

23.º do 67.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1955

Número 1612

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

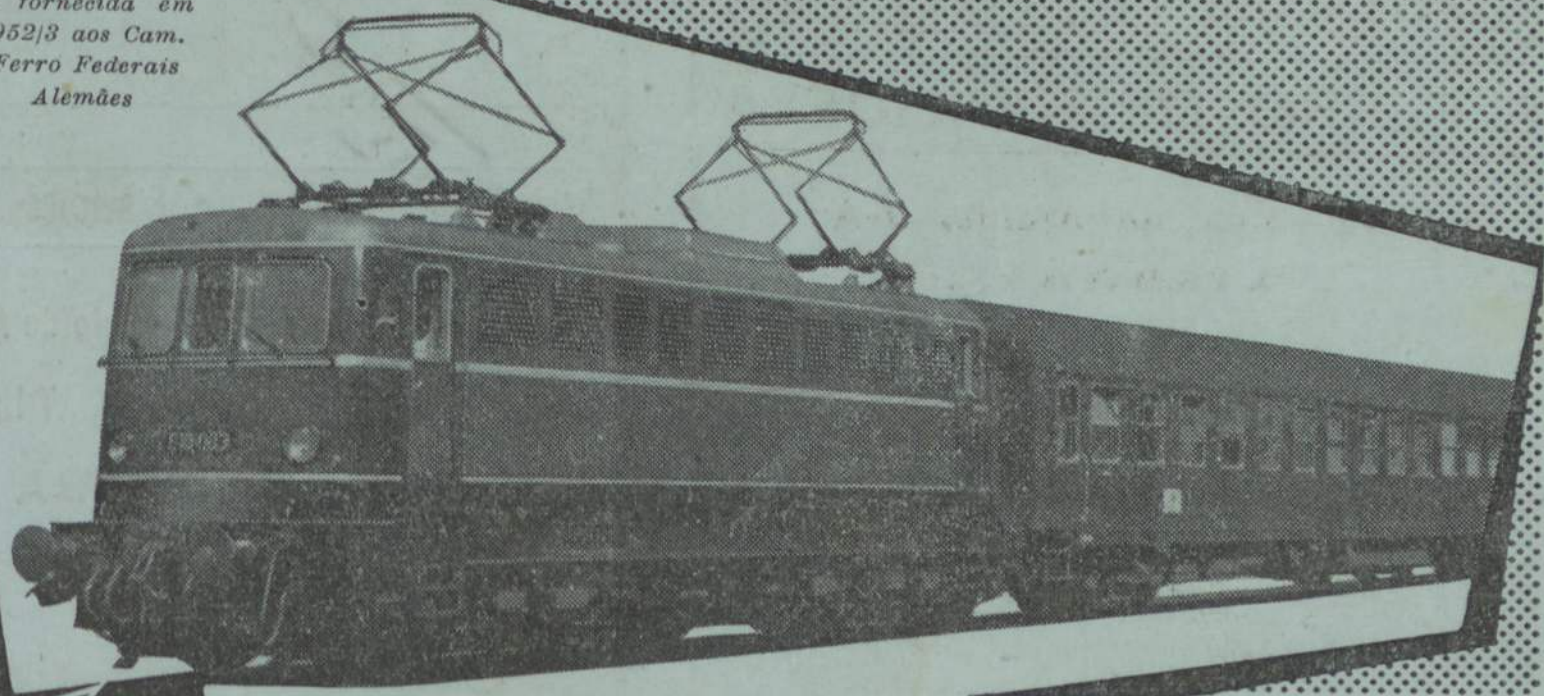
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20458 — LISBOA

Locomotiva eléctrica
fornecida em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães

HENSCHEL

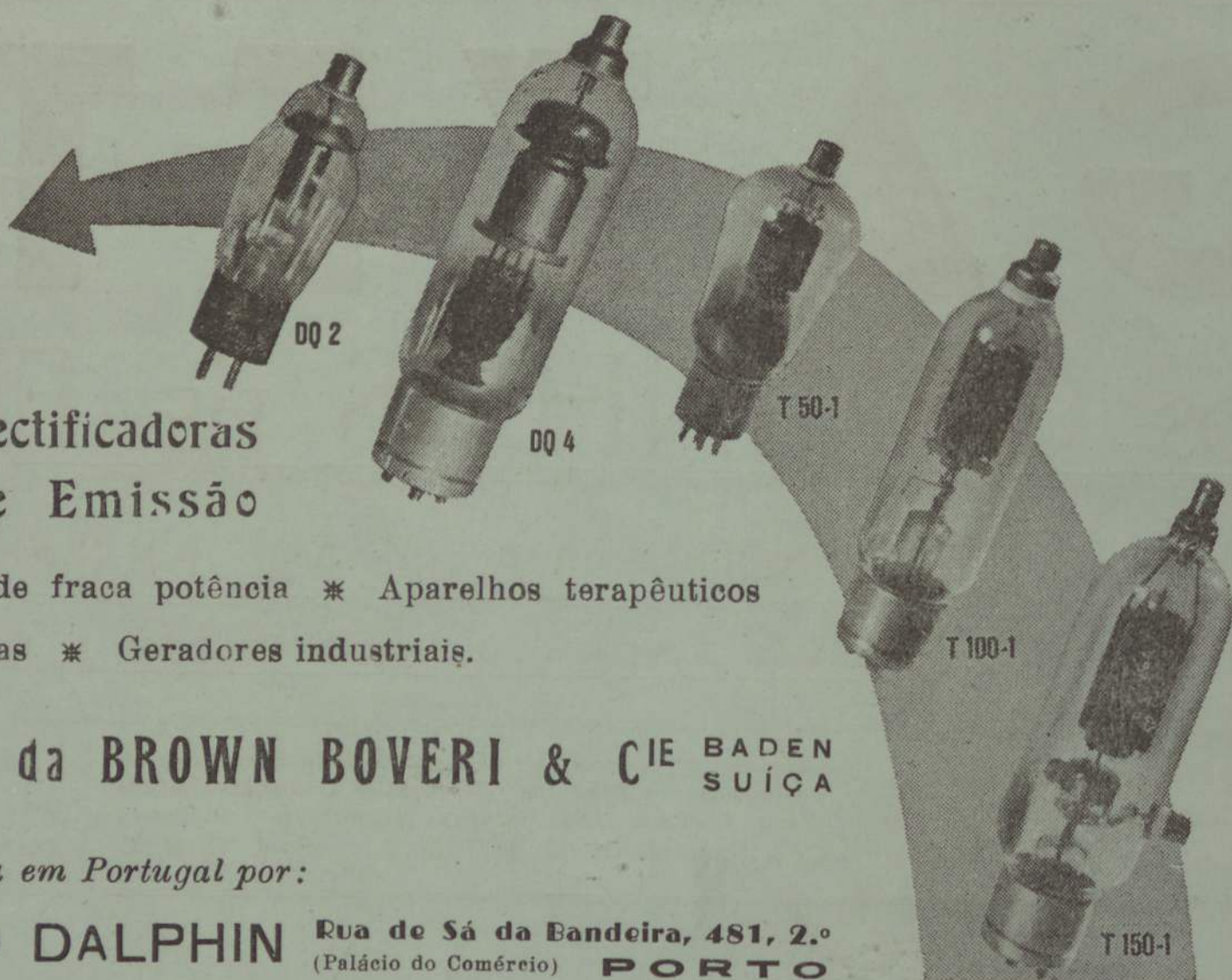


Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

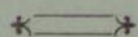
EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.^o
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

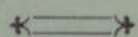
*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos nossos
emissores de rádiodifusão*

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

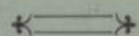
SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruações de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

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

1612



16—FEVEREIRO—1955



ANO LXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

S'CRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

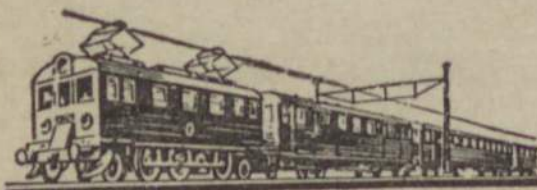
COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	449
O Presidente Péron e os caminhos de ferro argentinos, por CARLOS DE BRITO LEAL	451
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	455
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS .	456
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	457
Há 50 anos	460
Imprensa	460
Parte Oficial	461
Caminhos de Ferro Ultramarinos	462
Carnaval em Loulé	462



Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

ESTAMOS, a bem dizer, nas vésperas do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Com efeito, em 28 de Outubro de 1856 inaugurou-se, solenemente, o troço de Lisboa ao Carregado. Essa é a grande data histórica dos Caminhos de Ferro em Portugal. E é, também, uma das grandes datas da vida económica da Nação, na segunda metade do século XIX. Façamos, a propósito, um pouco de história.

