amor próprio, se abenegou de sorte a si mesmo, que nas mãos do prelado, quando fez a profissão, entregou sem reserva alguma

a sua vontade, para só seguir e executar o que lhe determinasse e regulasse a obediência.

Com esta heróica resolução, adquiriu uma admirável prontidão nesta virtude, não só às vozes e insinuações dos prelados, mas também na pontual satisfação de todas as suas obrigações. Posto na vida activa se applicava com fervor e efficácia ao trabalho que a obediência lhe tinha recomendado, que não admitiu nele tréguas nem descanso e algumas vezes lhe diziam os prelados: «não vai a tanto, Frei Martinho». Ao que com muita alegria e humildade respondia: «irmão! para que a bestinha mereça o que come, é necessário que trabalhe e assim se amanse». Nestas ocasiões também se lembrava das recomendações que o seráfico patriarca fez a seus filhos que trabalhassem para adquirir o espírito do senhor, e que fugissem da ociosidade por ser inimiga da alma.

As esmolas que lhe davam, sem reparar no volume nem pêso, punha sobre os ombros e as costas publicamente e assim caminhava para o convento, não sem geral edificação de todos. Nesta forma o viu o piedoso Rei D. Sebastião e compadecido do grande pêso que o oprimia disse ao servo de Deus: «Frei Martinho, isso é matar, eu lhe mando pôr o que leva no convento. Não, Senhor, «respondeu o humilde varão,» não dou eu o merecimento a outrem, ando fazendo serviços para que o Rei da Glória me dê no ceu uma comenda».

Muitos, que tinham sido seus contemporaneos na côrte e no paço, quando o encontravam, internecidos se detinham a vê-lo e falar-lhe. Estando detido à porta de um sapateiro, cosendo as aberturas que trazia nos pés, pois andava sem abrigo algum nêles, lhe disse um seu conhecido; «Que faz aqui, meu Frei Martinho? Estou aqui, meu senhor», lhe respondeu, «remendando o calçado da ordem, trate de ser santo». Com estas e semelhantes respostas se achavam muitos arguidos em seus interiores, e não poucos, confundidos com as suas palavras que lhes dizia, o chegaram a tener e diziam: «O frade parece que está dentro em nós, porque quando nos fala, sempre nos atira, buscando aquilo mesmo de que devemos emendar-nos».

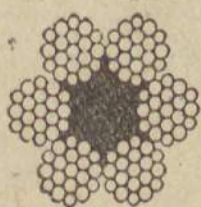
Era dotado de uma distinta capacidade e de um fervoroso zêlo de observância da vida regular. Mos-

trou-se sempre acérrimo zelador das leis e cerimónias santas da provincia, partes todas de grandes recomendações para as prelasias, pelo que repetidas vezes o puserem e occuparam no emprêgo de guardião que teve em vários conventos com grande esplendor da nossa reforma e da vida regular. Foi o primeiro que teve o Convento de Santo António de Lisboa e por sua conta correu a fundação dêle, cuja primeira pedra se lançou a 15 de Fevereiro de 1570, por recomendação do provincial o Venerável Padre Frei António de São Vicente.

A tudo deu Frei Martinho uma cabal satisfação com geral edificação e exemplo de heróicas virtudes. Com elas resplandeciam todas as obras e acções, granjeando uma grande opinião de santidade entre todos os grandes e pequenos. O Arcebispo de Lisboa D. Miguel de Castro, irmão de D. Fernando de Castro, I conde de Basto e alcaide mor da cidade de Évora varão illustre em santidade, de mui claro e illustríssimo sangue da illustrissima família dos Castros, teve intima familiariedade com êste apostólico varão. Nas repetidas visitas que lhe fazia, o persuadiu e obrigou a compor um tratado, mui espiritual e devoto, a que deu o título *Dos três lumes da alma*, e se diz haver ficado nas mãos do referido arcebispo.

Em fim, vivendo sempre com aclamações de justo e verdadeiro filho do seráfico patriarca, chegou à larga idade de oitenta anos. Na última declinação deles, achando-se já sem vigor e fôrças, o aliviou a provincia dos trabalhos em que actualmente se exercitava. Rendeu-se com humilde resignação a esta resolução de obediência e se applicou todo com maior fervor a santos exercícios.

