



N.º 1622

GAZETA dos
Caminhos de Ferro

16 DE JULHO DE 1955

HENSCHEL



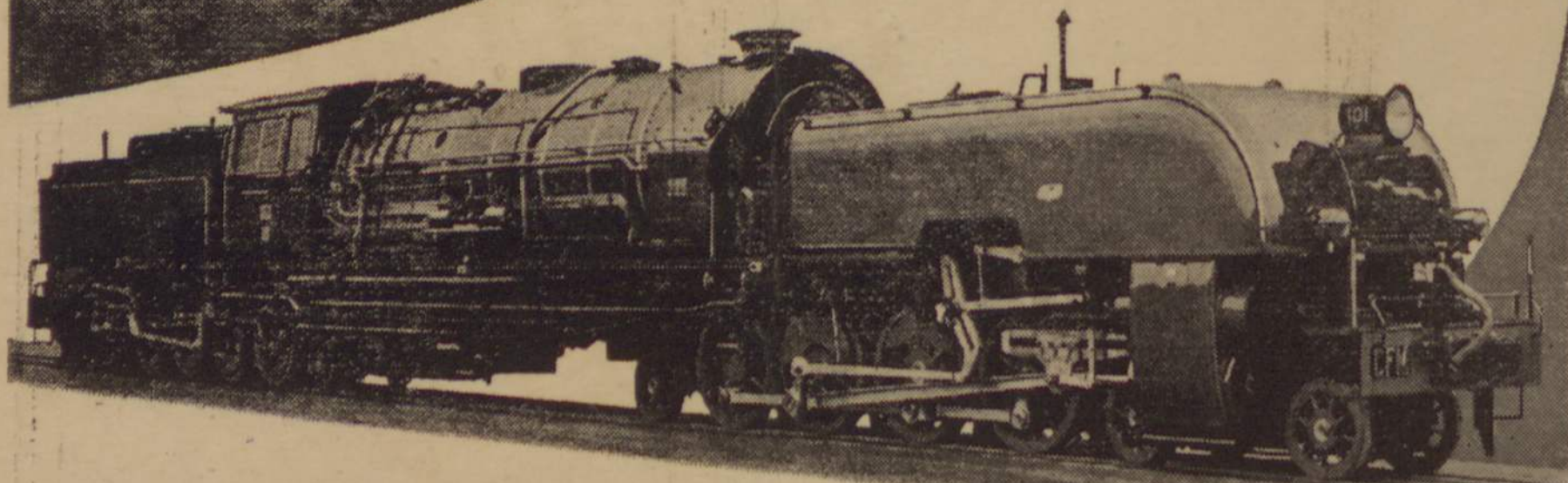
Uma experiência coroada de êxito

Vastas regiões áridas desprovidas de água e a existência de carvão nacional levaram os South African Railways a adquirir locomotivas de condensação, para fazer face à expansão sempre crescente do seu tráfego.

O problema a solucionar pelas fábricas de locomotivas, requereu uma íntima cooperação com os peritos técnicos dos South African Railways e a solução duma série de questões técnicas bem como a efectivação de numerosos ensaios praticos. Conseguiu-se criar dêste modo um tipo de locomotivas, o qual, posto em circulação nos extensos trajectos dos terri torios áridos da União Sulafricana, tem provado a sua insuperavel qualidade.



As locomotivas de condensação "Henschel" e as suas locomotivas do tipo "Henschel-Beyer-Garratt", circulando nas linhas do Continente Africano, são testemunhos da sua impecavel qualidade e da segurança e economia que proporcionam. A sua criação é o resultado da cooperação confidente entre a Administração dos Caminhos de Ferro Sulafricanos e os fabricantes.



H E N S C H E L & S O H N G M B H K A S S E L

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

1622

16 — JULHO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

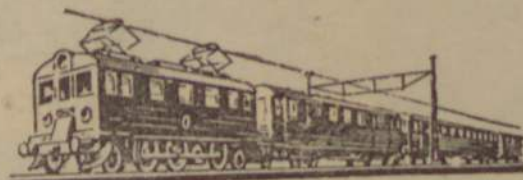
COLABORADORES:

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
Major ADALBERTO F. PINHO
ANTÓNIO MONTES
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

General Raúl Esteves	221
Companhia dos Caminhos de Ferro.	225
Há 50 anos	228
Publicações recebidas	228
Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela	229
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	232
Os nossos colaboradores	231
Recortes sem Comentários	232
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	233
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	235
Recordação de Viagens: Por Espanha e França, pelo <i>DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	241
Missões da D. C. T.	249
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	256
Veranear e viajar em Portugal	261
A Estação do Rossio foi reaberta ao público	267
Feiras Internacionais	269
O que todos devem saber	272



General Raúl Esteves

COM grande comoção recebemos, embora esperada, infelizmente, há muitos meses, a notícia do falecimento do sr. General Raúl Esteves, e é ainda com emoção que traçamos estas linhas de homenagem à sua memória. Durante muitos anos o extinto teve o seu nome prestigioso ligado à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, primeiramente como colaborador, e depois, após o falecimento do Engenheiro José Fernando de Sousa, na qualidade de membro do nosso Conselho Directivo. Deixa em todos nós, nesta nossa casa, que era também sua, uma profunda saudade. Esse homem, que foi um temperamento de disciplinador, que no comando do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, se notabilizou pela ordem irrepreensível de todos os seus serviços; que, na Grande Guerra, comandando esse mesmo Batalhão, tanto se distinguiu e fez distinguir os seus soldados, esse homem excepcional, estivesse onde estivesse, só sabia criar em sua volta simpatias e amizades. Com alegria o víamos entrar nesta Redacção. O General Raúl Esteves, sempre distinto, tinha um sentimento elevado de camaradagem. Foi sempre assim.

Possuidor de uma larga cultura geral, foi um publicista distinto, tendo também colaborado em muitos jornais e na «Revista Militar». Não é pequena a sua bibliografia. Entre outras obras, deixou as seguintes: «A fortificação no Plano da Defesa do País», «O Problema da Defesa Nacional», «Algumas Observações sobre a Guerra de Espanha», «A Defesa da Europa Ocidental» e «O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro».

Antigo combatente da Grande Guerra, como dissemos, os laços de amizade e de camaradagem que se estreitaram nas trincheiras, nunca se afrouxaram. Todos os sobreviventes desse heróico batalhão reuniam-se todos os anos, num dos primeiros domingos de Maio, num almoço de confraternização. Esse batalhão era mais conhecido por *Sempre Fixe*. Só este

ano, pela primeira vez, o General Raúl Esteves faltou. A doença implacável que o vitimou, já não lhe permitia sair de casa e muito menos do leito. Dava gosto vê-lo, sorridente, orgulhoso, entre os seus camaradas da Grande Guerra. O batalhão heróico, que tanto glorificou o esforço português, era agora uma numerosa família, em que todos fraternalmente se estimavam. *Sempre Fixe* era a legenda do Batalhão. Os seus valentes sobreviventes mantinham-se sempre fixos ao seu comandante. Com a morte do General

Raúl Esteves esse punhado de bons portugueses sofreu um rude golpe.

Esse amigo da ordem, da disciplina, esse homem de rara envergadura moral, orgulhava-se da sua independência. Patriota acima de tudo, nunca se filiou em qualquer partido político. Mas foi intransigentemente um servidor do interesse nacional. Tinha, por isso, numerosos amigos em todos os sectores, que muito o estimavam e respeitavam.

Foi um dos chefes do movimento de «18 de Abril», contribuindo, de forma eficaz, para o advento da actual situação.

Na defesa do regime actuou decisivamente na repressão do movimento revolucionário de 7 de Fevereiro de 1927. Como ferroviário, foi, sem favor, um dos mais notáveis elementos que a indústria dos transportes tem tido ao seu serviço. Em 1926 assumiu, por eleição, o alto cargo de presidente do conselho administrativo dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e mais tarde foi investido nas funções de vice-presidente do conselho de administração da C. P.. A sua actuação em ambos esses cargos pôs à prova os seus altos méritos.

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro não só prestou patrióticos serviços na Flandres, também, sob o seu comando, serviu a ordem dentro do próprio País, sufocando movimentos revolucionários e greves ferroviárias. Em tudo, o General Raúl Esteves mostrou-se um grande português. Por várias



General Raúl Esteves

vezes, foi-lhe confiado o desempenho de serviços de responsabilidade, como, por exemplo, o de chefiar, durante a guerra civil de Espanha, a missão militar portuguesa de observação.

Alguns dados para a sua biografia

O saudoso extinto, que foi, inquestionavelmente, uma das mais ilustres figuras nacionais, teve uma vida activa, em que os factos se sucedem e multiplicam, mas todos eles honrosos.

Da sua biografia consta o que a seguir inserimos:

O general Raúl Esteves nasceu em 8 de Dezembro de 1878, na freguesia de Santa Isabel, filho do falecido general Augusto Sotero Esteves e de D. Maria Brígida de Azevedo Neto Esteves.

Alistou-se como voluntário no Regimento de Cavalaria 4, sendo incorporado em 28 de Setembro de 1897. Em 1 de Novembro de 1903, sendo 1.º sargento cadete da Companhia de Alunos da Escola do Exército, foi promovido a alferes.

Teve na Escola Politécnica os 6 prémios em todas as cadeiras de matemática.

Na Escola do Exército, alcançou prémios pecuniários em 1900-1901, em 1901-1902 (no 3.º ano do curso de Engenharia Militar) e (de 80.000 reis) no 4.º ano do mesmo curso em 1902-1903, terminando este curso com a alta classificação de 15,2 valores.

Foi colocado como alferes, em 1903, no Regimento de Engenharia e promovido a tenente em 1904.

Exerceu o cargo de professor do curso elementar de construções em várias épocas, desde 1905 a 1909.

Foi encarregado da aquisição no estrangeiro de material para mais duas secções da Companhia de Telegrafistas do Regimento de Engenharia, em 1909.

Em 1910, foi nomeado vogal da Comissão de reorganização do Exército, entrando nesse mesmo ano no Estado Maior de Engenharia.

Em 1911, foi nomeado adjunto da inspecção do serviço militar de caminhos de ferro e promovido a capitão, sendo depois nomeado vogal da Comissão encarregada de remodelar o regulamento para a promoção dos postos inferiores do Exército.

Em 1915, foi colocado na 5.ª Companhia do Regimento de Sapadores Mineiros e nomeado adjunto da inspecção do serviço militar de caminhos de ferro e, depois, nomeado comandante da Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Em 1916 exerceu o cargo de director da Escola preparatória de oficiais milicianos de caminhos de ferro.

Em 1917, em 11 de Maio, embarcou para a França, com o Batalhão.

Em 1918 foi promovido a Major por D. de 16 de Fevereiro para o Estado Maior de Engenharia.

Em 1 de Maio de 1919 regressou a Portugal.

Em 1919, foi promovido a tenente coronel para o grupo de Caminhos de Ferro, sendo nomeado comandante do Batalhão nesse mesmo ano.

Foi alvo de vários atentados durante as greves ferroviárias de 1919, tendo sido ferido a tiros de pistola quando regressava a sua casa, no último atentado, em 5 de Janeiro de 1921.

Em 1920, foi nomeado director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Em 1924, foi nomeado para a comissão encarregada de apresentar as bases para a reorganização dos serviços técnicos da arma de Engenharia.

Em 1925, foi colocado no Estado-Maior de Engenharia e nomeado chefe da 1.ª Repartição da Inspeção Geral das Fortificações e Obras Militares.

Em 1926, foi nomeado vogal da comissão técnica de Pioneiros e comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, onde seguidamente passou a Comandante Interino, sendo nesse mesmo ano, em 25 de Setembro, promovido a Coronel passando a Comandante do Regimento de S. C. F., e nomeado Administrador Adjunto Militar dos Caminhos de Ferro do Estado.

Em 1927, Administrativo Geral Militar.

Em 1928, foi nomeado para a comissão encarregada de estudar os diferentes diplomas orgânicos do Exército.

Em 1929, foi nomeado vogal da Comissão técnica da arma de Engenharia, Inspector Interino das Tropas de Comunicação, acumulando com as funções de Comandante do Regimento.

Foi Director da Arma de Engenharia.

Em 1932, foi aprovado nas provas especiais de aptidão para o posto imediato, sendo-lhe aplicável desde Agosto a designação de coronel tirocinado.

Em 1933, Inspector das Tropas de Comunicação.

Em 1934, Vogal de juri para avaliar as provas especiais de aptidão para a promoção ao posto de major dos capitães de Engenharia.

Em 1935, Inspector Interino das Tropas de Comunicação acumulando com as funções de Inspector Interino das Tropas e Serviço de Pioneiro. Vogal de juri para avaliar as provas especiais de aptidão para a promoção a major dos capitães de Engenharia.

Em 1936, foi promovido a general, por escolha, na vaga aberta, deixada pelo General Amílcar Pinto.

No desempenho de todas estas funções, o sr. comandante Raúl Esteves houve-se sempre de forma brilhante.

O reconhecimento do Estado pelos altíssimos serviços prestados pelo ilustre oficial, pelo zelo notável, grande dedicação, comprovada competência, ilustração invulgar, patriotismo acendrado, por ele revelados no exercício das funções de que foi incumbido, constam da sua folha brilhante de serviços, em muitos louvores, alguns dos quais vamos apontar:

Louvido por se haver distinguido na regência do curso elementar de construção, na organização da secção de telegrafistas de campanha mobilizada, pela elaboração dum regulamento provisório para a instrução do Regimento de Engenharia, por haver sido julgada digna de especial consideração a conferência que realizou sobre fortificação na defesa do País, pela correcção exemplar com que o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque no regresso de França, por, no C. E. P., ter comandado desde o início esse Batalhão, pela maneira por que superiormente orientou a instrução dos recrutas, duas vezes por serviços relevantes prestados durante as greves como comandante do Batalhão, pela forma como dirigiu os serviços prestados pelo Batalhão nos transportes referentes à comemoração nacional aos soldados desconhecidos mortos na Grande Guerra, pela forma como desempenhou o cargo de director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

A atestar o valor excepcional do então coronel Raúl Esteves como *oficial de elite* — designação que lhe é dada num dos louvores — e a forma brilhante por que se desempenhou das funções de que fora incumbido, há a acrescentar a esses louvores muitas outras distinções honoríficas com que os governos de Portugal e os das nações estrangeiras lhe testemunharam a consideração em que o tinham.

Condecorações e louvores

Em 1905, Cruz de 4.^a classe da Águia Vermelha da Alemanha.

Em 1907, Oficial da antiga, nobilíssima e esclarecida ordem de S. Tiago, de mérito científico, literário e artístico.

Em 1908, louvado por se haver distinguido pelo seu notável zelo e muita dedicação na regência do curso elementar de construção da escola regimental do R. de Engenharia.

Em 1909, louvado pelo muito zelo, dedicação e superior critério que manifestou na organização da secção; de telegrafistas da Companhia mobilizada e na direcção dos trabalhos cuja execução foi confiada à mesma secção louvado pelo inextinguível zelo e superior ilustração de que deu evidentes provas desempenhando-se da comissão de que foi encarregado, «elaboração de um regulamento provisório para a instrução do Regimento de Engenharia», trabalho que demandando não só um aturado estudo, mas vastos conhecimentos, por isso que é fundamentado na racional aplicação ao nosso meio do que há de mais aproveitável nos exércitos estrangeiros; foi como urgia num diminuto espaço de tempo.

Louvado por haver sido julgada digna de especial consideração a conferência que realizou sob o título «A fortificação na defesa do país», no período de instrução de 907-908 tendo produzido trabalho de reconhecido mérito científico-militar concorrendo dessa forma para o desenvolvimento da instrução profissional do exército.

Em 1911, Medalha Militar de prata de classe de bons serviços.

Louvado pelo muito zelo, inteligência e dedicação que manifestou durante os exercícios das acções mobilizadas da companhia de telegrafistas de campanha.

Louvado pela muita competência revelada nos trabalhos apresentados e pela dedicação e interesse com que procurou levar a cabo a sua missão como vogal da comissão nomeada para apresentar um projecto de reorganização do exército.

Em 1918, a medalha militar de prata da classe de comportamento exemplar.

Em 1919, a medalha comemorativa, com a legenda *França 1917-1918*.

Em 1920, louvado pela correcção exemplar, porte militar com que o batalhão de Sapadores de caminhos de ferro de que foi comandante se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque de regresso de França.

Agraciado por Sua Majestade o Rei de Inglaterra com a mercê *Distinguished Service Order*.

Comendador da Ordem de Cristo.

Louvado por no C. E. P. ter comandado desde o início do B. S. C. F., fazendo sentir aos seus subordinados a sua acção disciplinadora e exemplo de dedicação pelo serviço, orientando todos os trabalhos com reconhecida competência, sendo o citado batalhão a unidade portuguesa que com mais persistência e assiduidade cooperou na zona de guerra, onde prestou notáveis e assinalados serviços em circunstâncias por vezes difíceis e arriscadas.

Agraciado pelo Governo da República Francesa com a «Croix de Guerre avec palme».

Medalha de ouro da classe de bons serviços.

Medalha da Vitória.

Louvado pelo muito zelo, cuidado e competência desenvolvidos na instrução das praças de engenharia.

Louvado pela maneira criteriosa, como superiormente orientou a instrução de recrutas.

Em 1921, grau de Oficial de Ordem de Torre e Espada de valor, lealdade e mérito, por ter comandado com especial distinção o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro durante toda a permanência dessa unidade em França, mantendo nela sempre um elevado moral e um espírito de corpo fo-

ra do vulgar e conseguindo que esse batalhão, pelo seu porte irrepreensível e pela disciplina e proficiência que constantemente manifestou, gozasse sempre da melhor reputação entre os comandos aliados.

Distintivo especial do art. 43 do D. 6205 de 8 de Novembro de 1919, por ter tomado parte nos feitos por que o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, de que era comandante no C. E. P., foi louvado e condecorado com o grau de comendador da Ordem de Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito.

Medalha de Ouro da classe de bons serviços.

Louvado pelos relevantes serviços prestados durante a greve como comandante do B. S. C. F., demonstrando o maior zelo, energia, decisão e são critério, confirmando, mais uma vez, os seus créditos de oficial de excepcionais qualidades de inteligência, comando, organização e decisão.

Em 1922, louvado pela forma como dirigiu superiormente os serviços prestados pelo pessoal do Batalhão de S. C. F. nos transportes referentes à comemoração nacional dos soldados desconhecidos mortos na Grande Guerra, e que entre outros consistiram nas separações de alguns troços da estrada Leiria-Batalha, no guarnecimento do comboio presidencial do dia 10 de Abril, e no modelar policiamento de gares, tendo mais uma vez comprovado as suas qualidades de *oficial de elite*.

Louvado pela energia desenvolvida no comando da sua unidade e pelos altos serviços prestados no período agitado das greves a que foi chamado a intervir, com as tropas do seu Batalhão, que mostrou a mais íntegra disciplina.

Ordem da Coroa da Bélgica.

Comendador da Ordem Militar de Aviz.

Louvado pela dedicação que sempre mostrou e pelo patriotismo com que desempenhou a missão espinhosa de que foi encarregado de engenheiro director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Ordem de Mérito Militar de Espanha.

Em 1923, louvado pelo zelo, competência, disciplina e comprovada dedicação que demonstrou no desempenho da espinhosa missão de dirigente de toda a instrução dos recrutas

Oficial da Legião de Honra da República Francesa.

Louvado pela superior competência que imprimiu à instrução da sua unidade.

Louvado como comandante do B. S. C. F., «pela inextinguível dedicação, pelo serviço que o guia como a todos os seus subordinados no cumprimento dos seus deveres militares, de que resulta para a unidade que comanda um notável espírito de disciplina, de ordem e de firmeza».

Agraciado com a medalha de prata de mérito, filantropia e generosidade.

Condecorado com a Cruz de Guerra de 2.^a classe «Por no desempenho das funções que lhe competia no Corpo Expedicionário Português a França no comando de B. S. C. F. ter prestado serviços relevantes demonstrando a mais constante dedicação, energia e decisão, conseguindo com os brilhantes actos da sua acção impulsionadora, manter o moral das tropas ainda após o rude combate de 9 de Abril, fortalecendo a disciplina, concorrendo assim para o levantamento do nome do Exército, nobilitação da raça e maior glória da Pátria.

Condecorado com a medalha de ouro da classe de comportamento exemplar.

Em 1930, agraciado com a Grã-Cruz da Ordem de S. Silvestre por sua Santidade o Papa Pio XI.

Agraciado por Sua Majestade o Rei de Espanha com a Cruz de 3.^a classe da Ordem de Mérito Militar.

Agraciado por Sua Majestade o Rei de Itália com o Grau de Comendador da Ordem da Coroa de Itália.

Em 1931, louvado pelo superior critério, inteligência e dedicação com que se desempenhou da importante missão que lhe foi confiada de organizar e estudar um convénio entre

o Ministério da Guerra e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Louvado pela forma criteriosa e modelar como tem comandado o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro revelando, a par de invulgaes qualidades de comando, muita competência, saber, zelo e dedicação, e sobretudo inexcédível lealdade.

Em 1933, condecorado com a Medalha Militar de Prata da classe de bons serviços.

Louvado pela muita competência, dedicação, lealdade, inexcédível zelo com que exerceu o comando do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, no qual evidenciou grandes qualidades de carácter e patriotismo, especialmente em momentos de grande risco, para a Pátria e República, pelo que os serviços que prestou naquele comando, e pelos quais é louvado, devem ser considerados como comissão extraordinária e importante serviço.

O seu funeral

Todos os jornais deram grande relevo à notícia do falecimento do sr. General Raúl Esteves e o seu funeral constituiu uma eloquente manifestação de pesar. Registamos nas nossas colunas os nomes de algumas individualidades que acompanharam o ilustre extinto até ao seu jazigo, no cemitério dos Prazeres.

Fizeram-se representar no préstito fúnebre, os srs. Presidente da República, pelo coronel Bento da França; Presidente do Conselho, pelo coronel Esmeraldo de Carvalhais; Ministro da Defesa, pelo seu chefe de gabinete, major Kaulza de Arriaga; Ministro do Interior pelo seu chefe de gabinete, sr. Dr. Higinio Borges de Meneses; e Ministro da Marinha, pelo 1.º tenente Carlos Benvindo da Fonseca.

No cortejo incorporaram-se ainda, os srs.: comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar; tenente-coronel Sá Viana Rebelo, Subsecretário de Estado do Exército; generais Domingos de Oliveira, D. Miguel Pereira Coutinho, D. Fernando Pereira Coutinho, Afonso May, Costa Macedo, Lopes da Silva, Frederico Vilar, Ferreira Martins, Daniel de Sousa, Faro Viana, Afonso Botelho, Ferreira Passos e Júlho Botelho Moniz e almirante Sousa Dias. Os generais Barros Rodrigues e José Esquível fizeram-se representar, respectivamente, pelos capitães Eduardo de Abreu e Donas Botto. Estavam também presentes o brigadeiro Nunes Freire, coronéis Lobo da Costa,

Garcia Gomes, Mário Cunha, Jorge Oom, Ermaus Leite Ribeiro e Oscar de Freitas; tenente-coronel Alvaro de Mendonça; majores Silva Pais, Vassalo Pandayo e Ribeiro Viana; capitão Santos Romão; engenheiros António Emídio Abrantes, Mário Costa, Libório Canas, Marquês de Alcáçovas, Carlos Alves e Espregueira Mendes; Prof. Rui Ulrich, conde do Funchal e Dr. Gomes Mota, pelos «Amigos de Olivença»; a Câmara Municipal de Lisboa, pelo seu vice-presidente, sr. Luís Pastor de Macedo; Dr. Ferreira Deusdado, Matos Sequeira pelos «Amigos de Lisboa», Liga dos Combatentes do Barreiro e Ateneu Ferroviário, com os respectivos estandartes, e Direcção do Sindicato dos Ferroviários do Sul. O Centro de Cultura Popular fez-se representar pelo sr. Dr. Carlos Miguel Gonçalves.

O sr. eng.º Raúl da Costa Couvreur representava o Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e o nosso Director-Gerente, sr. Carlos de Ornellas, representava a Redacção, Administração e o pessoal gráfico desta publicação.

Os sobrinhos do falecido, srs. capitães Délio Esteves Felgas e José Esteves Felgas, transportaram em almofadas a espada e o chapéu armado; e o tenente Artur Afonso Picão, as condecorações.

Quando a urna deu entrada no jazigo foram dadas as 15 salvas de artilharia devidas à alta distinção da Ordem da Torre e Espada e as três descargas de infantaria, da ordenança.

À família enlutada a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a expressão do seu profundo pesar.

Como nota digna de registo, acrescentaremos que os oficiais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, acompanhados dos seus comandante e segundo comandante, velaram constantemente o corpo do ilustre extinto e conduziram o caixão, desde a sua entrada na Igreja do Santo Condestável até à capela onde ficou depositado, até à hora do funeral, e desde a entrada, no cemitério dos Prazeres, até ao jazigo de família. Praças do mesmo batalhão acompanharam também a urna no seu trajecto.

Foi esta a última e sentida homenagem que a antiga e prestigiosa unidade prestou à memória de quem tinha sido seu digno comandante.

Companhia dos Caminhos de Ferro

O que nos diz o Relatório do Conselho de Administração, referente ao exercício de 1954

SOB a presidência do sr. Dr. António Bustorff Silva, que tinha à direita os srs. Prof. Dr. José Alberto dos Reis, comissário do Governo junto da Companhia e Dr. Arnaldo Pinheiro Torres, e à esquerda o sr. Dr. Mendes de Carvalho, reuniu-se, no dia 29 de Junho, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para, em obediência ao disposto no artigo 48.º dos Estatutos, tomar conhecimento do relatório e das contas do exercício de 1954 e eleger um administrador e o presidente do conselho fiscal.