O Estado português desejando acompanhar a evolução dos transportes terrestres nas principais nações europeias, celebrou, em 1845, contrato com a «Companhia de Obras Públicas em Portugal», em que esta se obrigava à construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira espanhola. A iniciativa malogrou-se, porém, e só em 17 de Setembro de 1853 se deu começo à construção do primeiro troço de caminho de ferro de Lisboa a Santarém, trabalho este que foi adjudicado à «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal». Em 28 de Outubro de 1856, inaugurou-se o troço de Lisboa ao Carregado, como referimos acima.

A bitola adoptada foi a normal de 1,™44, usada na Europa Central, na França e Inglaterra e que se adaptava à acidentação do território português.

Uma outra empresa, a «Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo», fundada em 1854, adoptou também essa bitola, na construção da sua rede, fazendo circular os comboios até Pombal em 1858 e inaugurando, em 1861, as linhas do Barreiro a Vendas Novas e de Pinhal Novo a Setúbal.

Com o fundamento de notável aumento de potência das locomotivas e maior capa-

cidade do material circulante, o Governo Português resolveu adoptar a bitola de via larga de 1™,67, já usada pela Espanha, e criar, assim, na Península Ibérica, a unidade das linhas férreas principais.

A concessão, em 1859, da linha de Leste, com aquela bitola de via larga, permitiu comunicações internacionais por Badajoz a Madrid. A linha do Norte, que devia estabelecer a ligação entre as duas principais cidades de Paris-Lisboa e Porto, obedeceu também a essa bitola.

Em 1867 o Governo mandou construir a rede do Minho e Douro, e em 1869 tomou posse das linhas do Sul e Sueste, que passou a explorar. Em 1927 arrendou estas linhas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, antiga concessionária das linhas de Leste, Norte, Oeste, Beira Baixa, Ramal de Cáceres e de Cascais, este último alugado à Sociedade Estoril desde 1908 e que é o único troço electrificado no País até hoje, e servindo uma das mais lindas regiões turísticas de Portugal.

Em 1875 inaugurou-se a primeira parte da linha do Porto à Póvoa e Famalicão. Em 1876, foi dada a concessão da linha de via larga da Beira Alta, a fim de encurtar o trajecto entre Portugal e a França.

A estas, seguiram-se novas linhas. Em 1883, abriu-se, na linha de Guimarães, o primeiro troço de Trofa a Visela; em 1877, para abreviar o caminho de Lisboa para Madrid, construiu-se o ramal de Cáceres.

Depois, a partir de 1882 constróiem-se, com a bitola de um metro, as linhas do Dão, de Foz-Tua a Mirandela, do Vale do Vouga, do ramal de Aveiro, das linhas do Tâmega, Corgo e Sabor.

A extensão da rede ferroviária portu-

guesa mede, actualmente, 3.635 quilómetros, dos quais 2.864 são de via larga e 771 de via estreita.

Em 1946, o Governo resolveu proceder à fusão das Empresas ferroviárias, tomando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a iniciativa da sua execução em 1 de Janeiro de 1947. Com a fusão dessas Empresas, a C. P. explora actualmente 3.557 quilómetros, dos quais 2.808 são de via larga e 749 via estreita.

Como a superfície de Portugal Continental é de 88.620 quilómetros quadrados e a sua população, pelo censo de 1944, de 7.218.882 habitantes, verifica-se uma densidade de 41 metros de linha férrea por quilómetro quadrado e 503 metros por mil habitantes.

Aos Caminhos de Ferro Portugal deve uma parte importante do seu progresso económico. De facto, muitas indústrias puderam localizar-se em pontos afastados do mar; outras tomaram enorme incremento; no Entroncamento, criou-se e desenvolveu-se uma vila, hoje muito populosa; uma outra povoação, que deve grande parte da sua importância, é o Barreiro, possivelmente a breve prazo de ser elevada à categoria de cidade.

Servindo o comércio, a indústria e a agricultura, o Caminho de Ferro contribuiu também para a criação de uma outra indústria, à qual está reservado um grande futuro. Referimo-nos ao Turismo. A C. P., à semelhança do que se pratica na Suíça, criou uma secção turística e promove, principalmente no Verão, passeios em expressos populares, às principais terras do País. Por esse facto, muitos são os portugueses que já hoje conhecem, de Norte a Sul, o nosso encantador País. Pena é que os mesmos não tivessem continuação.

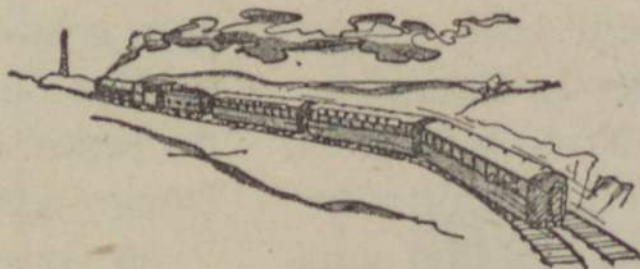
Uma nota interessante a acrescentar a estes breves apontamentos é o cunho artístico que se vai dando às Estações de Caminho de Ferro, muitas delas revestidas de azulejos, que reproduzem paisagens e tipos populares. Para os ferroviários, construíram-se bairros e habitações em que ao pitoresco da sua arquitectura se juntaram todos os requisitos da higiene e conforto.

A C. P., a principal organização ferroviária do País, é uma das mais importantes da Península Ibérica e credora de uma obra social interessante, como a criação de escolas, colónias de férias para os filhos dos ferroviários, campos de jogos, sanatórios e cantinas.

Nas vésperas, quase, da celebração do primeiro centenário dos Caminhos de Ferro de Portugal, estamos certos que o acontecimento não deixará de ter, não só uma grande projecção nacional mas também, simultaneamente, uma grande projecção internacional.

Portugal, que deixou de ser, há muito, um ilustre país desconhecido, goza no estrangeiro um prestígio enorme, que nos comove e nos enche de orgulho. Lisboa tem sido, ultimamente, uma aprazível e confortável capital de Congressos, contando-se por muitos milhares os estrangeiros de alta categoria que nos têm visitado por ocasião dessas reuniões e que do nosso País levam sempre impressões gratas e perduráveis.

Com certeza que o Centenário dos nossos Caminhos de Ferro assumirá as proporções de um grande acontecimento, tanto mais que, nesse mesmo ano, será inaugurada a electrificação da linha de Sintra.



O Presidente Péron

e os caminhos de ferro argentinos

Por CARLOS DE BRITO LEAL

Foi em 1 de Março de 1948 que o Governo argentino, sob a presidência do general Péron, adquiriu pela soma de dois mil milhões de pesos (Esc. 2.180.000.000\$00) os 26.000 quilómetros de vias férreas, que até então eram exploradas com capital britânico, operação esta que o presidente Péron definiu com as seguintes palavras: «Os caminhos de ferro argentinos pertencem agora ao povo argentino e passam a estar ao serviço exclusivo dos interesses do povo argentino».

As negociações haviam-se arrastado pelo espaço de dois anos, porque os proprietários ingleses pediam mais de oito mil milhões de pesos e a transacção foi por isso difícil, suscitando grandes comentários nos círculos da alta finança inglesa e até na própria Câmara dos Comuns, onde houve quem afirmasse que a venda fora profundamente ruinosa, não faltando na Argentina quem também dissesse que o Governo apenas comprara, por uma quantia fabulosa, uns tantos milhões de toneladas de sucata de ferro. A verdade porém é que o Governo argentino transferira para a sua posse 26.000 quilómetros de linhas férreas com todo o seu material circulante, i. e., locomotivas, vagões de passageiros e de mercadorias, e também todo o material fixo com estações, terrenos, etc., verificando-se que os dois mil milhões de pesos empregados nessa aquisição constituíam só por si uma importância inferior ao valor líquido dos terrenos que dessa maneira passavam para o património da Nação.

Uma vez realizada a nacionalização total dos caminhos de ferro, o Governo argentino iniciou imediatamente um largo plano de reformas, ampliando e melhorando todos os serviços.

