



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

1 DE OUTUBRO
DE 1958

1699
ANO LXXI



AS novas concepções de urbanismo exigem materiais de construção de melhor qualidade e preço mais reduzido. Só as organizações dotadas dos mais modernos equipamentos industriais e apoiadas pelos seus próprios laboratórios de investigação e ensaio podem garantir o êxito das grandes realizações.

Empresa de Cimentos de Leiria e Companhias Associadas



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 - 2 — 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, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1699



1—OUTUBRO—1958



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Viajar... fielmente de comboio, por <i>ARMANDO FERREIRA</i> .	447
O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Madrid (Do nosso Director).	449
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	451
Um admirável cruzeiro pelo Mediterrâneo, por <i>GUERRA MAIO</i> . .	453
Há 50 anos	454
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	454
Carlos d'Ornellas	454
Publicações recebidas	455
Recortes sem comentários	456
Parte Oficial	457
Os nossos mortos.	458



Viajar... fielmente de comboio

Por ARMANDO FERREIRA

NUNCA se viajou tanto em todo o mundo! Parece que a humanidade sente uma maior inquietação que lhe dá, não para a reflexão ponderada na solidão e quietitude, mas para uma ansia de evasão e movimento. Conhecer melhor o mundo onde vivemos? Ou satisfazer a vaidade de ser um «tipo viajado»? Instintos de vagabundagem ou satisfação comezinha do vício de bisbilhotar?

À democratização das viagens, quase sempre «contra relógio», não correspondeu a preparação estética e cultural do viajante. Por isso as excursões, as visitas de estudo ou de recreio, os veraneios na estranja, constituem um tema rico para os humoristas, e, a arte de viajar, converteu-se, por toda a parte, em indústria.

Poderá dizer-se que esse acréscimo extraordinário de deslocação dos indivíduos se deve à posse de novos meios de transporte — o automóvel e o avião — e às sugestões do cinema. Não foram os grandes e clássicos compendios de Viagem, os livros de escritores celebrisados que, durante vários séculos, descobriram o pitoresco das nações próximas ou afastadas e estudaram as artes ou costumes diferentes, o que converteu esse prazer de raros em divertimento de quase todos. As multidões deslocam-se hoje para mudar de ar, para adquirir «coisas» imaginadamente mais baratas, para assistir a prêmios de ocasional e obcecante interesse, para encarnear atrás de um guia monocórdico, para colar os rótulos dos hotéis nas malas... Raros, cada vez em menor número, são os que

viajam pelo inefável prazer de viajar, embora já houvesse uma escritora (M.^{me} de Stael) que escreveu: *Le voyage est le plus triste des plaisirs*. Viajar por viajar, tem os seus adeptos; os seus crentes; também não o «*je voyage pour voyager*» de George Sand que já no seu tempo explicava essa sua atitude dizendo: «*franchement, c'est que nous ne sommes réellement bien nulle part en ce temps ci*». Que faria ela agora, nos tempos de hoje? Talvez imaginasse uma viagem à lua...

O viajar por viajar é na realidade outra coisa. Não tem outros objectivos senão a própria viagem, o tempo da viagem, a panorâmica, larga ou cerrada, que de improviso surge. Não é ir ver a casa «preparada» e reconstituída fielmente de Goethe ou de Selma Lagerdof; nem dar a volta ao mundo em quarenta dias ao colo duma Agência de Viagens, nem ir visitar as indústrias do aço à América, tomar parte no congresso das lãs no Canadá, ou assistir ao Carnaval do Rio.

É, viajar por viajar. Partir, isolar-se, levado em deslocação, com os olhos sempre cheios de diferentes espectáculos, fugazmente surgindo e desaparecendo; ver tudo anónimamente, e sem legenda sob o que se vê. O panorama humano, as incógnitas das vidas com que nos cruzamos, desde os ocasionais e momentâneos companheiros de viagem; a idealização dos dramas e comédias que as frases recolhidas ao acaso sugerem; o aguardar do inesperado, do fora do programa...

Para os que amam viajar por viajar,

o mais apropriado meio de transporte é o comboio. Talvez fosse a mala-posta, a diligência... que alguns espíritos afortunadamente souberam cantar, até mesmo em viagens na nossa terra. Mas podemos contentar-nos hoje com o caminho de ferro.

O avião não é para viajar. É para ver o mundo em saltos de gafanhoto, para a deslocação rápida. É belo, não negamos, uma viagem intercontinental ou transcontinental de algumas longas horas, com o rosto colado ao círculo vítreo donde se divisa o infinito ou a terra na sua minúscula beleza longínqua. Mas, de limitada duração e com cenários deformados. Se se pudesse parar de vez em quando, sobre o Grand Canyon, ou sobre o delta do Nilo em noite de luar ou sobre uma metrópole conhecida e admirá-la como um mapa ou uma planta topográfica em verdadeira panorâmica aérea, talvez...

O barco não é para viajar. É para uma cura do espírito. É a calma pura que gera dentro de pouco tempo a inquietação de uma prisão sem paredes nem grades. Não se viaja: para-se no tempo e no mundo, e o recurso é olhar para os companheiros, como se estivessemos num hotel ou num casino... Cura de isolamento... Talvez. Mas não é viajar. Tocar nos portos, com o espectáculo sempre igual dos homens mergulhando em busca de tesouros pífios, dos vendedores grasnentos, dos *bares* portuários, do suor humano das cargas e descargas, é oásis na monotonia das viagens por mar.

O automóvel não é para viajar. É para passear na ansiedade de chegar todos os dias, com a atenção sempre em guarda às traições da estrada. Para-se quando se quer, quando é bela a paisagem ou o lugarejo e apetece a paragem; mas as preocupações com o carro, o transporte de um pouco da

nossa vida corrente, dá a impressão de uma deslocação apenas do nosso meio familiar. Não há a libertação total da tensão nervosa, a entrega absoluta à viagem. Liberdade ilusória e descricionária de movimentos mas escravidão ao veículo que faz parte de nós ou... talvez sejamos nós que fazemos parte do transporte, como o maquinista ou o fogueiro do comboio...

