

14.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1953

Número 1579

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

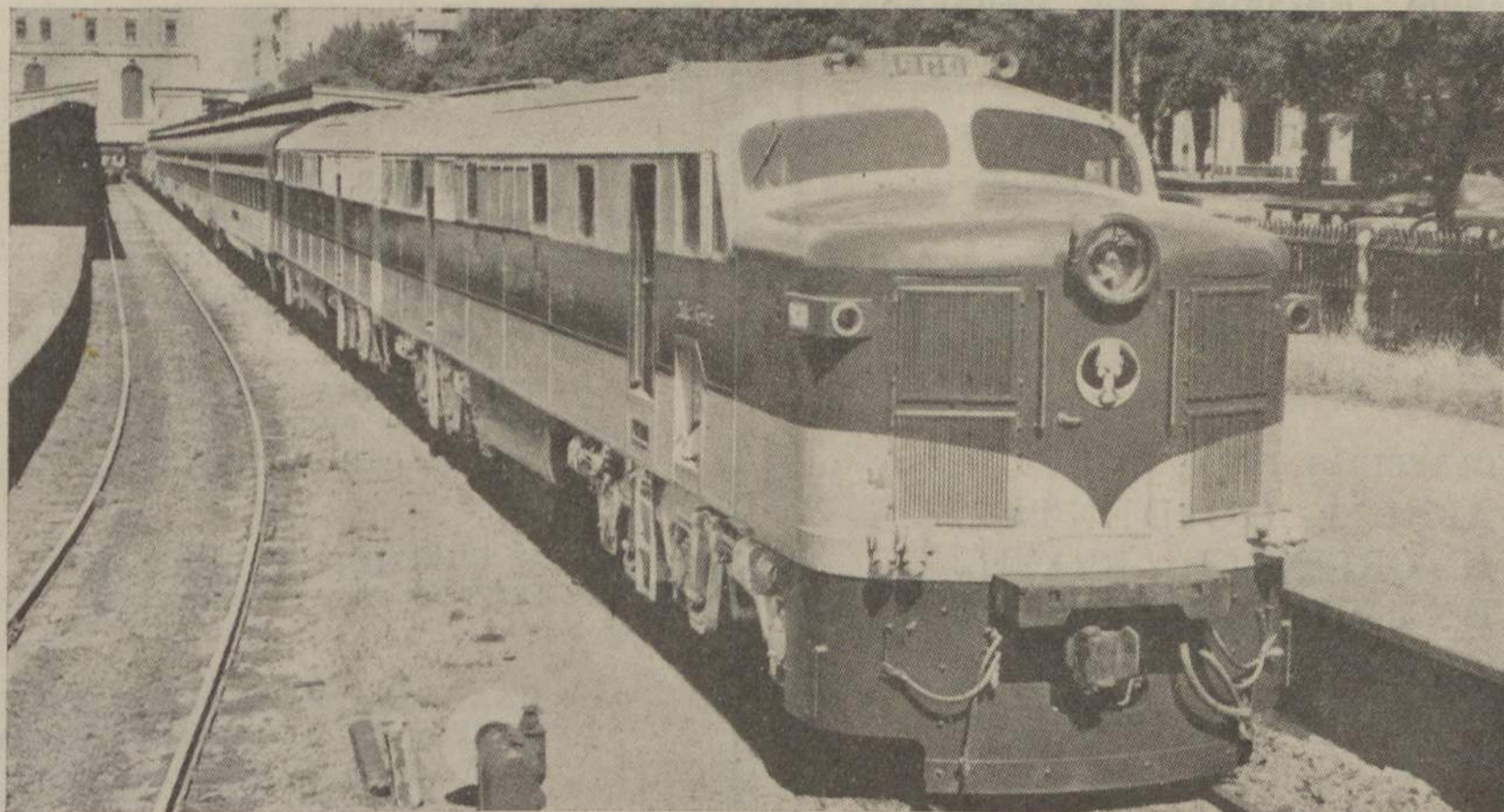
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS ADELAIDE A TAILEM BEN, NA AUSTRALIA



Uma das 10 Locomotivas Diesel Eléctricas, de 1760 H. P.
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC Cº. Ltd.
aos Caminhos de Ferro do Sul da Austrália

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

Representantes: **MONTEIRO GOMES, Limitada**—R. de Cascais, 47—LISBOA—Telef. 37083

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1579



1 — OUTUBRO — 1953



ANO LXVI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: (Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO :

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

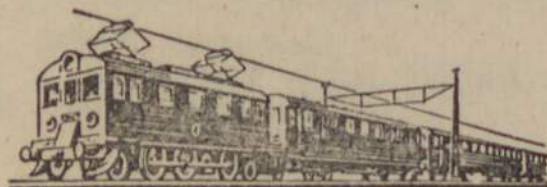
COLABORADORES:

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
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Arsenal do Alfeite.	259
Uma visita de estudo a Angola, pelo <i>Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	261
Comboios Internacionais e a passagem das fronteiras	264
Víagens e transportes.	265
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	266
Os aperfeiçoamentos das linhas férreas, por <i>EDMOND DELAGE</i>	267
Caminhos de Ferro Ultramarinos	268
Publicações recebidas.	269
Há 50 anos	270
Jardim Zoológico de Lisboa	270
Parte Oficial.	271



ARSENAL DO ALFEITE

As suas actividades durante o ano de 1952

COM a habitual regularidade e a meticulosidade de informações que lhe conferem especial interesse, o Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, a que preside o ilustre engenheiro sr. Joaquim Perestrelo de Vasconcelos, acaba de publicar e distribuir o Relatório e Contas de mais um ano de actividade. O presente Relatório diz respeito ao exercício de 1952.

Na «Introdução», logo de entrada, lê-se o seguinte:

«A publicação do Decreto-Lei n.º 38.818, de 9 de Julho de 1952, autorizando o Arsenal do Alfeite a contratar a construção, nos seus estaleiros, de um navio-tanque de 16.500 toneladas «deadweight» destinado à Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Lda., e mais tarde o Decreto-Lei n.º 39.099, de 7 de Fevereiro de 1953, aplicado o disposto no Decreto-Lei n.º 38.527, de 24 de Novembro de 1951, às despesas que o Arsenal tiver de efectuar enquanto não é promulgado o seu novo regime administrativo, vêm confirmar a justeza das considerações que há longos anos se tem vindo expondo acêrca das providências necessárias para se realizar verdadeiramente a exploração deste organismo fa-

bril do Estado segundo os métodos usados na indústria privada, como preconiza e determina a lei orgânica do Arsenal do Alfeite — Decreto-Lei n.º 28.408, de 31 de Dezembro de 1937».

E acrescenta-se, de seguida:

«Esses factos justificam que se dêem por terminadas quaisquer outras considerações que se pudessem ainda incluir na introdução do Relatório que o Arsenal do Alfeite, nos termos regulamentares, anualmente publica sobre a gerência desta indústria do Estado».

Foi intensa a actividade técnica no sector — Serviço de Estudos — pois além dos trabalhos correntes destinados às obras de reparação de navios e de apetrechamento do Arsenal do Alfeite, fizeram-se mais, entre outros, os seguintes:

Desenhos de construção, encomendas e exame de materiais de uma vedeta de transporte para a Escola Naval; desenvolvimento do projecto, desenhos de construção e encomenda de materiais de uma lancha de fiscalização para o rio Minho; normalização de desenhos de construção de embarcações para a Marinha de Guerra; preparação de elementos para a construção de navio tanque de

16.500 toneladas «deadweight»; orçamento e outros trabalhos preparatórios para a construção de 2 escoltas-costeiros; elaboração dos projectos de 11 embarcações.