A reunião, desta vez, decorreu na maior calma, tendo apenas intervindo na apreciação do Relatório e das Contas, o nosso antigo colaborador, sr. Lucas Coelho dos Reis, que, depois de ter saudado o ilustre Conselho de Administração, se congratulou com a profunda transformação que se está operando na C. P., assinalando a importância da electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento. Elogiou o sr. presidente do Conselho de Administração, Prof. Mário de Figueiredo, a cuja acção a C. P. muito deve. Abordou também algumas considerações ácerca dos horários dos comboios.

O Relatório, a que, mais abaixo, nos referimos espaçadamente, foi aprovado na sua generalidade e votadas as conclusões do parecer do conselho fiscal, e um agradecimento ao Governo.

Por último, procedeu-se à eleição de um administrador e do presidente do conselho fiscal, sendo reeleitos, respectivamente, os srs: eng. Manuel José Pinto Osório e dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes.

O sr. dr. Campos Figueira propôs — tendo sido aprovado por unanimidade — um voto de louvor à mesa da assembleia geral.

Temos presente o Relatório e as respectivas Contas do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, contendo o Parecer do Conselho Fiscal, Balanço e outros documentos.

Com grande interesse o lemos. Porque se trata de uma empresa, à qual a economia nacional muito deve, desde a sua fundação, há quase cem anos, vamos ocupar-nos desse relatório com a largueza a que tem direito.

O resultado da exploração apresenta um *deficit* que se

aproxima muito da ordem dos 88 000 contos, pouco se distanciando do *deficit* atingido no ano anterior.

Se é certo que as receitas aumentaram de cerca de 12 700 (5 700 de passageiros e 7 000 de mercadorias) aumentaram também as despesas de cifra sensivelmente correspondente. Esse aumento de despesas — informa-nos o Relatório — na parte que tem significado, é sobretudo imputável ao agravamento dos encargos sociais e destes, em especial, ao novo esquema de abono de família estabelecido.

As despesas com o pessoal, tanto da exploração como das oficinas, baixaram de uma cifra da ordem dos 5 mil contos, mas subiram as despesas com os serviços, incluindo nestes tanto as feitas com material como as feitas com pessoal pago pela obra e não por verba especialmente inscrita no orçamento geral da Companhia.

A que se deve, pois, o aumento de receitas? Ao aumento, que não foi pequeno, do tráfego tanto de passageiros como de mercadorias.

Efectivamente, o tráfego de passageiros aumentou em 1954 de cerca de 2.200.000 unidades em relação a 1953, devido aos bilhetes de tranvias e, sobretudo, às assinaturas. O número de passageiros transportados com bilhetes de assinatura aumentou de cerca de 17.500.000 para cerca de 19.300.000.

Os números que passamos a transcrever oferecem particular interesse:

Essê aumento deu-se essencialmente em passageiros de pequenos percursos e que beneficiam de tarifas tão baixas que têm antes um sentido social do que lucrativo, ao menos no estado actual dos meios da exploração. A tendência do aumento dos beneficiários daquelas tarifas vem de trás. Assim, em 1950, os passageiros de tranvias eram cerca de 16.000.000 e em 1954 cerca de 18.000.000; os de assinatura eram, em 1950, cerca de 12.000.000 e, em 1954, cerca de 19.300.000. Isto explica que, apesar de se manterem as mesmas tarifas, a receita do tráfego de passageiros não tenha crescido proporcionalmente ao aumento de passageiros transportados e possa mesmo, como já sucedeu, ser, em um ano em que se transportaram mais, inferior à do outro em que se transportaram menos.

Vejam agora o que se passou com o tráfego de mercadorias.

Este tráfego aumentou, em 1954, de cerca de 177.000 toneladas em relação ao do ano anterior. Em relação a 1953, as alterações mais sensíveis, verificadas na tonelagem das principais mercadorias foram as seguintes:

a mais	
Aubos	59 611 toneladas
Animais vivos	2 806 »
Trigo	57 568 »
Farinhas	18 177 »
Materiais de construção (cimento, telhas, tijolos, etc.)	53 544 »
Ferro em bruto e em obra	8 670 »
Minérios, pedra, argilas, etc.	32 744 »
Matérias têxteis, papel e pasta celulósica	39 550 »
Vinhos e outras bebidas	12 862 »
Veículos	2 643 »

a menos

Carvão mineral nacional	41 854 toneladas
Arroz	15 201 »
Cereais e legumes diversos.	16 357 »
Batata	5 887 »
Produtos alimentares diversos.	6 560 »

Vale a pena saber quais as razões que concorreram para que um certo número de mercadorias se transportass a mais e outras mercadorias se transportassam a menos.

Nas mercadorias que se transportaram a mais, a razão fundamental do aumento — esclarece-nos o Relatório, — deve estar no facto da existência de acordos do transporte através dos quais se instituíram preços especiais. A esta razão fundamental podem juntar-se, funcionando independentemente dos acordos ou em colaboração com eles, alguns regimes tarifários que se estabeleceram para determinadas categorias de mercadorias sem consideração do transportador, ou circunstâncias provenientes do próprio condicionalismo da vida económica. O reconhecimento crescente, por parte da lavoura, das vantagens da utilização dos adubos, e o acordo, que contribuiu para este reconhecimento, tornou possível um sistema de vendas que levou o produto a todo o País, sem agravamento de encargos na distribuição. E, a propósito, o Relatório comenta:

«Pode dizer-se que, com o acordo, lucraram não só o produtor e o transportador mas também a economia nacional».

A razão da diminuição das mercadorias que se transportaram a menos — continua a informar-nos e a explicar-nos o Relatório — reside em geral, em circunstâncias exteriores à própria vida dos transportes. Assim, relativamente ao carvão, a diminuição deve imputar-se ao aumento de produção da energia hidroelétrica; e, quanto aos cereais e legumes diversos, à menor incorporação de cevada e centeio na farinha para panificação ou à redução das colheitas nos últimos anos, do feijão e do grão. Quanto ao arroz, pode dizer-se que a diminuição, em 1953 e 1954, é igual ao aumento, verificado em 1952, de 33.000 toneladas. É que neste último ano fez-se uma exportação accidental deste cereal e ainda não faltava à camionagem o trigo que lhe fugiu em virtude do acordo com a F. N. I. M.

Continuemos a ler o notável Relatório.

O resultado do exercício, que se exprimiu, em 1953, por um *deficit* de cerca de 33 000 contos, é, em 1954, representado por um *deficit* de cerca de 45 000 contos. A razão fundamental do aumento reside no facto de as despesas do 1.º Estabelecimento terem sido, em 1953, de cerca 6 500 contos e, em 1955, de cerca de 18 000 contos. Estes 18 000 contos foram aplicados, na sua quase totalidade, pela Via e Obras na renovação da via, de pontes e pontões e na ampliação de estações.

O Relatório passa, a seguir, a falar-nos dos problemas da segurança, entre os quais o da renovação da via é o que mais tem preocupado a Administração.

Desassombradamente, o Relatório expõe:

«Tem-se a consciência de que a via não está boa; conhecem-se perfeitamente as suas necessidades e exerce-se sobre ela uma vigilância constante e aturada. Está elaborado o plano que, uma vez executado, porá a via larga, de um modo geral, em boas condições de aproveitamento dos meios de tracção de que dispomos e, portanto, de circulação. Segundo esse plano, renovar-se-ia a linha Lisboa-Porto com carris de 50 quilos e assentar-se-ia a segunda via no troço Fátima-Albergaria. A estimativa para levar a efeito esta obra é de 540 000 contos. O material levantado nesta linha seria reaproveitado em outras, o que importaria numa despesa da ordem dos 60 000 contos. Ainda ficariam por renovar cerca de 800 quilómetros nas linhas de via larga em condições de poderem esperar mais algum tempo».

Um pouco mais adiante o ilustre Conselho de Administração acrescenta:

Devemos esclarecer que, ao dizermos, acima, ter a consciência de que a via não está boa, — não queremos significar que estejam afectadas as condições de segurança da circulação nos termos em que esta se faz. Queremos significar apenas que ela não nos permite, sem as cautelas de diminuição de velocidades até limites hoje inadmissíveis, e que o público suporta com dificuldade e mau humor, e sem uma vigilância e o cumprimento dos esquemas de velocidade estabelecidos, muito cuidadosos, fazer o serviço que a Companhia desejaria e que os meios de exploração de que dispõe tornava impossível fazer. A situação agravar-se-ia amanhã (se não se pudesse levar a efeito a renovação) com o desvio, em maior escala, dos novos meios de exploração para linhas diferentes das do Norte, que a electrificação facultará.

Sobre o equilíbrio económico da Companhia e a política do abaixamento de mercadorias, o Relatório oferece-nos informação interessante.

O equilíbrio económico da empresa — esclarece-nos o presente Relatório — só pode conseguir-se através do aumento da receita ou da diminuição da despesa. O aumento da receita só pode provir do alargamento do tráfego, conservando-se as tarifas as mesmas, ou da elevação das tarifas se, com ela, se não for conduzido a um abaixamento do tráfego. Mas a elevação das tarifas de mercadorias não parece que possa fazer-se sem provocar o abaixamento do tráfego, apesar de, como se mostrou, no Relatório do ano passado, elas não terem acompanhado a alta geral dos preços médios por tonelada-quilómetro e o dos preços por grosso, o primeiro sobe, em 1953, para 168 e o segundo para 286.

Para evitar a fuga do tráfego de mercadorias e apesar das indicações dos índices, a Administração da C. P. tem continuado a fazer uma política de abaixamento das tarifas de mercadorias. Não obstante esta política, — informa-nos o Relatório — não se tem conseguido aumento sensível na tonelagem transportada, embora se tenha porventura evitado a sua queda vertical.

O quadro, que vamos transcrever, documenta a afirmação feita acima. E mostra igualmente que as variações de tonelagem transportada não têm influência correspondente nas variações de percurso dos comboios de mercadorias, o que é muito importante para a economia do transporte.

Segue-se o quadro:

MERCADORIAS

(Percurso, tonelagem transportada e toneladas-quilómetros. Receita em contos)

Anos	Percurso	Tonela- gem transportada (1)	Ton.-qui- lómetro	Receita
1950	4 472	3 310	520 439	372 041
1951	4 491	3 479	585 147	369 895
1952	4 934	3 769	678 489	387 915
1953	4 770	3 509	642 571	357 577
1954	4 743	3 686	683 844	364 345

(1) Só tonelagem comercial, não incluída, portanto, a do serviço.

Também as tarifas de passageiros não têm acompanhado o aumento do custo da vida. Efectivamente, se representarmos por 100 o índice, em 1938, dos preços médios por passageiro-quilómetro e o custo da vida, aquele é representado, em 1953, por 167, e este por 204,7. Se, nos últimos anos tem aumentado substancialmente o número de passageiros transportados, tem também aumentado muito o percurso. Aquele aumentou de cerca de 7.700.000 e este de cerca de 1.200.000 quilómetros.

Sobre este aumento, transcrevemos, integralmente, este comentário do Relatório:

«O aumento de percurso não foi função apenas, nem talvez sobretudo, do aumento de passageiros transportados: foi devido ao melhor serviço que se tem procurado prestar ao público e dos novos meios de exploração utilizados. Pense-se que, naquele aumento de 7.700.000, só cerca de um milhão é de passageiros que pagam pela tarifa geral, sendo os restantes de assinatura e de tranvias e pense-se, por outro lado, que os preços destes dificilmente cobrem os custos; logo se concluirá que a variação no número de passageiros com reflexos favoráveis na economia da empresa é mínima».

O Relatório ocupa-se seguidamente, do excelente material rolante com que se melhorou consideravelmente o serviço de transportes, além de trazer para a Companhia vantagens económicas.

Em referência às automotoras, lê-se nesse documento:

«As automotoras têm-se revelado um admirável meio de exploração. São económicas, são um óptimo elemento de captação de tráfego e têm a virtude de tornar remunerador o tráfego de passageiros que, em geral, o não é.»

Oferece bastante interesse o mapa seguinte, que mostra o número de unidades de que a Companhia dispõe ou já estão encomendadas e que poderão estar ao serviço até ao fim deste ano ou princípios de 1956 e aquelas de que se carece:

Designação	Existentes	Necessárias	A adquirir
Automotoras de via larga .	46	70	24
Atrelados de via larga.	23	70	47
Automotoras de via estreita.	13	28	15
Atrelados de via estreita....	8	28	20
Automotoras (Foguete). . .	6	10	4
Atrelados (Foguete).	3	8	5

Com as automotoras de que a Empresa dispõe ou vai dispor, os serviços serão melhorados substancialmente. Acabar-se-á com o vapor na linha do Oeste e em seguida na via es-

treita, sobretudo na situada ao norte do Douro. «Na eliminação do vapor de certas linhas — lemos no Relatório — enquanto não pode eliminar-se de todas, está mais uma fonte de economia».

E o Relatório traça, depois, um largo programa de renovação, assim o justificando:

«Com as automotoras de que dispomos ou vamos dispor melhoraremos substancialmente o serviço. Acabaremos com o vapor na linha do Oeste e daremos um passo largo no sentido de o eliminar na via estreita, sobretudo na situada ao norte do Douro. Na eliminação do vapor de certas linhas, enquanto não pode eliminar-se de todas, está mais uma fonte de economia. Salta aos olhos que uma linha sujeita a um único sistema de exploração dispensa instalações e serviços que têm de existir nas sujeitas a mais de um sistema de exploração. Nestas é preciso duplicar as instalações e o cortejo dos serviços que lhes respeitam. Por isso se insiste na política de eliminar o vapor de onde se puder e designadamente da via estreita, cuja exploração é agravada por ser constituída, se assim nos podemos exprimir, por seis redes independentes.

Nesta orientação, vamos melhorar enormemente o serviço das linhas de via estreita ao norte do Douro.

Ainda não poderemos pôr, em todas, as novas automotoras que já começaram a chegar; mas poderemos com estas automotoras e com as que possuímos, de gasolina, fazer ligações, não se dirá muito cómodas, mas bastante rápidas, à via larga.»

Noutra página do Relatório lê-se:

«É para o barateamento dos meios de exploração que devemos caminhar porque o nosso tráfego, sobretudo de mercadorias, não acusa nos últimos anos oscilações de considerar.»

«Mas o pior,—comenta-se e explica-se ali,—é que o nível em que mais ou menos se estabilizou é tão baixo que até custa referi-lo, por representar um índice pouco animador de desenvolvimento económico, sobretudo quando se compara com o de outros países.»

Os dois quadros seguintes, que reproduzimos do Relatório, mostram os números estatísticos relativos ao movimento de passageiros e mercadorias, no ano de 1953, em treze países da Europa:

PASSAGEIROS

Países	Número de passageiros transportados (em milhares)	Passageiros-quilómetros			Percurso médio de cada passageiro (em quilómetros)
		Total (em milhares)	Por km. de linha explorada	Capitação por habitante	
PORTUGAL	49 707	1 389 866	389 280	176	28,0
Noruega	39 374	1 504 000	347 344	455	38,2
Dinamarca	105 330	3 085 802	1 175 096	720	29,3
Suécia	113 433	5 954 884	385 230	850	51,7
Espanha	115 571	7 974 505	615 317	284	69,0
Áustria	135 355	5 031 798	845 447	725	37,2
Holanda	160 658	6 621 235	2 629 561	646	41,2
Suíça	214 517	6 225 162	2 796 061	1 320	29,0
Bélgica	226 740	7 528 344	1 765 973	865	33,2
Itália	390 175	22 422 108	1 361 639	475	57,5
França	495 495	25 882 000	848 590	605	52,2
Inglaterra	985 299	33 489 741	1 081 431	664	34,0
Alemanha Ocidental	1 369 890	33 626 683	1 096 641	704	24,5

MERCADORIAS

(Comerciais e de serviço)

Países	Número de toneladas transportadas (em milhares)	Toneladas-quilómetros			Percorso médio de uma tonelada (em quilómetros)
		Total (em milhares)	Por km. de linha explorada	Capitação por habitante	
PORTUGAL	4 108	714 706	200 164	91	174,0
Dinamarca	7 060	1 299 666	498 338	303	184,1
Noruega	14 119	1 354 713	309 336	410	96,0
Suíça	22 335	2 585 180	869 260	548	115,7
Holanda	25 308	3 444 142	1 074 615	333	136,1
Espanha	34 446	8 860 101	676 860	316	257,2
Suécia	37 857	8 527 214	551 638	1 218	219,5
Áustria	40 379	5 606 247	941 966	808	138,8
Itália	52 428	12 153 764(a)	738 068(a)	257(a)	274,8(a)
Bélgica	68 374	6 181 711	1 252 626	710	90,4
França	183 098	43 769 000	1 032 999	1 024	239,0
Alemanha Ocidental	249 214	46 452 095	1 518 396	973	186,4
Inglaterra	313 794	37 224 093	1 202 018	739	118,6

(a) — Só comerciais

E o Relatório comenta estes mapas, dizendo que, quanto a passageiros, Portugal ocupa o penúltimo lugar, e quanto a mercadorias, ocupa, em todos os aspectos, a pior posição.

«Em quase todos estes países. — transcrevemos textualmente — as tarifas são mais elevadas do que as nossas, mesmo muito mais elevadas e, não obstante, vive-se em regime de *deficit* e de subsídios proporcionalmente muito maiores do que aqueles que nos têm sido atribuídos».

O Relatório refere-se ao Plano de Fomento, que habilitou a C. P., além de certos investimentos na via e nas pontes, a iniciar a obra da electrificação. A exploração eléctrica na linha de Sintra iniciar-se-á no dia 28 de Outubro de 1956, por ocasião do centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Nessa data, a C. P. levará também até ao Carregado, onde, há cem anos, chegou o primeiro comboio a vapor, uma formação eléctrica. Em meados de 1958 estará completada a electrificação de todo o troço até ao Entroncamento.

O Relatório fecha com palavras de agradecimento ao Governo que, «mais do que as ajudas que nos presta quando lhas pedimos, chega a sugerir-nos, indo adiante de nós, a realização de melhoramentos para os quais faculta os necessários finan-

ciamentos»; ao seu banqueiro e a todo o pessoal, dirigente e dirigido, que sofre e não se poupa a sacrifícios para servir bem a empresa.

Em anexo, nos termos do art.º 15.º do contrato da Concessão técnica, inclui-se o Relatório do conselho de administração da Empresa Geral de Transportes, referente ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1954.

Neste exercício, a Empresa continuou a modernizar o seu material, o qual se encontra em boas condições e devidamente eficiente.

O activo imobilizado soma 9456 contos, encontrando-se já amortizado na importante verba de 6682 contos. As relações da empresa com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses continuam sendo as melhores, o que registamos gostosamente.

Felicitamos vivamente o ilustre Conselho de Administração da C. P. pela obra magnífica de interesse nacional, que vem realizando a bem do público.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Julho de 1905)

Desenvolvimento dos Caminhos de Ferro em Portugal

Comparando o rendimento das diferentes linhas terreas portuguesas em 1894 a 1902 vê-se que todas teem tido um augmento de receita.

As estatísticas dizem o seguinte:

	1894	1900	1902
	Contos	Contos	Contos
Companhia Real.	3.206	4.664	5.019
Beira Alta.	275	365	377
Nacional.	69	88	94
Povoa.	80	120	132
Guimarães.	62	89,1	89,7

Em 1902 só os impostos de transito e de sello renderam para o Estado duzentos e noventa e nove contos, e, como as receitas das diversas empresas augmentaram, pagou menos noventa e cinco contos de garantia de juro.

Publicações recebidas

Revue Matisa

Por oferta da Sociedade Fornecedora de Máquinas Industriais, Ld.ª, recebemos o n.º 3, correspondente a Maio, da nova revista *Matisa*, editada em francês, inglês, alemão e espanhol. O exemplar que nos foi oferecido é o da edição em língua francesa.

«Não se trata apenas, afirma-se na edição deste número, de um simples catálogo das novas máquinas Matisa. Editada em quatro línguas e espalhada entre os ferroviários de todos os continentes, tem como regra absoluta responder a todas as exigências das companhias de caminho de ferro. Propõe-se também aceitar a discussão de todas as questões importantes respeitantes ao domínio das linhas férreas. Por isso, os seus leitores podem comunicar à sua direcção as suas ideias, as suas sugestões e os seus problemas. Agradecemos o exemplar enviado à nossa Redacção.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Aumento de receitas e diminuição de despesas

EM cumprimento do art.º 440 dos seus Estatutos, o Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela apresentou na Assembleia Geral Ordinária, de 30 de Maio, o relatório da sua gerência, no ano de 1954, com as respectivas contas e balanço.

Nas suas Considerações Gerais, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, ilustre Presidente do Conselho de Administração, começa por nos informar que o Balanço apresentado exprime a sólida situação em que se encontra a Companhia. Com efeito, o exercício de 1954 foi coroado com o importante saldo de Es. 73.073.736\$93 inteiramente disponível, visto que este número se obteve depois de deduzido ao Rendimento Líquido da Exploração todo o serviço de obrigações e demais encargos legais e estatutários e feita a provisão estabelecida para o Fundo de Renovações.

Todas as importâncias em atraso referentes às obrigações de 4% foram pagas, ficando assim o respectivo serviço perfeitamente em dia.

O saneamento da vida financeira da Companhia, refere o Relatório, conseguiu-se com a emissão das obrigações de 5%, e assim se pôde continuar o programa de investimentos que, desde há anos, a Administração vem realizando, «graças à generosidade e alta compreensão dos srs. Accionistas».

Adivinha-se a satisfação com que o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto pôde anunciar, nos seguintes termos, a distribuição do primeiro dividendo da Companhia:

«Arrumado todo o passado e garantidos os pesados encargos dos programas de Estabelecimento em curso, encontramos agora em situação de poder provar o pagamento dum dividendo de 10% cativo de impostos que, sendo o primeiro desde a fundação da Companhia, é apenas modesto e justo prémio do imenso esforço e perseverança de que a Companhia pode orgulhar-se de ter dado um exemplo. A distribuição do primeiro dividendo não afecta o crescimento do fundo da reserva geral, que atingirá a importância de Esc. 291.125.738\$25».

O sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, falando em nome do Conselho e ao apresentar esta proposta à Assembleia Geral, presta homenagem à memória do fundador da Companhia, Sir Robert Williams, e a todos aqueles que com ele e depois dele se dedicaram «a esta obra de transcendente interesse nacional, e regista, gostosamente, o seu apreço pelo constante apoio do Governo e pela dedicação de todos os seus colaboradores».

As receitas do Caminho de Ferro de Benguela

em 1953 atingiram a quantia de 320.824.761\$12 e em 1954 a totalidade de 360 976.546\$50, havendo, portanto, um aumento de 40.151.785\$38 deste último ano. Tendo as receitas aumentado, as despesas, porém, diminuíram, como se vai ver pelo seguinte quadro:

	1954	1953
	Escudos	Escudos
Despesas ordinárias . . .	200.099.187\$68	203.881.425\$97
Fundo de Renovação . . .	20.125.000\$00	20.125.000\$00
	220.224.187\$68	227.006.425\$97
Diferença a menos em 1954 . . .		6.782.238\$29

O movimento de passageiros em 1954 foi o seguinte, por classes:

1.ª classe.	6.936
2.ª »	210.840
3.ª »	7.946
Indígenas.	566.987

O sr. Comandante Álvaro de Melo Machado deixou, a seu pedido, em 31 de Outubro de 1954, o cargo de Administrador-Delegado, que vinha desempenhando desde Abril de 1925 e no qual sucedeu a seu pai, o General Joaquim José Machado, primeiro Administrador-Delegado da Companhia.

O sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, prestando-lhe justa homenagem, afirmou o seguinte, que muito nos apraz registar: «Durante quase trinta anos, o sr. Comandante Álvaro de Melo Machado servia a Companhia com ilimitada dedicação, lúcida inteligência e inquebrantável energia, mostrando-se em todas as circunstâncias e através de todas as vicissitudes o homem verdadeiramente à altura das suas grandes responsabilidades».

Em 15 de Março do corrente ano faleceu o Administrador por parte do Governo, sr. Eduardo Cândido dos Reis, que desde fins de 1911 desempenhava aquelas funções e era Vice-Presidente do Conselho de Administração desde 24 de Julho de 1930. Era um dos três administradores—e o único sobrevivente—que o Governo nomeara para o Conselho de Administração da Companhia, nos termos do Contrato de Concessão, logo depois de constituída a empresa. A propósito do seu falecimento, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto manifestou, com expressivas palavras, em nome do Conselho, o seu profundo pesar.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, saneada como está a sua vida financeira e tendo conquistado, graças a uma administração inteligente e honesta, uma grande e invejável situação, está apta a prestar ainda maiores serviços do que aqueles que, até agora, com tanto patriotismo, tem sabido levar a efeito.

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.**

Écos & Comentários

P o r S A B E L

A mentalidade de certa gente

" LISBOA CARRIS», simpático órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, publica, na página 2 do seu número 30, referente aos meses de Maio e Junho, sob o título de «Maldade ou Estupidez?», uma gravura muito curiosa, que reproduz um quadro de horários das carreiras de autocarros, destruído, com certeza a maçarico, por um desses indivíduos falhos de espírito cívico, que destroem só pelo prazer perverso de destruir. «Lisboa Carris», ao inserir aquela gravura, diz que é «uma amostra evidente e clara da maldade ou estupidez de certas pessoas que se comprazem em destruir só pelo prazer mórbido de inutilizar aquilo que pode ser útil aos outros... e a si próprios».

E a simpática revista acrescenta:

«Como toda a gente sabe, a Carris coloca em todas as suas zonas das carreiras de autocarros e em muitas «Paragens», quadros com horários que constituem valioso elemento elucidativo para o público, que nesses locais espera por estes transportes.

Os referidos quadros, à cautela, foram construídos de maneira a oferecer a máxima resistência a todos os ataques, melhor ou pior intencionados. Apesar disso, porém, são frequentes as destruições. O «caso» que apresentamos, é apenas um, entre 16 ultimamente registados, e verificou-se na carreira n.º 7, na calçada de Carriche. A sua destruição só poderia ter sido feita... a maçarico.

Francamente, é de desejar que estes casos se não repitam, para que não aconteça o mesmo que sucedeu com os cinzeiros dos autocarros: tantos foram subtraídos que a Companhia viu-se forçada a mandar retirar os poucos que restavam, por lhe ser praticamente impossível ir substituindo todos que desapareciam».