Ah! o comboio... Sujeição ao percurso, é verdade! Mas que independência de pensamentos, que possibilidades de evasão! É limitado o campo visual, como aliás em todos os meios de transporte, mas, quanto mundo se descobre nesse pequeno horizonte abrangido da janela rectangular! Precursor do cinema esse desbobinar de paisagens sob vários céus e iluminações diferentes, esse filme policromo de imagens imprevistas.

Nunca se viajou tanto pelo mundo como no tempo presente, é facto. Mas como é ilusória e enganadora a conclusão que se tira desse facto! Cada vez há menos vagabundos da viagem, e cada vez mais saltapocinhas baedekerianos, em ablações culturais em comum, apressados, funcionais, vazios ou eruditos, mas desejosos todos, secretamente, da hora previamente marcada do regresso.

Viajar por viajar... tem um gosto especial, estranho, menos acessível ao mortal, sempre pronto a tomar atitudes em face do seu semelhante e a conquistar títulos e rótulos para ofuscar a «galeria».

Porque não parte o leitor, anónima e tranquilamente, sem destino obrigatório, num «expresso» ou num simples rápido, quando *eles* todos tiverem já regressado dessa correria contra relógio pelos lugares comuns do turismo e do folclorismo?

Saberá então o que é viajar... por viajar.

E, fielmente, de comboio.

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Madrid

(Do nosso Director)

Madrid, 28 de Setembro

Com dias magníficos e admirável temperatura começaram a chegar a Madrid os delegados estrangeiros que participam na XVII sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, cuja inauguração oficial terá lugar amanhã, às cinco horas, no salão nobre da Casa Sindical do Paseo do Prado. Presidirá ao acto o Ministro das Obras Públicas Jorge Vigón que pronunciará o discurso de abertura.

Dos 550 delegados que fazem parte do Congresso, registou-se hoje que 233 congressistas levantaram a sua documentação, entre estes quase todos os portugueses. Na sede do Congresso, instalada na Delegação Nacional dos Sindicatos, no Paseo do Prado, todos os serviços estão devidamente organizados, fazendo os congressistas a sua inscrição com a maior das facilidades. No edifício figuram ainda os escritórios da comissão belga, instalada no sétimo andar, e no recinto de entrada, as secções de correios, telegrafos, telefones, secção bancária, bar, restaurante, livreria, tabacaria, etc..

Durante o dia de hoje notou-se a falta da delegação francesa, que é das mais numerosas pois tem 51 delegados, os quais não compareceram por terem que permanecer em França afim de concorrerem ao acto eleitoral que deu a vitória ao General De Gaulle com 81 % de vantagem. Esta delegação deve chegar a Madrid amanhã, pois solicitou dos caminhos de ferro espanhóis para retardar o Talgo e o Expresso afim de chegar a tempo de comparecer à abertura solene da sessão. Da representação inglesa fazem parte 45 participantes dos quais está inscrita a maioria. Os delegados indianos já estão inscritos e vieram acompanhados por suas esposas que vestem o traje típico da sua nacionali-

dade. No Congresso estão ainda inscritas representações da Alemanha, Argentina, Austrália, Austria, Bélgica e Colónias, Birmânia, Bolívia, Brasil, Bulgária, Cambodja, Canadá, Ceilão, Chile, China, Colúmbia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, República Dominicana, Egito, Equador, Espanha, Estados Unidos da América, Finlândia, França e União Francesa, Grécia, Haítí, Hungria, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Itália, Japão, Líbano, Luxemburgo, México, Nicarágua, Nova-Zelândia, Noruega, Paquistão, Paraguai, Reino dos Países Baixos, Perú, Polónia, Portugal e seus territórios Ultramarinos, Roménia, Salvador, Sião, Sudão, Suécia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, União Sul Africana, Uruguai, Viet-Nam e Iugoslávia.

A União Soviética enviou doze delegados dos quais quatro mulheres.

Uma conferência com a Imprensa Técnica Estrangeira e diária de Madrid

A convite do Vice-presidente do Conselho de Administração da RENFE, Eng.º José Maria García Lomas y Cossio, que é também presidente do Comité Executivo do Congresso, reuniu no Castelhana Hilton a Imprensa Técnica Estrangeira e diária de Madrid.

O presidente da Comissão Permanente da Associação, M. de Vos, director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, que se fazia acompanhar pelo secretário-geral do Congresso Mr. P. Ghilain, e do presidente, vice presidente e secretário do comité organizador espanhol senhores Eng.ºs García Lomas, Augusto Krahe e José Perez Pozuelo, começou por pedir desculpa da pronúncia que ia

empregar para a leitura de uma saudação, mas ao ler tal documento o ilustre engenheiro belga leu perfeitamente o que a seguir transcrevemos :

«Para mim é motivo de grande satisfação reunir-me com os senhores pois que se me depara uma oportunidade de os saudar assim como toda a Imprensa espanhola. Fui sempre um grande admirador de Espanha e tenho pelo vosso país, que tanto atractivo possui, uma grande admiração como a tenho também pela sua grande história, pelos seus tesouros artísticos e pela sua surpreendente paisagem tão variada como as suas regiões. Quero atrever-me a pedir aos vossos jornais que transmitam uma saudação a toda a Espanha e em particular, dado o carácter do nosso Congresso, aos ferroviários espanhóis de todas as categorias, os quais estão sempre prontos ao trabalho e que a missão da Associação é o estudo de todas aquelas questões que podem conduzir ao melhoramento do serviço ferroviário, em qualquer dos seus aspectos».

«Podem estar seguros que a minha estadia em Espanha me produz uma grande satisfação, e o mesmo sucederá aos delegados de todos os países do Mundo que hoje começaram a fazer a sua apresentação na sede do Congresso».

O engenheiro Garcia Lomas, que é distinto improvisador, em nome do Subsecretário das Obras Públicas, teve palavras de satisfação para a Imprensa de Madrid e destacou a técnica estrangeira que tanto se tem interessado pelos assuntos ferroviários. Disse ainda que a reunião a que assistíamos era de carácter nacional e explicou os objectivos do Con-

gresso, de vantagem para todas as organizações que dele fazem parte.