No sector da Actividade Fabril, apesar de, com o acabamento e entrega, em 1951, do N/T «São Mamede», se ter entrado em franca crise de trabalho, iniciaram-se algumas construções, a fim de não se despedir a mão de obra, e procurou-se, também, para empregar o pessoal desocupado em algumas obras internas que beneficiassem as instalações do Arsenal.

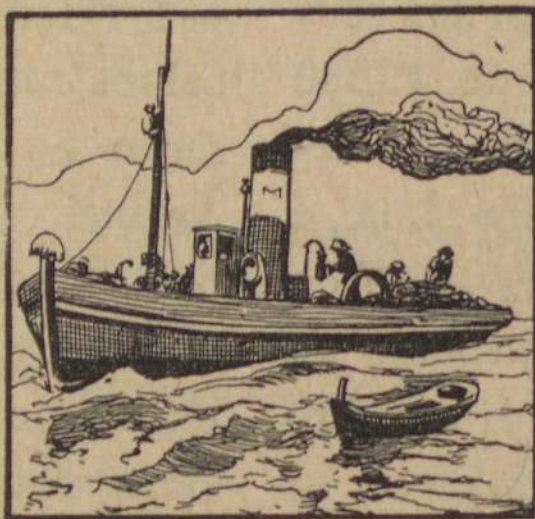
Nas novas construções de navios figuram as seguintes: Vedeta de passageiros para a Escola Naval; vedeta para a fiscalização do Rio Minho; batelão-cisterna a motor; dois batelões para desembarque de pessoal, para a Intendência da Marinha do Alfeite, e mais dois batelões-pontões, para melhorar as condições de acesso, por mar, ao Arsenal do Alfeite.

Durante o ano de 1952 iniciou-se também a construção de 15 embarcações.

No que se refere a reparações, o presente relatório informa que as mais importantes foram levadas a efeito nos N. R. P. «Afonso de Albuquerque», «Gonçalves Zarco», «Sam Brás», «Narval», «Faial», «S. Tomé», fragata «Nuno Tristão», contratorpedeiros «Vouga» e «Lima», submersíveis «Neptuno» e «Espadarte», patrulheiros «Santiago» e «Terceira».

É sempre com prazer que nos referimos aos Relatórios do Arsenal do Alfeite, pois as suas actividades honram não apenas os seus dirigentes, não apenas os seus técnicos, não apenas, ainda, os seus operários especializados, mas, também, a indústria naval do País.

As construções ali levadas a efeito demonstram o grau de aperfeiçoamento a que chegou o Arsenal do Alfeite e como são justas as suas aspirações, das quais se tem feito constante e fiel intérprete o ilustre engenheiro sr. Joaquim Perestrelo de Vasconcelos, e a cuja alta competência bem como à dos seus colaboradores aquele sector da actividade nacional deve o mais alto prestígio.



Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

(Conclusão)

XI

ENTÃO vamos subindo o Tejo.

Nestes últimos minutos de viagem e enquanto nos vamos familiarizando de novo com o rincão em que nascemos procurando aqui e além pormenores que nos atestem a evolução operada durante a nossa ausência, ainda que curta, perpassa-nos na mente a grandiosidade das portuguesas terras percorridas, a beleza das cidades agora conhecidas, a aspereza das montanhas, a monotonia das planuras, a aridez do deserto, a pujança da floresta trópico-equatorial, o encanto, enfim, das praias e do mar.

Na imensidade de coisas vistas em cerca de 23.000 quilómetros de viagem, começam a esbater-se os pormenores que a observação rápida e múltipla não conseguiu duradouramente fixar para o futuro.

Passamos agora em frente deste modesto mas imortal sítio do Restêlo, donde partiram naus e caravelas que foram por esse Oceano fora em demanda de novas terras, rumando quase à aventura por mares desconhecidos, indiferentes as tripulações e comandos a mil perigos e às mais cruéis dificuldades, no único objectivo de realizarem o sonho admirável de um Infante visionário e apaixonado pelo mar, e de cumprirem a sua palavra de ordem, plena de energia e de certeza: «Mais além».

Dos nossos conhecimentos históricos lembra-nos que quando o Infante D. Henrique faleceu havia já cerca de meio século de navegações, e que, contudo, a costa de África estava descoberta apenas até à Serra Leoa; que foram precisos ainda mais de vinte anos para Diogo Cão atingir o Zaire e a costa de Angola, e que, após esta descoberta, ainda decorreram quase outros tantos anos para Bartolomeu Dias dobrar o Cabo da Boa Esperança.

Hoje todos estes pontos de África podem ser facilmente atingidos em relativamente reduzido número de dias quando viajamos nos majestosos paquetes de carreira, rodeados de mil e uma comodidades, sob a guia constante e segura dos mais aperfei-

çoados processos de marear e a protecção inestimável da T. S. F. e do radar.

E pensamos: Como seriam estas viagens na época dos descobrimentos? Que extraordinária firmeza de vontade e confiança na palavra de ordem do Infante — senhor e chefe — permitiu aos mareantes repelirem para longe as desalentadoras lendas do Mar Tenebroso, logrando trazer ao conhecimento concreto do mundo de então as novas terras antes envoltas em mistério? Que sacrifícios de toda a espécie se permitiram esses intrépidos navegadores para, em frágeis navios, vencerem o desconhecido, suportando estóicamente as inclemências do mar, dos ventos e dos climas?

Cremos que é impossível buscar em nossos dias resposta exacta e definitiva a estas perguntas. A nossa sensibilidade, educada noutra época e noutro ambiente, naturalmente bem diferente do daqueles gloriosos tempos, não nos permite situar sinceramente em nós o problema, para lhe procurarmos solução condigna.

Na despreocupação da viagem de hoje somos incapazes de fazer reviver as narrativas das navegações do Passado deixadas pelos cronistas.

Mas foi como se estivessemos percorrendo as salas de um museu de História. Toda a nossa viagem foi um rosário de evocações que se desfiou diante de nós, em quadros naturais magníficos, a que só não conseguimos dar vida real. Foram as ilhas do Atlântico, as costas de Marrocos, da Guiné e da Mina, o Congo, etc., etc. que nos chamaram continuamente à recordação dos tempos idos.

Foi talvez por tudo isto que, confessamos, não pudemos deixar de sentir certa emoção quando, em dada altura da viagem, atravessámos as águas escuras que o Zaire projecta impetuosamente mar adentro numa extensão de centenas de quilómetros, ou quando, noutra altura, sob uma atmosfera pesada, quente e húmida, que o ar condicionado de bordo pretendia corrigir, vislumbrámos no horizonte uma ténue linha de terra, que nos disseram ser a costa da Serra Leoa. E foi ainda por certo dentro deste

espírito de evocação histórica que, com redobrado interesse e entusiasmo, perscrutámos da proa do paquete àvidamente o horizonte, durante talvez horas a fio, alheados do mundo que nos seguia, contemplando apenas em silêncio a imensidão da superfície do mar, de inúmeras tonalidades, que se estendia à nossa frente, e buscando destrinçar da névoa, que teimava em adensar-se a distância, as primeiras sombras que nos atestassem ou deixassem antever a presença inconfundível da Madeira ou de Porto Santo.