Toda a rede ferroviária, considerada no seu conjunto, foi dividida em oito sistemas com oito administrações autónomas, ainda que todas dependentes do Ministério dos Transportes Nacionais e posteriormente foi criada a Empresa Nacional de Transportes (E. N. T.) com o fim de mais facilmente se obter a unidade operativa de todos os transportes, com suficiente autonomia técnica, económica e financeira.

Em seguida começaram os trabalhos de aceleração dos transportes ferroviários nos seus aspectos mais urgentes, oferecendo possibilidades de execução mais imediatas. Construíram-se pois ramais de ligação entre diversas linhas, encurtando trajectos; estabeleceram-se serviços directos entre cidades que anteriormente não os tinham, tais como Rosário e Mendoza, Bahia Blanca e Mendoza, Rosário e o Mar da Prata, evitando trasbordos e tornando as viagens mais rápidas e económicas.

Igualmente verificou-se que, ao passarem para a posse do Estado, a maioria dos carris achava-se num estado anormal de desgaste, porque durante muitos anos as empresas privadas apenas haviam renovado o material estritamente indispensável, para assim exagerar a sua situação deficitária procurando forçar o Governo a autorizar-lhes um aumento de tarifas, tanto em fretes como em passagens. A segunda guerra mundial tornara também impossível a obtenção de novas locomotivas, carruagens, vagões, carris, etc., situação esta que se prolongou durante os primeiros anos do após guerra. Houve pois que comprar locomotivas a vapor na Inglaterra, nos Estados Unidos, na Alemanha e na Checoslováquia; comboios Diesel na Hungria; carruagens e vagões na Holanda e no Canadá; grandes e potentes locomotoras diesel-eléctricas nos Estados Unidos, e um número apreciável de carris até mesmo no Japão, o que permitiu poder fazer face ao aumento crescente de cargas e passageiros, que em certos casos chegou mesmo a triplicar depois da última guerra.

Com a despesa resultante desse desenvolvimento técnico e material, que nunca poderia ser coberto com tarifas de fretes e passagens bem mais baixas do que na maioria de outros países, o déficit, já derivado das administrações inglesas, não diminuiu, ainda que as estatísticas venham mostrando uma redução gradual, graças a uma maior mecanização e racionalização de trabalho, sem necessidade de aumentar as tarifas.

E a mecânica financeira do governo argentino tendente à extinção desse déficit, sem agravamento

do custo de fretes e passagens, baseia-se nos seguintes três princípios:

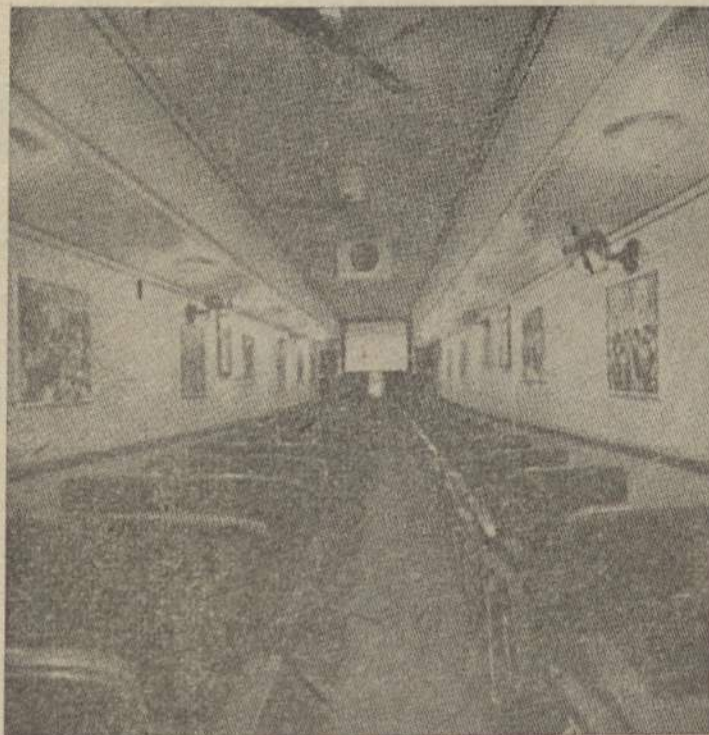
Primeiro: mantendo tarifas moderadas, os caminhos de ferro permitem que o produtor agrário, o empregado e o operário, continuem a receber a mesma remuneração pelo seu trabalho sem aumento do custo de vida, e as actividades gerais do país continuem progredindo.

Segundo: continuando os caminhos de ferro a pagar salários e ordenados justos ao seu pessoal, os seus 180.000 operários e empregados continuarão a manter o mesmo alto nível de vida, que actualmente é garantido por um salário médio de 1.300 pesos mensais (Esc. 1.417\$00), o que lhes permite um poder de compra que, além de beneficiar a sua situação social, gera uma circulação monetária contrária a uma acumulação improdutiva de capital, e cria progressivamente novas fontes de receita e um aumento de trabalho sem necessidade de agravar os impostos.

Terceiro: como os caminhos de ferro constituem o maior sistema arterial e circulatório da riqueza da Argentina, a sua indústria e o seu comércio não são afectados por um maior custo de transporte dos seus produtos e portanto o déficit tenderá a anular-se automaticamente em função da melhoria geral.

E falando, em 29 de Junho de 1954, na sessão de encerramento das assembleias anuais da «*Union Ferroviaria y Fraternidad*», cerimónia que teve lugar na sede da Confederação Geral do Trabalho, em Buenos Aires, o presidente Péron expôs inteligentemente o processo, em sua opinião, mais conveniente para a redução do déficit:

«Criar comissões mixtas de funcionários e operários com a missão de estudarem e proporem as medidas tendentes à obtenção de soluções definitivas, tendo em conta que os reajustes que se proponham, não venham a ser obtidos à custa de trabalho mal retribuído, como sucedia nos tempos das empresas particulares. Nem todo o déficit, disse o presidente Péron, é resultante da carestia de materiais. Temos que atribui-lo também a explicáveis erros de funcionamento e a deficiências naturais de trabalho. Preci-



Compartimento para projeções

samos cuidar da nossa metalurgia e da nossa siderurgia e de forma tal que possamos ir paulatinamente resolvendo o abastecimento das indústrias de transporte, para que no futuro não nos suceda o que ocorreu na última guerra, em que não recebemos nem um parafuso durante cinco anos. Isto não somente trará um melhor aperfeiçoamento do serviço, como também dará origem a uma amplificação do grémio ferroviário, estendo-o a todas as construções especializadas, e dando trabalho a muitos companheiros que, por uma ou outra circunstância, têm aptidão para tomar conta de novas actividades, dando assim lugar a que de futuro possam ser incorporados todos os jovens filhos e descendentes de ferroviários, que queiram como seus pais, continuar honrando com o seu esforço os serviços dos caminhos de ferro argentinos.»

E com a sua franqueza habitual, o presidente Péron afirmou:

«O Estado não tem interesse algum em ganhar dinheiro com a nacionalização das empresas ferroviárias. Não quero que o Estado obtenha lucros com os caminhos de ferro argentinos mas quero que todos os trabalhadores ferroviários sejam bem pagos. Para isso é mister que os caminhos de ferro dêem rendimento. Assim como não é justo que o Estado saque, nem que seja um só peso dos caminhos de ferro, também não é justo que os caminhos de ferro saquem muitos pesos do Estado. Isto é tanto mais assim, acrescentou o presidente Péron, porquanto se eu pudesse entregar cada empresa ferroviária ao seu pessoal para que este a administrasse e ganhasse com ela tudo o que quisesse, fa-lo-ia sem hesitação; estou porém convencido de que lhes faria oferta de um mau presente porque as receitas nem chegariam para cobrir as despesas.»

Ante os vibrantes aplausos da assembleia, o presidente Péron afirmou ainda:

«Os melhores accionistas dos caminhos de ferro poderiam ser os próprios operários ferroviários.