Os dois oradores foram muito aplaudidos.

Seguidamente os Jornalistas de Madrid fazem uma chuva de perguntas a M. De Vos, por intermédio do eng.^o Garcia Lomas, perguntas que se resumem em rápidas respostas do Presidente da Comissão permanente, que são :

Em todo o Mundo há cerca de um milhão de quilómetros de linhas férreas ; que a aviação não constitui séria competência para os caminhos de ferro ou outros transportes porque há lugar para todos ; que as tarifas ferroviárias espanholas são as mais reduzidas da Europa, isto em relação ao padrão ouro ; que há três larguras distintas de via na Europa ; em Espanha e Portugal de 1,672 metros ; na Rússia, de 1,542, e nos outros países, 1,435 ; que as únicas nações que equilibram as despesas com as suas tarifas são a Suíça, a Holanda e a Suécia.

Outras perguntas foram feitas ainda às quais M. de Vos respondeu irónicamente, como por exemplo a substituição das locomotivas a vapor, ou óleos pesados, por locomotivas atómicas.

Toda a Imprensa ficou encantada com a maneira como foi recebida terminando a longa sessão por um «cocktail» que mais parecia um almoço volante.

Amanhã às 11 horas reúne-se a Comissão permanente e às 17 horas haverá a abertura solene da sessão e à noite recepção oferecida pelo Governo.

Não é possível neste momento dar mais quaisquer notas para a nossa Revista, o que faremos no próximo número.



AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

VII

De Mangualde a Vilar Formoso A Secção do Sr. Dauderni

Depois de se ter deixado Mangualde, entra-se a três quilómetros aproximadamente num túnel chamado Mourilho, onde começa a secção do segundo empreiteiro, Sr. Dauderni.

Os trabalhos de Mangualde à fronteira de Espanha, cerca de 122 quilómetros, sem oferecer o mesmo interesse que a primeira parte, como túneis, fazem também muita honra ao Sr. Dauderni, sobretudo pelas suas magníficas trincheiras de granito.

A estação de Gouveia é precedida de um túnel que tem o nome de Abrunhosa. Vê-se o viaduto da Canharda, as estações de Fornos, Celorico, Vila Franca, e Guarda.

Seguem-se ainda as estações de Vila Fernando, Cerdeira e enfim um magnífico viaduto de 235 metros lançado sobre o Rio Côa, que tem uma altura de 58 metros acima do leito do rio.

Do viaduto do Côa à fronteira há apenas a notar a estação da Freineda, confinante com Vilar Formoso que é o ponto término da linha.

Foi a 3 de Agosto de 1878 que se assinou o contrato entre o Governo Português e a Companhia para a construção do caminho de ferro da Beira-Alta. Desde 25 do mesmo mês, uma brigada de estudos instalou-se em Luso. Alguns meses mais tarde, a 7 de Fevereiro de 1879, um numeroso pessoal trabalhava nas três primeiras secções e no fim de Abril a linha inteira estava ocupada por um número considerável de operários.

Ora, em Dezembro de 1881, os aterros estavam acabados entre a Pampilhosa e Vilar Formoso; qua-

tro meses mais tarde ocupavam-se dos acabamentos.

Assim, em menos de três anos, tinha sido o suficiente para executar 7.000.000 de metros cúbicos de terraplenagens, dos quais uma boa parte em rocha dura, 3.291 metros de túneis, 12 grandes pontes de ferro ou de alvenaria constituindo 1813 metros de comprimento total e um grande número de obras de arte de menor importância.

Os viadutos, dum aspecto elegante, com tabuleiros metálicos em todo o percurso muito bem executados, foram construídos pela Casa Eiffel, de Paris.

Na Fronteira

A linha da Beira-Alta foi dividida em 5 secções, tendo cada uma um chefe. O Sr. Labadie tinha-os prevenido pelo telégrafo da sua passagem.

O sr. Inácio Pereira de Lacerda veio connosco desde Luso até Santa Comba-Dão, onde o seu colega Sr. A. Barbosa o substituiu. Desde a Guarda até Vilar Formoso, estação fronteira, a secção pertence ao Sr. Manuel Emídio da Silva.

Demos a César o que é de César. O Sr. Labadie tinha guarnecido a carruagem-salão da Companhia de provisões de viagem. Isto é, para me explicar mais claramente, tinha devastado o restaurante da Pampilhosa a fim de alegrar o caminho. Nada faltou: nem o vinho tinto generoso de França de excelente qualidade, nem o Alto-Sauterno, etc., etc.

Almoçámos alegremente e no intervalo tomei as minhas notas. Os três engenheiros da secção, que acabo de indicar, são portugueses que falam admiravelmente bem francês, pessoas encantadoras, como aliás a maior parte dos seus compatriotas.

A primeira secção da Figueira à Pampilhosa e a quarta de Fornos à Guarda têm por chefes dois franceses, o Sr. Moniot e o Sr. Feret.

Convém mencionar aqui o nome do antigo engenheiro da construção, Sr. Priam Panizzi, que é actualmente chefe de secção do serviço central da via.

O Sr. Engenheiro Panizzi é cunhado do Sr. Labadie e sobrinho do grande patriota italiano António Panizzi, que muito contribuiu para a ressurreição italiana.

As cartas de Mérimée a António Panizzi tiveram grande ruído, conforme se lembram, e foram publicadas em Paris pelo editor Sr. Calman-Levy.

Lembro estes pormenores, porque as cartas de Mérimée a Panizzi são para o Segundo Império o que as Memórias da Senhora de Remusat foram para o primeiro.

Mérimée viveu na corte de Napoleão III numa intimidade especial e contou por consequência muitas coisas inéditas: faz ver em muitas circunstâncias o reverso das cartas.

Em Vilar Formoso nada há de notável. É uma estação fronteiriça num planalto bastante árido. A aldeia não se encontra muito afastada, mas não merece nenhuma menção particular. O restaurante da estação é dirigido por franceses, marido e mulher. É a mulher, creio, que pela sua energia é o homem. Jantámos muito bem.