Dispensamo-nos de fazer mais comentários. O leitor, por certo, não deixará de lamentar, como nós, estes actos de pessoas civilizadas, que dão um triste testemunho do nível da sua mentalidade.

Lamentável tragédia

Ó dia um do corrente, dedicado, como nos anos anteriores, à nossa arma aeronáutica, foi tristemente assinalado com um horroroso desastre, que enlutou oito famílias e o País inteiro.

Mais oito rapazes, estuantes de vida, acrescentaram o já longo martirólogo da nossa Aviação. Foram eles: Tenente António Albino Rocha Mós, Alferes José Guerreiro Bispo, Alferes Henrique Ferreira Howell, Alferes Alfredo Fernando Ventura Pinto, 2.º Sargento Fernando da Silva Santos, Furriel António Carvalho, Furriel Dinis Alves Martins e Furriel Danilo Martins da Fonseca.

Com a publicação dos seus nomes expressamos as nossas sentidas homenagens e apresentamos às famílias enlutadas e à Aeronáutica Militar as nossas sinceras condolências.

Uma espécie rara no Jardim Zoológico

NÓS, os lisboetas, podemos ter orgulho no nosso Jardim Zoológico. Instalado num dos mais belos e acessíveis parques de Lisboa, constitui um elemento de cultura não só para as crianças, mas, também, para adultos. A variedade de animais exóticos ali existentes, a beleza dos seus jardins e as formosíssimas árvores, que refrescam de boas sombras o recinto, são motivo de atracção constante, em especial na época em que floresce o seu magnífico roseiral.

É o nosso Jardim Zoológico um dos mais belos da Europa, e ao seu progresso tem dado todo o esforço a sua actual Direcção que, com amor, procura alindá-lo e valorizá-lo ainda mais.

Muito gentilmente fomos novamente convidados para assistir à inauguração das instalações para um animal com que foi enriquecida a sua colecção.

Trata-se de um *Ocapi*, oriundo do Congo Belga, espécie raríssima que tem sido muito dizimada pelos pigmeus, indígenas que habitam a zona onde se criam tais animais.

O *ocapi* existente no nosso Zoológico é um simpático bicho com as seguintes características:

Esta espécie foi descoberta no começo deste século por viajantes europeus que, a princípio, o julgavam como pertencente à família das zebras: mas, depois de mais aturado estudo, foi incluído na família das Girafas. O seu pescoço e os seus membros são muito mais curtos do que naquela; as orelhas mais largas e a sua coloração é inteiramente diferente.

A cor varia de animal para animal. Os lados da face são de cor castanha muito escura (pulga) e o pescoço e a maior parte do corpo em ouro púrpura; as faces externas das nádegas e os pontos superiores dos membros são transversalmente listrados de preto e branco enquanto que, para baixo dos joelhos, são brancos, com anéis pretos nas articulações do boleto. O rabo é mais curto do que o da Girafa terminando com menor penacho.

O curioso animal, que se encontra em exposição, foi dada pela Companhia dos Diamantes de Angola, e não foi sem muitos trabalhos e cuidados que se conseguiu a sua remoção para Lisboa.

No lanche, que se seguiu à visita às instalações do *ocapi*, o sr. General Carvalho Viegas dirigiu aos jornalistas palavras de agradecimento pela sua visita.

Os nossos colaboradores

Eng. Orlando Galrinho Pernes

Encontra-se actualmente ao serviço do Caminho de Ferro de Benguela, na categoria de Inspector de Via, o nosso prezado colaborador sr. Orlando Galrinho Pernes, diplomado em Engenharia pelo I. I. L. e que, durante cinco anos, desempenhou com muita competência as funções de Subchefe de Via e Obras da C. P. em Castelo Branco.

Brevemente, os nossos leitores poderão apreciar de novo os seus valiosos estudos sobre via férrea a acrescentar aos já aqui publicados com tanto brilho e com merecida repercussão internacional.

Recortes sem Comentários

Heroísmo de um investigador científico

Turim, 2 — Vítima da ciência e da sua abnegação, o prof. Vittorio Porzio, antigo director da Secção de Radiologia de um hospital de Turim, sofreu, esta manhã, a amputação de todo o braço direito (atacado por um cancro provocado pelos raios X), da omoplata e de parte da clavícula. A operação, feita pelo prof. Achille Mario Dogliotti, durou duas horas, necessitando várias transfusões de sangue.

Nos últimos trinta anos, isto é, desde que trabalha com aparelhos de raios X, sem luvas, o prof. Porzio foi submetido a quinze intervenções cirúrgicas no mesmo braço. (F. P.)

Toma lá... que é para o almoço. Para o jantar... veremos

Diz o nosso prezado colega *Comarca de Arganil*, que três mulheres do lugar de Alcaperna —que esquisito nome!— deram uma valente tunda em Manuel Carvalho, operário numa fábrica de lanifícios da Lousã, causando-lhe ferimentos, de que foi receber curativo ao hospital daquela vila.

Deu motivo à tarefa, o agredido — que se foi queixar às autoridades — para maior vergonha! — ter difamado na sua dignidade as três mulheres.

Bem sabemos que foram três contra um, mas bolas, o um era do sexo forte e as três do sexo fraco. Ora ou se é ou não é forte. O sr. Manuel... comeu... e pelos vistos comeu bem, pois teve de ir ao hospital e depois às autoridades. Vá lá... vá lá... que se elas fazem o que o nome da terra donde são naturais, quer dizer, não sabemos o que aconteceria e o que teria a fazer o sr. Manuel Carvalho.

Parece-nos que era melhor *ter comido o almoço* e... calar-se. Assim o jantar... não sabemos o que venha a ser e virá a ser dado no tribunal, onde, para prestígio, bom nome e partes adjacentes do sexo forte não deve aparecer a não ser... a não ser... sempre dizemos, que leve o fato encharcado para causar dó.

(Do Mensageiro, Leiria)

Caminhos de Ferro

As linhas dos caminhos de ferro actualmente abertas à circulação no Mundo inteiro, formam uma extensão de 40.344 milhas, ou 70.713 quilómetros; isto é, perto de 2 vezes a volta do Globo. Os seguintes países têm: Estados Unidos, 21.528 milhas; Inglaterra, 7.744; França, 2.480; Espanha, 60; América do Sul, 60.

(Dos jornais)

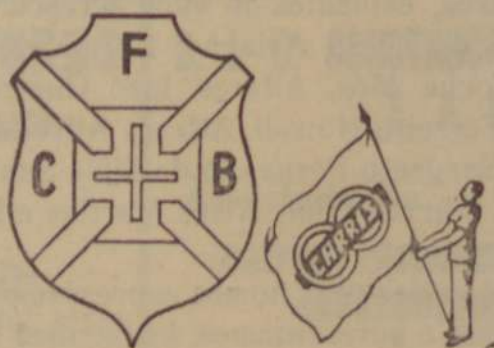
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL OS BELENENSES

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54 — isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Óquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

António Corrêa d'Oliveira

António Corrêa d'Oliveira é um dos grandes poetas portugueses da actualidade e um dos poucos que melhor, mais liricamente, exprimem o sentimento lírico da Raça. Quem não leu, um dia, com enlevo, esse admirável poema intitulado *Auto do Fim do Dia*, o livro que foi, sem dúvida, aquele que mais o popularizou? Sonetista extraordinário, muitas das suas quadras tiveram a glória suprema de entrar para o cancionário popular. Natural de S. Pedro do Sul, foi com as águas claras e murmurantes do seu poético Rio Vouga que ele aprendeu a cantar. Com efeito, sente-se nos versos de António Corrêa de Oliveira, tão belos, a influência lírica e musical *do mais lusíada de todos os rios lusíadas*, na expressão feliz e sentida de Cláudio Corrêa d'Oliveira Guimarães, parente chegado do grande poeta português.

S. Pedro do Sul, onde nasceu o Poeta, e Espo- sende, onde António Corrêa d'Oliveira vive há quarenta e quatro anos, vão prestar-lhes homenagens, a primeira das quais se efectua amanhã. O Governo da Nação associa-se a estas cerimónias.

Pela voz dos grandes poetas é que o Povo verdadeiramente fala.

Música brasileira

A Câmara Municipal de Lisboa, a cuja acção cultural ninguém, em boa justiça, poderá deixar de prestar grata homenagem, promoveu, na noite de 14 do corrente, no Pavilhão dos Desportos e com o brilhante concurso da Orquestra Sinfónica da Emissora Nacional, um concerto de música brasileira, dirigido pelo notável compositor do país irmão, José Siqueira, já conhecido e admirado entre nós. Colaborou nesse concerto, que a assistência aplaudiu entusiasticamente, sua esposa, a cantora D. Alice Ribeiro, filha de portugueses e um dos melhores, mais expressivos valores de que o Brasil artístico se pode orgulhar. Aplaudindo, com simpatia, os dois ilustres artistas, o público de Lisboa manifestou a sua compreensão e, ao mesmo tempo, a sua ternura pelo país que, na América do Sul, representa e prolonga, gloriosamente, não apenas o espírito latino mas, sobretudo, as nossas imortais características lusitanas.

Os nossos artistas



RAMALHO ORTIGÃO — Desenho de António Carneiro

ÁGUA DA FONTE

*Há-de brotar mais água das nascentes
Num queixume de mágoas infinitas...
E derramar-se em veios transparentes
A cantar suas penas e desditas...*

*Há-de seguir, levada nas correntes
Dos rios de águas claras e benditas...
E transbordar, em ondas, em torrentes,
Para inundar as margens, tão bonitas...*

*Há-de embater, cair, de frágua em frágua,
E passar soluçando pelo mundo
Nos seus queixumes de infinita mágoa!*

*Há-de correr, saltar de monte com monte,
Até chegar enfim ao mar profundo,
A água clara e pura, água da fonte...*

BEATRIZ MACHADO

(Do livro *Quando há Neve nos Caminhos* ..

Garagem Progresso

— DE —

Amarais & Bastos, L.^{da}

Camionagem Transportes

Telefones 90 e 102

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Oficinas : Acessórios : Óleos

Gasolina : Gasóleo

ESTARREJA

Silva, Pereira & Nazaré

Exportação de Madeiras

— E —

Serração de Madeiras para Caixotaria

Telef. Dia 265
Noite 327

ALFERRAREDE (Portugal)

Silva Pereira (Irmãos), L.^{da} Importação e Exportação

Azeites-Cereais-Legumes-Tripas-Frutas-Calro e Folha de Flandres
ALFERRAREDE—Telefone 91 ABRANTES—Telegramas SILVAR
LISBOA—Rua Rodrigues Sampaio, 19-5.º D-Tel. 45253—Telg. Silvarlis
ALFERRAREDE (Portugal)

JOÃO MOURATO VENTURA

com serração de madeiras de tosco e aparelhadas.
Materiais de construção

Telefone 13

VILA VELHA DE RODÃO

FAVORITA

Telefones: 84 5351-52-54 Telegramas FAVOR

Apartado 119 CENTRAL

Fábrica de bolachas, chocolates, cacau,
bombons, caramelos, rebuçados e drops

ESCRITÓRIOS: Rua da Penha de França, 15

FÁBRICAS: Rua António Maria Baptista, 5 a 11—LISBOA

Fábrica Lacticínios «FAVORITA»—Avança Manteiga - Leite em pó—A primeira a lançar em Portugal o consumo do leite em pó no pão

Graças á esplêndida aceitação do produto, a FAVORITA é, hoje, a maior fornecedora da Indústria de Panificação do País

A utilização do leite em pó FAVORITA garante: Rendimento compensador (o custo do pão fica mais barato). Qualidade superior (melhor paladar, duração e apresentação)

Pedidos à FAVORITA AVANCA—Telefone 7 ou ao seu depósito no PORTO: Freitas & Freitas, R. Formosa 450—Telef. 23666

AFONSO JOSÉ MARTINS

Casa Fundada em 1826

Vinhos e seus Derivados

Rua Heliodoro Salgado, 27 — OVAR

End. teleg. Vinhos-Ovar : Telef. Armazém 92 : Resid. 195

A Mercantil de Estarreja, L.^{da}

Apartado, 3 : Telefone, 9 : Teleg.: Mercantil

EXPORTADORES DE VINHOS

Armazém de Mercadoria, Vinhos, Azeites,

Cereais, Sal, Adubos e outros artigos.

ESTARREJA

A Mobiladora Estarrejense

de José Martins Coutinho

Móveis, Estofos, Aparelhos de T. S. F., Agente da Companhia de Seguros «SOBERANA».

Móveis ao mais baixo preço do mercado—Móveis avulso—Móveis rústicos e de estilo. Peçam desenhos e preços à MOBILADORA ESTARREJENSE—Avenida Visconde de Salreu

Telefone 98

ESTARREJA

Manuel Trigueiros Coelho d'Aragão

Telha (tipos) Mourisca, Marselha n.º 5, 29, 50, 125, Luza n.º 90, Beirado Luza n.º 93, Canal Luza n.º 94, Cumes Luza n.º 51 e Marselha n.º 14. Tijolos de todos os tipos.

Cerâmica de Rodão

Telefone n.º 16

Quinta da Ordem—VILA VELHA DE RODÃO

Fábrica de Botões e Fivelas

Telef. 4656

Botão Primor

— DE —

Luís Carvalho M. de Araújo

Louro—V. N. de Famalicão

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Disposições estatutárias e regulamentares

NA sua sessão plenária de 25 de Maio de 1934, o Congresso de Londres aprovou a proposta apresentada pela Comissão Permanente da Associação para uma revisão dos artigos 2 e 6 dos Estatutos.

A modificação do artigo 2 tem por fim tornar maleável a fórmula da adesão das Uniãos Nacionais de caminhos de ferro particulares. A do artigo 6 tende a regularizar um hábito já antigo que consiste em nomear «Membros de Honra» personalidades que obtiveram um mandato de membro da Comissão Permanente durante um período demasiado longo, e a permitir, quando as circunstâncias o justificarem, nomear «Presidente honorário» os antigos Presidentes da Associação.

Em conformidade com os Estatutos (art. 22), um escrutínio escrito das administrações, organismos e governos aderentes realizou-se nos prazos prescritos (6 meses). O resultado deste escrutínio foi afirmativo. Recolheram-se quinhentos e doze votos favoráveis num total de 710 votos susceptíveis de serem emitidos.

Nenhum voto desfavorável chegou à sede da Comissão Permanente.

O artigo 22 prevê que as modificações a introduzir nos Estatutos são adoptadas quando tiverem reunido os dois terços dos sufrágios recebidos na sede da Comissão Permanente antes de ter expirado aquele prazo.

Os Estatutos revistos entraram pois em vigor no dia 26 de Novembro último, ou seja seis meses depois do encerramento do Congresso de Londres.

Vamos reproduzi-los a seguir:

Objecto, sede e composição da Associação

Artigo Primeiro — A Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro tem por fim favorecer os progressos dos caminhos de ferro pela rea-

lização de congressos periódicos e edição de publicações.

A sua sede é em Bruxelas.

Art. 2 — A Associação compõe-se de administrações de caminhos de ferro do Estado e de administrações que exploram directamente caminhos de ferro de interesse público nos países aos quais ela se estende.

Os governos dos países aos quais a Associação se estende podem aderir à Associação.

A lista destes países pode ser modificada por uma decisão da Comissão Permanente, como está expresso no artigo 4.

Podem ser admitidos a aderir à Associação os organismos internacionais cujo objectivo se relaciona essencialmente com a exploração dos caminhos de ferro bem como com as uniões nacionais de caminhos de ferro que, não fazendo parte da Associação, exploram quer um mínimo de 5000 quilómetros, quer uma quilometragem pelo menos igual a 10 por cento da rede total do país.

Comissão Permanente

Art. 3 — A Associação é representada por uma Comissão Permanente composta de membros nomeados, como se refere no artigo 6.

Art. 4 — A Comissão Permanente pode, por um voto escrito, dirigido à maioria dos três quartos dos votos da totalidade dos seus membros, decidir uma modificação na lista dos países aos quais se estende a Associação.

Ela decide acerca dos pedidos de admissão dos organismos aptos a fazer parte da Associação e das administrações de caminhos de ferro, em relatório escrito por um membro designado, para cada caso, pelo presidente.

As únicas administrações dos caminhos de ferro que poderão ser admitidas a fazer parte da Associação, além daquelas que a instituíram em 1922, são

as que têm por objectivo principal a exploração de linhas a tracção mecânica, administradas ou concedidas por uma autoridade pública, abertas ao serviço público e tendo pelo menos 100 quilómetros de extensão em exploração e uma receita média de dois milhões de francos-ouro nos últimos três anos ⁽¹⁾.

Deixam de fazer parte da Associação:

a) As empresas que estiverem em liquidação ou em falência e as administrações dos caminhos de ferro que deixarem de explorar directamente um serviço de interesse público;

b) Os membros que não tiverem pago a sua cotização há mais de dois exercícios e que, devidamente avisados, não tenham regularizado as quotas atrasadas.

c) As administrações de caminhos de ferro admitidas posteriormente à constituição da Associação em 1922, que já não preencham as condições previstas na 3.^a alínea do presente artigo.

A admissão das administrações que dizem respeito a um Estado ao qual a Associação se estendeu provisoriamente, em virtude da primeira alínea do presente artigo, é provisória enquanto a admissão do Estado não for definitiva.

Art. 5—A Comissão Permanente organiza os congressos da Associação, designa as questões a examinar, prepara o seu estudo, manda redigir e publicar os relatórios dos debates, faz o orçamento, fixa as quotizações em conformidade com o artigo 17, fiscalizar a administração das finanças e manda proceder a todos os trabalhos, estudos e publicações que ela julgar úteis para o interesse da Associação.

Art. 6—A Comissão Permanente compõe-se dos antigos presidentes de sessão, membros de direito, membros eleitos cujo número é fixado por cada congresso, membros de honra e presidentes honorários.

Os membros eleitos são, tanto quanto possível, escolhidos nas diferentes nacionalidades dos aderentes. Em caso nenhum pode haver ali mais de nove membros eleitos pertencentes à mesma nacionalidade.

Os membros de honra são escolhidos de entre os membros eleitos da Comissão Permanente, quando tiverem permanecido de uma maneira constante à Comissão Permanente durante pelo menos 20 anos.

Em casos excepcionais, o congresso terá a faculdade de conferir o título de membro de honra a antigos membros que, embora não preenchendo as condições acima referidas, terão prestado serviços excepcionais à Associação.

Os mandatos dos membros eleitos são renovados, num terço, em cada congresso. Os membros são reelegíveis.

Os membros que mudaram de posição, por deixa-

rem de estar ligados aos serviços do governo aderente no referente a caminhos de ferro, ao organismo aderente ou à administração de que dependia no momento da sua eleição, já não podem fazer parte da comissão. Devem informar o presidente da mudança operada na sua posição. A Comissão Permanente, sob proposta de cinco membros, pode decidir, por um voto escrito e com a maioria dos votos de todos os seus membros, mantê-los até ao próximo congresso.

Os antigos presidentes da Associação podem ser nomeados presidentes honorários.

Os mandatos de Presidentes honorários e dos membros de honra são conferidos com carácter vitalício.

A comissão tem, em todo o tempo, a faculdade de se completar pela designação provisória de membros escolhidos entre os delegados dos participantes e aderentes. Neste caso, procede-se à eleição definitiva por ocasião do mais próximo congresso.

Quando o local de reunião de um congresso está determinado, a Comissão Permanente pode ser alargada, a título temporário, com membros escolhidos no país onde a próxima assembleia vai ser reunida.

Art. 7—A Comissão Permanente elege no seu seio um presidente e dois vice-presidentes na primeira sessão que se segue a cada congresso da Associação.

O presidente e um dos vice-presidentes são escolhidos entre os membros belgas.

A Comissão nomeia um secretário geral, um secretário-tesoureiro e secretários. Assistem às sessões da Comissão com direito apenas consultivo.

A Comissão reúne-se por convocação do presidente, tantas vezes quantas o interesse da Associação o exigir e pelo menos uma vez por ano.

Deve ser convocada sempre que cinco dos seus membros o requeiram.

As resoluções da Comissão são tomadas perante a maioria dos membros presentes. No caso de empate, o voto do membro que preside é preponderante.

As deliberações da Comissão são consignadas por processos verbais. Não terão valor se pelo menos nove membros não tomarem parte nelas.

Se, numa primeira reunião, este número for atingido, pode ter validade, seja qual for o número de membros presentes, na reunião seguinte, convocada cada com um mês de intervalo.

Art. 8—A Associação é representada em justiça e em todos os actos da vida civil pelo presidente ou, em caso de impedimento, pelo secretário-geral da Comissão Permanente.

Conselho Directivo

Art. 9—Na primeira sessão que se realizar após um congresso, a Comissão Permanente delegará três

⁽¹⁾ No cálculo da extensão, as secções da montanha exploradas por interesses especiais de tracção são contadas pelo dobro do seu trajecto.

dos seus membros que formarão com o presidente e os vice-presidentes da Comissão, um Conselho directivo.

O Conselho Directivo é presidido pelo presidente da Comissão Permanente.

O secretário-geral, o secretário-tesoureiro e os secretários da Comissão Permanente são agregados a ela, com direito a deliberar, mas não de votar.

O mandato dos membros do Conselho Directivo tem duração igual ao intervalo de dois congressos. Pode ser renovado.

O Conselho reúne-se por iniciativa do presidente ou a pedido de três membros.

O Conselho é encarregado especialmente da expedição dos assuntos correntes, da administração das finanças, bem como da fiscalização e da direcção de todos os trabalhos, estudos e publicações, da redacção do «Boletim», da conservação da biblioteca e dos arquivos. Manda imprimir integral ou parcialmente as memórias e os documentos destinados aos congressos da Associação que lhe pareçam necessário distribuir para esclarecer as discussões. Fica à disposição dos participantes e dos aderentes para lhes fornecer as informações especiais que lhe forem solicitadas.

O Conselho nomeia e revoga o pessoal. A execução das decisões do conselho é confiada ao presidente e ao secretário-geral.

Congresso

Art. 10 — Em cada congresso a Associação designa o local e a data da sessão seguinte.

Contudo, a Comissão Permanente pode modificar estas disposições, em circunstâncias excepcionais.

Art. 11 — Têm direito a tomar parte nos congressos da Associação:

1.º Os membros da Comissão Permanente, os secretários e o secretário-tesoureiro;

2.º Os delegados designados pelas administrações participantes, os governos e os organismos aderentes.

Os delegados devem fazer parte do pessoal regular e permanente da administração delegante;

3.º Os secretários da secção e os relatores encarregados da exposição das questões do programa, nomeados pela Comissão Permanente, ou pelo Conselho Directivo.

Art. 12 — As administrações participantes podem nomear um número de delegados em relação com a extensão da sua rede, a saber:

1 delegado para as explorações que não ultrapassem 200 km.

2 delegados para as explorações de 200 a 500 km. 1 delegado mais por 500 km. ou por fracção de 500 km. além de 500 até 3000 km.;

1 delegado mais por 1000 km. ou por fracção de 1000 km. além de 3000 até 6000 km.

1 delegado mais por 2000 km. ou fracção de 2000 km. além de 6000 até 10000 km.

Os governos e os organismos aderentes podem nomear os delegados até ao número máximo de 10, à razão de um delegado por 100 francos-oiro de quotização até 500 francos-oiro e de um delegado mais por 250 francos-oiro de quotização para cima de 500 francos-oiro.

Não estão compreendidos nos máximos referidos acima os membros que tomam parte nos Congressos em virtude dos parágrafos 1.º e 3.º do artigo 11 e que as administrações participantes ou os governos e os organismos aderentes compreenderiam entre os seus delegados.

Todos os delegados tomam parte nos congressos com os mesmos direitos.

Art. 13 — Na abertura de cada Congresso, o gabinete da Comissão Permanente desempenha as funções do gabinete provisório e a assembleia procede imediatamente à eleição do seu gabinete, composto:

1.º Por um ou vários presidentes e vice-presidentes de honra;

2.º Por um presidente;

3.º Por um ou vários secretários-gerais e por um ou vários secretários-gerais adjuntos.

Fazem também parte do gabinete os presidentes das secções nomeadas como consta no artigo 14 logo a seguir.

O primeiro delegado de cada governo é por direito vice-presidente.

Todos os membros do gabinete são nomeados para uma sessão.

A eleição realiza-se nas condições indicadas no artigo 16, alínea 6. As funções dos membros do gabinete são determinadas pelas regras em uso nas assembleias deliberantes para a direcção dos debates.

Após a formação do gabinete, o Congresso divide-se em secções em conformidade com a repartição das questões inscritas no programa elaborado pela Comissão Permanente.

Um membro pode inscrever-se ao mesmo tempo em várias secções.

O Congresso pode, além disso, constituir comissões especiais para o estudo de certas questões.

Art. 14 — Cada secção ou comissão nomeia o seu gabinete composto:

1.º De um presidente;

2.º De um ou de vários vice-presidentes;

3.º De vários secretários principais e de secretários.

No entanto, os secretários principais de cada secção ou comissão são nomeados pela Comissão Permanente.

As secções e as comissões especiais são dissolvidas no final de cada sessão.

Art. 15 — As discussões do congresso giram em volta das questões inscritas na ordem do dia da sessão pela Comissão Permanente. Esta recebe as

propostas respectivas, quer à inscrição de uma questão quer a uma das questões inscritas apresentadas pelos participantes ou os aderentes.

Um relator designado pela Comissão redige sobre cada questão inscrita na ordem do dia uma exposição sumária com a análise dos documentos que lhe forem transmitidos; não formula conclusões.

Nenhuma questão pode ser discutida em sessão plenária sem ter sido previamente examinada em secção ou em comissão especial.

Art. 16 — As discussões são feitas em francês e e na língua do país onde se realiza a sessão. Os intérpretes traduzem em francês os discursos proferidos numa outra língua.

Os processos-verbais e os relatórios são redigidos em francês, mas, a pedido dos oradores, as suas declarações originais são reproduzidas com a tradução à vista.