Salão-restaurante

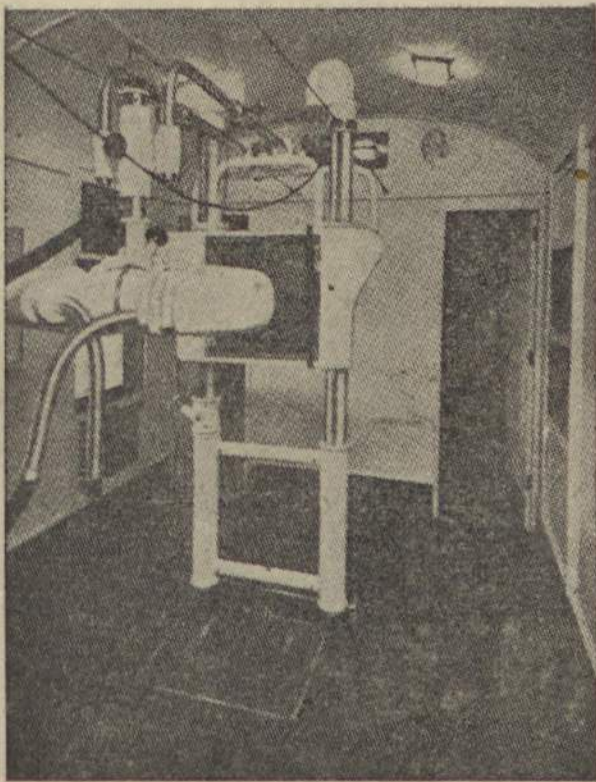
Deveriam eles ser os donos dos caminhos-de ferro e isso dar-me-ia motivo para realizar a mais maravilhosa empresa de todas as que jámais seria dado a um argentino levar a cabo: fazer com que 100.000 homens, que ainda há pouco trabalhavam explorados sob o peso de um capital estrangeiro que apenas tinha em mira pagar grandes dividendos, pudessem assim passar a trabalhar alegres e felizes para pagar a si próprios esses mesmos dividendos.

E concluindo, disse:

«Os déficits dos caminhos de ferro têm que desaparecer como esforço de todos, quando cada ferroviário se comportar no seu trabalho, como usa fazer na sua própria casa, quando apaga a luz para que a conta de electricidade não suba no fim do mês até trinta pesos, e quando apenas se precisa gastar catorze. Os déficits desaparecerão quando cada ferroviário se compenetrar de que está trabalhando, não para um patrão que procura explorá-lo, mas sim para o país, o que significa trabalhar para si próprio, e quanto maior fôr o seu esforço nesse sentido, também melhor será o resultado e, consequentemente, mais próspera a sua situação pessoal.»

Entretanto, o governo argentino promovia a inauguração da grande e moderna policlínica Presidente Péron, na cidade de Buenos Aires, e outros nove estabelecimentos similares em localidades importantes, distribuídas por diferentes pontos do interior do país.

O comboio sanitário Eva Péron dos Caminhos de Ferro Nacionais General Belgrano, constitui também uma importante inovação, tendo já efectuado várias viagens pelas regiões do noroeste da Argentina, realizando trabalhos de profilaxia, sanidade, vacinação e propaganda de regras de higiene, de acordo com o segundo Plano Quinquenal do Governo. As suas instalações para análises químicas, raios X, farmácia e operações cirúrgicas, equipadas com o material mais moderno e aperfeiçoado, constituem um auxílio social aos ferroviários argentinos nas estações longínquas do interior do país, como não existe em qualquer outra nação do mundo. O comboio possui também um vagão-sala de projecções, vagão restaurante, vagão enfermaria e uma geradora eléctrica para consumo próprio, e o seu corpo clínico é dos melhores e mais especializados.



Compartimento com aparelho de Raio X

O GRUPO BRITÂNICO...



*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Dr. Ricardo do Espírito Santo

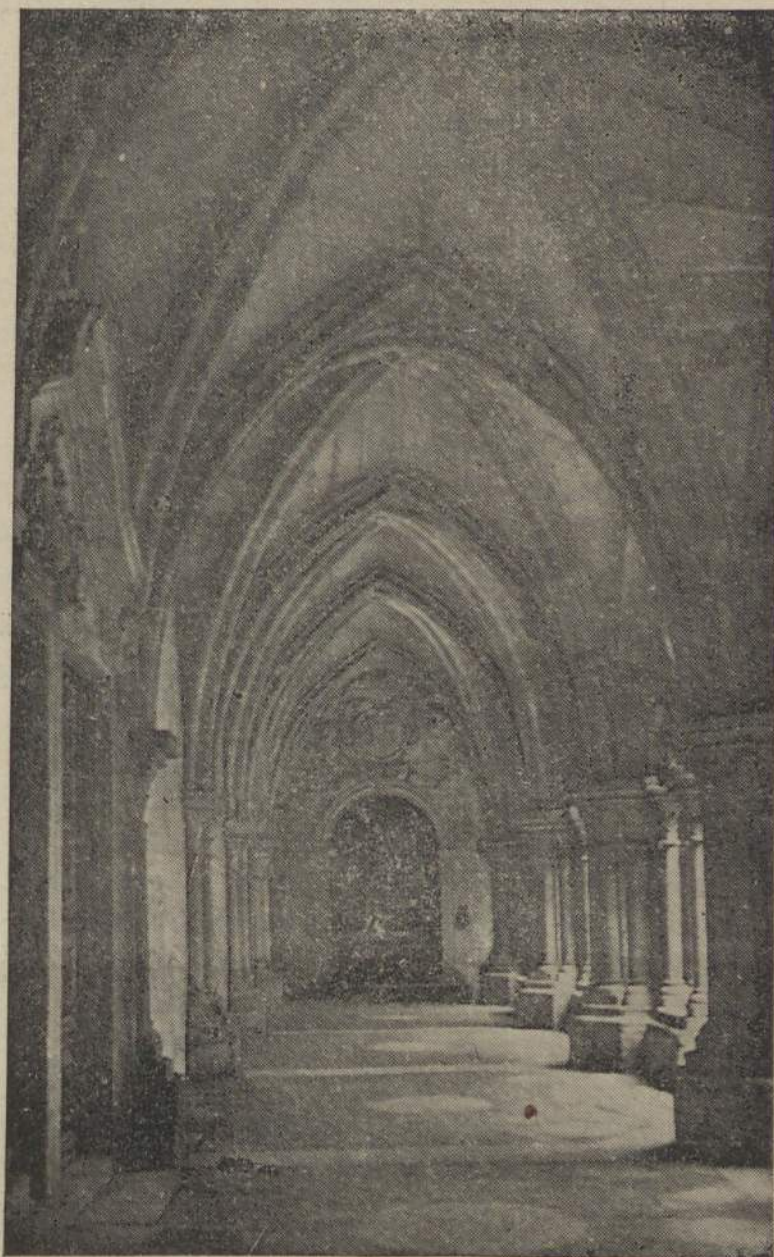
Com o falecimento do Dr. Ricardo do Espírito Santo, não desapareceu da sociedade portuguesa dos nossos dias apenas um homem rico e de grande influência na vida comercial e industrial do País, desapareceu também um dos espíritos mais cultos, mais compreensivos, mais delicados, mais generosos de que todos nos podemos orgulhar, os portugueses de hoje e os de amanhã, os amigos que tiveram o prazer e a honra do seu convívio e até todos aqueles que, prezando a arte, não o conheceram, contudo, pessoalmente. É que vultos assim tão prestantes e de tão irradiante simpatia humana, respeitam-se e estimam-se sem ser preciso conhecê-los de perto. Foi, com inteira verdade, um artista que procurou dar à vida altura e encanto. Daí, o seu alto sentido de generosidade e de simpatia humana. Príncipe da Renascença lhe chamaram.

O Museu—Escola de Artes Decorativas, nas Portas do Sol, que esse Príncipe admirável ofereceu à Nação, é um título de glória para o seu nome e para todos nós, os do seu tempo. Só por si, o Dr. Ricardo do Espírito Santo dignifica e ilustra um período da vida portuguesa.

Casamento de príncipes

Esta página, destinada quase exclusivamente a assuntos de arte e literatura, abre hoje uma excepção, para dedicar meia dúzia de linhas a um acontecimento mundano de grande projecção internacional. Com efeito, o casamento de Maria Pia de Saboia e do Príncipe Alexandre da Jugoslávia, realizado, há dias, em Cascais, trouxe ao nosso País para cima de dois mil convidados da mais nobre estirpe, tendo-se feito representar largamente a mocidade italiana. Cascais e o Estoril—hoje é já muito difícil e sê-lo-á muito mais, amanhã, saber onde é que acaba o Estoril e começa Cascais, tão perto estão uma da outra estas duas formosas estâncias turísticas—Cascais e o Estoril, famoso dizendo, converteram-se numa grande corte europeia. As histórias de príncipes e princesas não só não perderam o seu encanto, como continuam a ser verdadeiras. Embora os príncipes se apaixonem noutros países, no nosso é que acabam por casar.