Depois de jantar o Sr. Labadie propôs ao Sr. Emídio da Silva e a mim, de ir visitar os trabalhos começados numa extensão de três quilómetros em território espanhol para o prolongamento desta linha até Salamanca.

A noite estava esplêndida. Vimos à volta um fogo de artifício de nova espécie. Os operários da via lançavam fogo a diversas minas.

Os foguetes iam direitos ao céu, espalhando em volta uma chuva de pedras com assobios agudos, penetrantes. Um ramo de flores de fogo.

Colocámo-nos a uma distância respeitável. É um espectáculo muito interessante: essas centenas de

operários apanhando a sua ferramenta, espalhando-se em todas as direcções para regressar ao descanso da noite, e as pedras que prejudicaram, como se quisessem vingar-se dos martírios praticados pela mão do homem, apressam-se em se lhes juntar e caem impotentes no seu ódio sem fazer mal... É que o chefe da mina calcula bem o comprimento da mecha e pega-lhe fogo no momento em que os operários acabaram o seu dia. Um ruído espantoso corta o ar, depois tudo regressa ao silêncio majestoso da natureza.

Voltámos um pouco sonhadores à estação. Quando se entra numa carruagem para percorrer distâncias em tão poucas horas, raramente se pensa nos trabalhos inauditos que custaram a milhares de operários estes aterros e esta desobstrução de todos os obstáculos que o génio moderno soube aplanar.

O tempo estava magnífico. Instalámo-nos no cais da estação. A dona do restaurante arranjou-nos uma mesa e conversámos assim até às onze horas da noite.

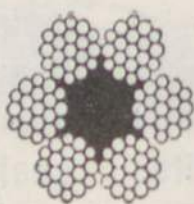
Era necessário partir no dia seguinte pela manhã às sete horas e meia.

Esta viagem encantadora, organizada pelos cuidados e amabilidade do Sr. Labadie, acabava ali.

Voltámos a ver uma vez mais na volta as belezas da paisagem, das quais esta linha se encontra semeada, e em Luso deixei continuar o seu caminho o estimado engenheiro-chefe para voltar às suas ocupações que iam ser aumentadas, pois a inauguração real devia ter lugar alguns dias depois e havia de se ocupar dos preparativos.

Parei de propósito em Luso para ir agradecer aos donos da casa a excursão que acabava de fazer devido à influência do Sr. Duparchy.

Encontrei-me de novo nessa casa hospitaleira cujas honras eram feitas pela senhora Duparchy duma forma tão encantadora, bem francesa, e, depois de algumas horas de conversa, sentia-me à vontade como junto de amigos de longa data.



Um admirável cruzeiro pelo Mediterrâneo

Por GUERRA MAIO

SE há 20 anos me dissessem que havíamos de ter dois navios de 21.800 toneladas e que um deles — o «Santa Maria» — faria um cruzeiro de turismo à Bélgica, por ocasião da Exposição de Bruxelas com 500 passageiros, quase todos portugueses, e depois ao Mediterrâneo, com 700, eu não acreditaria, apesar do meu impenitente optimismo.

Fiz parte do 2.º cruzeiro, porém só, até Cannes. Cinco dias de deliciosa viagem mas, infelizmente, os meus deveres profissionais não me permitiram dar a volta completa, passando em Tânger e descer depois em Lisboa.

Os 700 passageiros, dos quais 100 de primeira, 100 de segunda e cerca de 500 de classe turística, embarcaram na Rocha do Conde de Óbidos, num ambiente de alegria, alguns já mais tendo pensado fazer uma viagem de prazer e num vapor daquela categoria.

O Sr. Dr. José Soares da Fonseca, presidente da Companhia Colonial de Navegação, pode estar orgulhoso, não só pelo êxito das duas viagens mas pelas referências feitas, logo à entrada, ao navio e à impecável apresentação do pessoal de bordo.

A primeira escala foi em Gibraltar, que eu só conhecia pelo que dela disse Eça de Queiroz apesar, de lá ter passado por duas vezes. De notável, tem a cidade apenas o seu porto militar e os seus baluartes virados ao mar, impedindo a entrada a quem quisesse forçar o estreito.

No dia seguinte fundeávamos em Palma de Maiorica, cidade milenária, com belos templos católicos e magníficas casas residenciais com os seus pátios em arcarias, provando a riqueza da terra e o bom gosto dos moradores.

Uma excursão em vários autocarros foi organizada aos principais pontos da ilha, de que participou a quase totalidade dos passageiros.

A Companhia, repetindo o que fizera na Bélgica, ofereceu a cada passageiro uma bolsa de papel, com o almoço. Carnes frias, pão, queijo, ovos cozidos e numerosas peças de fruta. Os passageiros, descendo a escada do portaló de cestinho de papel com o almoço, davam o aspecto de irem para um piquenique colossal.

Eu, como gosto de andar só, fui a Soller, linda praia ao Norte da Ilha, tomando um comboio eléctrico, e na qual almocei do meu «panier» com apetite e alegria.

A praia tem acentuadas parecenças com a de

S. Martinho do Porto e sobre a areia os banhistas secavam-se ao sol depois dum demorado banho, e entre os quais havia muitos franceses, alguns deles já fregueses de outros anos.

O resto da tarde passou-se na parte baixa da cidade, onde belas avenidas lhe dão um aspecto tropical. O «Santa Maria» largou do porto, deixando no cais uma multidão de pessoas a contemplá-lo.

Na tarde do dia seguinte chegávamos a Cannes, onde o navio fundeou não longe de terra, pois ali não há cais acostáveis senão para barcos de pesca e de recreio. Ainda o navio não tinha lançado a âncora já numerosas vedetas se acercavam dele, algumas delas em marcha de comboio rápido, o que muito agradava aos passageiros, e com senhoras a saudarem-nos.

A descida para terra fez-se rapidamente em numerosas lanchas com bancadas e para esse fim destinadas.