Maravilhoso a todos os títulos esse brilhante passado histórico de navegações que tem algo de sobre-humano para a época em que se situou! Inúmeras as lições que nos pode proporcionar este Restêlo de tão nobres tradições marítimas!

Depois dos navegantes, daqui partiram os não menos valorosos colonizadores — missionários, militares, comerciantes, simples trabalhadores —, que, com o seu esforço inaudito, lançaram em bases indestrutíveis a nossa civilização em terras de África.

A obra foi surgindo com o decorrer dos anos e dos séculos. E continuará, até mesmo porque é próprio do homem consciente da sua missão e responsabilidades, o querer sempre mais e melhor.

À secular colonização progressiva e pacífica dos primeiros tempos, fundada essencialmente no respeito pelos indígenas e no seu direito à vida como seres humanos caminhando como nós, embora desfasados, no sentido de um maior desenvolvimento e perfeição, sucedeu-se, sob a pressão das circunstâncias, uma fase de ocupação militar efectiva do território ultramarino. As paixões desencadeadas em dada altura pelas grandes potências europeias em torno do continente negro, fizeram evolucionar o conceito de civilização em África — contrapondo ao direito a ocupação efectiva —, e Portugal teve naturalmente que afirmar os seus legítimos direitos e que salvar de ambições declaradas os territórios que incontestavelmente estavam sujeitos à sua influência, mercê de uma longa acção de boa vizinhança e de respeito mútuo.

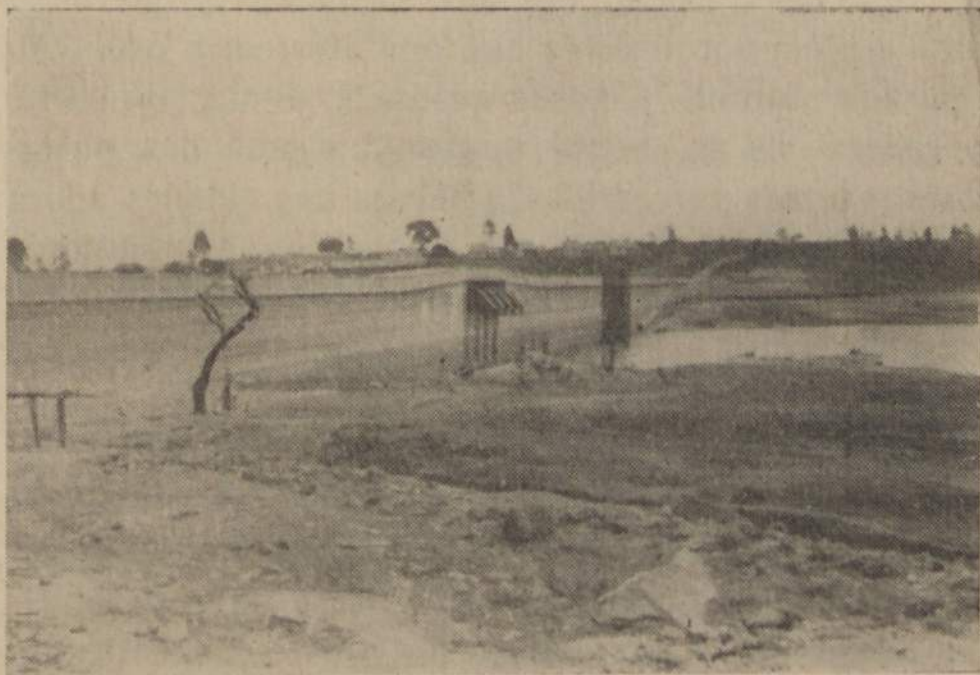
Definido o território foi possível entrar numa política de fomento devidamente organizada e orientada, e assim foram surgindo as estradas, os caminhos de ferro, os portos, os aeródromos, as barragens, os abastecimentos de água, etc., etc.

Muitos dos colonos foram e fixaram-se para o resto da vida, especialmente a partir do século passado. Os seus descendentes já nasceram, em grande parte, em território angolano. Melhor adaptados ao ambiente, por um lado, bons portugueses, por outro, ainda que em muitos casos desconhecendo a Metrópole, considerando Angola como a sua terra, onde querem viver e trabalhar, eles têm dignamente continuado as tradições e o esforço dos seus maiores.

Angola precisa, porém, da colaboração valiosa do colono metropolitano, seja ele técnico ou trabalhador. Tem necessidade tanto do seu braço vigoroso como da sua experiência técnica orientadora. O trabalho em África tem de ser intenso e árduo, como aliás em toda a parte, para se lograr algum êxito. Além disso há que reconhecer que o clima é forçosamente diferente do metropolitano e dum modo geral um tanto duro para o europeu, a curto ou a longo prazo.

Mas não se pense que a estadia em África pode ser um inesgotável manancial de riqueza sem trabalho. Pelo contrário, seria verdadeira utopia tal pensar; seria viver numa miragem acalantar tal sonho. O trabalho é, hoje em dia, ainda a mais digna, e quase exclusiva, fonte de riqueza.

O colono dos nossos dias já não pode permitir-se, ao partir para o Ultramar, alimentar em seu espírito uma tal irreabilidade. Ele precisa acima de tudo de ter uma noção exacta da grandeza e valor da missão



NOVA LISBOA — Barragem no rio Quando
(barragem do Caminho de Ferro de Benguela)

que lá se propõe desempenhar e da medida das responsabilidades que por esse facto sobre si impendem. A nossa época não é propícia a experiências que não sejam o resultado de uma concepção e meditação profunda e larga. E em matéria da colonização africana quis parecer-nos, pelo que nos foi dado ver e ouvir, que há que ter sempre bem em mente que o ambiente é outro, e que o papel da raça branca é demasiado importante para poder ser da nossa parte, e sem grave serigo, inconsciente e imprudentemente descurado.

* * *

Neste tumultuar de divagações e pensamentos que nos vieram absorvendo Tejo acima contemplando esta vetusta e nobre capital do Império, quase não demos conta que o paquete já atracou ao cais de uma das modernas Gares Marítimas e que vai principiar o desembarque.

A nossa viagem terminou. Fica-nos apenas a saudade, em doce amálgama com o encantamento em nós produzido por essas distantes paragens que, sem nunca deixarmos o território nacional, acabamos de visitar e conhecer.

Se há sonhos que parecem realidade e realidades que parecem sonho, facto é que um desses nossos mal definidos mas acalentados sonhos se acabou de tornar em irrefutável e tangível realidade. S. Tomé, o Congo, a Huila, Luanda, Benguela, Nova Lisboa, e tantas outras terras que ficaram indelêvelmente gravadas no nosso espírito, ávido de tudo apreender e fixar.

Estamos de novo no solo que nos é familiar. Melhor compreendemos o labutar magnífico desse punhado, já numeroso, de portugueses que não se regateiam esforços e sacrifícios para, tão longe, engrandecerem a terra portuguesa e o nome de Portugal. Estamos-lhe além disso sinceramente gratos pela maneira cativante como nos receberam e acarinharam, proporcionando-nos, na medida do possível, e da melhor maneira, um conhecimento honesto e cuidado do meio e das gentes. Daqui lhes prestamos por isso, nesta hora de recordações, o nosso melhor agradecimento.

Seria, porém, ingratidão da nossa parte não testemunhar também aqui o reconhecimento profundo às entidades oficiais, e muito especialmente os Ministério do Ultramar, que tornaram possível a realização de tão interessante quão proveitosa visita. Sem elas, e sem o seu valioso apoio, esta realidade permaneceria ainda para nós por certo no domínio daqueles sonhos que um dia se espera poderem ser realizados.