Portugal ganha, no aspecto internacional, inúmeras vantagens com acontecimentos desta natureza. Ponto de reunião de congressos, começa a ser também a estância preferida para os noivos estrangeiros. Eden, quando se casou, escolheu Portugal para passar a sua lua de mel. O casamento de Maria Pia de Saboia e de Alexandre da Jugoslávia veio consolidar a consagração do nosso país, como uma mansão romântica. Com acontecimentos desta ordem, o turismo nacional só tem a lucrar.



Pórtico da Igreja de Cedofeita—Porto

CANÇÃO AMIGA

*Eu preparo uma canção
em que minha mãe se reconheça,
todas as mães se reconheçam,
e que fale como dois olhos.*

*Caminho por uma rua
que passa em vários países.
Se não me vêem, eu vejo
e saúdo velhos amigos.*

*Eu distribuo um segredo
como quem ama ou sorri.
No jeito mais natural
há carinhos que se procuram.*

*Minha vida, nossas vidas
formam um só diamante.
Aprendi novas palavras
e tornei outras mais belas.*

*Eu preparo uma canção
que faça acordar os homens
e adormecer as crianças.*

CARLOS DRUMOND DE ANDRADE
(Brasileiro)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um capitão de Fort-Sill comandante de uma companhia, para manter elevado o moral das suas tropas, resolveu entregar, por ocasião do aniversário natalício dos seus soldados, como presente seu, um bolo, uma licença excepcional de 48 horas e uma carta de felicitações escrita pelo seu punho.

(De *Le Devoir*—Montreal)

Durante pesquisas realizadas nas famosas termas de Antonino, em Cartago, descobriu-se recentemente uma cabeça de mármore maior que o tamanho natural. Representa a imagem de Constantino II (primeira metade do século IV).

(Da revista *El Velero*—Assuncion)

Um automobilista de Petelume, Califórnia, nada percebia de mecânica mas ouvia um barulho esquisito de vez em quando. Intrigado, parou na primeira estação de serviço e mandou verificar o motor. O mecânico experimentou-o e nada teve a objectar. Funcionava perfeitamente. Afinal descobriram depois que o tal ruído estranho era de uma cobra cascavel que viajava envolvida no banco de trás.

(Do semanário *Visto*—Milão)

O dr. Walf conseguiu acrescentar à numerosa família das vitaminas mais um elemento que será de-certo bem recebido: a vitamina U, anti-ulcerosa. Encontra-se no repolho, aipo, alface, tomate e cenoura, e cura a úlcera.

(Do *Demokratisches Volksblatt*)

Monsenhor Mermetin, arcebispo de Reims, realizou, com grande solenidade, a cerimónia da «dedicação» de um novo vitral para a sua catedral histórica. O tema escolhido é a glória do vinho: Dom Erigon e os vinhateiros, o milagre das Bodas de Canaã e o espremedor místico.

(De *Cosmopolis*—Perpignan)

Numa cidade da Califórnia um agente da polícia viu um automóvel em louca correria e aos zig zagues. Lançou-se em sua perseguição e conseguiu detê-los. A razão dos zig-zagues era o condutor ir discutindo com a noiva a posse do volante alegando ambos que cada um tinha vapores de alcool a mais para conduzir.

(Do *Lies Mit*—Colónia)

O arqueólogo Jean Berard descobriu na ilha de Chipre uma cidade do período heróico da Grécia, em que chegaram a Paphos pouco depois da Guerra de Tróia os primeiros colonos gregos.

(Do *Parisien Libéré*—Paris)

O dr. Frank afirmou num relatório enviado ao Instituto Biológico de Haya que as rãs e os sapos não só mantêm «animadas conversações» uns com os outros, mas também têm modos de «falar» que revelam as suas diferenças de casta. Gravou em fita magnética as conversações das rãs e sapos para chegar àquela conclusão.

(Do *Der Freiheit*—Dresden)

Uma senhora do Canadá queixou-se à polícia de que o marido tentara matá-la com um machado. Processo, apreensão do machado como corpo de delito, e o aspirante a uxoricida na cadeia. Passados dias, a senhora como não tinha quem lhe rachasse a lenha, foi à cadeia pedir a liberdade do marido...

(Do semanário *Club*—Barcelona)

Os novos submarinos americanos são propulsionados a peróxido de hidrogénio, denominado ingerlin, invenção alemã segundo revelou o almirante Jorge Barmar, num almoço que se seguiu ao lançamento do primeiro submersível deste tipo.

(Do *Rotterdamsche Conrant*—Rotterdam)

Em Malbors, uma senhora publicou o seguinte agradecimento: «Estando felizmente divorciada, depois de 19 anos de casada, quero tornar pública a minha gratidão a John Rice, que foi a primeira pessoa a aconselhar-me a fazer isso, ao meu advogado e ainda à família do meu ex-marido.»

(Do semanário *Tableros*—Cartagena)

O paleólogo Camile Ambour apresentou à Academia de Ciências de Paris uma nota sobre os restos fósseis descobertos no subsolo de Palikao, na Argélia. Correspondem a dois maxilares adultos bem conservados. As mandíbulas são de um homem pré-histórico, 600 mil antes de Cristo.

(Da revista cultural *Cervantes*—Tarragona)

Em Copenhague um ladrão apoderou-se do anel que Goethe deu um dia ao seu primeiro amor, Carlota Baff, que, no entanto, se casou com um amigo do poeta, resultando daí a criação do famoso romance «Werther». Carlota, ao morrer, deu o anel ao seu filho, que por sua vez o ofereceu à noiva, anos depois.

(Do *Salzburg Volkszeitung*)

A biblioteca Morgan, de Piemont, adquiriu o «Missal de Constance», o mais velho livro do mundo, impresso em 1450 por Gutenberg. Pertencia ao mosteiro dos Capuchinhos de Romont, na Suíça.

(Da revista literária *Itinerarios*, Almeria)

Albert Graban, australiano, foi parar ao hospital para lhe abrirem o estômago e... retirarem de lá duas lâminas de barbear, que engulira por aposta! Estava arrependido... porque em vez de dois dólares devia ter apostado vinte.

(Do semanário *Echi*—Roma)

Numa pedreira perto de Avignons descobriu-se os restos duma necrópole do século 4 da era cristã. Quinze túmulos apresentam no interior objectos funerários, pratos de barro vermelho e um pombo, que naquelas épocas era deixado nas sepulturas para servir de alimento aos mortos.

(Do *Hannoversche Zeitung*)

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Lubrificação de locomotivas «Diesel»

Da «Revista Ferroviária» do Brasil, transcrevemos a importante tese do Eng.^o Attila do Amaral, apresentada ao «VIII Congresso Panamericano de Estradas de Ferro»:

A lubrificação das locomotivas Diesel, constitui nos caminhos de ferro adiantados, um problema constante cuja solução deve assegurar um funcionamento e conservação económica juntamente com maior eficiência e disponibilidade.

A lubrificação tem por objectivo lograr o maior número de horas de trabalho das locomotivas, entre as suas reparações gerais, o que equivale a garantir grande duração das peças em uso.

Realmente é oportuno recalcar que todas as peças lubrificáveis destas locomotivas, como são mecanismos de precisão, necessitam de uma lubrificação perfeita com óleos da melhor qualidade, dos quais depende, em grande parte, a conservação do motor Diesel.

Desde que apareceu este tipo de motor, tanto os seus fabricantes como os produtores de óleos observaram que a sua lubrificação trazia problemas mais complicados que os do motor a gasolina, em consequência, deu-se início a um imediato e fecundo trabalho em conjunto com os técnicos ferroviários, empenhando-se todos em conseguir a fórmula que fosse a mais eficiente e económica.

Uma das primeiras provas demonstrou que várias classes de óleos indicados para a lubrificação de motores a gasolina não davam resultados idênticos quando se usavam em motores Diesel, atribuindo-se o seu malogro às temperaturas tão altas que prevaleciam nos últimos, as quais provocavam a formação de resíduos de carvão, que prejudicavam os segmentos e causavam outros danos.

Intensificando-se os estudos e investigações neste sentido, nos quais teve a "Standard Oil Company of California" acção destacada, os peritos dedicaram-se a cuidadosas observações para conseguir os meios de normalizar os efeitos dos lubrificantes nos motores Diesel.

As experiências efectuadas demonstraram que fazendo-se análises específicas e regulares do óleo usado nos motores, e do óleo novo, antes de usá-lo,

e interpretando correctamente estas análises, prevenindo falhas no serviço, examinando o que ocorre no motor, participando as ocorrências ao seu fabricante, assim como aos refinadores do óleo, pondo-os ao par das deficiências evidentes para o seu estudo e devida correcção.