Os gabinetes das secções redigem um resumo dos debates formulando as diversas opiniões emitidas na secção. Depois de aprovados pela secção, estes resumos são apresentados à assembleia plenária.

São em seguida insertos no processo verbal, depois de terem sido completados, se houver ocasião, pela menção das opiniões novas emitidas no seio da assembleia plenária.

O Congresso só emite votos sobre as questões relativas ao regulamento ou adstritos à organização da instituição.

Os votos sobre estas questões especiais verificam-se com a maioria dos membros que assistem ao Congresso. A votação é feita sentado ou de pé; se existir uma dúvida sobre o resultado da votação, procede-se ao escrutínio. O voto por chamada nominal só é feito a pedido de doze assistentes.

Quotização e verificação de contas

Art. 17 — As despesas dos Congressos, da Comissão Permanente e do Conselho Directivo são cobertas:

- 1.º Pelas quotizações anuais dos participantes;
- 2.º Por subvenções e outras ajudas.

As quotizações anuais compõem-se:

a) Para os governos e os organismos aderentes, de uma verba fixa e que, para os organismos aderentes, não será inferior a 200 francos-ouro.

b) Para as administrações participantes, de uma contribuição variável proporcional à extensão das suas redes. Esta contribuição variável é fixada pela Comissão Permanente, sem que ela possa ultrapassar o terço de um franco-ouro por quilómetro.

O ano social começa no dia 10 de Janeiro.

Art. 18 — As quotizações dão às administrações participantes, aos governos e aos organismos aderentes o direito de receber gratuitamente os relatórios das sessões e outras publicações, num número de exemplares igual ao número dos seus delegados.

Art. 19 — A Comissão Permanente apresentará, em cada Congresso, um relatório sobre a sua acção financeira. O Congresso nomeia dois comissários encarregados da verificação de contas.

Revisão dos estatutos, dissolução e liquidação

Art. 20 — Os estatutos podem ser revistos pelo Congresso por proposta da Comissão Permanente, levada ao conhecimento dos participantes ou aderentes por carta expedida dois meses pelo menos antes da abertura da sessão.

As propostas de modificações apresentadas pelos participantes ou aderentes devem chegar à Comissão Permanente seis meses pelo menos antes da abertura da sessão. Se a Comissão as adoptar, serão submetidas ao Congresso, por intermédio do seu relatório, que deverá ser expedido aos participantes e aderentes dois meses pelo menos antes da abertura da sessão.

Se a Comissão Permanente não adoptar uma modificação proposta, esta não será submetida ao congresso se não reunir a adesão, assinada, de administrações participantes, de governos ou de organismos aderentes tendo direito a enviar ao Congresso 100 delegados. Neste caso, a proposta é comunicada aos participantes e aderentes por carta da Comissão Permanente expedida dois meses pelo menos antes da abertura da sessão.

Art. 21 — Todas as propostas de revisão dos estatutos são discutidos pelo Congresso sobre relatório de uma comissão especial presidida pelo presidente da Comissão Permanente ou pelo seu delegado e composta de onze membros:

a) O presidente da Comissão Permanente ou seu delegado;

b) Quatro membros delegados pela Comissão Permanente;

c) Um delegado de cada uma das cinco secções de que se compõe o Congresso, delegado esse que será eleito após discussão da proposta em secção;

d) Um delegado dos autores da proposta.

Art. 22 — Só é tomada em consideração a modificação proposta perante a maioria absoluta dos delegados presentes à assembleia plenária.

A modificação só é adoptada a título definitivo depois de um escrutínio escrito, que a Comissão Permanente deve provocar por uma circular expedida no mês seguinte ao encerramento do Congresso. Neste escrutínio, cada administração, governo ou organismo fazendo parte da associação, dispõe de um número de votos igual ao dos delegados ao qual tem direito.

O escrutínio termina ao expirar o prazo de seis meses após o encerramento do Congresso.

Só são adoptadas as modificações que tiverem reunido os dois terços dos sufrágios recebidos na

sede da Comissão Permanente antes do termo desse prazo.

Os resultados do escrutínio são publicados no boletim mensal da Associação.

Art. 23 - Os aderentes participantes esforçam-se por facilitar as reuniões da Associação e a missão da Comissão Permanente.

Art. 24 - A dissolução não pode ser deliberada senão pela maioria de três quartos, por um voto escrito das administrações participantes, cada participante tendo um número de voto igual ao dos delegados ao qual tem direito.

Art. 25 - Em caso de dissolução, a Comissão Permanente fica encarregada da liquidação. O activo da associação é atribuído, sob os seus cuidados, a obras conforme ao objectivo da Associação ou a obras filantrópicas dos caminhos de ferro.

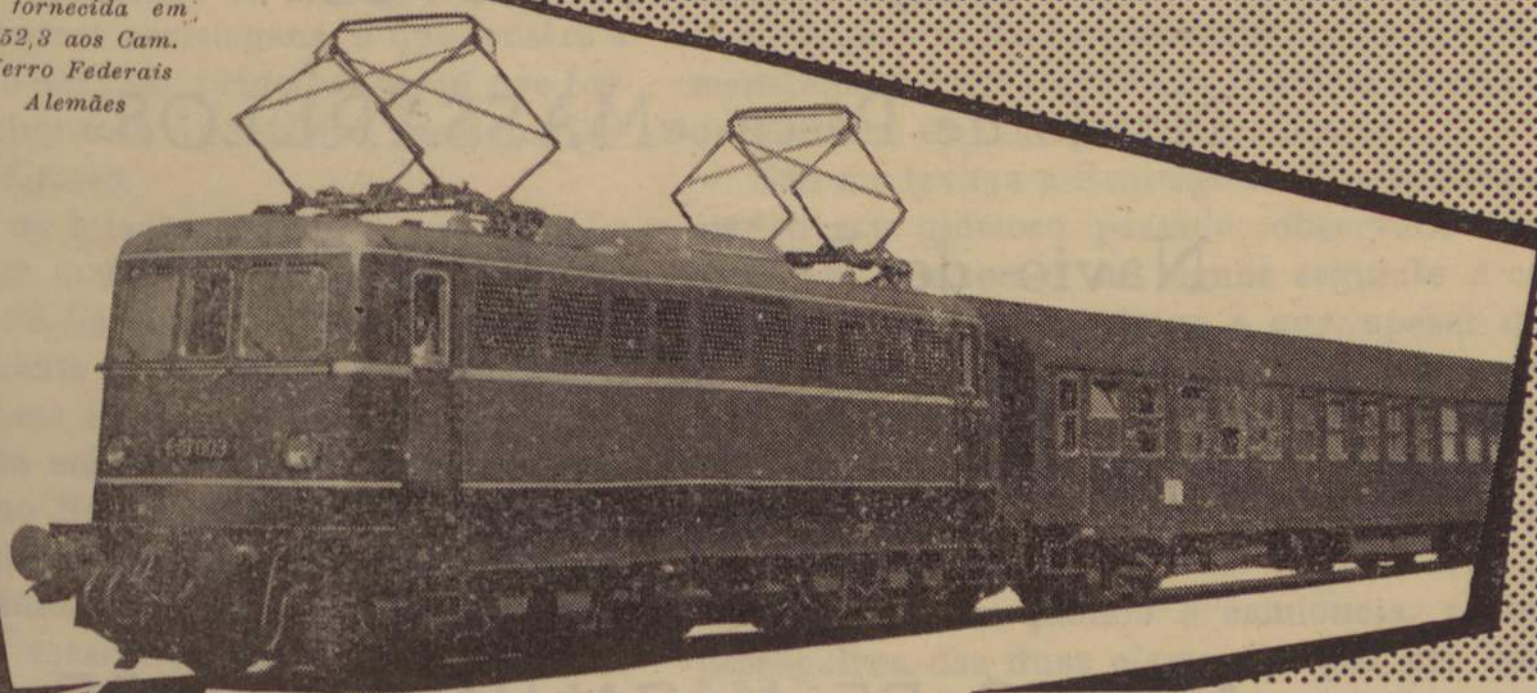
Art. 26 - Em nenhum caso, os membros participantes e aderentes, que deixem de fazer parte da Associação por qualquer motivo, têm direito aos haveres sociais.

Lista dos países que fazem parte da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Alemanha; Argentina; Austrália; Áustria; Bélgica e sua colónia; Birmânia; Bolívia; Brasil; Bulgária; Cambodge; Canadá; Ceilão; Chile; Colúmbia; Costa Rica; Cuba; Dinamarca; República Dominicana; Egito; Equador; Espanha; Estados Unidos; Finlândia; França e União Francesa; Reino Unido da Grã-Bretanha e norte da Irlanda e territórios ultramarinos dependentes; Haíti; Hungria; Índia; Indonésia; Irão; Irak; Irlanda; Itália; Japão; Libano; Luxemburgo; México; Nicarágua; Nova Zelândia; Noruega, Paquistão; Paraguai; Reino dos Países Baixos (Países Baixos); Suriname; Antilhas neerlandesas; Nova Guiné; Perú; Polónia; Portugal e territórios ultramarinos; Roménia; Salvador; São; Sudão; Suécia; Suíça; Síria; Checoslováquia; Turquia; União Sul-Africana; Uruguai; Viet-Nam e Jugoslávia.

HENSCHEL

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



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

Companhia de Pesca Transatlântica, S.A.R.L.

SEDE:

RUA DR. SOUSA VITERBO, 36-1.º

P O R T O

A maior organização de Pesca da cidade do Porto

PROPRIETÁRIA DOS NAVIOS:

Arrastão «INVICTA»

Lugre-Motor «CONDESTÁVEL»

Lugre-Motor «AVIS»

Navio de Pesca «MASSARELOS»

Navio de Pesca «MIRAGAIA»

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

ADMINISTRADORES:

ÁLVARO DE MAGALHÃES JÚNIOR

FERNANDO MOREIRA DE ALMEIDA

ADMINISTRADOR-DELEGADO:

JOSÉ DA CUNHA TEIXEIRA

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Por Espanha e França

Pelo DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

XVI

AS comunicações entre Lisboa e a Corunha sofreram uma melhoria sensível com o estabelecimento, em 1950, de uma carruagem directa, mista de 1.^a e 2.^a classes, atrelada aos rápidos n.º 1 e n.º 4 na linha do Norte e aos semi-directos n.º 5013 e n.º 5014 da linha do Minho. Porém o seu funcionamento de Lisboa ao Porto é só no período da hora de Verão, ou seja do primeiro domingo de Abril ao primeiro sábado de Outubro.

A circulação das carruagens directas todo o ano só traria vantagens ao público e à Companhia Portuguesa, evitando o trasbordo de Campanha, princípio que se podia alargar a outros combóios de modo a tornar mais fáceis as comunicações ferroviárias de Lisboa com o Alto-Minho. No período de circulação, a carruagem directa de Lisboa à Corunha vai quase sempre com a lotação completa, e, por vezes, o excesso obriga os passageiros a procurar lugar em outras carruagens, o que mostra a importância deste serviço, principalmente nas festas de Nossa Senhora da Agonia em Viana do Castelo, no mês de Agosto.

Foi num dia de lotação excedida, que tomei a carruagem directa numa estação do Alto Minho para me conduzir até Santiago de Compostela. Estava uma tarde quente de Agosto, dois dias depois das festas de Nossa Senhora da Agonia, que gozam de justificada celebridade especialmente mais no Sul do que no Norte do País, originando importante afluência de forasteiros à linda e encantadora cidade minhota de pessoas vindas das mais diversas origens, mesmo do Estrangeiro.

Um inconveniente a evitar é a falta de bilhetes directos entre qualquer estação portuguesa e as suas congéneres espanholas do percurso da carruagem directa, que só existem nas estações principais, obrigando os passageiros a descer em Valença para apressadamente comprarem o bilhete.

Em Valença observei um comboio especial constituído por carruagens americanas, que transportavam uma excursão de turistas dos Estados Unidos a Santiago de Compostela, depois de have-

rem visitado Fátima. Quando poderemos conduzir por caminho de ferro até ao Santuário de Fátima as centenas de milhar de peregrinos que de todo o Mundo aí se dirigem?

Estava em Santiago de Compostela, o sonho dos peregrinos medievais, e que é sem dúvida uma das mais belas cidades da Península, quer pelo seu aspecto antigo de verdadeiro museu, quer pela sua justa importância religiosa, mas desta vez não me demorei senão uma noite, aliás bem passada no único bom hotel que então existia e que só foi ultrapassado desde 25 de Julho de 1954 pelo histórico Hospital dos Reis Católicos. «Poucas cidades, afirmou Garcia Marti ⁽¹⁾, entre as de maior prestígio produzem no ânimo do visitante uma tão fecunda emoção como esta nobre cidade, mística e eterna, que se chama Santiago de Compostela, nome de sonoridades arcaicas e de lendas heróicas. Cada rua, cada praça, cada pedra coberta com o pó dos séculos, pela acção da passagem dos anos e dos homens, encerra um segredo da História ou está cheia do perfume de uma poética tradição.»

Não me levava a Santiago de Compostela apreciar o seu glorioso passado, observado noutras ocasiões, mas tomar na manhã seguinte a camioneta da carreira para Lugo e que, apesar da sua importância, só agora começa a melhorar o material antiquado e em mau estado. Por vezes parecia uma das velhas diligências, que Perez Lugin ⁽²⁾ tão admiravelmente observou no seu célebre livro «La Casa de la Troya».

Nascia o dia quando a camioneta, repleta de passageiros das duas classes, se pôs em marcha, para, depois de um percurso de mais de três horas chegar a Lugo. A paisagem é sempre bela, pequenas aldeias rodeadas de campos de milho e de pinhais, casas severas de pedra lavrada, enquanto

⁽¹⁾ Victoriano Garcia Marti, Mes Narraciones Gallegas, Madrid 1930, pag. 93.

⁽²⁾ A Barrero, Lu Ruta de la Casa de La Troya, Madrid 1947, pag. 22 a 24; e Alexandro Perez Lugin, Obras Completas, Madrid 1945, pag. 384 a 385.

em cavalos ou burros passavam galegas vestidas de escuro. De vez em quando a camioneta parava, e, como já não havia lugar no interior, passavam os passageiros para o tejadilho, sentados em cima da bagagem e dos volumes das encomendas, mostrando a imperfeição dos serviços de transportes colectivos por estrada.

A antiga cidade de Lugo ocupa um lugar elevado, dominando a campina vizinha, e conserva monumentos importantes como as muralhas, donde se observa um interessante panoramã. Apesar da sua remota origem, vê-se depressa, e, para não passar uma noite incômoda, vi-me obrigado a andar ràpidamente para descer à estação e tomar o correio das 12 h., que felizmente, trazia lugares sentados que me permitiam com comodidade observar a paisagem até Leão.

A ânsia de renovação é hoje uma das características mais de louvar em Espanha, e encontra-se desde as vias de comunicação às casas e ao bem estar das pessoas. Os caminhos de ferro estão sofrendo a mais completa remodelação da sua história, começando a ser notada nas vias bem britadas, em estações novas, como é o caso de Ponferrada, por vezes auto-falantes a indicar a chegada ou partida de comboios.

De Lugo a Leão a distância é apenas de 310 km, mas o comboio, correio-expresso, leva 12,20 horas a percorrer.

A paisagem galega, a partir de Monforte de Lemos vai perdendo a sua beleza, para tomar a severidade do planalto leonês, e possui pouco interesse. Pelo contrário Leão, devido aos seus monumentos de antiga capital, muralhas bem conservadas, importante catedral, perfeita urbanização moderna de ruas bem traçadas e amplas com casas próprias de uma cidade histórica, ocupa um proveitoso dia para ser visitada, e é uma povoação onde tudo é perfeito, desde o hotel ao restaurante, da pastelaria à loja vulgar. É uma cidade com que se fica satisfeito depois de a visitar.

Como não conhecia Bilbao e estava em Leão, aproveitei a ocasião de ir visitar esse importante centro industrial e seguir pelo caminho de ferro de via estreita, que liga as duas cidades.

Era domingo, e, depois de ouvir missa numa igreja moderna, pertencente a uma comunidade re-religiosa, embarquei.

A viagem é de tipo familiar, em que o pessoal e os passageiros confraternizam na atitude de parentes e conhecidos antigos, enquanto o percurso oferece o seu pitoresco para vencer a altitude onde se encontram Leão e a zona à beira-rio de Bilbao.

Terrenos perdidos, como ainda é vulgar em Espanha, começam a ser repovoados florestalmente, alternando com ruínas da Guerra-Civil, e, em Mon-

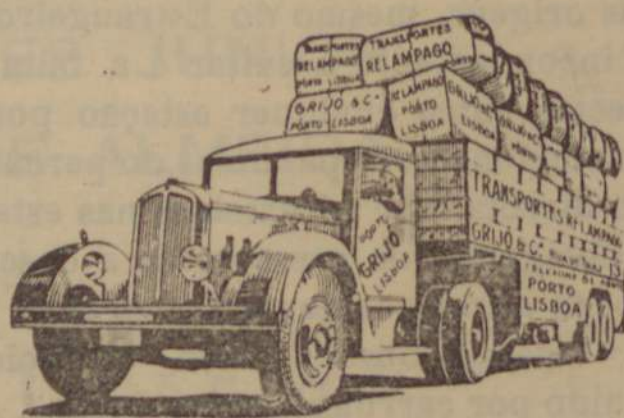
tes-Claros, uma importante represa começada em 1928, por determinação do General Primo de Rivera na sua orientação renovadora, encontra-se, um quarto de século depois de iniciada, em via de conclusão, destinando-se a abastecer electricamente uma região necessitada. A descida da linha torna-se mais acentuada nas proximidades de Bilbao, anunciada pelas fábricas e chaminés que dominam os seus arredores.

As duas estações de Bilbau encontram-se renovadas, apresentando a cidade um aspecto de abundância e de riqueza próprio duma zona industrial. Rodeado de montanhas elevadas, Bilbau é interessante, embora, como se estava em Agosto, turistas vindos de diversos lugares de Espanha enchiam os hotéis, sendo extremamente difícil encontrar alojamento mesmo para uma noite. A falta de comodidade e o calor determinaram uma visita rápida, que não abrangeu o museu, por este se encontrar fechado devido a ser segunda-feira.

Bilbau encontra-se ligado a S. Sebastião, por um caminho de ferro de via estreita explorado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongados, que como a sua congénere de Leão a Bilbau, não faz parte da Renfe, sendo os 116 km de distância percorridos em 3 h. 29^m, como é próprio de linhas que não permitem grandes velocidades.

O Passado...

No presente:



TRANSPORTES — DE

Srijó e

em combinação com

SAMPAIO, CO

R. dos Doura

organizaram o ser

a domicílio, entr
LISBOA a PORTO

de um

TELEFONES

O percurso é pitoresco, e, a alguma distância de S. Sebastião, a linha segue junto à costa alcançada com rochedos e penedias, sucedendo-se os túneis. Esta costa faz recordar as de Garraf, na Catalunha, na parte de Sitges a Castelldefels.

Quase à tabela, chegou-se a S. Sebastião, tanto do meu agrado, e que estava no apogeu da frequência veraneante. Seria um absurdo procurar um hotel, e assim atravessei apressadamente a cidade para tomar um dos muitos comboios eléctricos que a ligam com Irun. Muitas cidades espanholas substituíram os carros eléctricos por autocarros, mas algumas passaram a ser mal servidas como aconteceu com S. Sebastião, pelo que em pequenas distâncias é preferível ir a pé.

Os comboios tranvias com composições regulamentares, vencem com boa marcha os 20 km. que separam S. Sebastião de Irun, e quem não desejar o comboio, tem o eléctrico e o autocarro, havendo afluência para todos estes meios de transporte, pois trata-se de uma das zonas de maior movimento e mais civilizadas de Espanha.

Ao atravessar Irun, verifiquei com prazer que a reconstrução se encontrava quase completa, depois das terríveis destruições provocadas pelas hordas vermelhas em Setembro de 1937, e que eu emocionado pude observar em Maio de 1937. Os

crimes comunistas durante a Guerra Civil estão bem patentes para que se possam esquecer, mas é bom lembrá-los àqueles que numa complacência de covardes simpatizantes, parecem esquecê-lo.

Depois de descansar num magnífico, mas caro hotel, a 600m. da fronteira francesa e junto da estrada, que é um constante passar de pessoas e automóveis, mesmo durante as horas da noite, resolvi no dia seguinte voltar a S. Sebastião num cómodo autocarro.

S. Sebastião é, como se sabe, a mais importante praia espanhola, favorecida altamente pela posição geográfica, da proximidade com a França e praias internacionais como Biarritz e S. João da Luz; além disso encontra-se numa região extremamente industrial e rica, sendo com a Galiza e a Catalunha das mais pitorescas. A extensa praia constitui a atracção de milhares de banhistas, enquanto a propaganda comercial aproveita a própria areia para desenhar anúncios.

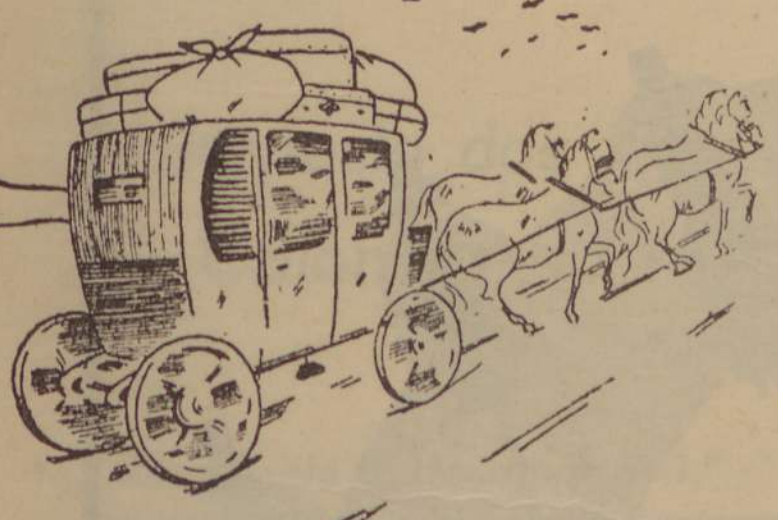
Nesse dia o Generalíssimo Franco terminava o veraneio em S. Sebastião, e partia embarcado para a Catalunha, pelo que pude assistir à entusiástica despedida que lhe foi feita. Apresentando a mesma boa disposição que eu lhe observara em Lisboa, quando da visita de Outubro de 1949, recebeu antes de partir, o diploma de alcaide das corporações marítimas, pelo que ao agradecer proferiu um magnífico discurso, não lido, no qual demonstrou os benefícios que para a Espanha advêm do seu desenvolvimento marítimo.

Foi pela manhã seguinte que parti cedo para França, atravessando a pé a ponte internacional sobre o rio Bidássoa, e senti o encanto inesquecível que é sempre entrar em contacto com a gentileza francesa que se manifesta logo na alfândega, em que, após uma ligeira pergunta, nem abrem as malas, e nos passaportes basta apenas um simples carimbo.

Entra-se em Hendaia por uma extensa rua, ladeada de casas e de estabelecimentos, enquanto à esquerda se observa a importante estação ferroviária onde tudo indica ordem, asseio e progresso.

Como desejava seguir para Pau, tomei um comboio tranvia, que, em menos de uma hora me levou, a Baiona, para aí passar para outra composição, antiga mas bem conservada, que me conduziu a Pau. Até Baiona a paisagem é fundamentalmente marítima, duma beleza tantas vezes descrita, mas entre Baiona e Pau são os Pirinéus o elemento predominante na sua grandiosidade e imponência.

Estava uma tarde quente quando cheguei a Pau, após um percurso pitoresco já do meu conhecimento de outras ocasiões: quanto à cidade visitava-a pela primeira vez. Situada num alto, dominando um vale, com um admirável passeio que



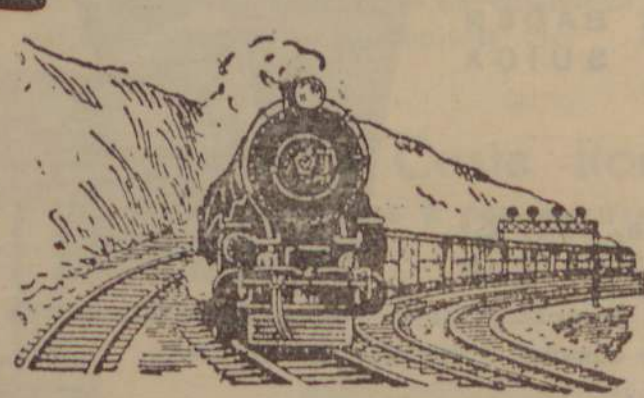
Companhia 9, R. de Traz, 13 - PORTO

& AZI, L. DA
21 - LISBOA

diário, de domicílio
PORTO a LISBOA e
entregas regulares
para outro

58 - Porto
59 - Porto
53 - LISBOA

PACHOS — EMBARQUES



permite descortinar um dos melhores panoramas pirinaicos que se podem observar. Além disso trata-se de um centro importante de turismo, com inúmeros hotéis, monumentos, e o célebre castelo onde Henrique IV nasceu. Intensa arborização cerca a cidade, que se apresenta modernizada e cheia de luz, atraindo logo os visitantes.

Dada a situação de Pau, a linha férrea passa num vale, pelo que à saída da ampla e boa estação, como são quase todas as suas congéneres em França, tem de se subir através duma encosta arborizada e em forma de parque para se chegar ao centro da cidade que recebeu vantajosas transformações nos últimos anos.

Instalado convenientemente, tratei de observar a cidade, o que se faz rapidamente e a seguir ir ao castelo, que é de facto admirável.

Do tipo de castelo palácio, tão vulgar em França, bem conservado, parece que desde o primeiro momento a sombra de Henrique IV nos acompanha e nos guia, através de salas ornamentadas com as letras G. E. em homenagem à sua apaixonada Gabriela d'Estrées. Se certas atitudes do galante rei não são de aplaudir, compreende-se que os franceses ao presenciarem a decadência política actual

do seu país, recordem com saudade e respeito o nobre soberano, que só pensou no engrandecimento da França com tao bom senso e cujas dotes espirituosos são conhecidos por todos.