Finalmente o nosso pensamento agradecido dirige-se para os colegas que nos acompanharam, camaradas amigos e inesquecíveis desta igualmente inesquecível viagem.

Em Angola a obra dos nossos antecessores fala magnificamente por si, através das suas múltiplas realizações, da sua grandeza e valor, suficientes para merecerem todo o nosso respeito e veneração. O esforço individual dos que acorreram a essas terras, que as reconheceram e que as desbravaram, sem outro intuito que não fosse o de dar «novos mundos ao mun-

do» e o de trazer novas almas ao seio glorioso da civilização e do cristianismo, permanecerá por certo, na maioria dos casos, quase totalmente ignorado para a posteridade.

Pouco ou nada resta dos clássicos padrões que marcaram a passagem dos nossos descobridores por essas terras. Em sua substituição levanta-se desde há alguns anos no extremo da restinga do Lobito, na Praça Infante D. Henrique, no fim da Avenida do Império, gracioso padrão à semelhança dos de outrora e que, cheio de simbolismo, procura resumir virtualmente em si, séculos de presença lusitana nessas terras entre o Zaire e o Cunene. Três frases apenas, gravadas na sua base, bastam para definir em síntese essa presença. Três frases que constituem uma evocação simples mas sincera desses varões ignorados mas ilustres, dignos encarnadores das virtudes e características de um povo.

Gravaram-se em nós profundamente essas palavras pelo muito que em tão pouco encerram, num misto de preito de homenagem e gratidão. Talvez elas tenham passado despercebidas a muitos que de passagem visitam o Lobito. Mas em nós permaneceram indelévels.

Outros irão, por certo, depois de nós, visitar essas grandiosas terras de além-mar. Fazemos mesmo os melhores votos por que estas visitas de estudo, de valor inestimável, possam continuar em anos futuros, proporcionando a novos colegas, a par de um melhor conhecimento das realidades, sob o ponto de vista técnico, nos domínios do nosso Ultramar,

uma noção mais completa da grandeza da missão histórica de Portugal no mundo e do extraordinário valor das gerações de antanho que, com meios tão reduzidos, puderam materializar uma obra tão grandiosa.

Oxalá eles — os vindouros — possam também recordar e sentir, à sua chegada à capital do Império, o conteúdo daquelas magníficas palavras que do Lobito tão vivamente trouxemos na mente, e que no nosso espírito sinceramente repetimos do fundo da alma, ao pisarmos de novo o solo natal, em jeito de evocação e de homenagem: «Á Epopeia marítima portuguesa. Aos que ocuparam e valorizaram Angola. Aos pioneiros da civilização em terras de África»!...



LOBITO — Padrão na Praça Infante D. Henrique

COMBOIOS INTERNACIONAIS

e a passagem das fronteiras

Do «Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer», de Junho passado, transcrevemos o interessante estudo de M. F. Lorriot, engenheiro-chefe do Serviço de Movimento da SNCF.

I — História

Desde a retomada, em 1946, das relações internacionais, as Administrações dos Caminhos de Ferro Europeus reconheceram a necessidade de melhorar os horários destas relações, muito sujeitas à concorrência dos outros meios de transporte; em particular, a sua atenção foi atraída para as demoras exageradas impostas aos comboios de passageiros internacionais pelos serviços das Alfândegas, da polícia e do câmbio, na passagem de cada fronteira atravessada.

Esses serviços são para o caminho de ferro um muito pesado compromisso, em relação ao avião e ao automóvel. Para o avião, tudo é feito nos aeródromos à partida e à chegada de cada aparelho; são rápidos, porque todos os passageiros transportam apenas alguns quilogramas de bagagem e porque estes são em pequeno número. Para o automóvel, os controles são também facilitados pela mesma razão, embora se façam em cada passagem de fronteira. Para o caminho de ferro, pelo contrário, que apresenta ao control comboios com várias centenas de passageiros, com bagagens de mão e bagagens registadas, o problema é mais complexo, e as possibilidades de fraude são talvez também mais numerosas; além disso, como estes controles existem desde a origem do caminho de ferro, as Administrações das alfândegas e da polícia adquiriram hábitos mais minuciosos. O Comité de Gerência da U. I. C. tem-se esforçado desde 1949 a pôr este problema em estudo; um projecto de memorandum destinado a servir de base ao estabelecimento duma «Convenção internacional para facilitar a passagem das fronteiras» foi adoptado pelas Comissões competentes e pelo Comité de Gerência da U. I. C. em 1 de Novembro de 1950.

Este projecto, aprovado de início no seu con-

junto, em 19 de Dezembro de 1950, pela Organização Europeia de Cooperação Económica (O. E. C. E.) foi de seguida submetido ao exame do Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa, em Genebra.

Em seguida às deliberações do Subcomité dos Transportes pelo Caminho de Ferro, em Janeiro de 1951, às quais assistiram representantes dos governos, das administrações de alfândega, de polícia e da U. I. C., o Comité dos Transportes Interiores da Europa aprovou o texto definitivo duma Convenção intergovernamental, que foi submetida aos diferentes governos europeus para assinatura.

Esta Convenção foi assinada em 10 de Janeiro de 1952 pelos representantes da Bélgica, da França, da Itália, do Luxemburgo, da Suécia, da Noruega, dos Países Baixos e da Suíça; entrou logo em vigor; e era de desejar que todos os outros governos europeus a ela aderissem por sua vez.

O presente estudo tem por objecto documentar as principais disposições desta Convenção, e de expôr os resultados obtidos até à data.

II — Criação e regime das estações fronteiriças

Quando não há acordo entre os governos dos dois países limítrofes, os controles de alfândega e da polícia têm lugar em duas estações diferentes, situadas dum lado e doutro da fronteira comum; resulta daí que os comboios internacionais devem ter duas paragens sucessivas, com uma duração aproximada de 45 minutos a uma hora para cada uma delas; esta demora pode ainda mesmo ser mais importante, se os passageiros são obrigados a descer do veículo para atingir as operações de control nos locais especializados da estação-fronteira.

A primeira melhoria a trazer a esta situação consiste em suprimir uma destas duas paragens e a fazer simultaneamente a totalidade dos controles dos dois países limítrofes na mesma estação. O título I da Convenção fixa as modalidades desta organização:

1.º — No interior duma estação designada de

comum acordo entre os dois governos, é criada uma zona na qual os funcionários e os agentes das Administrações da Alfândega e da Polícia do Estado, sobre o qual não se encontra esta estação fronteiriça, são autorizados a efectuar o control dos passageiros e das bagagens internacionais nos dois sentidos.

2.º — No interior desta zona são objecto de acordos internacionais bilaterais entre os dois governos interessados:

a) a aplicação das Leis e Regulamentos do país limítrofe, assim como os poderes, direitos e obrigações relativos aos funcionários e agentes das Administrações competentes deste país;

b) os locais, necessários aos Serviços das Administrações competentes do país limítrofe;

c) as condições de fornecimento, para estes locais, do mobiliário, da luz, do aquecimento e da limpeza.

d) a manutenção e o funcionamento das ligações telefónicas;

e) o efectivo máximo de funcionários e agentes das Administrações competentes do país limítrofe, autorizados a efectuar controles;

f) as condições segundo as quais esses funcio-

nários podem ser portadores de suas armas e delas se servirem no exercício das suas funções;

3.º — Em princípio, os controles devem efectuar-se no interior das carruagens directas para a intercirculação dos comboios internacionais. Para este fim os agentes dos Caminhos de Ferro devem ajudar o necessário para tornar estes controles rápidos; devem prestar particularmente o seu concurso para impedir que os passageiros submetidos ao control percam o comboio ou circulem pelas carruagens, enquanto os serviços não estão acabados.