No cais aguardava-nos a mais agradável das surpresas. Um rancho de raparigas da Academia Provençal, lindamente vestidas e com chapéus típicos do folclore regional, ofereceu um raminho com dois cravos e elas mesmo os punham com um alfinete na blusa das senhoras e na lapela do casaco dos homens e assim saímos todos floridos através da cidade, havendo nos terraços dos cafés comentários dos veraneantes: — «Voilà les portugais!...» enquanto outros se levantavam para nos saudarem. Aqui está uma coisa que, em certos casos, se podia fazer em Portugal.

À noite grande baile a bordo nos salões de todas as classes e no que tomaram parte as graciosas meninas que nos haviam oferecido flores. No dia seguinte os jornais da Côte d'Azur, noticiando a vinda da nossa bela unidade disse: — «O Santa Maria» sumptuoso navio de 21.000 toneladas, de linhas elegantes, é comandado pelo capitão Mário Simões Maia, etc..

Só no dia imediato, à noite, o navio devia partir para Tânger. Por isso houve excursão a Nice, Monte Carlo, Saint Raphael e outras localidades.

Visto o sucesso dos dois cruzeiros faço votos para que, no próximo verão, outros sejam organizados com itinerários que permitam aos portugueses agradáveis passeios marítimos, mas, igualmente, a estrangeiros que venham visitar a Ilha da Madeira e os Açores, estes onde agora vão dificilmente por falta de transporte.

Paris, Setembro.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1908)

Um exemplo a seguir

Nós que temos a mania de imitar tudo quanto se faz no estrangeiro tínhamos agora um bom ensejo de dar largas a essa mania, e com manifesta vantagem para o nosso paiz.

Obedecemos, geralmente, a este furor imitativo, sem o menor criterio, sem atendermos a que muitas cousas que lá fóra são uteis, quer pelo clima, quer pelos costumes do povo, transportadas para o nosso clima, ou introduzidas nos nossos costumes, redundam num perfeito disparate.

Não sucede o mesmo no caso que vamos referir.

Em Italia, o ministro da guerra entendeu-se com o das obras publicas para que a partir de junho ultimo sejam empregados nos serviços de caminhos de ferro cem soldados de engenharia trabalhando como agulheiros, guardafreios e conductores, durante seis mezes.

Terminado que sejam os seis mezes, outros cem soldados irão render aquelles, e assim sucessivamente.

D'esta maneira, durante cada anno duzentos soldados receberão a instrucção necessaria para poderem ser utilizados quer num momento de rapida mobilização, quer para obviar aos inconvenientes de uma subita grève.

Estes soldados assim instruidos beneficiam de disposições especiais que lhes facilitam a admissão no pessoal dos caminhos de ferro logo que terminem o seu tempo de serviço no exercito.

Sociedade de Perfumarias Dorlan, Lda.

São estes os produtos que oferecemos às cantinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e às de todas as organizações com o desconto máximo

PASTA DENTÍFRICA CHLORODONT

anti-carie c/fluor, a pasta alemã com 70 anos de existência, agora ao serviço da saúde em PORTUGAL.

LEOKREM

o creme de beleza alemão à base de vitaminas! O único que contém a vitamina SOL.

VITAPOINTE

o creme capilar mais imitado, mas nunca igualado.

VITABRIL

para o homem moderno, cuidadoso da beleza do seu cabelo, o mesmo que VITAPOINTE é para a mulher.

CHAMPÔ VITAPOINTE // ÁGUAS DE COLÓNIA DORLAN // PETRÓLEO QUÍMICO DORLAN

BRILHANTINAS a fabricar a pedido,
ELIXIR CHLORODONT // LAIT DE BEAUTÉ VITAPOINTE, com vales de 100\$00 em produtos.

RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA, 20

— LISBOA-PORTUGAL —

Telef. 840243

Carlos d'Ornellas

A fim de assistir ao Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, em representação da nossa revista, partiu para Madrid, acompanhado de sua Esposa e Filha, o nosso Director, Sr. Carlos d'Ornellas.

Fazemos votos para que a sua estadia naquela capital decorra com felicidade e que obtenha, com a mudança de ambiente, um merecido repouso de espírito.

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

**A banda de música mais antiga do País
tocou em Vila Viçosa, em 1892, na presença de El-Rei D. Carlos**

No dia 25 de Agosto estive em festa a Banda Lusitana de Estremoz, incontestavelmente a mais antiga do País e que, naquela data, completou quase dois séculos de existência.

O sr. Arnaldo da Silva, num interessante artigo enviado para um semanário alentejano, refere que a remota fundação desta banda histórica se perde no decorrer dos tempos e que, provavelmente, já existia no reinado de D. José I.

E o sr. Arnaldo Silva, acrescenta:

«Depois das muitas lutas políticas liberais e uma vez terminada a guerra das invasões, a histórica banda, que fora sempre liberal, novamente com os seus milicianos se reforçou, sendo naquela época conhecida por «Banda do Batalhão Caçadores da Rainha» que já fora também antes «Real Lusitana».

Quem lhe concedeu o título de Real? O articulista, que diz ter consultado velhos apontamentos de seus avós, recorda que no ano de 1892, durante o jantar do família real, a banda de Estremoz deu um admirável concerto no Paço Ducal de Vila Viçosa. Foi tão bom o concerto que D. Carlos, apreciador de música, encarregou o Marquês de Alvito, seu camareiro-real, de trazer à sua presença o chefe e o sub-chefe, os quais se fizeram acompanhar de dois dos primeiros executantes. Foi nesse momento que El-Rei ficou a conhecer a história dessa excelente banda, à qual conferiu o título de Real.

A Lusitana de Estremoz é actualmente a banda de música mais antiga de Portugal. É ao Alentejo que cabe essa glória.

Publicações recebidas

Os Lusíadas

Com o fascículo 12.º da edição monumental de *Os Lusíadas*, de Organizações «Artis», de Lisboa, conclui-se o Canto IX e inicia-se o Canto X do grande poema nacional.