Encontra-se Pau a 39km de Lurdes, pelo que aí me dirijo tomando um dos muitos e cómodos comboios de magnífica composição, onde abundam lugares, e com a velocidade ferroviária francesa não demorou em chegar àquela cidade, avistando-se a gruta das aparições desde o caminho de ferro, um pouco antes de nos aproximarmos da estação. Sobre Lurdes muito haveria a escrever e uma vez mais visitei a gruta onde se deram as aparições de Nossa Senhora, assim como a basílica que bem cedo se encontra repleta de peregrinos vindos de diversos lugares de França ou do estrangeiro. Nessa ocasião uma peregrinação belga bastante importante, vinda em comboio especial com composição desse país, manifestava a sua fé e a sua devoção. A intensidade da vida religiosa em França encontra-se bem demonstrada em Lurdes com as multidões de católicos, que dão provas ardentes da sua crença.

Rapidamente voltei a Pau para tomar o transpirinaico, a fim de, por Madrid voltar a Portugal.



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

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

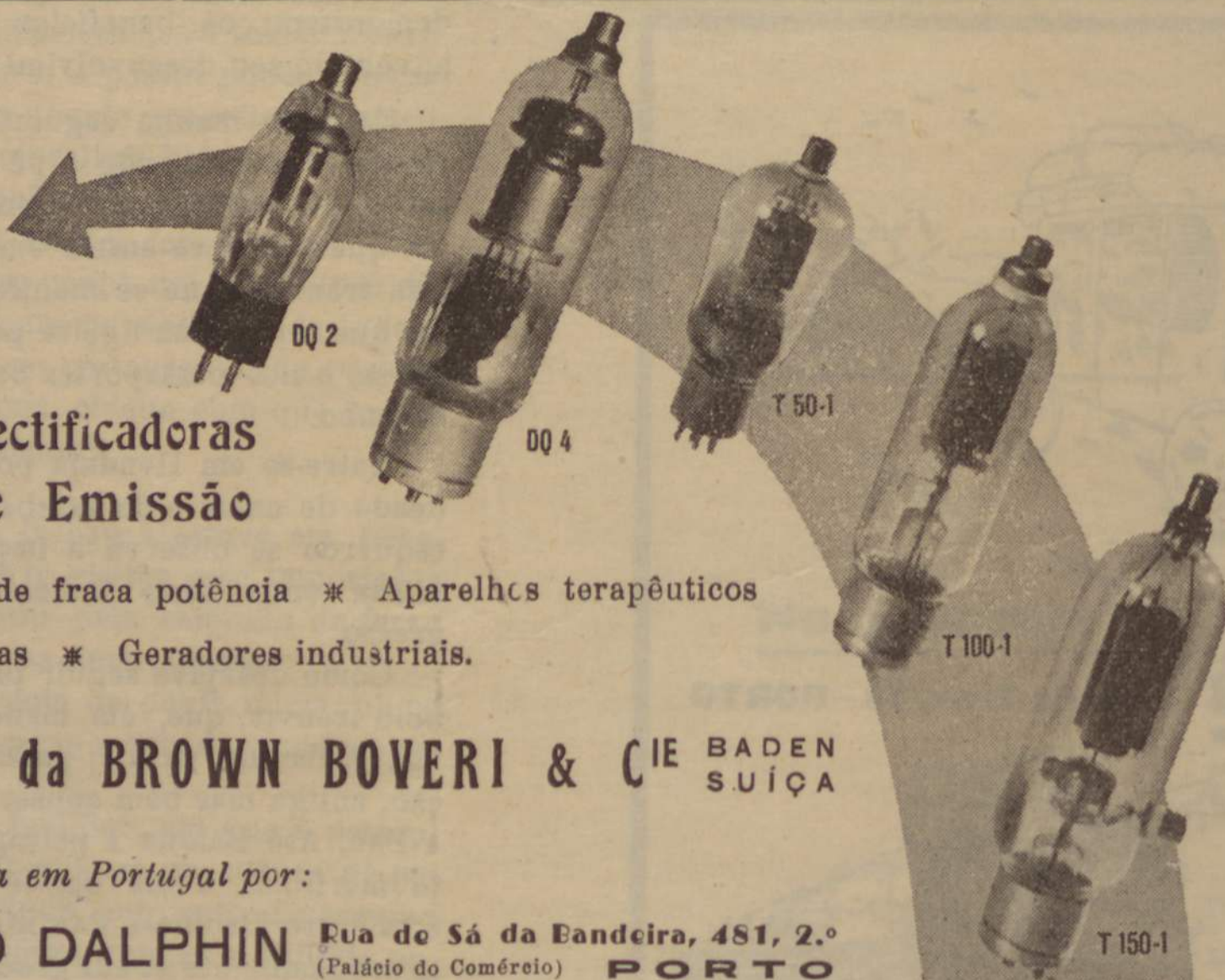
Construção da BROWN BOVERI & C^{IE} BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua do 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.

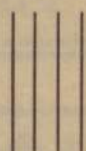
*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos
emissores de rádiodifusão*



O MELHOR CAFÉ É O DA
BRASILEIRA

CASA FUNDADA EM 1903

PORTO



Importação directa de:

CAFÉS

CHÁS

ESPECIARIAS

ARTIGOS BRASILEIROS

*Vinhos da
Real Vinícola*

AS MAIS VASTAS INSTALAÇÕES EM GAIA

**Vinhos de mesa
Espumantes naturais
Vinhos do Porto
Brandies**

**REAL COMPANHIA
VINÍCOLA DO NORTE
DE PORTUGAL**



PORTO — R. Entreparedes

GAIA — R. Azevedo Magalhães

LISBOA — R. do Alecrim

Telef. 22116

Teleg. Sucarnorte

*Interposto dos Açúcares
Coloniais do Norte, L.^{da}*

Rua Infante D. Henrique, 31-1.º PORTO

BANCO

Fernando Magalhães

Rua de Sá da Bandeira, 31-39 PORTO

**Descontos - Depósitos - Câmbios
Papéis de Crédito - Cupões**

Agências e Correspondentes no Continente, Ultramar e Estrangeiro

TELEFONES 22602 E 29592 P. P. C.

Ferro cobreado e estanhado — Tubos de cobre
e latão — Estanho — Chumbo — Especialidade
em ferramentas para automóveis, etc.



José da Costa Rodrigues
METAIS E FERRAMENTAS

Chapa e discos de cobre — Chapa de latão,
zinco, alumínio e metal branco — Arame de
cobre, latão, alpaca, aço

157, Rua do Almada, 161

PORTO

DESPACHOS E TRANSPORTES

Lisboa, Porto e Coimbra // Domicílio a Domicílio

Joaquim Pereira

Largo da Estação de Campanhã — Telef. 5 2722
PORTO

Agente em Lisboa:

Nascimento, Pacheco & Simões
R. dos Caminhos de Ferro, 134-1.º Esq.
Telefone, 25923

Agente em Coimbra:

Luís Duarte Carrito
Rua Pedro Monteiro, 36
Telefone, 3539

Fábrica de Estamparia de Lavadores, Lda.



ESTAMPARIA

TINTURARIA

ACABAMENTOS



Fábrica em Lavadores

Escritório no Porto

VILA NOVA DE GAIA

R. de Santa Catarina, 311

Telef. — Afurada, 5

Telef. 21539

Valente, Costa & C.^a, L.^{da}

Exportadores de Vinho do Porto



R. Visconde das Devezas, 75

Telefones 7106/85, 86/87



Vila Nova de Gaia

TINTURARIA PORTUGUESA

de GERMANO DE PAIVA & C.^a, L.^{da}

Avenida de Serpa Pinto, 679

Tel. 30-M — MATOSINHOS

tinge e lava todos os artigos de vestuário e adorno,
impermeabiliza gabardines, etc.
A PREÇOS MODICOS

Filiais no Porto/Rua de Santa Catarina, 323; R. de Cedofeita, 277; R. do Bonjardim, 130; e R. Formosa, 393. Em Matosinhos Rua Conde S. Salvador, 54. Em Leça da Palmeira Rua Moinho de Bento 249. Na Foz do Douro/Rua Senhora da Luz, 205

Serviço de encomendas postais para todo o País

Manoel Carneiro Bessa

DESPACHANTE DOS CAMINHOS DE FERRO

Residência:

TELEFONE: 52,891

Rua da Estação, 117, 1.º

Escritório em Campanhã

PORTO

FÁBRICA DE LOUÇA DE ALUMÍNIO «SUMA»

MANUEL DE JESUS

RUA PARTICULAR A JUSTINO TEIXEIRA, N.º 6

TEL. 53533 — PORTO

PAPELARIA DE CAMPANHÃ J. M. FERREIRA GONÇALVES

*Artigos de Escritório — Tipografia e Encadernação
Fabricante de Papéis de Prateleiros e de Chita*

130, Rua da Estação, 132

PORTO

Osório, Vasconcelos & C.^a

Obras de palheta

Artigos para armador

Telefone 23004 — Rua Trindade Coelho, 33

PORTO

Fábricas

Devezas

Telef. 710252

Pampilhosa

Telefone 2

COMPANHIA CERÂMICA

DAS DEVEZAS

Rua C. Veloso da Cruz, 206 — GAIA

TELEFONE: 286

TELEG.: Viúva CAMBEY

VIÚVA CAMBEY & FILHOS

Negociantes de peixe fresco e salgado

Armazém e Escritório — Avenida Serpa Pinto, 269

MATOSINHOS

Apartado, 77

Irmãos Cabral

ARMAZENS — Malhas, Miudezas e Fazendas Brancas

50, Rua Passos Manuel, 52 — Telef. 21960 — PORTO

JOÃO PINTO & IRMÃO

Transportes e despachos nos Caminhos de Ferro

8, Rua da Ponte Nova, 11 // Telef. 22592 // PORTO // Campanhã 512 08

CONCRETO. L.^{DA}

TUBOS DE BETÃO VIBRADO para esgotos e saneamento
(composição granulométrica e lavagem de areias)

Blocos, Azulejos
e
todos os materiais de cimento para construção

Matosinhos

Tel. M. 106

Amadeu Alves Barbosa

MÓVEIS

TELEFONE, 38

LORDELO-DOURO

A 25 quilómetros ao norte do Porto
Estrada Porto—Valongo—Paços de Ferreira

CONTINENTAL

SOCIEDADE DE CONSERVAS, LDA.

Telefone 41-M — Teleg. CONTINENTAL

R. do Godinho, 83 // MATOSINHOS (Portugal)

VICTORINO GONÇALVES

Com Fábrica de Serração de Madeiras

Compra e vende madeiras Nacionais e Estrangeiras
Depósito de móveis em branco para revenda

Corregais

— Lordelo —

(Douro)

Telef. P P C :: Matosinhos 1008,9

Sociedade Produtora de Leveduras Seleccionadas, Lda.

Rua Heróis de França, 846 :: MATOSINHOS

A Construtora Moderna Agente da Companhia de Seguros «Fidelidade»

Augusto Dias Castelo, Filho

(SÉRVULO DIAS CASTELO) Correspondente Bancário

Materiais de construção | Adubos químicos | Gasolina e óleos | Ferramentas | Tintas, Louças e vidros | Material eléctrico | Cristais e Espelhos

Telef. 3

LORDELO

Casa fundada em 1923

Telegramas Paços de Ferreira
fone 10 - Lordelo

FÁBRICA DE MOBÍLIAS

José Dias Carneiro

大々大

Lordelo

DOURO

Fábrica de Elásticos de Valongo

José Pereira de Carvalho

〰〰〰

Rua Conde Ferreira, 17

Telefone 27

〰〰〰

Valongo

Arnaldo Barbosa

SERRAÇÃO DE NINE



Especialidade em caixotaria



Telefone 11

Nine

Fábrica Nacional de Correias
para Transmissões

António da Silva Reis, Sucessora
27, Rua Dias de Oliveira Valongo

Sociedade Industrial de Serração e Mobiliário, Lda.

Serração, Madeiras, Caixotaria, Carpintaria e Mobiliário

Filiais em Barcelos na Rua D. António Barroso, 56
e em Famalicão na Rua de Santo António

Telefone 17

NINE

INDÚSTRIA DE MOBILIÁRIO

António Neto

Telefone, 32

Apartado 2

LORDELO—(DOURO)

FÁBRICA DE MÓVEIS

Eduardo Ferreira da Costa

TELEFONE 8 — LORDELO

Móveis em todos os estilos

LORDELO—DOURO

MÓVEIS

MAR-COSTA

Mário Augusto Ferreira da Costa

Telefone, 1

(DOURO)—LORDELO

MÓVEIS—MADEIRAS

Manuel Ferreira Dias

SOUTELO
LORDELOTELEFONE
30

(DOURO)—LORDELO

Paulo da Silva Ranito, L.^{da}

FÁBRICA DE CURTUMES
E CORREIAS DE TRANSMISSÃOPONTE DA PEDRA
(CORREIO DE S. MAMEDE DE INFESTA)

Novo sistema de transmissão

R A N I L O N

correia plana ou trapezoidal de plástico e couro

Não estica — Transmite a curtas distâncias — Grandes
desproporções de diâmetros — Menor largura
— Maior Aderência.

TRAPEZOIDAIS RANILON

— Onde trabalham duas basta uma

Alexandre Teixeira da Silva

Talheres de alumínio

IRIVO — PAÇO DE SOUSA (Penafiel)

Fábrica de Brinquedos de Ermesinde

LUCIANO MOURA, SUCRS.

Telefone 235

//

ERMESINDE

TINTURARIA LUSO-FRANCESA

Gerente: Abel Martins Costa Pinto

Fábrica a vapor e Escritório - R. Conde Alto Mearim, 598
Telefone, 152-M.Sucursais: R. Gago Coutinho, 195 e R. Roberto Ivens, 287 — Matosinhos
Rua de Cedofeita, 260 e 262 — Praça Carlos Alberto, 112 e
113 — Rua Formosa, 416 e 420 — Passeio de S. Lázaro, 13
e 14 — Avenida Saraiva de Carvalho, 73 e 75 (à entrada da
Ponte) Porto — R. S.^a da Luz, 176 e 178, F. do Douro
Agência em Vila Nova de Gaia: Rua 1.^o de Maio, 3 -Telefo e 710646
Agência em Vila do Conde: Rua Barão do Rio Ave, 51-Telefone, 93Lavados a seco em todos os artigos de vestuário e adorno.
Aceitam-se fatos, gabardines e sobretudos só para
brunir. Serviço esmerado. Impermeabilização em gabardines, etc.

Lutos diários e com perfeição. Tintos por amostra

Lavagens químicas em reposteiros e cortinados

Serviço de encomendas postais

FÁBRICA DO SOUTO

de MANUEL GOMES VILAÇA

BOTÕES CÉLIA, Fivelas, Bijuterias, Quinquilharias
Artigos de novidade

NINE

Telefone 31

MINHO (Portugal)

DEPÓSITO DE MOBÍLIAS
QUARTOS, SALAS E ESCRITÓRIOS *Móveis avulso*

João do Couto e Silva

Guarda vestidos. Camas, Cadeiras, Mesas de todos os estilos, etc.

FRAZÃO — PAÇOS DE FERREIRA

Manuel Pereira Meinelos

VINHOS — MERCEARIA — CEREAIS E OUTROS ARTIGOS

Irivo — (Paço de Sousa)

Telefone, 6 — GRIJÓ

Serração da Feiteira, L.^{da}

SERRAÇÃO, MADEIRAS APARELHADAS
E PARQUETS

Grijó—GAIA

BOLACHAS



Paupério
BISCOITOS

A VENDA NAS BOAS CASAS

Missões da D. C. T.

Estudo do Major de Engenharia ADALBERTO C. F. PINTO

Nota ao leitor — O texto deste artigo reproduz a palestra que foi proferida na Lousã, em 30 de Abril do corrente ano, no Salão Nobre da Câmara daquela risonha e próspera vila beirã, a convite do ilustre Presidente da Câmara, sr. Manuel Magalhães Mexia.

Nesta palestra, o autor chamou previamente a atenção das pessoas desprevenidas para não tomarem «D. C. T., Defesa Civil Territorial, ou Defesa Civil do Território», no sentido de defesa armada do território, outro-sim como defesa das populações, e socorro a pessoas e lares atingidos pelas vicissitudes da vida.

A palavra «território», enquanto figurar junto às iniciais «D. C.», terá para nós o significado de bens materiais da população a proteger, bens que são, afinal, a nossa terra.

O facto da D. C. T., estar a cargo da Legião Portuguesa, significa que os seus elementos tenham de ser Legionários. Os legionários, só o são por vontade própria, mas só podem sê-lo pessoas tanto masculinas como femininas com o desembaraço físico e intelectual, iniciativa e espírito de sacri-fício, isenção de egoísmos de ordem pessoal e material e apresentação, qualidades muito afins às exigidas aos componentes das forças armadas.

A D. C. T., procura, além de formar chefes que dirijam «equipas» que, dum modo geral, podemos chamar de «Salvamento e Socorro», procura que o trabalhador como trabalhador, o operário como operário, o capitalista como capitalista, o enfermeiro como enfermeiro, o médico como médico, o intelectual como intelectual, o sacerdote como sacerdote, todos dentro das suas faculdades e meios próprios, tenham o seu papel no socorro à desventura do próximo.

Esta desventura, infelizmente, não existe só em tempo de descalabro social, ou

em conflito armado, é da vida corrente, numas terras mais que noutras.

Não se pretende distribuir o «mal» pelas aldeias, mas sim o «bem», que é afinal a missão da D. C. e que entre nós poderá ser tão vasta quanto quisermos.

Com o texto da palestra a seguir transcrita procura se fazer adivinhar a cada um o papel importante que a D. C. terá a desempenhar em caso de conflito armado. Fazer adivinhar, que a ampliação da acção da D. C. será tanto mais eficiente quanto melhor estiver constituída em tempo de Paz.

A. C. F. P.

As lutas dos povos, os destinos das Nações, nos séculos anteriores ao que estamos vivendo, resolviam-se num convencional campo de batalha, consoante a resultante das pugnas travadas entre as elites representativas desses povos, dessas Nações, elites que eram constituídas normalmente por uma pequena percentagem dos seus naturais, embora providas com o máximo de recursos morais e bélicos que os seus compatriotas podiam fornecer.

Hoje, os conflitos inter-Pátrias perderam os limites dos campos de batalha, transbordaram, atingem e exigem a participação integral das populações inteiras nos seus totais recursos, morais, científicos e materiais.

Tudo o que se podia chamar «Defesa Militar Territorial, duma Nação, que tanto se podia efectivar nas suas fronteiras como fora (não há muitos anos, na Grande Guerra de 1914-1918, assim aconteceu a Portugal e outras Nações) hoje não basta.

Pela força das circunstâncias, nasceu automaticamente a necessidade de todos os Povos, que prezam a sua dignidade e independência de Soberania, criarem, manterem permanentemente a «Defesa Integral Territorial». Por isso, todos os elementos que constituem esses Povos, nesta defesa devem tomar parte, e assim a par da existência da D. M. T., têm de manter a sua D. C. T..

Como actuarão uma e outra?

A D. M. T. continuará a desempenhar a missão de todos os tempos, sempre provida dos máximos e melhores recursos *morais, científicos e materiais*, dando *corpo e vida* à defesa do território confiado à sua guarda.

Defenderá a sua Pátria atacando o inimigo, não só nos campos de batalha, esmagando as tropas contrárias que se lhes opõem, mas também destruindo o âmago das populações civis adversas, levando-lhes a devastação, a morte e até à sua ruína ou colapso.

E nesta segunda acção da D.M.T. ofensiva encontrará como reacção, a D.C.T. das populações atacadas que terão de, além de apoiar e sustentar a sua D.M.T., *contrariar e precaver-se da acção devastadora inimiga*.

Que modalidades pode ter a *acção ofensiva* dos exércitos ou tropas atacantes nas populações civis?

— Destruições por via aérea.

— Infiltrações de tropas, paraquedistas ou desembarcados.

— Acções de agentes secretos, e até actividades de elementos vendidos. Em todos os tempos houve «Ju'as».

Este último processo de luta está fazendo «escola», é um modo para a «degradação» dos Povos. Esta modalidade de acção é extremamente perigosa, porque fazem a sua actuação desde o tempo de Paz, é um preâmbulo de «guerra fria» que neste período se intensifica, e que torna mais fácil presa as suas vítimas durante «a guerra quente».

A esta acção ofensiva inimiga, o que pode opôr as populações civis? A D. C. T..

Quem pode valer às tropas da D. M. T.? A D. C. T.

Podemos afirmar que o valor moral das tropas na linha de combate está na razão directa do valor da D. C. T. na retaguarda, uma D.M.T., pouco ou nada valerá sem uma bem constituída D. C.. Outrora, a luta das Nações era entre os seus exércitos; hoje, a luta, se houver, será entre os mesmos exércitos e os seus povos.

A D. C. T., não só é indispensável em tempo de guerra como é necessária no tempo de paz. Com ela procura-se concentrar os trabalhos de equipas de várias corporações e entidades existentes para, num planeamento único, tornar mais profícua a sua acção, será o agente coordenador desta acção. Procura criar e manter em todos a disciplina individual e colectiva para em caso de emergência evitar o pânico.

Com a sua organização procurará obter com maior proficiência o socorro às populações pacíficas em caso de emergência, quer em meros auxílios singulares ou colectivos em vulgares sinistres quer o apoio substancial em desastres em terra, no ar ou mar, da vida corrente; será também a

providência nos acidentes imprevistos ocasionados pela Natureza desde a tempestade ou ciclone a s cataclismos telúricos.

Entre nós, não nos faltam organismos ou entidades de preciosa e indispensável colaboração na D. C. T.: Lembremo-nos da Mocidade Portuguesa, Escoteiros, Bombeiros, Socorros a Náufragos, Cruz Vermelha e congéneres, Legião Portuguesa, Governos Civis, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia e outros serviços públicos e Associações desportivas e recreativas.

O valor de uma D. C. T., estará em proporção com o carinho e o interesse do povo por ela.

Se, em tempo de paz, as missões de uma D. C. são, em plano geral, uma obra para a paz, missões altamente humanitárias e estritamente patrióticas, precisamente neste tempo de paz a existência da máxima eficiência torna-se absolutamente necessária, para que em tempo de guerra possa prolongar os seus objectivos, porque a D. C. é uma obra para a paz e para a guerra como há pouco justificámos.

Devido à L. P. tem a nossa D. C. T. um notável plano de trabalhos uns concluídos e outros em execução, possui uma organização que foi muito lisonjeiramente apreciada pelo Conselheiro da N.A.T.O. Sir John Hodsoll, que há poucas semanas esteve em Portugal.

Não nos vamos prender aos esquemas já existentes; por preferência de ordem pessoal, vamos passar uma rápida visão de algumas missões da D. C. em tempo de guerra consoante as modalidades de actuação do inimigo. Estas missões no fundo são sempre o salvamento, transporte e tratamento dos sinistrados, a minoração dos prejuízos em lares e haveres, que por isso não impede no fim a que se propõem e dos meios que lhe são próprios *reduzir nas populações civis os efeitos das modalidades possíveis da acção ofensiva inimiga* que pode esquecer as leis humanitárias de guerra. A D. C. T. terá também de colaborar, na inutilização dos meios de destruição dos bens públicos e de interesse colectivo, na vigilância aérea, no fortalecimento do espírito e da resistência da população.

Tudo isto, à primeira vista, que parece ser simples, como vamos ver, é complexo, e varia consoante os casos que nos propomos analisar. Para haver proficiência, esta não pode ser obtida à custa de improvisações.

Quais são as principais modalidades de actuação do inimigo, numa população civil, em tempo de guerra?

A — Infiltrações de elementos, quer por via terrestre, quer por via aérea, quer até de elementos desembarcados transportados por submarinos.

B — Bombardeamentos aéreos e outros engenhos accionados por fissão molecular.

C — Dessiminação de meios químicos.

D — Dessiminação de agentes biológicos.

E — Lançamento de mecanismos devastadores e demolidores actuados por fissão atómica ou nuclear.

F — Luta psíquica.

A — No caso de infiltração inimiga à viva força, cabe à D. M. T., no seu papel, neutralizar os seus efeitos. Mas não dispensará a D. C. T., de efectivar, nos pontos mais vulneráveis, nos possíveis objectivos dos elementos infiltrados o estabelecimento de postos de vigilância, que subsidiariamente alertarão os meios próprios da D. M. T.

Os postos de vigilância quando bem distribuídos são de valôr incalculável na limitação e redução dos efeitos de infiltração de paraquedistas. Os postos de vigilância colaborarão na vigilância do espaço aéreo, das fronteiras e órgãos sensíveis da vida da Nação.

Entre nós tem particular importância a vigilância costeira afim de prevenir o desembarque de agentes inimigos.

B — Nos ataques aéreos aparecem as bombas, projecteis e substâncias incendiárias.

São nossos bem conhecidos os exercícios já realizados em algumas zonas do País por iniciativa da L.P. em simulacros de ataques aéreos.

Nestes exercícios foi realçado o valor que encerra a D.C.T. e a grande acção que tiveram os organismos que nela colaboraram.

Num destes exercícios, o efectuado no Entroncamento em 1952 cabe aqui registar a grande valia que teve a cooperação da Câmara Municipal através dos elementos compreensivos que a dirigem, e a colaboração preciosa de outros organismos locais.

Sob o ponto de vista, e exemplo de quanto podem as organizações fabris e industriais citamos neste exercício os préstimos dos serviços locais da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, não só por cedência de recursos materiais como a dedicação de corpo e alma dos seus agentes, desde o de mais alta categoria ao mais humilde servidor revelando grande espírito de cooperação e compreensão.

O enquadramento dos recursos locais efectuado pela L.P., por intermédio da sua D.C.T., fez resultar que os mencionados exercícios fornecessem elementos de estudo, ao mesmo tempo a avaliação dos resultados dos trabalhos de precisão e organização elaborados pela D.C.T..