Estes controles não podem ter lugar nas salas de visita da estação a não ser num caso completamente excepcional, quando a Administração interessada o julgue indispensável.

4.º — A duração das paragens dos comboios internacionais na estação onde têm lugar os controles não deve normalmente ultrapassar 40 minutos para um comboio de 10 a 12 carruagens; esta duração é reduzida quando o comboio tem uma composição mais fraca e particularmente quando se trate de uma automotora.

5.º — Quando exista um control de câmbios, as operações de troca das divisas não devem ser feitas precipitadamente, de tal maneira que ocasionem demoras suplementares e desarranjos para os passageiros.

(Continua)

Viagens e transportes

Alteração dos horários do «Sud», do «Lusitânia-Expresso» e de outros comboios

A partir do dia 4 do corrente, o «Sud», embora continuando a efectuar-se aos domingos, segundas, quartas e sextas-feiras, passa a sair do Rossio às 11 e 55, para chegar a Fuentes de Oñoro às 19 e 10. No regresso, aos domingos, terças, quartas e sextas-feiras partirá de Vilar Formoso às 9 e 40, para chegar ao Rossio às 16 e 30.

O «Lusitânia-Expresso» modifica a sua marcha a

partir de 5 de Outubro, sendo a partida do Rossio às 19 e 35, com paragem em Marvão-Beirã às 23 e 15 e chegada a Valência de Alcântara às 23 e 40.

A partir de 4 de Outubro a circulação da carruagem directa Lisboa-Corunha fica limitada ao percurso Porto-Corunha e mantêm-se, como actualmente, a circulação da carruagem directa Porto-Madrid, via Barca de Alva.

Também a partir de 4 de Outubro são feitas algumas alterações ao horário dos comboios nas seguintes linhas: Norte, Beira Alta, Leste e ramal de Cáceres; Oeste, ramal de Tomar, Coimbra à Figueira, via Pampilhosa; Figueira a Coimbra e da Lousã; tranvias entre Aveiro e Porto; Lisboa e Azambuja; e Lisboa e Sintra.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Para onde vai a Europa?

Com este título, o sr. dr. Augusto de Castro publicou recentemente, no *Diário de Notícias*, um notável artigo, no qual comenta, com agudeza, o resultado das eleições alemãs.

Depois de afirmar que «as velhas designações políticas em que tanto se compraz ainda o vocabulário dos partidos em França — *direita, esquerda, radicalismo e radical socialismo* — estão hoje, incontestavelmente, ultrapassadas pelos acontecimentos e correspondem a uma mentalidade política vazia actualmente de sentido», chega à conclusão, ao comentar a vitória do chanceler Adenauer, de que «a salvação e o futuro da Europa não dependem apenas das contingências internacionais da Paz ou da Guerra — dependem também, numa decisiva proporção, da unidade e da consciência nacionais dos Estados.» E o insigne jornalista acrescenta, em seguida, luminosamente: «A premente gravidade dos problemas, de toda a ordem, que assoberbam hoje a vida dos Povos não é compatível com as improvisações, as incertezas, as dispersões das forças internas dos países. A armadura dos Estados tem de ser revigorada, a solidariedade nacional assegurada.»

Quase a fechar o seu artigo, o dr. Augusto de Castro diz ainda: «De nada valerá aos Estados, nas horas que passam e nas, mais graves, que possam seguir-se, armarem-se militarmente, se, primeiro, não se reconstituírem economicamente e armarem politicamente.»

Para onde vai a Europa?

O próprio autor do artigo em questão é quem responde à pergunta afirmando:

«Seria deslocado e insensato dizer que a Europa vai para a direita ou para a esquerda — mas é certo que ela caminha para as grandes razões do seu destino, só possíveis na ordem e na estabilidade.»

O sentimento pátrio de Eça de Queirós

«...estou absolutamente persuadido de que Eça de Queirós nunca viveu no estrangeiro. Morou lá, ancorou em diversas partes do mundo a sua nau consular e literária, mas nunca se estabeleceu na terra firme. A sua casa e a sua vida foram sempre, através do seu longo exílio, uma ilha cercada de Portugal por todos os lados.»

Alberto de Oliveira — *Páginas de Memórias*, (pág. 53)

Os nossos aquarelistas



Figura — Por M. Caldeira Martins

Gualdino Gomes

No sábado, 19 de Setembro, fez cinco anos que morreu Gualdino Gomes. Parece ter sido ontem. Foi uma das grandes figuras do Chiado e com os seus noventa e um anos representava, embora não tivesse publicado um único livro, mais de meio século de literatura. Foi amigo e companheiro de Fialho, de Marcelino Mesquita, de Ferreira da Silva, enfim de todos os grandes escritores e artistas do seu tempo.

Gualdino Gomes era um conversador extraordinário e era, também, portador de uma cultura invulgar. Funcionário superior da Biblioteca Nacional, estava sempre ao par de quanto de melhor se publicava.

Tivemos o prazer e a honra de o conhecer pessoalmente. Fazia gosto ouvi-lo! Possuía uma memória espantosa e era, além disso, dotado de fino espírito crítico.

Alguns escritores ficaram a dever-lhe a sua consagração. Livro que ele trouxesse na mão, era livro que se esgotava numa semana.

Com a sua morte desapareceu uma das figuras mais ilustres do Chiado — do Chiado que ele transformara, com a sua presença, em capital de Lisboa.

Os aperfeiçoamentos das linhas férreas

P o r E D M O N D D E L A G E

Da Academia de Marinha (França)

O viajante que utiliza, na França, o caminho de ferro, fica geralmente impressionado de maneira favorável pela alta qualidade e pela rapidez do material rolante, pelo conforto das carruagens, pelas comodidades oferecidas pelos horários e correspondências, pela velocidade cada vez maior dos comboios, principalmente nas linhas electrificadas em que os «records» se sucedem, enfim, pela segurança, superior à de qualquer outro meio de transporte. Mas raramente o viajante se interessa pela própria linha férrea, sobre a qual ele rola e por onde passam, como bóides, os trens que vêm em sentido inverso.

Desde há muito que o passageiro francês estava habituado ao tac-tac, regular como uma mecânica, dos bogies sobre as linhas, e tão monótono que provoca depressa o sono. As linhas férreas francesas são, no seu conjunto, excelentes e, segundo a expressão ferroviária, «bem rolantes». Uma inovação não tardará, contudo, a intrigar-nos. É muito frequente, agora, já não se ouvir o tradicional tac-tac das juntas da via. O comboio parece deslizar.

Em todos os países do mundo, como se sabe, a via do caminho de ferro é constituída por carris que asseguram a passagem das rodas das carruagens e estão fixados em travessas que assentam sobre balastro. A superestrutura, convenientemente preparada para que as águas da chuva não se acumulem, é suficientemente resistente para que não se deforme com a passagem repetida dos comboios.

Desde que o caminho de ferro existe, isto é, de há cem anos para cá, que esta via quase não sofreu modificações profundas.