A este respeito o Eng. Roy McBrien anunciou em comunicação recente que já existe um meio para antecipar e prevenir graves atrasos e avarias, evitar explosões no carter e obter informações positivas do desgaste, da corrosão e outros efeitos no motor quando em serviço.

Em outras palavras, o citado engenheiro assegura que o próprio motor Diesel pode mostrar, por si, o que acontece com a sua lubrificação.

Ao mesmo tempo, as altas velocidades e o aumento de potência dos motores Diesel reclamaram a necessidade de empregar-se óleos de maior resistência para a sua lubrificação, contendo detergentes e preparados antioxidantes, capazes de manter separado o carvão e evitar a sua acumulação nos segmentos e êmbolos e, em consequência, prevenindo a oxidação do óleo a temperaturas elevadas.

Não obstante o progresso logrado, os refinadores, todavia, opinam de modo distinto com relação às propriedades mais indicadas para a lubrificação eficiente.

Por esta razão alguns usam produtos de parafina de alto grau de viscosidade, usando outros óleos à base de misturas que variam entre os 30 e 60 graus de viscosidade, além dos detergentes adequados.

Todavia, a eficiência da lubrificação não depende somente da constituição do óleo e do seu grau de viscosidade, pois é necessário equipar o motor de filtros suficientemente grandes e instalados de tal modo que apreciável percentagem do óleo passe por eles para se conservar limpo.

No motor Diesel o óleo combustível deve-se filtrar antes de chegar a bomba de combustível afim de eliminar as suas impurezas e matérias estranhas, sendo oportuno observar a este respeito que, em geral, a classe do filtro não tem tanta importância quanto o seu tamanho.

Às vezes, é imprescindível que o óleo lubrificante se mantenha a pressão suficiente para que circule em abundância entre todas as peças sujeitas a fric-

ção, evitando-se deste modo que se produzam temperaturas excessivas no motor.

Nenhum óleo, por mais alta que seja a sua qualidade, é capaz de lubrificar eficazmente um Motor Diesel sem uma devida filtragem e sem que esteja com uma pressão constante e suficiente.

Há, todavia, outra controvérsia com relação a lubrificação de Motores Diesel: a relativa às misturas dos óleos lubrificantes.

Alguns afirmam que nada pode garantir o bom êxito de uma mistura, outros afirmam que somente depois de uma grande experiência em serviço e depois de muitas cuidadosas observações se poderá opinar sobre o assunto.

Há, todavia, outras classes de lubrificantes para as locomotivas Diesel, além das que se usam no carter.

Por exemplo, o «óleo do compressor», recomendado pelos fabricantes de compressores e que deve ser usado sempre nestes, e nunca o óleo de Motor Diesel.

Para os reguladores do motor indicam-se óleos à base de parafina SAE 10 e, em certos casos, SAE 30, da mesma qualidade.

Para a lubrificação dos rolamentos de rolos dos motores de tracção se usam com bom êxito várias classes de graxas.

Por outro lado, certos rolamentos nas quantidades de lubrificante de óleo também dão bons resultados.

Outro ponto importante da lubrificação é o mecanismo da transmissão, para o qual os fabricantes costumam recomendar lubrificantes densos, de base alfáltica, combinada com pequenas quantidades de lubrificantes puros.

Temos depois, como pontos de lubrificação cuidadosa, os mancaes de suporte do motor, que se

lubrificam geralmente com mechas de estopa da melhor qualidade embebida em óleo SAE 30, de classe superior.

Indicações diversas

A percentagem de óleo lubrificante derivado da destilação do petróleo varia de 10 a 30%, procedente da melhor classe de petróleo cru do Estado da Pensilvânia, nos Estados Unidos.

Os óleos lubrificantes ligeiros destilam-se do mesmo modo que a gasolina, o querosene, os óleos combustíveis finos, etc., com a diferença que, em certos casos, se mantém o vácuo na parte superior da torre de desintegração para o conversor em grau mais baixo possível as temperaturas de destilação.

Nas instalações modernas as temperaturas médias do interior da torre devem fixar-se de 21° a 32°C menos que as indicadas para instalações sem vácuo.

As denominações das classes básicas de óleos minerais são, em demasia, arbitrárias, e por isso não existe uma linha divisória exacta entre os óleos à base de parafina, óleos mixtos e óleos nafténica ou estáltica.

Para distingui-los submetem-nos a provas físicas de gravidade A. P. I. (American Petroleum Institute), ponto de ebulição, ponto de inflamação e grau de viscosidade.

Também ajudam a distinguir os óleos o peso específico, o calor e o ponto de congelação.

Os óleos lubrificantes à base de parafina geralmente são misturados de destilados ligeiros e produtos pesados não destilados, os de base nafténica ou asfáltica separam-se directamente pelo processo de destilação, sem recorrer a misturas.

O quadro seguinte dá uma ideia geral da diferença entre os óleos a base parafínica e nafténica.

Classe	Origem	Densidade específica	S. A. E. prox. N.º	Viscosidade Saybolt 37,77º	a 93,30	Ponto de ebulição	Índice de viscosidade
Parafínico	Pennsylv.	29	30	310	54	232,3º	100
Nafténico	Californ.	32	30	580	56	198,8º	20

A preferência aos óleos à base parafínica ou nafténica depende do uso a que se destinam.

Ambos são misturados, isto é, os nafténicos contêm hidrocarbonatos de parafina e os parafínicos contêm hidrocarbonatos nafténicos, de modo que os hidrocarbonatos se incorporam aos óleos crus de ambas as classes.

Os óleos parafínicos demonstram proporcionar uma película aderente mais firme e, portanto, estão mais sujeitos a carbonização.

Os óleos nafténicos resistem muito bem ao calor e são mais flúidos a temperaturas baixas.

A maior parte dos óleos lubrificantes provém de

produtos refinados de petróleo puro, se bem que, em certos casos, o óleo mineral seja misturado com o óleo mineral ou vegetal.

Todos os produtos refinados do petróleo, como gases, líquidos ou sólidos, compõem-se principalmente de dois elementos: carbono e hidrogénio. Os outros produtos que contêm em menor quantidade consideram-se como impurezas, por exemplo, o enxofre.

Nestas condições a gasolina pura contém os mesmos elementos que os óleos lubrificantes puros.

A diferença fundamental entre os distintos produtos do petróleo consiste na disposição e número dos átomos de carbono e de hidrogénio, os quais

determinam a classe particular das moléculas do produto.

Quando dois elementos como o carvão e o hidrogénio se combinam para formar outro material, os produtos resultantes denominam-se compostos químicos e a sua parte menor chama-se molécula.

Na sua maioria os produtos do petróleo como gasolina, óleos combustíveis e lubrificantes, compõem-se de aproximadamente 85% de carbono (C) e de 15% de hidrogénio (H).

Todas as operações de refinação de produtos destilados do petróleo pelo procedimento térmico ou catalítico, têm por objecto eliminar as substâncias nocivas.

Entre os dissolventes que se usam para refinar os óleos lubrificantes figuram anidro de carbono, propano, acetona, ácido benzoico, acetato de benzol, cloro, salicilato de metilo, nitrobenzol e fenol.

Todos os óleos lubrificantes minerais refinados contêm pequenas quantidades de compostos naturais de enxofre que permanecem inactivos e muitos destes são difíceis de eliminar sem tratamentos químicos rigorosos que, por outro lado, prejudicam os outros constituintes valiosos do óleo.

* * *

No que respeita às misturas de óleos minerais, todos os produtos de petróleo se podem misturar, qualquer que seja a origem do petróleo bruto. — Podem-se misturar em qualquer proporção de óleos leves ou pesados para formar um óleo só, separável por destilação.

Com tal virtude, a gasolina, o querosene e os óleos combustíveis leves misturam-se ao passarem simplesmente por uma bomba centrífuga.

A combinação pode efectuar-se mediante gráficos de misturas por viscosidade, publicados pela ASTM, ou mediante quadros preparados com este objectivo.

Suponhamos que se necessita um óleo de viscosidade Sayolt de 400 segundos a 100° F (SAE 10).

Para obter a mistura desejada recorre-se aos gráficos citados, que indicam que a composição deve conter 47% de óleo leve e 63% de óleo pesado.

* * *

Os óleos lubrificantes contêm certa quantidade de cera que permanece em solução mesmo em temperaturas baixas.

Há várias classes de ceras de petróleo, mas as de maior interesse são as cristalinas parafínicas e a petrolatum ou amorfas.