A D.C.T. tem um trabalho gigantesco, ela efectua e organiza a coordenação de todos os elementos regionais, vulgariza as instruções do emprego de material, modos de comportamento de cada um, procura evitar o pânico e manter a ordem.

Monta e acciona a defesa individual e colectiva,

os socorros a incêndios e os transportes a feridos.

Localiza centros hospitalares e de assistência, e mantém o serviço religioso.

Provê ao problema das evacuações e alojamento.

Providencia nas transmissões, nos abastecimentos. Procede ao desentulhamento e repara as vias de comunicação.

E' primordial a sua colaboração com a D.M.T. pelo estabelecimento de meios de vigilância e alerta próprios.

C — Guerra química, esta modalidade de combate utiliza substâncias químicas como meio destruidor. Fez o seu aparecimento em larga escala na guerra de 1914-1918. Neste período as substâncias químicas empregadas eram os «gases». Actualmente a ciência secreta da guerra, dá-nos além dos «gases» substâncias sólidas e líquidas para o mesmo efeito, e nada impede ao homem o seu emprego em pró daquilo que chama Paz e Liberdade.

A actuação das matérias químicas que nós referimos têm características especiais, e em especial será a protecção a dar pela D. C. T. em cada caso.

Os efeitos destes meios químicos são terríveis, principalmente os gases. Estes quase instantaneamente podem imobilizar um grande agregado populacional quando atacado. Quase todos exigem medidas especiais para se adivinhar a sua existência. São insidiosos, alguns são dotados de aromas agradáveis, normalmente só manifestam os seus efeitos depois de passado mais ou menos tempo, até dias, após estarem introduzidos no organismo.

Const'tuam notável colecção em que se catalogam em:

- gases de nervos;
- gases vesicantes;
- gases lacrimogénios;
- gases esternutatórios;
- gases mistos, consoante os seus efeitos.

A defesa ou protecção será dada pela máscara, desinfecção e tratamento.

Num ataque às populações civis, por gases, lá está a D. C. T., procurando dar a protecção individual e colectiva, distribuindo máscaras e abrigos, e neutralizando o poder activo com reagentes próprios.

Os efeitos serão quase nulos se for perfeito o treino do pessoal, perfeita a organização, e houver os meios próprios de protecção. Se isto existir o inimigo reconhece que não lhe vale a pena gastar os seus esforços com tal método de exterminação, que além de moroso é para ele próprio «arma de dois bicos».

Das substâncias sólidas aparece o fósforo branco como matéria prima, este além de ser produtor de gás tóxico, é incendiário.

Das substâncias líquidas, além de outras, co-

nhecem-se a cloridrina sulfúrica, e os tetracloreto metálicos, que reagem com a humidade produzindo fumos abundantes extremamente corrosivos.

As substâncias químicas são muitas vezes empregadas como incendiários e como incendiário, de excelência, figura o «Napalm» de consistência pastosa.

Todos sabemos que para que um fogo se alimente é necessário *combustível, oxigénio e calor*, no caso de provocado, este é inicialmente fornecido pelo incendiário que, normalmente, possui oxigénio próprio.

Aqui tem a palavra a D. T. C.:

Como combater um incêndio, provocado por uma substância incendiária?

Lógicamente procurar eliminar ou limitar a acção dos três elementos que sustenta o fogo.

É inútil tentar apagar incendiários com água, se possível com pá (e balde) transporta-se a substância incendiária para o local onde não prejudique, ou atenua-se os seus efeitos utilizando areia ou terra seca».

Diligenciará num incêndio:

1) — Eliminar ou limitar o combustível: — retirando o combustível (mobiliários de madeira, de verga, cortinados, tapetes, roupas e os artigos inflamáveis ou de fácil combustão) do alcance do fogo, ou, retirando este perto daquele.

— compartimentando o fogo, criando focos mais pequenos, de mais fácil extinção ou que possam ser abandonados a si próprios sem perigo de propagação.

2) — Eliminar ou limitar o oxigénio:

— obstruindo entradas de ar, fazendo com que o fogo fique circunscrito a um espaço fechado.

— evitar o contacto de ar com o fogo, por intermédio de substâncias incombustíveis, areia, terra seca, ou de outras substâncias utilizadas em extintores.

3) — Arrefecimento da temperatura ambiente:

— Lançamento de água, tanto quanto possível sob a forma de nevoeiro.

É valor incalculável a disciplina das populações quando aglomeradas em recintos onde o fogo se declare, onde ela, «a disciplina» não existe, «fogo» é sinónimo de «pânico», o causador das únicas vítimas do fogo.

Sobressai também neste aspecto uma das principais missões da D. C. T.:

Evitar o pânico.

D — Está proibida, pela convenção de Genebra de Junho de 1925 a «guerra biológica», mas temos de estar precavidos contra ela. Como evitar o seu emprego? Os utilizadores tentarão convencer não serem culpados do mau estado sanitário das populações adversas, dirá que o desenvolvimento de epidemias é derivado do próprio estado de guerra

e em consequência do atraso higiénico das populações vitimadas!

Deve ser sempre esperada. O inimigo procurará efectuar a dessiminação de ricketts, vírus, fungos e hormonas por todos os meios desde os projecteis aos agentes secretos. Estes agentes secretos efectuem a dessiminação citada quer directa quer por insectos. Os elementos patogénicos proliferando lá vão através da água, do ar e dos animais ocasionar a doença ou invalidez permanente aos homens, animais e plantas, a fim de incapacitar as populações civis e as forças armadas da Nação atacada.

Não cabe aqui nomear esses elementos. São em número de 33 os conhecidos de interesse bélico os transmissíveis ao homem, animais e plantas pela via aquática, aérea e seres vivos, a fim de incapacitar as populações civis e as forças armadas da Nação atacada.

Como é de calcular, o efeito psicológico é grande.

O papel da D. C. T. a desempenhar em similar emergência é gigantesco. Tem de estabelecer:

	Serviço de diagnósticos bacteriológico
a) — Medidas preventivas instalando	» de saneamento de água » de vigilância contra sabotagem » de vigilância contra incursões aéreas.

b) — Medidas de detecção e identificação de agentes patogénicos (difícil).

c) — Medidas de protecção	individual, preconizando o uso de máscara e higiene individual colectiva, pelo estabelecimento de abrigos convenientes, defesa das habitações, dos alimentos, etc..
---------------------------	--

d) — Medidas de descontaminação ou desinfestação e desinfecção.

e) — Medidas contra a propagação de epidemias, de carácter imediato, de carácter permanente e a longo prazo.

f) — Medidas para vacinações em série, emprego imediato de soros antibióticos, insecticidas e desinfectantes.

Cabe aqui dizer a afirmação do General Romieu.

«A vacina está para a guerra bacteriológica como a máscara para a arma química».

g) — Medidas contra a propagação de doenças, pela vigilância e adopção de medidas profiláticas.

h) — Medidas para manter a remoção de focos

de insalubridade existentes e elevar o nível sanitário geral.

Lembrar às populações que os preceitos higiénicos e sociais constituem a primeira linha de defesa contra a guerra biológica.

E—Em guerra atómica? Como veículo destruidor e devastador em larga zona de terreno, é expoente máximo da concepção humana. Esta foi até ao âmago do átomo que é o elemento mais ínfimo da matéria organizada. No entanto este é um enorme universo em miniatura.

Pois os homens conseguiram modificar ou fazer alterar o equilíbrio interno deste universo. E que formidáveis e terríficos efeitos desse minúsculo e invisível mundo quando dissociado e desintegrado: é expresso pela frase já vulgarizada «Bomba Atómica»!

Restam-nos umas vagas esperanças. É o custo da manufactura da bomba continuar a ser extremamente elevado e que portanto a sua aplicação seja só em alvos cujo valor lhe seja superior, e também subsista ainda o antigo raciocínio, se a destruição do inimigo for total, o que ficará depois para pagar as despesas e outras inerentes à guerra?

Mas as verdadeiras esperanças na diminuição dos efeitos da bomba atómica, estão na defesa organizada e tão organizada que convença o inimigo que não vale a pena o emprego de tal arma exaustiva de qualquer erário público.

Só o destino poderá saber onde será o seu alvo, e por isso não nos parece mal referirmo-nos ligeiramente ao assunto.

«Entre mortos e feridos alguém há-de escapar».

Vamos raciocinar se a D.C.T. em tal emergência nos poderá dar ou não ensinamentos, que permitam salvar muitas vidas e minorar sofrimentos.

A bomba atómica, quando tiver lugar, o seu efeito pode produzir-se:

- a) — no ar, sobre a terra ou mar;
- b) — junto à terra;
- c) — sob a superfície do mar ou terra.

Falaremos só no caso da explosão atómica só no ar embora quase junto ao solo por ser aquele em que os seus efeitos são mais extensos e conseqüentemente de perigo maior.

Nesta hipótese dizem os peritos:

A primeira indicação duma explosão atómica, é o clarão que tem a forma duma esfera luminosa, chamada bola de fogo.

Durante 3 segundos, verifica-se o desenvolvimento de calor intensíssimo e de radiações nucleares.

A bola de fogo aumenta de diâmetro, arrefece, diminui de brilho e eleva-se um balão de fogo, fumos e gases, até aproximadamente 450 metros acima do ponto de rebentamento.

Todos os efeitos imediatos, praticamente se passam em 10 segundos.

Ao subir na atmosfera, a bola de fogo aspira o ar da superfície do solo, num fenómeno análogo ao da tiragem duma grande chaminé, origina uma corrente de ar à superfície da terra em todas as direcções para o ponto de empate da bomba, o que levanta um turbilhão de poeiras e detritos, e forma a chamada «nuvem atómica» com a forma de um cogumelo. Tudo isto é arrastado pelo vento local, facto muito importante para prever a zona que mais ou menos será contaminada pelas radiações. Permite, com antecedência em função da direcção e velocidade do vento, poder prever a área total contaminada.

Os efeitos da bomba atómica são:

- 1.º) — clarão
- 2.º) — calor
- 3.º) — sopro ou onda explosiva
- 4.º) — radiações nucleares
- 5.º) — efeitos após o rebentamento.

Como íamos dizendo, o que nos poderá valer a D. C. T. em tal emergência?

Preventivamente estudar em tempo de paz a dispersão dos órgãos vitais do País, dar-lhes localização e estrutura apropriada, isto quanto aos imóveis.

E quanto às gentes? Façamos no facto consumado. Informada a D. C. T. dos efeitos da bomba atómica, analisemos o que nos aconselhará:

1) — Quanto ao clarão, note-se que este é um avultado número de vezes a intensidade da luz directa solar, e pode produzir o cegamento.

A 9.600 metros calcula-se que o brilho do clarão é 100 vezes maior que o do sol. Para evitar o efeito deste clarão é evitar olhá-lo, fechar os olhos.

2) — O calor produzido pela B. A. calcula-se que é superior a 106 graus centígrados. O efeito deste calor pode sentir-se a 16 Kms.

Dura só 10 segundos. É interessante notar que a 750 metros um abrigo profundo e bem coberto dá uma excelente protecção. A uma distância maior, uma casa, um abrigo, um muro, uma vala, o uso de trajes claros, e resguardo das partes expostas, o uso de chapéu que origina sombra em relação ao ponto de rebentamento; a pele à sombra não é queimada, constitui protecção conveniente e conveniente é ter presente.

3) — Para os efeitos do sopro ou onda explosiva (a velocidade é 400 m/s), teremos de diminuir a superfície do corpo exposta à sua direcção, deitar no chão com os pés para o lado da explosão, mãos debaixo da cara, colocar-mo nos atrás de paredes mestras de edifícios ou muros existentes, valas, excavações. Dentro de casa procurar refúgio debaixo da mesa, secretária ou cama, de costas para a janela.

4) — Em referência às radiações nucleares — são extremamente perigosas.

Metade das radiações são emitidas no primeiro

segundo, se uma pessoa se abrigar dentro deste primeiro segundo poderá evitar metade das radiações, o que poderá representar a diferença entre morrer e viver, deve-se procurar estar o menos possível exposto às radiações. Os saos não devem hesitar na prestação dos primeiros socorros, aos atacados porque a radioactividade não é contagiosa.

Uma acção rápida e eficaz salva muitas vidas.

As radiações podem actuar interna ou externamente. Para o primeiro caso procura-se a protecção quanto possível de um abrigo: proceder como indicámos para o sopro, com a pele toda coberta; para evitar os efeitos internos tapar todas as partes expostas da pele, colocar máscara, evitar tocar e desprezar tudo quanto foi exposto às radiações, e dirigir-mo-nos ou esperar que nos levem aos locais de tratamento e centros de descontaminação.

A uma distância para além de 3.000 metros do ponto de empate não é necessário tomar precaução instantânea e pode procurar-se um abrigo a pé e a descoberto não esquecendo as precauções contra o calor.

5) — Efeitos após o rebentamento:

a) — *São os incêndios:*

Nesta emergência já vimos como uma D. C. T. organizada pode diminuir os seus efeitos, como medida imediata os incêndios serão limitados com lançamento de terra.

Se houver artigos incendiados dentro de instalações, deitá-los fora para o ar livre e deixá-los arder, etc..

b) — *São os raios L B V em resumo a radioactividade*, que ainda persistem por muito tempo.

É muito importante ter presente que se deve evitar a contaminação interna que se pode efectuar por inalação, quando se respira na ausência da máscara, por ingestão, por alimentação, água, tabaco contaminado, e pela pele através de feridas, escoriações, etc..

Não se deve beber, comer, fumar, em área contaminada.

Desempenhará papel importante a D. C. T. com as brigadas de pesquisa e descontaminação.

De estudos e experiências realizadas, concluiu-se que uma população desprevenida sofrerá perdas pesadas (morte) até 200 metros do ponto de empate da B. A., e baixas por efeito térmico até 3.600 metros; para uma população prevenida que acate e cumpra as medidas aconselháveis, já as perdas se podem classificar de ligeiras até essa distância (de 700 a 2.000 metros) e moderadas até ao limite de acção da arma B. A. tipo Hiroshima (4.600 m.).

Infelizmente mesmo com abrigo, nenhum pessoal e construção organizada se pode manter até ao raio de 700 metros a partir do alvo atingido. Desta distância tudo depende das circunstâncias

locais e comportamento individual, quase ia dizer da disciplina e coesão, disciplina individual, disciplina colectiva, ausência de pânico.

A B. A. difere nos seus efeitos mecânicos das bombas explosivas pelo seu poder ser equivalente a 20.000 toneladas de T. N. T..

A disciplina das populações e a D. C. T. com os seus serviços próprios, que irão desde os socorros urgentes até aos serviços clínicos demorados, provirá e minorará aos viventes os sofrimentos e prejuízos de ordem moral e material, em tal emergência.

Bastaria só o «perigo nuclear», passe o termo para justificar a existência e acção da D. C. T. em tempo de paz, para prevenção e educação das populações.

É de importância capital um proficiente estabelecimento de brigadas de vigias contra aeronaves, e um sistema de alerta bem montado com uma população compenetrada do papel que tem a desempenhar.

Não se deve desprezar o alarme a efectuar em presença de um avião inimigo voando isolado ou em grupo, mesmo que se julgue ser só de observação.

Dentro do esquema que traçámos sobre missões da D. C. T. vamos citar a importância do seu papel na luta psíquica, e que guardamos propositadamente para final.

Em tempo de guerra a grande parte das actividades destrutivas que o inimigo pode provocar materialmente nas populações civis dos exércitos que enfrenta, vimos já que os efeitos são imediatos.

Não são menos destrutivos os efeitos na luta psíquica, nem mostram a causa imediata porque a preparação vem mais de longe, porque, enquanto o inimigo não entra na fase da luta pelas armas, procura preparar o terreno, na sua pretendida infiltração, senão enfranquecendo quanto pode as populações materialmente, pelo menos debilitar-lhe o moral, provocando e estimulando efeitos degradadores das resistências que lhe podem opor. Para isso serve-se de agentes secretos ou vendidos que pelo seu campo de actuação lhe podemos chamar «inimigos internos». Estes insinuam a desmoralização dos costumes, criam o boato, o pessimismo, a intriga e por fim entregam-se à sabotagem, à propagação do fatalismo e ao crime anónimo, empregam todos os esforços para abater o moral da população tornando-a inepta para a luta das armas.

Foi por isso, que no nosso modesto estudo, citamos que as lutas entre as nações obrigava a participação integral dos seus recursos morais, científicos e materiais. Citamos em primeiro lugar os recursos morais porque são o fulcro das lutas dos povos.

Por muitos recursos científicos e recursos materiais que haja não há vitória, se não houver

razão sentida do ideal por que se bateu, se não houver a «justiça» que se procura realizar.

Os recursos científicos e materiais não valerão para o povo que luta, se não houver confiança em cada cidadão; em si próprio, no seu camarada e no seu chefe; se não houver fé em cada um no seu destino e nos destinos dos seus entes queridos, se não houver um ideal criado, o ideal da sua liberdade, da sua independência, da sua soberania, se não houver vontade de vencer da afronta que se recebeu.

Os recursos morais de um povo são avaliados pela ética dos seus elementos.

Cada elemento deve ser possuído de carácter íntegro, isento de sentimentalismo doentio; puro nos princípios morais, rígido no cumprimento do seu dever; abstracção dos interesses materiais ou pessoais, elevado espírito de sacrifício e abnegação pelo seu companheiro de luta: amigo do seu amigo; colega do seu colega; camarada do seu camarada; patrício do seu patrício; ter fé que se encontra e está sempre acompanhado pelo seu «anjo da guarda» e por mais difícil e crítica que seja a sua situação, o ampara sempre o pensamento da sua família, o ideal da sua luta, os santos da sua devoção.

Tão importante é esta luta pelo ideal que podemos afirmar que os governantes dos países sustentam e materializam esse ideal por simbolismos. É à custa destes símbolos que se forma a propaganda quer da verdadeira liberdade de todos, quer em falsa fé para firmarem a liberdade de uns à custa do suor de escravos cujo número pretendem aumentar.

Se olharmos o panorama geral que o Mundo nos oferece, parece que este nos indica estar a humanidade dividida em duas partes:

Uma, a que tem o símbolo da cruz, não tem direito nem avesso, símbolo da religião cristã, símbolo da fé, símbolo da democracia dos povos, símbo-

lo do sacrifício de Cristo pela liberdade humana, liberdade dos corações, a vida eterna da alma.

Na outra parte, apregoam-nos uma isca num anzol, «a foice e o martelo». Dizem eles: o martelo é o símbolo esforçado da indústria; a foice, o atributo do trabalho agrícola, simbolizam a colheita do pão e trabalho para todos.

Assim vão engodando e encortinando povos para seus escravos.

Mas vejamos este símbolo de avesso, a realidade:

O martelo, instrumento da tortura esmagante da tirania, «tirania a martelo».

A foice, o atributo do «velho tempo» barbado vestido de túnica com ampulheta e foice esta representativa da morte, a morte causada antes do tempo...

a) — Infelizmente muitos caem na isca, são o perigo de nós todos, desempenham o papel imposto pelo inimigo, preparam o colapso extemporâneo dos seus conterrâneos.

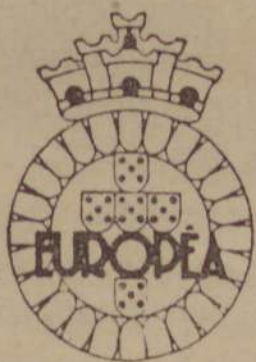
Isto também significa, que a D. C. T. na luta psíquica da Nação tem um papel a desempenhar:

Por isso:

b) — A D. C. luta na paz, luta na guerra fria, terá de lutar na guerra quente, tem de ter sempre presente que é o pilar da D. M. T..

E por isso que na paz a D. C. tem de fazer o toque de unir de todos os portugueses, qualquer que seja a sua raça, a sua cor, qualquer que seja a sua política e religião, quer viva no solo pátrio, quer sinta a nostalgia do solo onde nasceu em terras estranhas.

São inúmeros os elementos nocivos em actividade e em potência a vencer pela nossa existência. É tão vasta a obra a desempenhar pela D. C. T. que parece podermos terminar e repetir que todos não somos demais a ajudá-la para continuar a nossa Pátria. Assim manda a palavra: PORTUGAL (Por ti grei o mais).



End. Teleg. EUROPÊA

TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA 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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

(Conclusão)

Defeitos dos carris

Os carris podem ter vários defeitos que são sensivelmente os mesmos em todos os caminhos de ferro do mundo. Vamos examinar os mais frequentes ou mais perigosos e indicar quais as medidas tomadas na França para remediá-los.

1.º Fraturas nos furos das junções

O número dessas fraturas foi reduzido pela modificação do diâmetro dos furos de 32 para 25 mm, como já foi dito. Acreditamos ter também uma notável melhoria com o acabamento dos furos, já mencionado com a fabricação, pois esta furação-fresagem já está sendo feita em todas as fábricas fornecedoras.

Em cerca de 60.000 toneladas de carris fabricados por esses processos há 12 anos, por uma determinada fábrica, não houve até hoje nenhum caso de rutura dessa natureza, o que não deixa de ser um resultado sensacional.

2.º Rachaduras transversais internas

Este defeito, conforme já dissemos, é mais comum em carris de aço Martin do que em carris Thomas, é portanto bastante raro na França. Entretanto, é um defeito grave, pois varias ruturas podem aparecer simultaneamente na mesma barra.

Para nos precavermos contra esta eventualidade, temos em serviço uma instalação móvel de detecção que procede a um exame sistemático das linhas.

Entretanto esse defeito é bastante raro para que não tenhamos que contemplar na França, a aplicação do resfriamento controlado durante a fabricação, como é o caso, por exemplo, dos Estados Unidos.

3.º O esmagamento dos trilhos

Pode aparecer seja nas juntas, seja nos desvios e chaves, seja nos carris baixos nas curvas onde circulam trens pesados e lentos.

O último caso assinalado (carris baixos nas curvas) tende a desaparecer na França devido ao aumento das velocidades consecutivas ao emprego do freio contínuo nos trens de carga. Quanto aos outros

dois casos, o aumento constante das cargas e das velocidades tende a torná-los bastante perigosos.

Por isto estudamos actualmente vários processos de endurecimento das extremidades, os quais consistem todos em temperar o carril, seja depois da laminação, seja na via, por meio de vários fluidos: água, ar comprimido, etc..

Estamos ensaiando também um processo de tempera por corrente alternada de frequência média. Também executamos corriqueiramente o reforço de extremidades gastas por meio de arco eléctrico.

4.º As ruturas e os danos devidos à segregação desapareceram praticamente, depois que as especificações vieram exigir ensaios macrográficos.

5.º Finalmente, a título informativo, mencionaremos um defeito particularmente grave, a rachadura longitudinal do patim desenvolvendo-se em rachadura transversal. Este defeito praticamente desapareceu das nossas fabricações, com os novos métodos de laminação empregados. Antigamente, este defeito causara numerosas ruturas por tempo frio; portanto a sua eliminação constituiu um verdadeiro progresso.

Em resumo, numerosos esforços de vulto trouxeram como resultado o desaparecimento praticamente completo dos principais defeitos.

Estatísticas

Depois das numerosas considerações relativas à fabricação e ao emprego dos carris, vamos examinar os resultados conseguidos.

Um primeiro meio consiste no uso de estatísticas comparativas entre as diversas redes. Porém este método pode dificilmente ser usado para o objectivo que temos em vista, pois não representaria um índice de qualidade dos carris, por ser influenciado simultaneamente por vários factores tais, como:

- a qualidade da manutenção das vias
- a idade dos carris
- as características do tráfego, densidade, cargas por eixo, velocidades, etc.
- o peso dos carris, o tipo do material usado para as talas de junção
- a natureza do leito, o traçado, etc.

Além do mais, os algarismos não são sempre recolhidos nas mesmas condições.

É portanto difícil comparar os resultados de um caminho de ferro com outro.

Por outro lado não há dificuldade em comparar carris de fabricação diferente colocados nas nossas linhas, por serem usados nas mesmas condições:

a) *os carris de aço Martin fabricados na França* com minério da Lorena, não se diferenciam em absoluto dos carris Thomas fabricados com os mesmos minérios.

b) *os carris Martin fabricados na França por certas fábricas* com minérios de proveniência estrangeiras ou dos Pirineus bastante puros, têm sido sujeitos nos últimos anos a frequentes ruturas em serviço.

c) *os carris Martin importados durante a guerra de 1914,18* deram bons resultados, porém não permitem tirar maiores conclusões, pois trata-se de quantidades pequenas de carris meio-leves de 40 kg m colocados em linhas secundárias.

c) *os carris Martin importados em quantidades importantes em 1945, 1946 e 1947* e colocados em linhas importantes, os quais demonstraram certos defeitos no desembarque, o que nos obrigou a pedir aos fabricantes modificações das especificações usadas. Os ensaios feitos por nós em certo número, demonstraram macrografias pouco satisfatórias e uma certa fragilidade.

As entregas subsequentes foram melhores. Entretanto, devido ao pouco tempo que estes carris estiveram em uso, não nos é possível ainda formular um julgamento definitivo. Até agora, têm-se comportado bem.

Podemos concluir que pela experiência da SNCF, nenhuma vez foi demonstrada superioridade alguma dos carris Martin, os quais não estão mais sendo fabricados na França de uns quinze anos para cá.

Tendências actuais

Relativamente ao *perfil*, a tendência é para o aumento de peso por metro e o uso de perfis mais equilibrados. Como já foi dito, está sendo feita actualmente uma padronização dos perfis dos carris europeus. Convém lembrar também que a SNCF procede cada vez mais a estudos baseados em métodos modernos de laboratórios, inclusive medidas nas vias com extensómetros do tipo «strain-gage».

No tocante à qualidade do aço, constantes progressos foram realizados nos últimos vinte anos, sob o impulso da Comissão Mista dos Carris, fundada em 1925 pelo Ministério das Obras Públicas.

Esta Comissão composta de engenheiros da SNCF e de produtores de carris, aos quais se têm juntado ultimamente os representantes do «Instituto de Pesquisas da Siderurgia», estuda todos os problemas encontrados na fabricação dos carris ou seu desempenho em serviço.