No entanto, os carris que eram, primitivamente, de ferro, e são agora de aço, viram sucessivamente a sua extensão passar de 6 a 8, depois a 12, 18, 24 e até a 30 metros; o seu peso, que, de começo, era de 20 a 30 quilos, hoje atinge ou ultrapassa mesmo 50 quilos por metro corrente.

Na França, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro adoptou o carril unificado de 50 quilos. A linha Paris-Marselha comporta, no entretanto, uma centena de quilómetros equipados com o carril «P. L. M.» de 62 quilos: na Holanda o carril pesa 63 quilos, e os Estados Unidos utilizam correntemente carris que atingem o peso de 76 quilos por metro. As travessas, de aço ou de betão armado, têm uma aproximação mais densa do que antigamente: 69 centímetros em vez de um metro. O balastro é actualmente constituído por materiais escolhidos, pedras duras, resíduos de altos-fornos, bem calibrados, de maneira a formar, sob as travessas, para as suportar convenientemente, leitos que permitam a prática do «soufflage» regular,—invenção que se deve a M. Lemaire, antigo director geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, e que corrige os defeitos do nivelamento e das deficiências ocultas das travessas, por uma dosagem de saibro aplicada por maquinismos apropriados.

Os carris estão ligados entre si e fixados nas travessas, por meio de juntas, melhoradas a pouco e pouco graças a invenções variadas: eclizes, mais ou menos rígidas, ou elásticas, estão presas à travessa de madeira por simples escáfulas, como nos Estados Unidos, ou aparafusadas nas travessas por cavilhas, e segundo dispositivos variados.

Mas estes processos clássicos que, talvez em breve, pareçam antediluvianos, foram substituídos, há três anos, pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, por uma inovação verdadeiramente revolucionária. A via francesa vai, sem dúvida, tornar-se «a via sem juntas com ligação duplamente elástica».

Estes aperfeiçoamentos tornaram possível o assentamento de barras de grande extensão sem juntas e permitiram admitir que o carril não se dilatasse livremente mas também que tanto no seu alongamento ou encurtamento, sob as variações da temperatura, sendo até capaz de suportar uma

certa contracção, por efeito de as juntas estarem perfeitamente fechadas. Além disso, foi posta em prática a soldadura dos carris. Mais ainda, a S. N. C. F. avançou resolutamente, suprimindo por completo as juntas da via.

Um engenheiro de grande classe, M. Robert Levi, director das instalações fixas da S. N. C. F., que deu um grande impulso a estas novas realizações, conseguiu que os esforços dos carris fossem repartidos duma maneira uniforme em toda a sua extensão, e, por consequência, o carril ficasse pregado definitivamente nas travessas e que estas, por sua vez, ficassem bem assentes no lastro.

Por outro lado, procurou-se melhorar a fixação dos carris nas travessas. Procedeu-se a pesquisas sobre os fenómenos vibratórios que se produzem na via, à passagem dos comboios. Resultou daí proteger-se as travessas, principalmente as travessas de betão, por meio de uma espécie de palmilha que fosse realmente elástica, interposta entre o carril e a travessa. Para se obter uma fixação elástica poderosa, imaginou-se uma lança de aço com mola, com dois graus de elasticidade.

No verão de 1949, a S. N. C. F. deliberou, a

título experimental, colocar largas barras de 300 metros sobre travessas de betão comprimido. Tendo a experiência dado bom resultado, a S. N. C. F. levou a extensão até 800 metros, em vias de constituição diferente. Em 1951, as zonas de barras do comprimento de 300 a 800 metros estendiam-se apenas por 100 quilómetros. Esta quantidade foi elevada a 300 em 1952, e será duplicada em 1953. As experiências, já feitas, permitem afirmar que com uma via bem constituída, conservada e fixada convenientemente, principalmente com pregos elásticos e as vias pesadas sobre travessas de betão, pode-se manter o carril em compressão ou em tensão, com toda a segurança, opondo-se aos efeitos das variações de temperatura sem que o carril se desloque, excepto nas extremidades das barras. E enquanto milhares de engenheiros procuravam melhorar a junção da via, a solução radical francesa consiste em suprimi-la.

Obtêm-se assim vias muito mais silenciosas. Estes melhoramentos, decisivos, podem ser agora observados entre Metz e Strasburgo, na linha Poissons-Paris, na de Granville a Paris, nas de Lyon a Marselha, de Valence a Grenoble... Trata-se de uma considerável inovação.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

LIMPOPO

Pela Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, foi aberto à exploração provisória o troço da nova linha do Caminho de Ferro do Limpopo compreendido entre a estação de Guijá — onde foram iniciados os trabalhos, no quilómetro 212 — e o quilómetro 235,520 da mesma linha, numa extensão aproximada de 23 quilómetros, de Guijá à Aldeia da Barragem.

A propósito da abertura desta linha o «Notícias», diário de Lourenço Marques, escreveu o seguinte:

«O trabalho realizado em meia dúzia de meses é já visão clara da grandiosidade do plano do futuro».

Se, por um lado, os trabalhos da Brigada Técnica de Fomento e Povoamento do Limpopo estão decorrendo em ritmo acelerado, por outro os trabalhos para o estabelecimento da linha férrea até à fronteira já estão a ser feitos a cerca de 200 quilómetros do ponto de origem, para lá do rio Limpopo, estando praticamente concluídos 43 quilómetros de via: de Guijá à barragem — troço agora aberto à exploração — e mais 20 para lá do rio. Sobre este está a ser construída a ponte provisória, já muito adiantada, que será mais tarde substituída pela gigantesca ponte-açude definitiva. A

ponte provisória tem 650 metros de comprimento, devendo ficar concluída em Novembro próximo e estando calculada para servir durante quatro anos. Ficará a ponte com a altura de 9 metros, tendo as estacas sido cravadas com 13 metros sob a superfície. A construção da ponte reveste-se do maior interesse para o prosseguimento dos trabalhos, pois a sua conclusão permitirá o transporte, por comboio, até ao local das obras, de todo o material necessário ao prosseguimento dos trabalhos de assentamento da via, — transporte que hoje tem de ser feito por transbordo.

A partir de Novembro, os trabalhos de assentamento de via passam a fazer-se num ritmo de grande velocidade, visto estar já terraplanado, e com as obras de arte completadas, um grande troço da futura linha férrea.

ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo Preparatório e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 6 2430

Publicações recebidas

Ricardo Covões — A sua vida e a sua obra
— por Artur Portela

Ricardo Covões, se ainda pertencesse ao número dos vivos, teria completado, no dia 16 de Setembro, 72 anos de idade. Mas esse homem de acção e de coração generoso, que foi um dos grandes empresários do «Coliseu dos Recreios» não morreu de todo. Não morrem de todo os homens que souberam viver com dignidade, procurando dar beleza e grandeza a todos os seus actos. Ricardo Covões está vivo ainda no exemplo e na lição da sua bondade, no coração dos seus filhos e na saudade de todos os seus amigos — que foram muitos.

Precisamente no dia do aniversário do seu nascimento, recebemos nesta Redacção, por oferta do sr. Américo Covões, um opúsculo com a conferência que, em 2 de Agosto de 1951 o ilustre jornalista e escritor Artur Portela proferiu nos Inválidos do Comércio. Belas e justas são essas palavras. Artur Portela, com mão de mestre, traçou o perfil moral desse homem extraordinário, que a morte ceifou, de maneira tão trágica, quando, no vigor pujante da vida, tanto havia a esperar ainda do seu espírito de iniciativa e do seu coração cheio de ternura humana.