Nas vésperas quase das comemorações henriquinas, esta edição luxuosa, ilustrada pelo notável artista Lima de Freitas e prefaciada e anotada pelo insigne Professor e escritor Doutor Hernâni Cidade, constitui, sendo como são «Os Lusíadas» o poema das navegações marítimas, uma homenagem não apenas ao nosso maior Poeta, mas também ao Infante de Sagres, a quem Portugal deve a glória de nos tornarmos numa nação universal e presente em todas as partes do globo.

Juca — Romance de Matos Gomes

O Dr. Matos Gomes, autor de vários ensaios sociológicos e históricos, é dono de um estilo vivo, directo e original, que mais se evidencia quando aborda a novela ou o romance.

Juca, o romance que acaba de ser apresentado ao público por «Edições Mago» é, sem dúvida, o seu melhor trabalho literário não apenas pela maneira como a história, bem imaginada, é contada, mas também pelo relevo que dá aos seus personagens. A figura de *Juca*, ou seja, no seu nome verdadeiro, Júlia Maria, é a mais completa, a mais bem estudada e aquela que mais desperta o nosso interesse. Matos Gomes fez dela uma verdadeira criação.

E se o romancista conquista a nossa atenção, com a sua maneira de contar com naturalidade, o escritor impõe-se pela boa qualidade da sua prosa.

Boletim do Porto de Lisboa

Recebemos o n.º 88 (Ano VIII) do Boletim do Porto de Lisboa. Como os anteriores, este número contém artigos, informações e dados de grande interesse.

MATERIAL **MAK**

É representante em Portugal das locomotivas Diesel da fábrica «Maschinenbau Kiel Aktiengesellschaft» o Sr. J. Vieira Gellweiler, Travessa do Alecrim, n.º 3-2.º, Telefone 24 070, em Lisboa.

Chamamos a atenção dos nossos leitores para o anúncio da página V do nosso número dedicado ao XVII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro que, por lapso, omitia este pormenor.



O número presente é ilustrado, na capa, com uma reprodução do belo quadro a óleo *Chegada da Rainha D. Estefânia ao Porto de Lisboa, em 17 de Maio de 1858, a bordo da corveta «Bartolomeu Dias»*, do pintor e gravador João Pedroso da Silva (1825-1890), existente no Palácio da Ajuda.

No texto, uma carta de D. Estefânia a sua mãe, datada de Junho de 1858, na qual a saudosa e bondosa Rainha demonstra a sua admiração pelo rio Tejo, que acha «verdadeiramente belo».

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

Recortes sem comentários

Como se «vende» um cruzador!

GÉNOVA, 29 de Agosto — A polícia italiana anunciou que foram identificados e presos os dois indivíduos que «venderam» ao industrial de Milão David Bertuzzi um cruzador da Marinha italiana por 200 milhões de liras.

Giorgio Cassaghi e Derna Aderta — os dois vigaristas — forjaram documentos oficiais, autorizando a venda, para sucata, do cruzador «Luigi Cadorna», que se encontra afundado no porto de Taranto. Bertuzzi concordou em comprar o navio com a condição dele ser posto a flutuar e rebocado para um porto próximo de Génova, tendo dado 240.000 liras como sinal a Cassaghi e Aderta. Ao verificar que o navio continuava afundado, resolveu apresentar queixa na Polícia, que acaba de deitar a mão aos falsificadores. — (A. N. I.).

Perdeu um braço e não deu por isso!

VALLADOLID, 29 — Um automobilista, Vicente Martin Calabaza, de 24 anos, seguia ontem de Madrid para esta cidade, quando — sem se dar conta — ficou sem o braço esquerdo, arrancado por um camião que, em sentido contrário, passara mesmo junto dele.

Parou o carro e desceu para ver se o camião tinha de qualquer forma danificado o seu automóvel e só nesse momento reparou que lhe tinha sido amputado o braço, que um guarda-civil, mais tarde, encontrou.

Feita uma ligadura de acaso por seu pai, dirigiu-se então ao hospital local. — (F. P.).

Uma «Maria» e duas ciganas

No dia 15 do corrente apresentaram-se na residência da sr.^a D. Maria Eugénia, em Mem Martins, duas ciganas, uma bastante alta, forte, de cabelo preto, vestindo bem e aparentando cerca de quarenta anos, e a outra, também alta, embora magra, com o nariz achatado, e em adiantado estado de gravidez. Com cautela, e é de calcular que, também, com grande habilidade, convenceram a sua crédula interlocutora de que operariam milagres e conseguiriam obter a «salvação» para seu marido, falecido há pouco. Em contrapartida, o que «obtiveram» foram os seguintes objectos: três pulseiras, uma gargantilha com brilhantes, um alfinete, um anel com três brilhantes, um relógio para homem, todos em ouro; 8 000\$00 em dinheiro, um relógio internacional marca «Natch», um relógio de algibeira para homem, diversas peças de um faqueiro em prata, duas mantas de lã, uma manta de trapos, nove lençóis, um par de sapatos, uma camisa de dormir, três toalhas de linho para rosto, uma toalha de mesa bordada, dois cortes de pano adamascado para toalhas de mesa, uma volta de renda de bilros e uma mala de viagem, onde transportaram tudo.

Qualquer pessoa que localize alguns dos artigos apontados, ou as duas ladras, deve participá-lo ao posto da Guarda Nacional Republicana de Sintra.

Do «Diário Popular»

O Socorro Social e a proveniência das suas receitas

No ano findo, a taxa de Socorro Social, cobrada sobre espectáculos, rendeu o total de 14.311.183\$10. Dado o reduzido número de espectáculos de teatro, e estando o de declamação isento, é o cinema que contribui em percentagem mais avultada.

— A taxa sobre fósforos, cobrada no ano findo, rendeu 13.325.244\$00.

— O adicional sobre passaportes turísticos rendeu 3.394.350\$00.

— A taxa cobrada, em 1957, sobre donativos, doações e heranças rendeu 977.310\$00.

— Das despesas feitas nos casinos, botequins de luxo, estabelecimentos congêneres, salões públicos de dança e diversão, no ano findo, foi para o Socorro Social a importância de 1.878.308\$00.