A proporção de cera em vários produtos de petróleo varia desde menos de 1% até 30%.

O peso específico do óleo é a relação entre seu peso e o peso de igual volume de água destilada a 4°C ou 39,2°F. O aparelho mais usado para determiná-lo é o hidrómetro, que é um tubo marcado em

graus Baumés, em cuja extremidade inferior há um depósito de mercúrio que o faz pesado. A graduação do tubo está disposta de tal modo que quando se submerge o hidrómetro na água destilada a 15,55°C (60°F) a superfície da água corresponde a 10 Baumés da escala.

Quanto menos denso é o óleo, mais se submerge o hidrómetro e, portanto, maior é o número de graus que marca o aparelho.

O peso específico não tem muita influência nas propriedades lubrificantes do óleo, mas serve para indicar a sua procedência, ou seja se é a base de asfalto (mais pesado) ou se é a base parafínica.

* * *

A viscosidade é uma medida de resistência ao deslizamento e é esta a propriedade mais importante dos óleos lubrificantes.

Nos Estados Unidos usa-se para determinar a viscosidade dos lubrificantes o «Viscosímetro Universal Saybolt», que é dos mais sensíveis tanto em sua construção como em seu uso. Na Europa usa-se o de Engler, de origem alemã. Na Inglaterra usa-se o de Redwood.

No «Viscosímetro de Saybolt» o receptáculo superior tem uma capacidade 60cc de óleo. A temperatura reduz-se a 37,7° C (100°F) para os óleos leves e a 98,8°C (210°F) para os mais pesados.

Se deixa escorrer o óleo e se toma, em segundos, o tempo que gasta para chegar ao receptáculo inferior, com 60cc.—Esse período representa a viscosidade do óleo.

Por exemplo: se um óleo a temperatura de 37,7°C leva 500 segundos para esvaziar o receptáculo, a sua viscosidade é de 500 segundos a 37,7°C, o que geralmente se escreve: «Viscosidade 500 a 100°F», (S. S. U.), indicando estas iniciais que a leitura se tomou em segundos, em viscosímetro universal Saybolt.

* * *

O índice de viscosidade (I. V.) é um valor que expressa as mudanças relativas de viscosidade em correspondência com a temperatura.

Os óleos lubrificantes de petróleo estão sujeitos a rápidas mudanças de viscosidade de acordo com a temperatura e esta relação varia segundo as distintas classes de óleo.

O índice de viscosidade determina-se facilmente por meio de gráficos especialmente preparados e de quadros publicados pela A. S. T. M.

Em regra geral os óleos de alto índice de viscosidade recomendam-se para a lubrificação de motores de combustão interna, sistema de circulação de óleo nos motores nos quais o calor é um factor de importância.

(Conclui no próximo número)

Há 50 anos Imprensa

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1905)

O nosso engenheiro consultor

Dignou-se aceitar este cargo no nosso jornal, vago pelo fallecimento do chorado engenheiro Xavier Cordeiro, o nosso amigo o distincto engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real, professor da Escola do Exercito, o sr. Antonio de Vasconcellos Porto.

Ficam assim como que continuadas as tradições do homem de sciencia que occupava aquelle lugar, substituindo-o o discipulo querido que tanto lhe deveu e tão profundamente o admirou em vida e foi o primeiro que, na morte, depoz sobre a sua campa, em phrase tão elevada quanto dolorida, o preito da sua homenagem.

E ainda esse respeito pelo elevado vulto que se destacava aureolado pela intelligencia e pelo saber no brilhante quadro da nossa engenharia, era o unico obstaculo que o sr. Vasconcellos Porto oppunha á acceitação do nosso convite.

Substituir Cordeiro parecia-lhe um arrojo para que o seu genio, apesar de empreendedor, não se sentia com coragem.

Venceu este escrupulo a dedicação que o distincto engenheiro sempre teve para com a nossa folha, e de que ella tantas provas lhe deve, na intelligente collaboração que tantas vezes nos tem dado e aqui tem sido apreciada no immenso que vale.

Temos que ser parcos na apreciação da honra que o nosso jornal recebe, porque a isso nos força a modestia de quem tão bondosamente se prestou a accudir ao nosso appello; por isso nos limitamos dando noticia de facto tão lisongeiro para a nossa folha, a manifestar aqui a nossa gratidão, no que, por certo, nos acompanha o publico que tanto tem apreciado os escritos e os notaveis trabalhos do distincto engenheiro.

Congresso de caminhos de ferro

Os delegados das linhas portuguezas que estão nomeados pelas differentes administrações para as representarem no congresso de Washington, são os srs.:

Pela Companhia Real, Chapuy, Simões de Carvalho, Vasconcellos Porto, Ferreira de Mesquita e Gravier; sendo natural que, em vista do primeiro ter deixado a direcção da companhia, seja substituido por outro engenheiro,

Pela Beira Alta, Drouin e Marquez de Gouveia.

Pela Nacional, Gomes de Lima e Victor dos Santos.

Pelo Ministério da Marinha, Sousa Gomes, Terra Vianna e Ernesto Navarro.

Quanto ao Ministerio das Obras Publicas, ainda não foi tomada resolução sobre quem irá.

O convénio da Beira Alta

Acha-se constituido em Lisboa um grupo de defeza de obrigacionistas portuguezes da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, composto dos principaes capitalistas que frequentam a nossa bolsa e de diversas casas da Rua dos Capellistas.

A esse grupo já adheriram muitos outros obrigacionistas e um outro grupo que foi formado no Porto, na semana finda, dos mais importantes portadores d'obrigações no norte do paiz.

Sabemos de boa fonte, que os trabalhos relativos ao futuro accordo já foram iniciados pelo grupo de defeza de Lisboa, pois já se transmitiram para Paris as bases projectadas

«A Voz»

Com a sua edição de 29 de Janeiro, entrou no XXIX ano de publicação o diário «A Voz».

Ao seu illustre director e nosso querido amigo sr. Pedro Correia Marques e a todos os seus colaboradores, apresentamos as nossas melhores saudações.

PONTES SOBRE O TEJO

No nosso número de 16 de Janeiro, saíu com o título acima um artigo do nosso distincto colaborador sr. Guerra Maio, quando devia ser *Pontes sobre o Douro e sobre o Tejo*. No corpo do dito artigo também, por um lapso lamentável, se disse que a ponte de Barca de Alva tinha sido obra do *actual* ministro dos Obras Públicas, quando devia ser o *então* ministro das Obras Públicas, Engenheiro Frederico Ulrich. O seu a seu dono.

A Guerra Maio e aos nossos Leitores apresentamos desculpas por estas duas gralhas da revisão e composição.

para o convenio que deverá celebrar-se dentro em pouco com aquella Companhia.

A representação directa dos obrigacionistas portuguezes na reunião que deve celebrar-se hoje 15 do corrente em Paris, está confiada á casa dos srs Sanerbach Thalmann & C.^a, banqueiros, Rue Chauchat.

Nessa reunião deverá ser exposta a actual situação da Companhia pelos seus administradores e será ao mesmo tempo eleita uma commissão para estudar as bases do futuro accordo.

O grupo portuguez terá um delegado nessa commissão que será os srs. Sanerbach Thalmann & C.^a e para esse fim já foram enviados áquelles srs. diversos trabalhos demonstrativos e os elementos primordiaes, sobre que se deverá assentar a discussão e negociações do convenio.

O grupo portuguez é representado approximadamente por 100 obrigacionistas possuidores de 12.500 obrigações.

As adhesões recebem-se na Rua de S. Julião, 121, sendo o secretario do grupo o sr. Luiz F. S. Vianna.

Segundo nos consta, as bases que a companhia apresenta são identicas ás adoptadas no convenio em tempo tratado pela Companhia Real, isto é: por cada grupo de tres obrigações actuaes a companhia dará duas de igual typo, sendo uma de juro fixo de 3 % (primeiro grau) e outra, de segundo grau, de rendimento variavel, só tendo direito a juro depois d'aquellas.

Assim as 121.117 obrigações actuaes ficarão reduzidas a 40.372 $\frac{1}{3}$ de 1.^o grau e igual numero de 2.^o grau.

Ora já neste ponto se vê que se em 1903 a companhia, distribuindo, como complemento do *coupon* 22 e por conta do 23, 5,30 francos por obrigação, ou seja um total de 641.920,10 francos se tivesse que applicar esta somma ao juro das novas obrigações ella daria, para o *coupon* integral das de 1.^o grau, 615.584,95 francos, ficando 26.335,15 francos para amortização das do 2.^o grau.