Artur Portela, ao fechar a sua admirável conferência, depois de afirmar que Ricardo Covões foi todo um homem, disse:

«O facho passa de mão em mão! Os filhos de

Ricardo Covões, nesse monumento citadino que é o «Coliseu dos Recreios», continuam a sua tarefa, como herdeiros de um labor impoluto e de uma obra, sob todos os aspectos, superior como cultura e beleza.»

Panorama da Geografia

A editorial «Cosmos» a quem se deve uma notável actividade, lançou no mercado livresco uma obra de grande interesse cultural: *Panorama da Geografia*, que está sendo publicada em fascículos. Acaba de sair o 5.º.

Esta obra, constituída por 8 capítulos, em que a geografia é estudada, largamente, sob vários aspectos: físico, biológico, humano, demogeográfico, social, político e cultural, foi organizada pelo sr. Dr. Vitorino Magalhães Godinho, de colaboração com os srs. Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão, tendo sido aproveitados, na sua feitura, os trabalhos de alguns autores especializados no assunto, relacionados com a geografia, como, por exemplo, De Martonne e Jean Gotman. O sr. Dr. Alfredo Fernandes Martins ocupar-se-á, no livro VI, da Geografia Social.

Esta obra publica-se por assinatura e constará aproximadamente de 30 fascículos de 80 páginas que serão, depois, encadernados em 4 volumes.

Anuário de pesos e medidas (1948)

Por oferta da Repartição de Pesos e Medidas, da Inspeção Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais do Ministério da Economia recebemos o *Anuário de Pesos e Medidas* referente de 1948.

Além de várias informações, este *Anuário* dá-nos uma reportagem completa da Nova Conferência Geral de Pesos e Medidas, realizada, em Paris, de 12 a 21 de Outubro de 1948, em que se fizeram representar 32 países, tendo Portugal sido representado pelos srs. Fausto Almeida de Alcântara Carreira, Eng.º Inspector Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, e João Carlos Alberto da Costa Gomes, Eng.º Chefe da Repartição de Pesos e Medidas.

Plaisir de France

Por oferta do seu ilustre Director e Redactor principal sr. Oli-

Uma viagem tranquila

Só com vidros inestilhaçáveis

COVINA

Oliveira 1952

vier Quéant, recebemos o número de Julho e Agosto da magnífica revista *Plaisir de France*, que se publica em Paris.

Este número tem para os leitores portugueses especial interesse, pois dedica mais de trinta páginas ao nosso País, homenagem a que não podemos ficar indiferentes, pois essas páginas, pela sua colaboração e pelas ilustrações que as enriquecem, são do melhor, que, lá fora, se tem publicado sobre Portugal e os seus valores artísticos e turísticos.

Foi o próprio Director desta revista, quem, a convite do Secretariado Nacional de Informação, veio a Portugal organizar essas páginas.

Eis o sumário da parte referente a Portugal

Férias em Portugal, país de serenidade, por Olivier Quéant; Retrato de Salazar, por Eduardo Malta; reprodução, a cores, de um óleo, muito curioso, de Carlos Botelho, em que Lisboa surge vistosa e cheia de luz; fotografia do Túmulo de Inês de Castro, em Alcobaça; *Estilos antigos*, artigo de Christian de Caters, ilustrado com fotografias coloridas do castelo de Guimarães, da Sé Velha de Coimbra, da torre de Belém, dos Jerónimos, de uma das capelas imperfeitas da Batalha, da janela do Convento de Cristo, do Palácio de Queluz, do tanque e da Galeria do Palácio Fronteira; *Portugal de hoje*, artigo ilustrado com reproduções, em Lisboa, da Praça do Comércio e de um grupo de moradias e prédios novos; no Porto, da cidade e da pontê; em Coimbra, da Universidade e da nova Faculdade de Letras; e uma pousada.

Nessas páginas vêem-se ainda artigos e ilustrações referentes a realizações do artista decorador Lucien Donnat e a três residências de Lisboa, pertencentes aos srs. Visconde de Botelho, Duque de Palmela e Ricardo Espírito Santo, este último artigo da autoria de Christine Garnier.

Lisboa Carris

A interessante revista *Lisboa Carris*, órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, publicou mais um número, o 19.º da série, contendo, como de costume, artigos muito curiosos e todos eles de cuidada redacção literária.

Neste número lêem-se artigos subscritos pelos srs. Francisco Avillez, director, A. Jervis Pereira, Pedro da Conceição, Policarpo Lemos, Pinheiro de Abreu e Silva Bastos, redactor principal. A colaboração artística é de Emilio Loureiro.

Ilustrada com magníficas fotgravuras, esta publicação presta uma homenagem muito justa, pelos bons serviços prestados à «Carris», durante 41 anos, ao sr. Bernardino da Silva Xavier, ex-condutor do elevador da Glória.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1903)

Linhas Portuguesas

Cintra á Praia das Maças — A empresa d'este caminho de ferro, electrico, projecta abrir a linha, para serviço publico, por todo o proximo mez.

Já recebeu de Nova-York oito carros.

Ramal de Braga — A policia procede a averiguações ácerca da obstruição da linha ferrea, entre os kilometros 42 e 43, do ramal de Nine a Braga, com 25 travessas, quatro carris inteiros e quatro enormes pedras.

Se isto se desse na China diriamos que eram selvagens.

Apedrejamentos — Vae-se attendendo mais á policia das vias ferreas impedindo a selvajaria dos apedrejamentos. Entre Coimbra e Alfarellos foram presos uns menores que brincavam innocentemente a partir vidros das carruagens. Naturalmente imitavam os paes.

Caminhos de ferro do Estado — Effectuou-se o concurso para a construcção e exploração da linha ferrea de Portalegre, Extremoz por Souzel, Fronteira, Alter do Chão, Portalegre a Castello de Vide, e seu ramal de Fronteira a Aviz.

Apresentaram-se duas propostas, uma de um grupo representado pelo sr. engenheiro Henrique Moreira, e outra do industrial sr. José Pedro de Mattos.

A base do concurso era a redução no numero de annos da concessão e o maior numero de garantias technicas offerecidas.

Jardim Zoológico de Lisboa

2.ª Exposição Anual de Avenças e Begónias

A convite do ilustre Prof. sr. Dr. Fernando Emydio da Silva, dedicado presidente do Conselho de Administração do Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, os representantes da Imprensa de Lisboa e Porto visitaram, no dia 13 de Setembro, a 2.ª Exposição Anual de Avenças e Begónias, levada a efeito na Estufa Grande do Farrobo, onde, durante o inverno, funciona a magnífica e elegante casa de chá.

A opinião geral e a nossa é que esta exposição ultrapassou, em beleza, a do ano passado. De facto, são magníficos os exemplares das avenças e das begónias, criadas umas e outras nas estufas privadas do Jardim, sob os cuidados do sr. Manuel Frederico dos Santos, funcionário simpático e modesto, mas muito competente e dedicado, por quem todos, no Conselho de Administração, a começar pelo seu ilustre presidente, nutrem a melhor consideração.