— Sobre bebidas espirituosas em hotéis, cafés, cervejarias, confeitarias e estabelecimentos congêneres, nas cidades de Lisboa e Porto, foram cobrados 1.079.204\$00.

— O adicional de 20% sobre a taxa de licença para o uso de isqueiro ou acendedor rendeu 464.070\$80.

— O produto do adicional de 10% sobre os direitos de importação de tabaco estrangeiro manipulado e das bebidas alcoólicas da mesma origem renderam 1.900.077\$20.

— As empresas que utilizam pessoal feminino e não tenham organizado a assistência à Maternidade e à primeira infância pagaram o total de 4.430.000\$00 para o Socorro Social.

— O adicional de 100% sobre as taxas de licença de cães de luxo rendeu a importância de 208.203\$35.

— As multas aplicadas por infracções às disposições insertas no diploma regulador do Fundo de Socorro Social renderam, por sua vez, o total de 114.091\$50.

— O produto da venda de cartazes, impressos, vinhetas-selos, etc., rendeu 169.486\$700

— A taxa de 5% cobrada sobre aposta mútua nas corridas de cavalos rendeu 9.645\$00.

POSTES DE
CIMENTO
ARMADO



ALTA E
BAIXA
TENSÃO

Cavan

R.D. ESTEFANIA, 42 - TLF. 47812

LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 200, II Série, de 27 de Agosto de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto do apeadeiro da Portela, a construir ao quilómetro 26,304 do ramal de Sintra, incluindo a expropriação do terreno necessário para esse efeito.

Ministério das Comunicações, 20 de Agosto de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*

O «Diário do Governo», n.º 223, II Série, de 23 de Setembro de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação da estação do Pocinho, incluindo a expropriação de quatro parcelas de terreno do lado esquerdo da linha entre os pontos quilométricos 171,152 25 e 151,322 70, constantes da planta parcelar.

Ministério das Comunicações, 17 de Setembro de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Concurso n.º A/CFB/1/1-139/58

O «Diário do Governo» n.º 227, da III série, de 27 de Setembro de 1958, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 14 horas e 30 minutos do dia 12 de Dezembro de 1958, para fornecimento de:

Diversos aparelhos e acessórios para apetrechamento da

instalação de soldadura, corte a têmpera oxiacetilénica que esquematicamente se representa no desenho n.º 558.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção Geral de Obras Públicas e Comunicações, Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres; na Beira, na 2.ª secção dos Armazéns do Caminho da Ferro da Beira; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, no armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 2.500\$.

O desenho encontra-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, ao preço de 15\$00 cada, Validade das propostas: mínimo, sessenta dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos Armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 11 de Agosto de 1958. — O Director dos Serviços, *H. A. Brazão de Freitas*.

Concurso n.º 175/58

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 29 de Dezembro de 1958, para:

Fornecimento e montagem de máquinas e outro equipamento destinado á mecanização dos serviços de contabilidade e estatística.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos Armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 150 000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 23 de Agosto de 1958. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

**DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS,
CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES
DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE**

**Divisão de Exploração do Porto e Caminho
de Ferro da Beira**

**Serviço de armazéns
do Caminho de Ferro da Beira**

2.ª SECÇÃO

Concurso n.º A CFB/1/1-124/58

O «Diário do Governo», n.º 211, III série, de 9 de Setembro de 1958, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 14 horas e 30 minutos do dia 22 de Outubro de 1958, para o fornecimento de:

Aço em barra, aço canelado para molas, varão de aço para cementação, varão de ferro, vergalhão de ferro, ferro tipo vulgar *Standard*, varão em chapa, em barra, em cantoneira e vigas U.

O programa de concurso, modelo da proposta e cadernos de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres da Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; na Beira, na 2.ª secção dos Armazéns do Caminho de Ferro da Beira; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos Armazéns gerais; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é o seguinte:

Para o aço em barra, aço canelado para molas, varão de aço para cementação, varão de ferro e vergalhão de ferro 15.000\$00

Para o ferro tipo vulgar *Standard*, varão em chapa, em barra, em cantoneira e vigas em U 5.000\$00

Validade das propostas: mínimo, sessenta dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 20 de Julho de 1958.

— O Director dos Serviços, *H. A. Brazão de Freitas*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações

Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres

Concurso Público para o fornecimento de material para 50 km. de via destinado ao caminho de ferro de Moçamedes, na província de Angola

2.º AVISO

O «Diário do Governo» n.º 226, III Série, de 26 de Setembro, de 1958, publica o seguinte:

Avisam-se os interessados de que o concurso em rubrica, que deveria ter lugar no dia 26 do corrente, pelas 15 horas, em

Os nossos mortos

Engenheiro Arnaldo Pereira Leite

Já depois de ter saído a público o nosso número de 16 do mês findo, chegou-nos a notícia do falecimento deste nosso amigo e valioso elemento ferroviário.

O Sr. Eng.º Arnaldo Pereira Leite era um dos componentes da delegação portuguesa ao XVII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro que está decorrendo em Madrid.

Com o seu desaparecimento perdem os Caminhos de Ferro de Angola um impulsionador a quem o Ultramar muito deve do progresso da sua rede ferroviária.

O Sr. Eng.º Pereira Leite que contava 50 anos de idade, era natural de Cavez, concelho de Cabeceiras de Basto, e deixa viúva a Sr.ª D. Helena Olga Fajardo Pereira Leite; era formado pela Faculdade de Engenharia do Porto e foi chefe da Brigada de Estudos dos Caminhos de Ferro, em Tete, (Moçambique); em 1946 representou o nosso País na Conferência Internacional dos Transportes Aéreos no Cairo; em 1954 foi nomeado Director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, tendo transitado em Março de 1957 para Angola a fim de assumir a Direcção de idênticos serviços nesta Província, onde se encontrava à data do seu falecimento.

A par da sua grande competência profissional gosava de grande prestígio e simpatia, contando com numerosos amigos, principalmente entre os seus subordinados, devido ao seu carácter bondoso e atracção pessoal.