As negociações affiguram-se-nos bem encaminhadas para se chegar a um resultado satisfatorio.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 23, III Série, de 28 de Janeiro, 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 desta Direcção-Geral de 21 do corrente, o projecto de aditamento ao anexo n.º 3 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é criado no Título I—Condições de transporte, do referido anexo, o novo artigo 8.º, respeitante a emissão de boletins colectivos de mudança de classe pelos escritórios de venda dos bilhetes, nas condições constantes do citado projecto, e estabelecida a importância a cobrar.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 24 de Janeiro de 1955.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

EDITAL

O «Diário do Governo», n.º 31, III Série, de 7 de Fevereiro, publica o seguinte:

Eu, José António Miranda Coutinho, engenheiro director-geral de Transportes Terrestres:

Faço saber que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, requereu licença para exploração de uma carreira regular de passageiros entre Barreiro-Estação e Évora, passando por Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Sarilhos Grandes, Montijo, Atalaia, Rilvas, casa dos cantoneiros, Venda do Varetta, Caminho da Estação do Poceirão (Simões), Pegões Velhos, Manuel Afonso, Bombel, Vendas Novas, Ponte da Laje, Montemor-o-Novo, Ponte da Amendoeira, Santa Sofia, casa dos cantoneiros, S. Matias e S. José.

Nos termos da legislação em vigor (Regulamento de Transporte em Automóveis), e dentro do prazo de vinte dias, a contar da data da publicação deste edital do *Diário do Governo*, podem todas as pessoas e entidades interessadas dirigir à Direcção-Geral de Transportes Terrestres representações sobre a concessão da carreira requerida e examinar o respectivo processo na Direcção dos Serviços de Exploração e Material, em Lisboa, Rua de S. Mamede ao Caldas, 21.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 31 de Janeiro de 1955.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

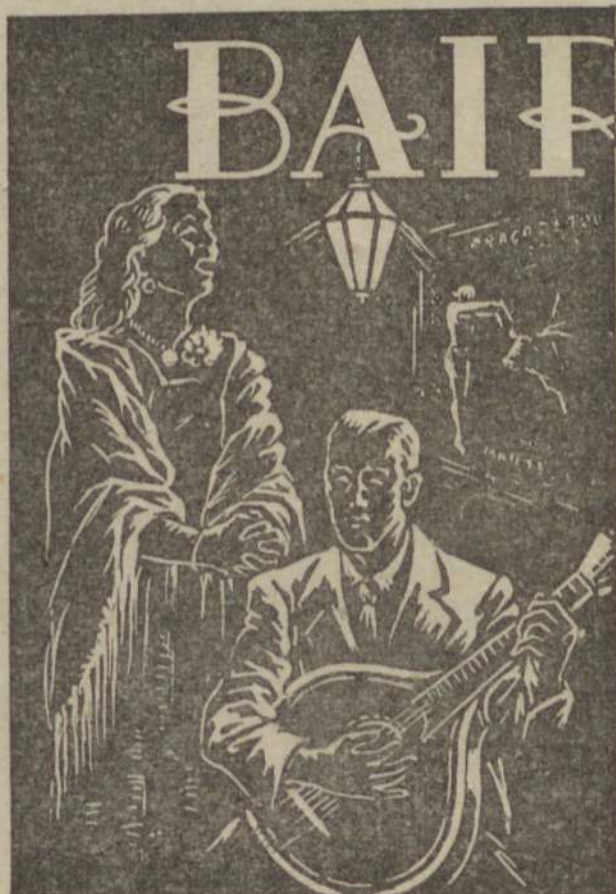
O «Diário do Governo», n.º 34, III Série, de 10 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 29 de Janeiro findo, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em seu nome e no da Sociedade Estoril, destinado a anular e a substituir as tabelas de preços referentes aos percursos espanhóis constantes do 3.º aditamento a esta tarifa, em virtude de alterações levadas a efeito pelos caminhos de ferro espanhóis.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 1 de Fevereiro de 1955. O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

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

RONDA DOS BAIRROS



BAIRRO ALTO

VIVENDO essencialmente para o passado, o Bairro Alto é um alfobre de tradições. Com as suas esquinas delidadas pelos séculos, ligando um estreito emaranhado de ruas e travessas onde ainda hoje se escutam acordes de melopeias ardentes, o Bairro Alto orgulha-se do seu amplo miradouro de S. Pedro de Alcântara, e sente vaidade em abrigar intra-muros o Conservatório Nacional de Música e Teatro. Para peregrinações, no género das que Norberto de Araújo tanto apreciava, tem o «Cunhal das Bolas», os «Inglesinhos», e o precioso Museu de S. Roque.

Quem quiser conhecer este bairro tão amante do tradicionalismo alfacinha, pode fazê-lo utilizando o elevador da Glória, ou as carreiras de «eléctricos» n.ºs 24, 26, 20 e 21.

Modernamente, para além das características apontadas, tem ainda o Bairro Alto numerosos restaurantes típicos, onde se canta o fado e se evocam antigos tempos de boémias fora de portas.

Quem estiver interessado em desvendar esta faceta tão castiça da Lisboa de outros tempos, só neste bairro encontrará motivos que o contentem, ouvindo o som de guitarras que choram até que os sinos de S. Roque anunciem o alvorecer dum novo dia.



despacho desta Direcção-Geral de 29 de Janeiro findo, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em seu nome e no da Sociedade Estoril, destinado a anular e a substituir as tabelas de preços referentes aos percursos espanhóis constantes do 4.º aditamento a esta tarifa, em virtude de alterações levadas a efeito pelos caminhos de ferro espanhóis.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 1 de Fevereiro de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

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 desta Direcção-Geral de 3 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em seu nome e no da Sociedade Estoril, pelo qual são modificados os preços correspondentes aos percursos nos caminhos de ferro espanhóis, em virtude de alterações levadas a efeito nos mesmos caminhos de ferro.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 4 de Fevereiro de 1955. O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

INDIA PORTUGUESA

Segundo informou a Agência Lusitana, recomeçaram, no dia 28 de Janeiro, as comunicações ferroviárias entre a União Indiana e os territórios de Goa, após uma tentativa de bloqueio com que aquele país especulou à volta das necessidades goesas.

Frustrada a tentativa — sublinha a referida Agência — e considerando que os territórios portugueses poderiam viver sem o seu auxílio e meios de comunicação, a União Indiana deu o primeiro passo para voltar à normalidade nas suas relações com Goa.

ANGOLA

Para os Caminhos de Ferro do Congo e da Malange vai ser adquirido, no valor de quarenta mil contos, o seguinte material:

Três automotoras e três atrelados, seis carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classes, quinze carruagens mistas de 3.ª classe, cinco furgões com compartimento para correio, cinquenta vagões abertos, de trinta toneladas de carga; trinta vagões fechados, de trinta toneladas de carga; doze vagões fechados, de vinte toneladas de carga, para transporte de frescos; seis vagões cisternas, de trinta metros cúbicos de capacidade; um vagão socorro oficina, e um vagão guindaste de cinquenta toneladas.

INERTOL—ICOSIT—ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

As melhores referências nos empreendimentos

Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil

Deposítários: **A Algodoeira W. Stam, Ltd.ª**

Rua de Entreparedes, n.º 60/62 — PORTO — Telef. 2 7647/8/9

Agente em Lisboa: **A. dos Santos Júnior**

Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA — Telef. 5 6999

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação

Cabrestantes para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. 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 66 4972

CARNAVAL EM LOULÉ

Como nos anos anteriores, vão realizar-se, em Loulé, de 20 a 22 do corrente, os tradicionais festejos carnavalescos, que são, sem favor, um dos maiores e mais animados cartazes turísticos daquela importante vila e da província do Algarve. Nesses três dias, haverá batalhas de flores, exibição de ranchos folclóricos, desfile de cégadas, gigantones e cabeçudos.

O produto líquido das festas reverterá em favor da Santa Casa da Misericórdia de Loulé.

Muita gente aproveita esta oportunidade para visitar o Algarve e admirar também a vistosa e deslumbrante floração das amendoeiras.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEIA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Motores a gasolina e petróleo

BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel

BERNARD — VENDEUVRE

de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)

de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas
as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas
vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis
para luz e força motriz — Cabines transformadoras de
alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa
tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Áurea, 67 — LISBOA

TELEPHONE 2 6329

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Luis Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

TOSSE?