O Jardim Zoológico vai inaugurar brevemente novos e importantes melhoramentos, dos quais, na devida altura, daremos notícia.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 196, de 22 de Agosto de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em pequena velocidade reimpressão de 1951), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o tratamento tarifário aplicável às rubricas «Raiz de chicória seca»

«Chicória (Raiz de) seca», constantes da referida classificação.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 202, de 29 de Agosto, de 1953, 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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso

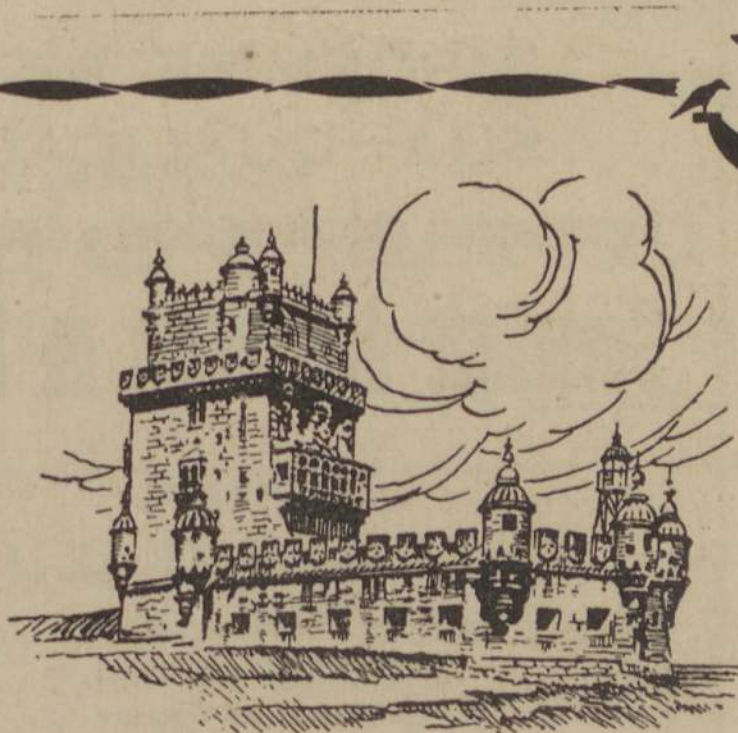
ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo, durante o período de 1 de Setembro de cada ano até ao último dia de Fevereiro seguinte, o preço especial de \$50 por cada tonelada e quilómetro às remessas de castanha comum sem preparo expedidas em grande velocidade.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 207, de 4 de Setembro, de 1953, publica o seguinte

Em conformidade com o disposto do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de 27 do corrente desta Direcção-Geral os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa especial n.º 3, Passageiros, estabelecendo a modalidade da venda de cadernetas contendo cada uma cem senhas da taxa de velocidade para 50 km., com a redução de 20 por cento dos preços actuais da referida taxa, para os portadores de bilhetes de assinatura e de livretes quilométricos, quanto às suas viagens nos comboios rápidos, e de aditamento à tarifa especial n.º 4, Passageiros, pelo qual são reduzidos os preços dos bilhetes de assinatura em 1.ª classe, do capítulo I desta tarifa.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 211, de 9 de Setembro de 1953, 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 31 de Agosto findo, desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público da série B, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados os avisos ao público da série Te n.ºs 25, 32 e 33, de 1 de Julho, de 1950 e de 2 de Fevereiro a 11 de Abril de 1951, que estabelecem concessões, por bonificação, nos preços de transporte de minério de chumbo, óleo de mendobi e minério de zinco, respectivamente.



SERVEM PARA A TORRE DE BELÉM

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 15, 15A e 15B

AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 12 e 14



Domingos de Lisboa

TORRE DE BELÉM

(BOM SUCESSO - PEDROUÇOS)

SONHADA por D. João II, que no ancoradouro do Restelo pensara construir um baluarte que fosse sentinela vigilante da barra de Lisboa (chegando para isso a encomendar desenhos de pormenores ao poeta e debuxante Garcia de Rezende), a Torre de Belém, no entanto, só veio a ser edificada no reinado de D. Manuel I, pelo arquitecto Francisco de Arruda

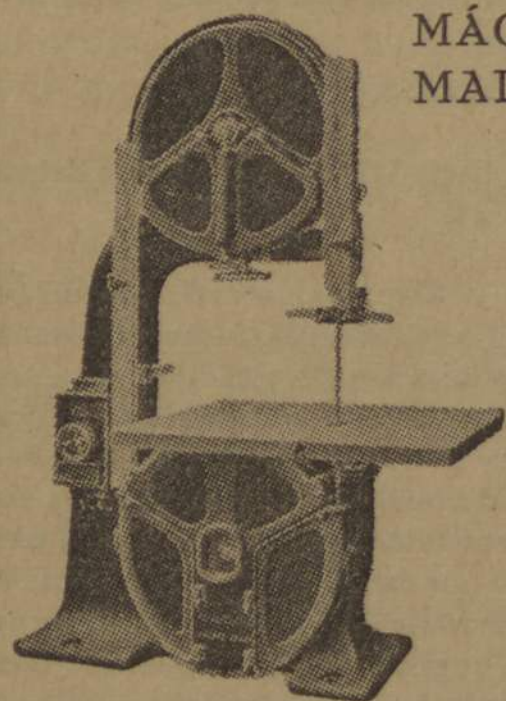
Trata-se de uma verdadeira jóia em pedra lavrada, onde a poesia e a fantasia da construção se combinaram da melhor maneira, para nos legarem um dos mais harmoniosos monumentos de traça manuelina.

Visitar a Torre de Belém, cujas pedras testemunham a nossa melhor época de glória e grandeza, é receber uma inesquecível lição de História e identificarmo-nos com uma das obras mais representativas da nossa arquitectura de quinhentos.



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**

Hôtel Bayard

17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 159 - LISBOA

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTENÇÃO DE MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fabrica nacional



LÂMPADAS

CEL

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

MAQUINAS E APARELHOS

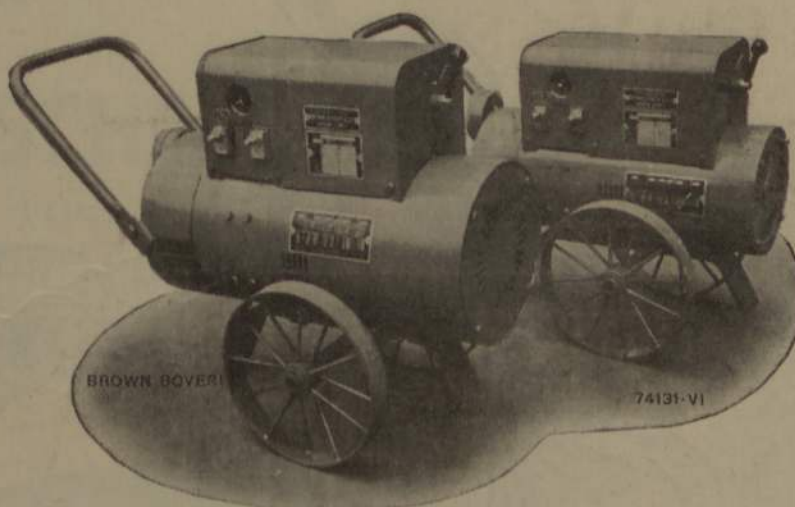
BADEN

**BROWN
BOVERI**

SUIÇA

Fornecimento de locomotivas
eléctricas, turbinas a gaz,
troleibuses, centrais eléctricas
completas.

Turbinas a vapor industriais
para todas as potências
utilisáveis, turbinas de contra-
pressão.



Aparelho de soldadura

Electrificação de fábricas, mo-
tores eléctricos, transfor-
madores, mutadores a vapor de
mercúrio, emisoras de radiodi-
fusão, válvulas para rádio, etc.,
etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SA DA BANDEIRA, 481, 2.ºD. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 23411

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

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.ª, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

Tosse?