Continuando em suas espirituais tarefas, lhe sobreveio a última enfermidade, em que todo inflamado no divino amor, rematou a peregrinação da vida mortal com repetidos e fervorosos actos de admirável edificação, deixando uma saudosa memória da sua santa e vida e preciosa morte, que teve no acima referido Convento de Santo António de Lisboa aos 9 de Junho de 1598. No mesmo dia faz um grande elogio dêste extático varão o Licenciado Jorge Cardoso no seu *Aglológio Lusitano* e também fazem digna menção das suas virtudes o autor da *Corografia Portuguesa* e o da *Crónica da Província de Santo António*.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º, 132, III série, de 8 de Junho, publica o seguinte:

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

Faz público que no dia 8 de Julho próximo, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrente, com a superfície de 93^{m²},85, localizada entre os quilómetros 12,353.00 e 12,367.00 da linha férrea de cintura do Porto, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos e distrito do Porto, confrontando ao norte com António Ferreira, ao sul com António Francisco da Cunha, ao nascente com o caminho de ferro e a poente com António Ferreira, sendo a base de licitação de 20\$ por metro quadrado.

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

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

Faz público que no dia 14 de Julho próximo, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Baião, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrente, com a superfície de 210^{m²},15 localizada entre os quilómetros 78,256.10 e 78,277.10 da linha férrea do Douro freguesia de Santa Cruz do Douro, concelho de Baião e distrito do Porto, confrontando ao norte e sul com Augusto Pinto Madureira, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Augusto José Cardoso da Silva sendo a base de licitação de 3\$ por metro quadrado.

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

O «Diário do Governo» n.º, 81, II série, de 8 de Abril, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 2.ª Repartição da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, relator especial de um dos assuntos de exploração que deve ser discutido no Congresso de Caminhos de Ferro

a realizar em Roma no corrente ano, tome parte numa reunião dos relatores [a realizar proximamente em Bruxelas com a ajuda de custo que nesta data lhe é fixada por despacho ministerial, nos termos da circular n.º 60 da Direcção Geral da Contabilidade Pública, de 23 de Março de 1949.

O «Diário do Governo» n.º, 105, II série, de 8 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo da Sociedade Estoril, destinado a facilitar a devolução das taras utilizadas no acondicionamento das remessas de fruta.

O «Diário do Governo» n.º, 106, II série, de 9 de Maio, 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 2 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a aumentar as facilidades concedidas pelo aviso ao público Te. n.º 13, de 20 de Janeiro último, relativo ao transporte de vinho de pasto.

O «Diário do Governo» n.º, 110, II série, de 13 de Maio, 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, foram aprovados, por despacho de 9 do corrente mês desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, do 4.º aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas, e ramais do Sul e Sueste e do aditamento á tarifa especial n.º 1 (Passageiros — Bilhetes para comboios tranvias), relativos aos apeadeiros de Santa Rita e Nora.

O «Diário do Governo» n.º, 114, II série, de 18 de Maio, 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, foram aprovados por despachos de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 25 de Abril último e 8 do corrente mês, os projectos da tarifa especial para viagens de grupos e do respectivo aviso ao público anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 16, II série, de 20 de Maio, 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 15 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo, mediante bónus e em determinadas circunstâncias, redução nos preços de transporte de produtos cerâmicos e suas matérias-primas.

Recortes sem comentários

«La Raspa»

Andam os nossos dançarinos e dançarinas preocupadíssimos, estudando os passos de «La Raspa», uma dança de certo modo lasciva e sexual que, por mal de muitos pecados, se está infiltrando nos dancings lisboetas e nas sociedades recreativas do País, de que Setúbal faz parte integrante.

Não aprovamos nem reprovamos que se aprenda ou dance «La Raspa», até aí não chega a nossa importância, mas, se a tivéssemos, aconselharíamos — pelo menos às raparigas de sentimentos e que têm fé em Deus, a que o não fizessem, por imprópria.

E' que nem tudo se deve dançar, meninas e rapazes.

Deixem, que tais novidades passem sem que hajam sequer ensaiado os primeiros passos de «La Raspa», que como já deviam ter reparado, não é dança própria de gente que se preza.

(De O Setubalense)

Em bom «pretoguês»...

Eis como se exprime um locutor pioneiro muito conhecido no Porto:

Um reclame: «O fogão X assa assado e realiza uma sopa com a mesma energia».

Diversas: «Ouvem ainda Benjamino Gigli a preencher quinze minutos com ele». «Olhem que é um foxterrier de quatro meses legítimo!».

A outros da mesma força ouvimos: «...préstimo fúnebre». «... vamos radiar «Os Palhaças» em duas partes». «... levou um tiro na areia e caiu num barco morto».

Não haverá um rádio que os parta?

(Do Fixe)

Pão, pão e... sempre pão

Temos em nosso poder, recebidas esta semana, nada menos de quatro cartas, de diferentes leitores mas todas elas a barafustarem contra a má qualidade e a pequenez do pão.