Ela dirige e coordena as pesquisas e dispõe dos

laboratórios dos diversos membros da Comissão, inclusive o Laboratório dos Carris da SNCF, e os esplêndidos laboratórios do Instituto de Pesquisas da Siderurgia Saint-Germain-en-Laye, que constituem o conjunto mais completo que se possa encontrar na França para o estudo dos metais.

Sob o impulso muito activo desta comissão, a tendência é para uma qualidade sempre maior com um estudo minucioso de todos os factores: qualidade das matérias primas, controles técnicos em todos os estágios de fabricação, etc., que repercutem no valor do produto acabado, e no aprimoramento constante dos métodos.

Por seu lado o Instituto de Pesquisas da Siderurgia, dispondo de meios financeiros muito importantes, empreendeu uma série de pesquisas que interessam toda a Siderurgia francesa *em geral*, e das quais os carris particularmente hão de beneficiar.

Resumo e conclusão

Para concluir em poucas palavras as considerações desenvolvidas nesta conferência, os carris usados na SNCF, a qual é uma das redes mais importantes do mundo pela sua extensão e pelo seu tráfego, são na maioria fabricados com aço Thomas. As severas exigências das Especificações Francesas, o número elevado de ensaios e as tolerâncias restritas, põem-nas entre as mais eficazes do mundo.

Posso fazer esta comparação porque a Siderurgia Francesa tem fornecido carris a numerosos países, em todos os continentes e em todos os climas, de acordo com as especificações mais variadas. Especificações tão exigentes requerem uma fabricação esmerada, e de facto a fabricação dos carris Thomas é alvo de numerosos cuidados que garantem a sua qualidade, e que já examinamos.

O carril é, outrossim, alvo na França de pesquisas constantes e aprofundadas que representam um trabalho considerável; há poucos problemas de fabricação ou de serviço que não tenham sido atacados. É principalmente sob a influência da referida Comissão Mista dos Carris que os melhoramentos de fabricação já mencionados foram desenvolvidos.

Os defeitos encontrados em serviço são apresentados a essa Comissão de modo sistemático, para serem, um por um, eliminados.

Nenhum novo perfil é posto em serviço sem que tenha sido consultada. Também graças a ela, é que a solda dos carris foi desenvolvida e aperfeiçoada, fornecendo assim um auxílio muito precioso ao Engenheiro da Via Permanente.

Embora esses trabalhos não tenham sido publicados, eles não têm nenhum carácter confidencial: a SNCF sempre tem satisfação em comunicar aos interessados os resultados das suas pesquisas.

Concluindo, sentimo-nos justificados em afirmar que, à luz da experiência e de acôrdo com o que

ora apresentamos, pode-se fazer irrestrita confiança nos carris de aço Thomas tais como são fabricados na França para as necessidades da *Société Nationale des Chemins de Fer Français*.

ANEXO 1

Produção francesa de aço em milhares de toneladas-lingotes

Ano	Produção total	Percent. da produção total em		
		Aço Thomas	Aço Martin	Aços eléctricos e especiais
1929	9.711	68,7	28,4	2,9
1938	6.221	60,0	33,3	6,6
1948	7.236	59,0	32,4	8,6
1949	9.152	61,9	30,2	7,9
1950	8.652	62,9	29,9	7,2
1951	9.835	59,4	32,0	8,6
1952	10.866	60,8	31,1	8,1
1953	10.000	60,3	32,0	7,7
1954	2.479	57,3	33,6	9,1
(1.º trim.)				

ANEXO 2

Percentagem da produção total do ano de 1952, em aço Thomas por tipo de fabricação

1 — Carris e material de via

Carris	100 %
Dormentes	99,5%
Talas e placas	97,5%

2 — Construção metálica e mecânica

Vigas U, etc.	98 %
Vigas de abas largas	100 %
Vergalhão	98 %
Laminados	74 %

3 — Chapas laminadas a quente

Grossas, salvo aros	27 %
Médias, salvo aros	49 %
Grossas, aros	57,5%
Finas, salvo aros	96,5%
Médias, aros	93,5%
Finas, aros	100 %

4 — Chapas finas laminadas a frio 24,2%

5 — Fio para máquina 71,5%

6 — Chapeados para tubos 100 %
outros 72 %

7 — Diversos (pranchões, tubos, etc.) 23 %

União Industrial
Sanjoanense, L.^{da}

Tele } gramas: UNIÃO
fone: 79

S. João da Madeira
(PORTUGAL)

FAUSTO DE CARVALHO

BICICLETAS

PNEUS E CÂMARAS SPRINTER

Telefone 2 SANGALHOS

Benjamim Bolais Mónica

CONSTRUTOR NAVAL

Gafanha da Nazaré Telefone 142 — AVEIRO



“GREY”
VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107



AVEIRO — Antigo Convento de Jesus, actualmente Museu regional

ARMAZÉNS DE AVEIRO, L.^{DA}

Sortido completo de fazendas brancas, lãs, lanifícios e retrozeiro. Calçado. Loiça esmaltada e de alumínio, vidros, colchoaria, artigos de viagem, etc.

Tudo de superior qualidade

Os maiores vendedores das loiças de porcelana da VISTA-ALEGRE

Avenida Dr. Lourenço Peixinho—AVEIRO

TELEFONE 49

Oficinas Veigas

Reparações mecânicas, soldas, etc.

VERDE MILHO—AVEIRO

Fábrica de Cerâmica e Terras Corantes Vouga Sul, L.^{da}

Apartado 25.—Telefone, 535 — AVEIRO

Córanes, Tintas em pó. Fabricantes do cré «Império» e «Vouga Sul»

Telef. 142 - P. P. C.

Estaleiros Mónica

DE

Manuel Maria Bolais Mónica

GAFANHA — AVEIRO

DOCA FLUTUANTE

SERRAÇÃO

MOAGEM DE RAMAS

Empresa de Pesca de Aveiro

Praça Luís Cipriano — Aveiro — Portugal

Pesca do bacalhau por arrasto e ins'talações de secagem e conservação de bacalhau na Gafanha, Aveiro
Produtores de óleo de fígado de bacalhau, tipo medicinal

Pesca longínqua do atum

Pesca costeira do arrasto

Frota de arrastões de bacalhau: «San'a Joana», «Santa Princesa», «Santa Mafalda», «Santo André» e «São Gonçalinho»

Frota de atuneiros:

«Rio Vouga» e «Rio Agueda»

Frota de arrasto costeiro:

«Rio Caima»

Empresa Ciclista da Portela, Lda.

BICICLETAS ACESSÓRIOS
Centaur :: Kevel :: Sterling Importação :: Exportação
Telefone 45 // SANGALHOS (Portugal)

REGIONAL VINICOLA

ESPUMANTES NATURAIS :: VINHOS DE MESA MADUROS E VERDES :: LICOROSOS :: AGUARDENTES :: LICORES SUPERFINOS :: APERITIVOS E XAROPES

Apartado 14 / Teleg. «REGIONAL» / Telef. 40
SANGALHOS (PORTUGAL)

M. Rodrigues da Silva

ARMAZÉNS ÔMEGA
IMPORTAÇÃO - BICICLETAS - ACESSÓRIOS

Bicicletas : OMEGA :: COLOSSAL :: R. S. :: SILVA :: ALFA / PNEUS DOGMA
Teleg. ÔMEGA // Telef. 19 SANGALHOS (Portugal)

Centro Velocipédico de Sangalhos, Lda.

IMPORTADORES — Bicicletas e acessórios : BAUER / INVAR / PHILLIPS / EAGLE-FAKIR
Teleg. Centro Velocipédico :: Telefone 12 :: Apartado 8

SUCURSAL EM COIMBRA : 8, Rua das Azeteiras, 10 — Telefone 4 646

SANGALHOS (PORTUGAL)

Miguel R. de Oliveira

ARMAZENISTA-IMPORTADOR

Bicicletas e acessórios em completo sortido — «Oliva» — «Dakota» «L'Argel» — «Express-Paris» — Bicicletas de alta classe

Apartado 15 // Telefone 25 // SANGALHOS

ARMAZÉNS DE BICICLETAS E ACESSÓRIOS

Castros & Moura, Lda.

IMPORTADORES :: REPRESENTANTES :: DEPOSITÁRIOS

Representantes das bicicletas Havila, Ibéria e Marvil
Vendedores das bicicletas Rudge, Phillips e Hércules

Apartado 18 Telefone 36 SANGALHOS (Portugal)

SUIL, L.^{DA}

Leite higienizado em garrafas

MANTEIGA LEITE EM PÓ

Todos os derivados da Caseína
incluindo o «Galalite»

Areal — Vila da Feira — Telefone 74-PBX

Construções Electro-Mecânicas da Beira, L.^{da}

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

Construção
e
reparação
de
máquinas



Reparação
de máquinas
e
aparelhos
eléctricos

APARTADO 8 MOGOFORES TELEFONE 23
(PORTUGAL)



Caves Aliança

PROPRIEDADE DA

Vinícola de Sangalhos, L.^{da}

PRODUTORES E EXPORTADORES

ESPUMANTES NATURAIS — VINHOS DE
MESA E LICOROSOS — AGUARDENTES
BRANDIES — LICORES

FILIAL EM LISBOA

Calçada D. Gastão, 17 Telefone 39 1596

TELEFONE 3 — SANGALHOS — TELEG. ALIANÇA
PORTUGAL

ARMAZÉNS PARAÍSO

D. Simões & C.^a

Bicicletas e acessórios Armazenistas importadores

Representantes para Portugal das afamadas Bicicletas
New Hudson

Peugeot

Comrade

Três Castelos

Centaur

Veleda

e dos pneus Ingleses Britannia

Tele gramas PARAÍSO
fone 8

A melhor bicicleta inglesa SANGALHOS
(Portugal)

José Luís da Rocha

BATATAS E ADUBOS

TELEFONE 17

QUINTANS — COSTA DO VALADO

Veranear e viajar em Portugal

DEPOIS de um ano de trabalho, ao aproximar-se a ameaça do calor que invade Lisboa, todos nós sentimos o anseio de abandonar a Capital, procurando lugares aprazíveis onde descansaremos o espírito e o corpo.

Apetece-nos mudar de ambiente, repousar os nossos olhos numa paisagem diferente; ver novas caras, novos usos; ouvir falar a nossa língua com um sotaque diferente daquele a que estamos habituados a ouvir e, até, distrair o nosso paladar, saboreando novas iguarias.

Assim, quando chega o Verão, uma grande percentagem dos alfacinhas abandona os seus lares e vai por esse País fora em demanda de outros climas, aldeias, vilas ou Cidades, onde, longe do bulício da vida moderna, possa retemperar os nervos e readquirir novas forças para mais um ano de labor.

Há quem prefira as praias chiques com casinos e bons hotéis de turismo; há quem procure as praias modestas, terras de pescadores, onde o homem em luta constante com o mar granjeia o pão nosso de cada dia, entre costumes pitorescos e cheios de colorido; há ainda aqueles que, por indicação médica, ou por suposta doença, vão até às termas em busca de alívio para os seus males.

Nestes locais onde já existem modernos hotéis e onde se dispensa ao aquista um acolhimento risinho, faz-se vida de sociedade; organizam-se bailes, excursões, festas de caridade, etc., dando ocasião a que uma pessoa se não sinta atacado de aborrecimento.

Existe ainda outra espécie de veraneantes que não podendo parar num único local, apreciam a vagabundagem; organizam previamente um programa e eles aí vão, parando aqui, parando acolá, vendo o que há digno de admiração.

E há tanto que ver na nossa Terra!

Uma grande percentagem de portugueses não conhece devidamente o seu País, e, se nos permittem um conselho, sugerimos que, antes de visitarem terras estranhas, procurem visitar Portugal.

De Caminha a Vila Real de Santo António ou de Miranda do Douro ao Cabo de S. Vicente, há tanto que ver!

Cidades e vilas com os seus monumentos e as suas tradições históricas; os seus campos de paisagem e aspectos diferentes nas suas culturas e acidentes de terreno; os usos e costumes do povo, tornam, sob todos os pontos de vista, interessantes as viagens pelo nosso Portugal. E hoje somos bastante procurados por estrangeiros que nos visitam pelo

inédito, pela cor e até pela amabilidade das nossas gentes.

E porque não hão-de os portugueses, antes de qualquer outro, conhecer o seu próprio País?

E, porque esta época do ano é, talvez, a mais aconselhável, comecemos pelo Norte, Minho e Trás-os-Montes. Porto, Braga, Viana do Castelo, Barcelos, Chaves, Vila Real, isto para falarmos só nas cidades de maior importância, porque muitas vilas e até aldeias oferecem aos nossos olhos visões maravilhosas de colorido rústico e quase primitivo.

Sob o aspecto terapêutico é nas províncias do Norte que existem em maior número as estações termais; ali obterão os nossos leitores alívio para os seus males procurando o equilíbrio da saúde, com as suas milagrosas águas.

Mas, além dessas águas de excepcionais virtudes terapêuticas, a tradicional cozinha nortenha, tão rica, tão saborosa, e os nossos vinhos magníficos, desde o refrescante vinho verde ao famoso e universal vinho do Porto, completam a cura. A todos nós compete reabilitar a tradicional culinária portuguesa, que os estrangeiros, que já nos visitam em grande número, tanto apreciam.

Mas, nem só o Norte do País merece ser visitado, e, para nós, todas as épocas do ano são propícias; em muitos casos depende, muito principalmente, da disposição de quem se propõe viajar.

Temos as Beiras com as suas belas cidades; Coimbra, Aveiro, Guarda, Viseu, Covilhã e Castelo Branco, Fundão, etc.; mais ao centro, nas Províncias da Estremadura e Ribatejo, Leiria, Tomar, Caldas da Rainha e Santarém; em todas estas localidades há muito que apreciar tanto nos seus aspectos monumentais como históricos.

Abaixo do Tejo são notáveis as cidades de Setúbal, Évora, Beja, Estremoz, Portalegre e tantas típicas vilas de sabor rural muito acentuado.

Mais ao Sul, onde Portugal acaba e quase se avistam Africas, temos o Algarve, campo florido de amendoeiras e alfarrobeiras, com as suas casinhas ornadas de curiosas e monumentais chaminés; Vila Real de Santo António, Tavira, Olhão, Portimão são terras que encantam, e do Cabo de S. Vicente, olhando o mar poderemos imaginar a visão do Infante D. Henrique que, ao realizá-la, deslocou a civilização latina de Mediterrâneo para o Atlântico.

E, em qualquer dos casos, estamos certos, a caminho do regresso, vos sentireis retemperados física e moralmente, dando o tempo por bem empregado, fazendo, mentalmente, projectos para nova excursão, no próximo ano.



BARCELOS — Largo da Porta Nova

Fábrica Barcelense

**BARCELOS (Minho)
PORTUGAL**

MEIAS NYLON PARA SENHORA
PEUGAS PARA HOMEM
MEIAS SPORT PARA CRIANÇA
RENDAS DE ALGODÃO E SEDA

CERÂMICA REGIONAL
— DE —

João Vasconcelos do Vale

LOUÇAS PARA USO DOMÉSTICO E ORNAMENTAÇÃO
AREIAS, S. VICENTE BARCELOS

Fábrica Cerâmica de

APARTADO N. 16
End. Telegráfico: CERÂMICA

Cândido Pinheiro Durães

FUNDADA EM 1918

Louças regionais e artísticas—Exportação
Galegos, S. Martinho BARCELOS Portugal

Restaurante BAR DANÚBIO

Almoços e jantares à lista. Diárias e dormidas
SERVIÇOS DE BANQUETE

Sempre os melhores vinhos verde e branco da região
Rua Bom Jesus da Cruz — Telefone 8318
BARCELOS

BARCELOS

« O Nosso Bar - Café »

Na Avenida Combatentes G. Guerra

É a casa preferida por toda a gente que visita Barcelos
A sua recomendação está em visitá-la
Proprietário: ALEXANDRE PINTO SILVEIRA

Sociedade Decorativa de Louças de Barcelos, L.da

Louças artísticas e regionais—Exportação

Fabrico de Imagens em terra-cota

Galegos, Santa Maria BARCELOS—Portugal

Augusto Figueiredo & Silva, L.da

Armazenistas de Mercaria

R. Filipa Borges, n.º 7 e 9 TELEFONE N.º 8335
BARCELOS

José Pereira da Quinta, Sucrs., L.da

Armazenistas de Mercaria

Depositário de tabacos, adubos e sulfatos—AGENTES BANCÁRIOS

Telefone n.º 8223 **BARCELOS**

João Gonçalves Martins

Depósito da Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas//Agência de A Mundial
Telef. 8279 — Avenida Alcides de Faria — BARCELOS

MOAGEM DE GALEXA

de Orlando Fernandes Macedo Soutelo

Areias, S. Vicente **BARCELOS**



Palácio dos Condes de Vila Real, em Mateus

Café Pastelaria e Bar Almoços
Bilhares Tabacos Nacionais e Jantares
Restaurante e estrangeiros Serviço à Lista

A casa preferida pelos seus melhores preços,
esmerado serviço e agradável ambiente

Café Excelsior

RUA DE SERPA PINTO

Telefone 43

VILA REAL

Moreira de Carvalho & Botelho, L.^a

Concessionários da General Motors nos Distritos
Vila Real e Bragança

Chevrolet - Vauxhall - Beford - Opel

Stock de peças

Estação de Serviço e Oficinas

Garagem S. Cristovão

Apartado 209
Telegr. Util
Telef. 9 e 392

Vila Real

Sapataria Luís de Luís Morais de Castro

O mais completo sortido para Homem, Senhora e Criança
Sempre as últimas novidades em calçado em todos os géneros e os
preços mais económicos

Esta casa continua a sua marcha com os seus Exclusivos

Telef. 456

Rua Dr. Roque da Silveira, 156

Vila Real

Transportes LOUREIRO

Camions de qualquer tonelagem,

Forçonetes, Carros ligeiros

Garagem e Oficina de Reparações

Telef. 135 Teleg. LOUREIRO VILA REAL

CASA SERAFIM TABOADA * FUNDADA EM 1898. de José Augusto Taboada

Telefone 5 P. P. C. / Largo de S. Pedro, 12 a 26 / VILA REAL

Agentes dos produtos ROBBIALAC e CIMENTO LIZ

Artigos sanitários // Tubos de grés // Vidros // Metais // Tintas, etc.

Vila Real Panificadora, L.^{da}

Escritórios e Depósito Central

Rua Alexandre Herculano, n.º 8. Telefone n.º 120

VILA REAL

CASA SARREIRO de Belarmino Araújo Coutinho

Armazenistas de cereais e batata / Retalhistas de mercearia e miudezas

Av. Carvalho Araújo, 112, 114 / Telef. 107 / Vila Real

Tinturaria e Chapelaria Americana

R. Combatentes da Grande Guerra — Telef. 50 — Vila Real

Mercearia e Pastelaria Gomes

R. António d'Azevedo, 2, 1.º L. do Pelourinho, 13 e Av. Carvalho Araújo

Telefone 11 — VILA REAL

Sapataria CARLOS de Carlos Correia

Exposição dos mais finos modelos para Senhora, Homem e Criança

Rua Direita, 105 — Vila Real — Telef. 370

J. Sobral Mendes

AGENTE DE VENDAS DA SACOR

Rua Sá da Bandeira, 605, 3.º

P O R T O

Instalações e Depósitos na estrada da Circunvalação

Ó L E O S

GASOLINA — PETRÓLEO

GASÓLEO

TELEF. 2 5491/3

Sociedade Portuguesa de Algodões, L.^{da}

IMPORTAÇÃO DE ALGODÃO

EM RAMA

EXPORTAÇÃO DE TECIDOS

TELEFONE 23235

TELEGRAMAS: HORTEX

Rua Cândido dos Reis, 130-1.º Esq.

P O R T O

Sociedade ALVADIAS, Limitada

F E R R O - A Ç O S

FERRAGENS ■ FERRAMENTAS ■ CUTELARIAS
MÁQUINAS AGRÍCOLAS ■ PRENSAS PARA VINHO

CHAPA ZINCADA E DE FERRO
FOLHA DE FLANDRES — ARAMES — PREGARIAS

*Ferragens para construção civil.
Ferramentas de todas as espécies
para serralheiros, carpinteiros
marceneiros e funileiros*

LOUÇAS DE ESMALTE, ALUMÍNIO E DE FERRO
UTILIDADES DOMÉSTICAS

ACESSÓRIOS PARA A INDÚSTRIA

FILIAL:

Rua do Almada, 144

Telefone, 27150

SEDE:

L. de S. Domingos, 77 a 79

Telefone, 25528

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:
DOCE-SÊCO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Alameda, 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 ÀFRICA CENTRAL

✽ — ✽

Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

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

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.^{DA}
Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

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

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



CHAVES — Fachada principal do Museu Regional

A Telheira de Chaves, L.^{da}

Telhas, telolos, madeiras e outros
materiais de construção

Fábrica

Escritório e depósito

Campo da Roda--Telef. 202

Largo do Arrabalde--Telef. 363

CHAVES

Cerâmica Flaviense, Limitada

FÁBRICA—Campo da Roda

ESCRITÓRIO E DEPÓSITO—LARGO DAS FREIRAS
FILIAL EM VALPAÇOS

CHAVES

(Premiada com medalha de ouro na Exposição Agrícola Pecuária e Industrial de Mirandela de 1935)

Fábrica de Telhas e Tijolos, Madeiras em bruto, aparelhadas e esquadrias.

Material para construções e instalações sanitárias

Empresa de Refrigerantes Flaviense

— DE —

Justiniano M. Guedes & C.^a, L.^{da}

Armazenista e Produtor de Batata
Consumo e Semente

FABRICANTE DA LARANJADA TAMEGA

TELEF. { 112
256

CHAVES

Francisco Rodrigues Alves

ARMAZÉM DE MERCEARIA
PRODUTOS DA REGIÃO

Telefone 114

..

CHAVES

José Garcia de Oliveira

Estabelecimento de louças, Rua da Ponte, 48 a 52 — Armazém de móveis, Rua do Tabolado, 27

Telefone 139

Chaves

Silva, Môcho & C.^a, L.^{da}

IMPORT.—EXPORT.

Mercearias, Batata-semente e consumo. Castanhas, nozes e presuntos
Largo do Arrabalde, 50 — **CHAVES**

TELE FONE, 64
GRAMAS: SILMO

FLÁVIO AMORIM DE FREITAS

Produtor e Armazenista de Batata-Semente Certificada

Rua do Tabolado, 30-32

Chaves

Telefone 164

A Estação do Rossio foi reaberta ao serviço do público

**A caminho da electrificação — Em Junho do próximo ano
começarão as experiências com uma automotora eléctrica**

HAVIA já quatro longos meses que os habitantes dos arredores de Lisboa servidos por caminhos de ferro, suspiravam pela reabertura da estação do Rossio ao tráfego ferroviário.

De facto, por motivo de importantes obras a efectuar no túnel, todo o serviço que tinha início na nossa gare principal foi desviado para as estações de Sete Rios, Entre Campos e Santa Apolónia, privando uma grande parte dos passageiros, que o utilizam diariamente, para o acesso às suas ocupações, da comodidade que oferece o término no centro da cidade. Esses passageiros viram-se obrigados a servir-se de um segundo meio de transporte para ligar aquelas estações com a Baixa.

Mas, certamente, a grande maioria dará por bem empregados estes quatro meses de espera e de má-çadas, se levar em linha de conta o benefício que passa a usufruir.

E, na estação calma que atravessamos, depois de um dia de calor, é agradável a frescura do túnel, sem que o fumo e a fuligem nos incomode, pois poderemos passá-lo com as janelas das carruagens todas abertas.

Com as obras do túnel do Rossio deu-se início ao vasto plano de electrificação da C. P., a que já fizemos referência no nosso número 1610, de 16 de Janeiro deste ano, e que compreende as linhas subterrâneas da região de Lisboa, bem como a linha de Lisboa-Porto; a primeira fase da sua execução abrange a linha de Sintra, a linha do Norte entre Lisboa e Entroncamento, o troço entre Alcântara-Terra e Campolide, a bifurcação de Benfica, a concordância de Xabregas e o troço entre Santa Apolónia e Braço de Prata, num total de 142,093 km de via dupla e 5,654 km de via simples sem contar com as linhas de resguardo das estações.

A execução deste plano será levada a efeito em ritmo acelerado, pois estamos informados que as primeiras experiências com uma locomotiva eléctrica serão realizadas em Junho do próximo ano.

A fim de dar começo a tão importantes trabalhos, foi, em 6 de Abril último, assinado o contrato para a sua primeira fase, com a empresa Groupement

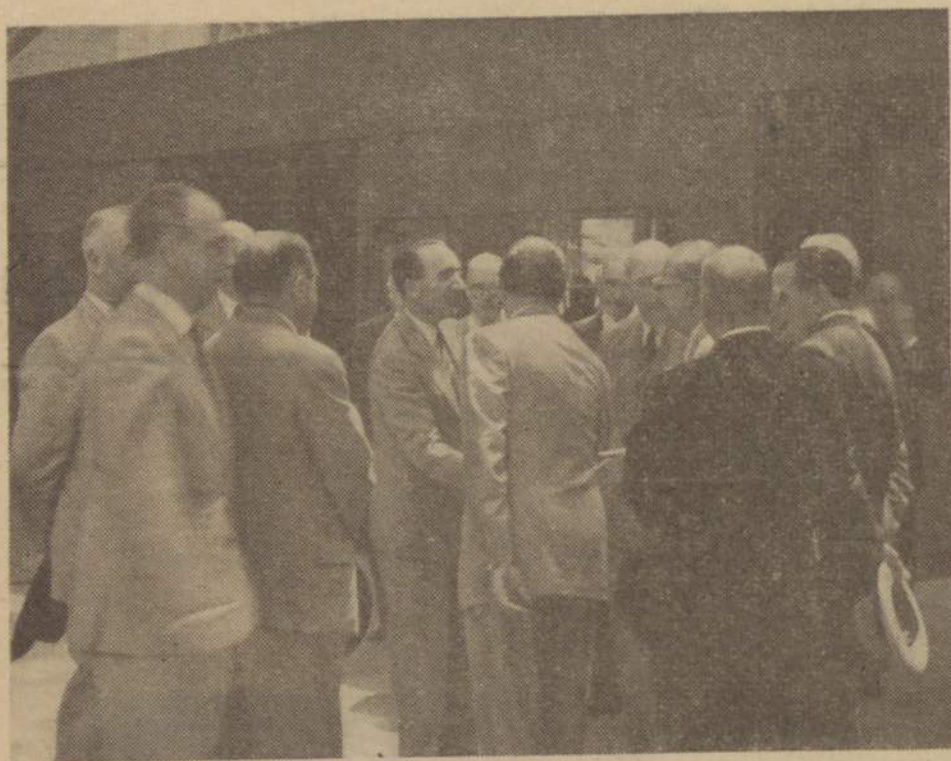


O sr. Ministro das Comunicações acompanhado dos Administradores e do Director Geral da C. P. na visita à estação do Rossio

d'Étude et d'Électrification des Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz.