Pela muita consideração que temos por todos os nossos estimados leitores, acusamos nesta local o recebimento das cartas enviadas mas, sobre o assunto, nada diremos.

Nada diremos porque, em sucessivos números, dissemos tudo e explicámos como é que o consumidor deve fazer.

Os industriais não têm culpa, chegamos a esta convicção, e, por isso, não podemos nem devemos, como alguns dos nossos prezados correspondentes querem, «dar-lhe a bom dar».

(De Política Nova, Viseu)

Aí tem o prémio!

O joalheiro canadiano Alberto Guay, que para se desfazer da esposa para depois casar com uma rapariga de 19 anos e receber o seguro pela morte da mulher, colocara uma bomba no avião em que aquela seguia, bomba que explodindo em pleno vôo causou a morte a 23 pessoas, foi julgado e condenado à morte na forca.

Aí tem o prémio da sua ambição. A sentença que o criminoso ouviu impassível de olhos no chão será executada em 23 de Julho.

Durante estes quatro meses pensará no crime que praticou ocasionando a morte de tantas pessoas.

((De O Mensageiro, Leiria)

Prisão de dois brasileiros que vendiam «discos voadores»

A Polícia brasileira deteve Oswaldo Silva e Cirilo Sousa, que vendiam «discos voadores» por dez cruzeiros e a entregar em futuro próximo — diziam. Alguns compradores confessaram que pretendiam apenas mostrar os discos como prova de que os tinham visto e apanhado, dando-se assim ares de importância.

(De Notícias de Viana)

Uma das filhas de Hirohito casou com um empregado de escritório

TOQUIO — Milhares de japonesas, a coberto de guarda-chuvas, aclamaram a Princesa Teka, de 20 anos filha segunda do Imperador Hirohito, que abandonou as suas prerrogativas para se casar com um empregado de escritório de 30 anos, chamado Toshimighi Takatsukasa, que recebe por semana 30 xelins.

O casamento ofereceu uma mistura curiosa de práticas medievais e modernas. A Princesa saiu do Palácio imperial de automóvel com um traje de casamento da corte japonesa. O Imperador e o noivo da Princesa vestiam fraque e usavam chapéu alto. — (R.)

Um português contemporâneo de Napoleão

Na cidade de Santa Rosa, faleceu vítima de acidente, o veterano da guerra do Paraguai, Manuel José Braz, que contava 184 anos e fora marinheiro da Armada portuguesa, soldado na Europa e África e depois imigrante no Brasil.

Contemporâneo de Napoleão, serviu sob o comando do Almirante Tamandaré, tendo tomado parte em várias batalhas navais e terrestres, ganhando 10.000 réis por combate, e assistindo à prisão e morte de Solano Lopes. Manuel José Braz apresentava ainda completa lucidez e costumava recordar muitas das cenas de que fora testemunha. — ANI.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS. 5

End. Teleg. — Snadek — — — Telefone n.º 2 1868

Casa

Gama

Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51

TELEFONE 24000

LISBOA

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM

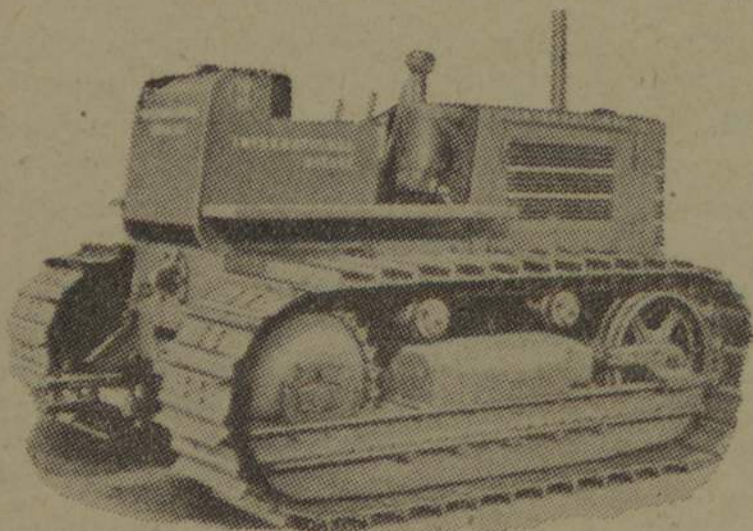
Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

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



INTERNATIONAL

Mc Cormick-Deering



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

Distribuidores exclusivos:

FASSIO, LIMITADA
20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32
L I S B O A

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

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

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço
para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bél-
gica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para cal-
deiras.

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

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMP-
TEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-
gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos indus-
triais e laboratórios.

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

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

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

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

CHOCOLATE NELIUS

**O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO**

UM PRODUTO DA FAVORITA