* * *

A estação do Rossio recebeu, no dia 11 do corrente, a visita de S. Ex.^ª o Ministro das Comunicações, Sr. Coronel Gomes de Araújo, que foi recebido na gare pelos membros do Conselho de Administração e Direcção da Companhia, srs.: Dr. Mário de Figueiredo, Eng.^º Manuel José Pinto Osório, Eng. Mário de Melo de Oliveira Costa, General Frederico Vilar, Eng.^º José Júlio Martins Nogueira Soares, Conde de Penha Garcia, Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, Dr. Augusto Vitor Santos, do Conselho Fiscal, Eng. António Branco Cabral, Secretário Geral, Eng.^º Roberto Espregueira Mendes, Director Geral, Eng.^{ºs} Pedro de Brion e Campos Henriques, Subdirectores, e ainda pelos srs.: Prof. João Faria Lapa, Eng.^º Sousa Nunes, Eng. Júlio Santos, Eng. Fernando Arruda, Eng.^º Constantino de Car-



O Ministro das Comunicações cumprimenta os funcionários que dirigem as obras

valho, Eng.º Manuel Campêlo, Eng.º Horta e Costa, Eng.º Custódio Nazaré, Eng.º Ricardo Gaioso, Eng.º Alves Ribeiro, Eng.º Filipe Barata, Dr. Carlos de Albuquerque, António Montês, Dr. Torroais Valente, Dr. Pereira Coutinho, Dr. Libânio Ferreira, Eng.º Joaquim de Barros, Dr. Luís Figueira, Inspector Augusto da Costa Murta; Conde Penalva d'Alva, Director dos «Wagons Lits», Eng.º Luís Costa, Eng.º Miranda Coutinho, Director Geral dos Transportes Terrestres, Eng.º Mário Dias Trigo, Eng.º Ferreira Dias, Presidente do Conselho de Administração da Companhia Nacional de Electricidade, Eng.º Brito dos Santos, Carlos Ribeiro, Chefe dos Serviços de Propaganda dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, Inspector Principal Manuel Domingos Coelho, João Camarinhas, chefe de Serviço da Fiscalização e Receitas; Adriano Monteiro, subchefe de Serviço da 5.ª Circunscrição, etc.

Sua Ex.^a observou as obras de limpeza feitas na estação, obras que muito a melhoraram no seu aspecto, pois que, além de ter sido modificada a sua iluminação, que passou a ser em luz fluorescente,

foram feitos novos pavimentos em que se assentaram novas linhas; foram melhoradas as curvas de entrada e a sinalização, e, por ter desaparecido o tráfego com as máquinas a vapor, suprimiram-se as gruas de abastecimento de águas às locomotivas.

A seguir os visitantes foram convidados a tomar uma automotora Diesel a fim de irem verificar os trabalhos executados no túnel.

Para se conseguir a garantia da zona de protecção exigida pelos cabos condutores de alta tensão, e por razões de ordem técnica e económica, impôs-se o rebaixamento da plataforma em 60 cm., o que implicou outros trabalhos, como o recalce dos pés direitos, consolidação do solo, captação e drenagem de águas, etc.

Estes trabalhos foram adjudicados a um empreiteiro pela importância de 2.782.000\$00, com o prazo de 70 dias, o que não foi possível cumprir, em virtude das dificuldades que surgiram e da custosa adaptação do pessoal, etc..

Foi feita a substituição total da via existente, por material novo, e, no seu assentamento, aplicou-se a mais moderna técnica. Com fixação duplamente elástica, os novos carris são de 55 kgs, por metro, os mais robustos usados até hoje na península, soldados entre si, deixando apenas as juntas impostas pelo cantonamento automático, chegando a haver barras de 324 metros.

Todo o túnel é caiado e profusamente iluminado, o que permite a verificação rápida do estado da via e proceder a qualquer reparação necessária.

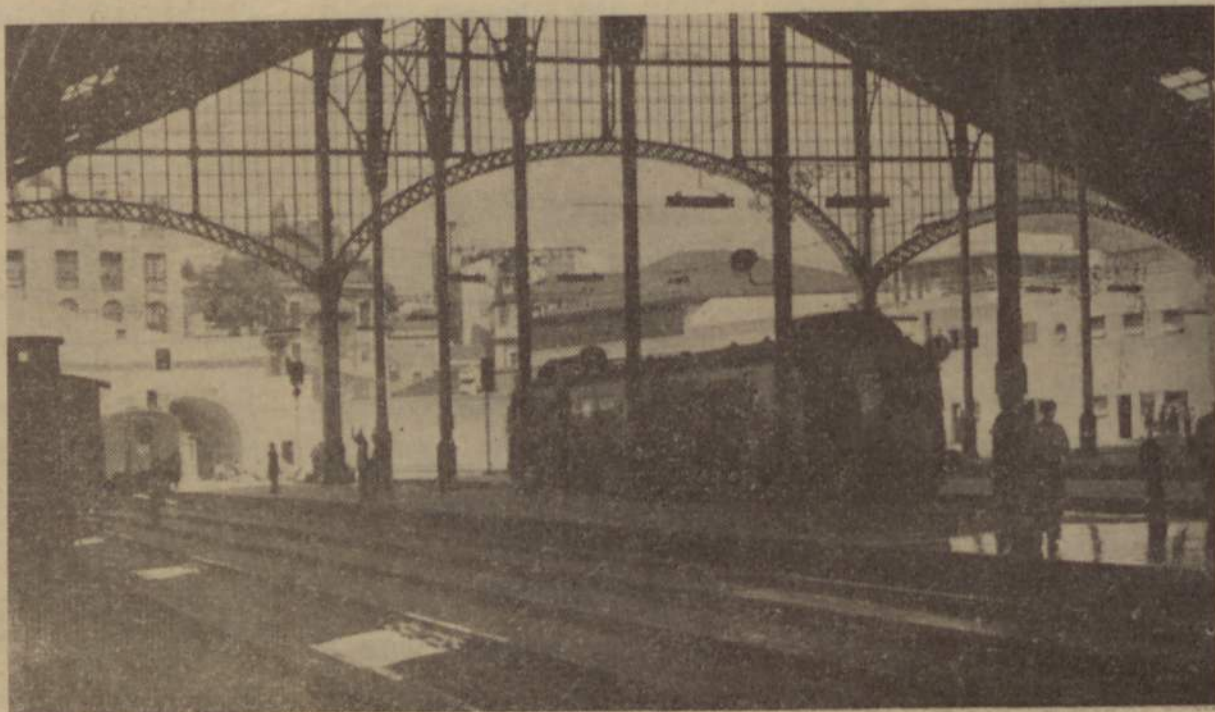
Durante o percurso, até Campolide, houve várias paragens para observação da nova soleira, exaustor, e, ao km. 1,930, a abóbada que deve ser reforçada.

Alguns números interessantes

Por turnos consecutivos trabalharam 1.600 operários;

foram escavados cerca de 17.000 m³ e transportados para o vasadouro cerca de 23 m³ de terras e entulhos;

A estação do Rossio apresenta-se com ar limpo e agradável



«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O nosso número especial dedicado ao Ultramar

O número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 16 de Maio, consagrado ao Ultramar, mereceu da Imprensa elogiosas referências, que muito agradecemos e que passamos a arquivar:

De «Notícias da Beira», de Mangualde:

«Consagrado especialmente a Angola e Moçambique, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» acaba de publicar um exce-

consumidos cerca de 20.000 sacos de cimento e 5.000 m³ de brita.

aplicaram-se ainda cerca de 1.500 m³ de betão asfáltico e 15.000 m³ de reboco betuminoso.

O túnel do Rossio foi inaugurado oficialmente, com a Estação Central de Lisboa, em 11 de Junho de 1890; tem a extensão de 2.612 metros, 6 m. de altura e 8 m. de largo, com um desnível de 25 metros, descendo de Camplide a Lisboa-Rossio.

O seu custo foi de cerca de 1.470 contos, atingindo as expropriações cerca de 1.000 contos.

* * *

A visita deixou todos os que a ela assistiram muito bem impressionados pelo notável progresso dos serviços ferroviários da nossa capital, promessa evidente do muito que há a esperar com a execução dos planos já estudados e ainda a estudar.

O sr. Ministro das Comunicações, ao abandonar o edifício da Estação do Rossio cumprimentou os Administradores da Companhia, o Director Geral, engenheiros, tendo também apertado a mão ao Agente técnico sr. Morais Carvalho, desenhador Seita Gordo, contramestres Lúcio Lourenço, Francisco António Nunes, António da Silva Moreira, Angelo Faria e aos Chefes de Lanço Rebordão e Rocha Soares.

* * *

Logo no dia seguinte, 12 do corrente, sob a direcção do sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da Companhia, se iniciou o serviço de passageiros, com os comboios para Vila Franca e Sintra, respectivamente, às 6 e 20 h. e 6 e 55 h., continuando por todo o dia o movimento normal.

Por intermédio de uma instalação sonora vinha o público recebendo instruções e avisos de partidas e chegadas de comboios.

Os comboios de longo curso continuam a utilizar a estação de S.^{ta} Apolónia, todavia, apesar do descongestionamento verificado na estação do Rossio, ainda nela se registará o movimento de 126 comboios.

Notámos a boa disposição do público ao voltar a servir-se da gare central, e ainda a boa impressão causada pela higiene e ordem em todos os serviços.

lente número especial, o qual, como de costume, se impõe não só pela cuidada apresentação gráfica, como pela profusão das gravuras e seleccionada colaboração.

Para completar a matéria contida nesse número, a referida revista anuncia, para breve, a publicação de outro número especial.

Do semanário «A Aurora do Lima», de Viana do Castelo:

«Esta prestigiosa revista, que vem sendo dirigida por Carlos d'Ornellas, e se impõe pelo que oferece aos seus leitores, publicou um magnífico numero dedicado ao Ultramar. Em prosa firmada por individualidades autorizadas no assunto, é devidamente realçado o valor das nossas possessões ultramarinas.

A fim de poder completar, com novo documentário, a matéria do número em referência, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicará brevemente outro número dedicado ao Ultramar».

De «Notícias da Covilhã»:

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» brindou-nos agora com um número especial, dedicado a Angola e Moçambique, e anuncia a publicação doutro número especial, que será o complemento do que agora saíu a lume. Profusamente ilustrado, magnificamente colaborado e com uma excelente apresentação gráfica, o presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é magnífico elemento de propaganda ultramarina, e honra a entidade que a editou».



TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

Auto-Transportes do Fundão, L.^{da}

FUNDÃO

CAMIONAGEM — PRODUTOS VACUUM

**Estação de abastecimentos
no Largo da Estação**

**Transportes para todo o País
Passageiros e mercadorias
Carreiras de Serviço Público**

*Tudo para Automóveis
e Camions*

**A PÉROLA DA BEIRA
DE ABEL PEREIRA DELGADO**

ARMAZÉM DE MERCEARIAS

Rua António Maria Pinto, 1 a 9

Secção de Retalho — Largo da Praça Velha, 14

TELEFONE N.º 57

FUNDÃO

Empresa de Moagem do Fundão, L.^{da}

COM FÁBRICAS DE MOAGEM DE TRIGO
E CENTEIO ESPOADAS E EM RAMAS

FUNDÃO

F. ALÇADA & C.^a

ARMAZÉM DE MERCEARIAS E MIUDEZAS

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telef. 16

FUNDÃO

**CASA CONFIANÇA
ANTÓNIO DOS SANTOS MARQUES**

Telef. } Estabelecimento 69
Residência 212

Fundão

CORREIA & OLIVEIRA, L.^{da}

Fábrica de Tecidos

Telef 48305

Vizela

Rema do Fundão, L.^{da}

**AZEITES
CEREAIS
MERCEARIAS**

Telefone 77

**AVENIDA SALAZAR
Fundão**

Metalúrgica do Fundão, L.^{da}

Avenida Salazar e Largo de Santo António

Mecânica geral de automóveis

Recondicionamento de motores — Rectificação
de cilindros — Rectificação de cambotas — Electri-
cista — Pintura — Bate-Chapas — Estofador — Banco
— de ensaio e afinação de Bombas Diesel —

Estação de Serviço

Óleos — Gasolina — Pneus — Baterias — Acessórios
para Automóveis — Motores e Moto-Bombas

RECEPTORES T. S. F.

Telefone 117

FUNDÃO

Nova Empresa de Moagens de Castelo Branco, L.^{da}

FÁBRICAS DE MOAGEM, PADARIA,
SERRAÇÃO E CARPINTARIA

Telef. PBX 31

Teleg. MOAGENS

ESCRITÓRIO: — R. Afonso de Paiva, 4

Castelo Branco

PORTUGAL

Café Restaurante Arcádia

**CERVEJARIA
E MARISCOS**

Rua Sidónio Pais

Telefone 324

Castelo Branco

Eduardo da Conceição Amorim & Filhos

CASA FUNDADA EM 1855

Paramentos e artigos de Igreja

*Premiada na exposição industrial
no Palácio de Cristal no Porto e
medalha de ouro na Exposição Inter-
nacional do Rio de Janeiro de 1923*

91, Rua do Souto, 97

Telefone 2 725

BRAGA

(Portugal)

FÁBRICA DE TECIDOS BRACARENSE, L.^{DA}

Avenida Artur Soares

Braga

Telefone **2 731**

||

Fabrico de tecidos de algodão
e mixtos com seda

ESPECIALIDADE
EM COLCHAS E «CACHE-NEZ»

Fábrica de Tecidos da Ponte de Negrelos, L.^{da}

S. Martinho do Campo (Minho II)

FIÇÃO — Telefone 4 — S. Martinho do Campo — TEGELAGEM
TINTURARIA — Estação do Caminho dm Ferro — Lordelo — ACABAMENTOS

Especializada no fabrico de panos para
lençóis, atalhados e riscados
para o Continente e África

Fábrica de Balanças e Construção Civil
FABRICANTE

António B. Ferreira
(ERVILHA)

Telefone 3355 / FERREIROS / BRAGA (Portugal)

Prove o licor ROSA DO ADRO
Beba Laranjinha BOM JESUS
Empresa de Refrigerantes Bom Jesus, Lda.

Telefone **2687** || **TENOES** (Braga)

CONFEITARIA BENAMOR

A. Vilela & Irmão

CONFEITARIA-PASTELARIA

Largo Barão de S. Martinho

Telefone, **2344** — BRAGA

Salão de Chá
Av. M. Gomes da Costa
TELEFONE, 3207

BRAGA

Casa dos Biscoitos
Rua Francisco Sanches
TELEFONE, 3146

BRAGA

Filial em Guimarães—Largo do Toural—Telefone, 4105

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Endereço Telegráfico: «CAMPELOS» — Guimarães

Telefones:

Direcção, 4304/Armazém, 4164/Campelos, 4718/Ronfe, 4662

Guimarães

O que todos devem saber

Facilidades oferecidas pelos Estados Unidos aos viajantes

Algumas modificações introduzidas no regulamento de «vistos» facilitam a entrada nos Estados Unidos, a negociantes, turistas e visitantes que ali desejem ir, com carácter temporário.

Dando direito a um número indeterminado de visitas um «visto» para visitante, negociante ou turista é, actualmente, válido por quatro anos, em vez de dois, como era antigamente. Ao fim daquele espaço de tempo, poderá ser renovado por mais quatro anos, e o seu portador poderá sair dos Estados Unidos para qualquer país estrangeiro e, voltar, antes do seu regresso ao país de origem, não sendo necessário um segundo visto de entrada.

Os questionários a que era obrigatório responder são extraordinariamente simplificados; somente àqueles que não possam comparecer nos Consulados será exigida a antiga fórmula que contém 50 perguntas.

A obrigatoriedade das impressões digitais é mantida, exceptuando-se os portadores de passaportes diplomáticos ou oficiais.

Estatística de 1953

Segundo o censo de 1950 a população das províncias ultramarinas era como segue:

Cabo Verde 148.331; Guiné 510.777; S. Tomé e Príncipe 60.159; Angola 4.145.266; Moçambique 5.732.317; Índia 637.591; Macau 187.772 e Timor 442.378.

O movimento do comércio especial de importação e exportação foi, em contos, o seguinte:

Cabo Verde 271.849 e 292.583; S. Tomé e Príncipe 117.471 e 246.471; Angola 2.435.534 e 3.496.064; Moçambique 2.288.070 e 1.619.737 e Timor 63.562 e 5.119.

Moura & Baptista, L.^{da}

Fabricantes

DE LANIFÍCIOS

TELEFONE 9

TORTOZENDO

Francisco Fino, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DE PORTALEGRE

RUA 1.º DE MAIO PORTALEGRE

TELEFONE 103 P. B. X.

Fornecedor da C. P.

Escritório em Lisboa

Rua Augusta, 188-2.º Esq. — Telef. 2 5183

Raúl Ferreira de Matos Romãozinho

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Especialidade em Tecidos de Senhora

TELEFONES } Fábrica } 24
 } Residência } 17

Cebolais de Cima

Fábrica de Colchas «ARPOR» de ARMINDO PORTAS
Especialidade em fabrico de Colchas de Seda e Fustão Inglês
Telefone, 48299 — Vizela — Portugal

Fábrica ADSOUFREI-A. de Sousa & Freitas
Especializada em colchas de seda/Fabrico esmerado em panos brancos
Telef. 48250
VIZELA—Portugal

Salavessa, Ramos & Belos, Limitada

Fábrica de ultimação e Tinturaria a Vapor

TELEFONE N.º 25

BEIRA BAIXA

Cebolais de Cima

João Ferreira de Matos

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA

Telefone 5

Cebolais de Cima

José Gonçalves Duarte Belo

LANIFÍCIOS

CEBOLAIS DE CIMA

Emílio Mendes Ramos

Fabricante de Lanifícios

Telefone 33

Cebolais de Cima

João Ferreira das Neves & Filhos, L.^{da}

Sede: Largo do Toural, 78-82, GUIMARÃES

Filial: P. D. Filipa de Lencastre, PORTO

Telef. { 4156 - Guimarães
20881 - Porto

GUIMARÃES

A. J. da Silva Pereira, L.^{da}

FÁBRICA DE FIAÇÃO,
TECIDOS E ACABAMENTOS

FUNDADA EM 1914

Cobertores, riscados,
sarjas, cotins
e estamparias.

■ ■

Artigos para o
Continente e Ultramar.

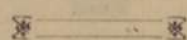
BAIRRO - MINHO

— TELEFONE 42 —

FAMALICÃO

Serração de Romão Manuel José Machado

Telefone, 48 — Negrelos



Aves

Negrelos

João Carlos Soares

CARREIRAS:

Guimarães (Est.) Famalicão (Est.)

SERVIÇO COMBINADO
COM O CAMINHO DE FERRO

CARREIRAS DIÁRIAS

GUIMARÃES



MANUEL DIAS CARNEIRO

DEPÓSITO DA FÁBRICA

R. Formosa, 160 — PORTO

Telefone 31

Lordelo - Douro

Fundição e Serralharia Neiva de V.^a de António Martins Neiva

Fundição em Ferro, Brônzes, Alumínio e Metais
Reconstrução de Máquinas, Reparações e Soldaduras

Santo Amaro - Covas

Telef. 40122

GUIMARÃES

Manuel Pinheiro Guimarães & C.^a, Sucessores

(Casa Fundada em 1798)

ARMAZÉM de Lanifícios e Tecidos de Algodão—AGÊNCIA da Compa-
nhia de Seguros «Douro» e «Pearl Assurance Company Ltd.»

Vendas por junto e a retalho

106, Largo do Toural, 111 — Telef. 4118 — GUIMARÃES

FERNANDO ALMEIDA & C.^a

Armazém de Tecidos de Algodão

GUIMARÃES

Arnaldo Barbosa Serração de NINE

Especialidade em caixotaria

Telefone n.º 11

Sampaio, Delgado & C.^a, Ld.^a

Serração, marcenaria e carpintaria. Madeiras nacionais e estrangeiras

Telefone 13

Fábrica da Balastreira

Cête Douro

Feiras Internacionais

As principais feiras e exposições internacionais anunciadas para funcionar de Maio a Novembro, são as seguintes:

JULHO

Feira de Posnânia, Polónia, de 3 a 24.
Feira de Luxemburgo, de 9 a 24.
Feira de Ancona, Itália, de 16 a 31.
Feira de Stanleyville, Congo Belga, de 23 a 31.
Feira de Valencia, de 21 de Julho a 3 de Agosto.
Feira de Sandander, de 25 Julho a 3 de Agosto.
Feira de Dornbirn, Áustria, de 29 de Julho a 7 de Agosto.

AGOSTO

Feira de Vitória, de 3 a 5.
Feira da Sicília, em Messina, Itália, de 10 a 24.
Feira da Caríntia, com a *Feira Austríaca de Madeiras*, em Klagenfurt, Áustria, de 11 a 21.
Feira de S. Sebastian, de 15 a 16.
Feira de Esmirna, Turquia, de 20 de Agosto a 20 de Setembro.
Feira de Bilbao, de 20 a 30.
Feira de Estocolmo, Suécia, de 27 de Agosto a 11 de Setembro.
Feira Djakarta, Indonésia, Agosto-Setembro.

SETEMBRO

Feira de Zabreg, Jugoslávia, de 2 a 13.
Feira de Damasco, Síria, de 2 de Setembro a 1 de Outubro.
Feira de Vicenza, Itália, de 3 a 8.
Feira de Estrasburgo, França, de 3 a 18.
Feira de Francfort (Outono), Alemanha, de 4 a 8.
Feira de Leipzig (Outono), Alemanha, 4 a 9.
Feira de Salónica, Grécia, de 4 a 25.
Feira de Utrecht (Outono), Holanda, de 6 a 15.
Feira de Plovdiv, Bulgária, de 6 a 20.
Feira de Colónia (Outono), Alemanha, de 9 a 11 e de 18 a 20.
Feira do Levante, em Bari, Itália, de 9 a 27.
Feira de Grand, Bélgica, de 10 a 25.
Feira de Viena (Outono), Áustria, de 11 a 18.
Feira de Salamanca, de 12 a 14.
Feira de Valladolid, de 19 a 22.
Feira de Bolzano, Itália, de 16 a 27.
Feira de Malta, de 17 a 25.
Feira de Marselha, França, de 17 de Setembro a 3 de Outubro.
Feira de Helsínquia, Finlândia, de 23 de Setembro a 9 de Outubro.
Feira de Innsbruck, Áustria, de 24 de Setembro a 2 de Outubro.

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



**Vinho
espumante
natural
e Brandy**



**Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.^{DA}**

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

INDUSTRIAIS E COMERCIANTES

AGORA À VOSSA DISPOSIÇÃO

«Injectometal»

**UM PROCESSO — PARA REPARAÇÃO
INTEIRAMENTE A FRIO, DE PEÇAS
FUNDIDAS, PARTIDAS OU FENDIDAS**

Injectometal é uma liga nova, injectável a FRIO sem emprego de massas, um processo inteiramente mecânico, para reparações de materiais de fundição, cuja soldadura é impraticável, perigosa e impossível.

As suas propriedades — alta resistência à tracção, compressão, choque, calor, fadiga e oxidação — elevada elasticidade — baixo grau de expansão — óptima resistência à corrosão química, aconselham o uso de «INJECTOMETAL», em fracturas, roturas, fendas em motores fixos, semi-fixos ou móveis, etc., e fundições industriais as mais diversas.

Injectometal tem uma técnica. Devem consultar os especialistas de «INJECTOMETAL», que se deslocarão imediatamente onde quer que seja. A reparação «INJECTOMETAL» faz-se quase sempre no próprio local, evitando assim a desmontagem da máquina a reparar.

**Um preço baixo para um processo
de alta eficiência**

DIRIJA-SE A:

REPARAÇÕES INJECTOMETAL (INTERNACIONAL), LDA.

RUA DO TELHAL, 4, 3.º Frente — Telef. 3 4001 — LISBOA

*Mais de 20.000 pessoas depositam as
suas economias e transaccionam com*

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO — PENICHE — AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ
E FÁTIMA (SANTUÁRIO)

CAPITAL E RESERVAS 24.083.343\$00

**FÁBRICA E ARMAZÉM DE TECIDOS DE ALGODÃO E SEDA
FÁBRICA DE SERRAÇÃO E MÓVEIS
ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS**

— DE —

Alberto Pimenta Machado & Filhos

GUIMARÃES — PORTUGAL

(CASA FUNDADA EM 1919)

Exportadores para o Ultramar e Estrangeiro

TELEFONES: Armazém de Tecidos de Algodão — Armazém de Lanifícios — Fábrica de Serração e Móveis

P. B. X. 4111 / 4112 / 4113

Fábrica de Tecidos de Vila Pouca **4424**
Fábrica de Tecidos da Avenida **40466**
Escritório Geral-Gerência **4485**

Estabelecimento de Venda ao
Público (R. de Santo António) **4478**
Particulares-Guimarães **4128-4405-40396**
S. Torcato **4472**

TELEGRAMAS — ALPIMENTA

TOSSE?



*Gratidão
Bela
Vida
Alicia
Pereira
Viana 3*

*Serviço de assinantes
17/7/55
[Signature]*