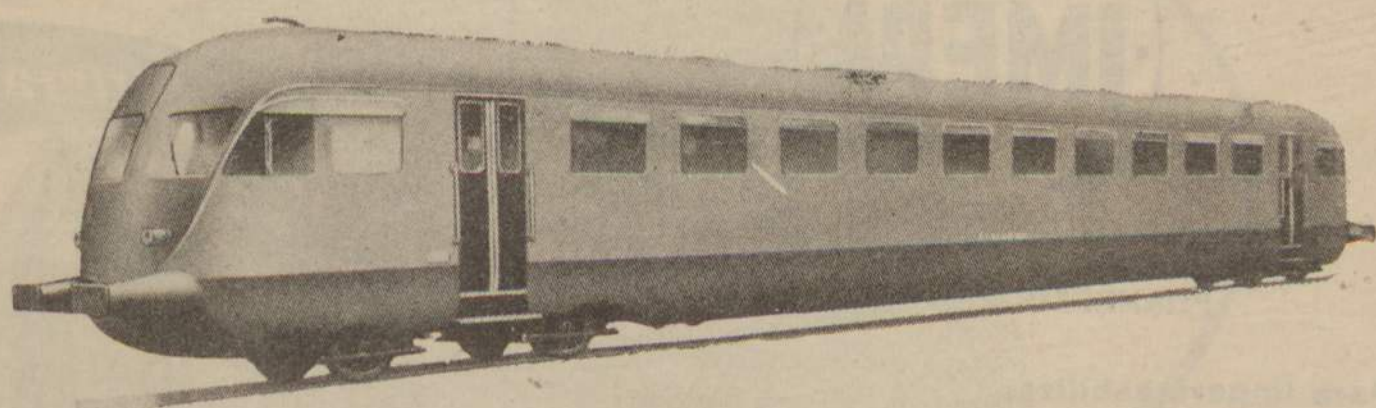
À família enlutada apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sinceras condolências.

Eng. Mário da Ascensão Fonseca

Faleceu no dia 1 de Setembro o sr. Eng. Mário da Ascensão Fonseca, de 66 anos, natural da Covilhã, engenheiro chefe da Divisão de Abastecimentos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, casado com a sr.ª D. Albina Barela Fonseca, pai das sr.ªs D. Maria de Lourdes Bénard da Fonseca Almeida, D. Maria Margarida Bénard da Fonseca Vilarinho, e do sr. João Pedro Bénard da Fonseca. O funeral, realizou-se no dia seguinte às 16 horas, da Igreja de Nossa Senhora do Rosário de Fátima para jazigo no cemitério do Alto S. João.

Lisboa e Luanda, foi adiado para o próximo dia 27 de Outubro, às 15 horas, em Lisboa, e às 16 horas, em Luanda.

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, 20 de Setembro de 1958. — Pelo Director-Geral, *Álvaro Rego Cabral*,



BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.
PORTO — LISBOA

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

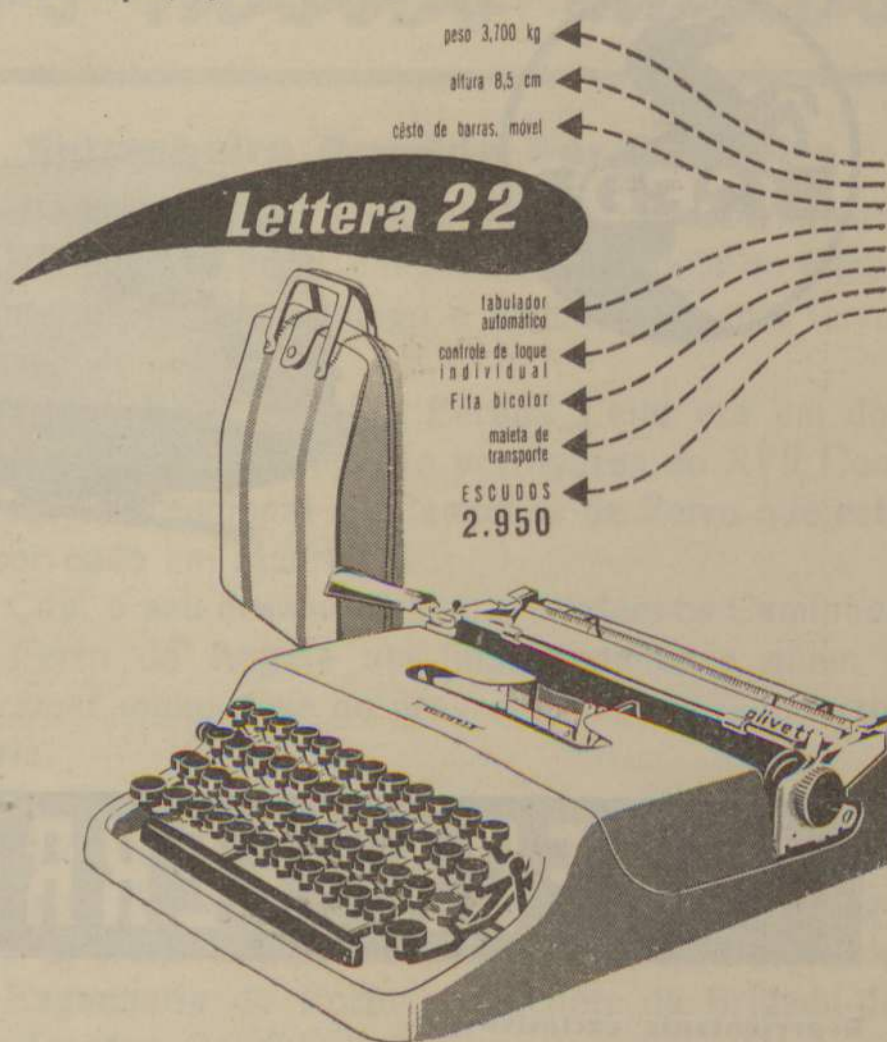
Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

Verifique, que é excepcional...



olivetti

ESTABELECIMENTOS *Sida*, LIMITADA
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF. 33027



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

**CIMENTO
«TEJO»**

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

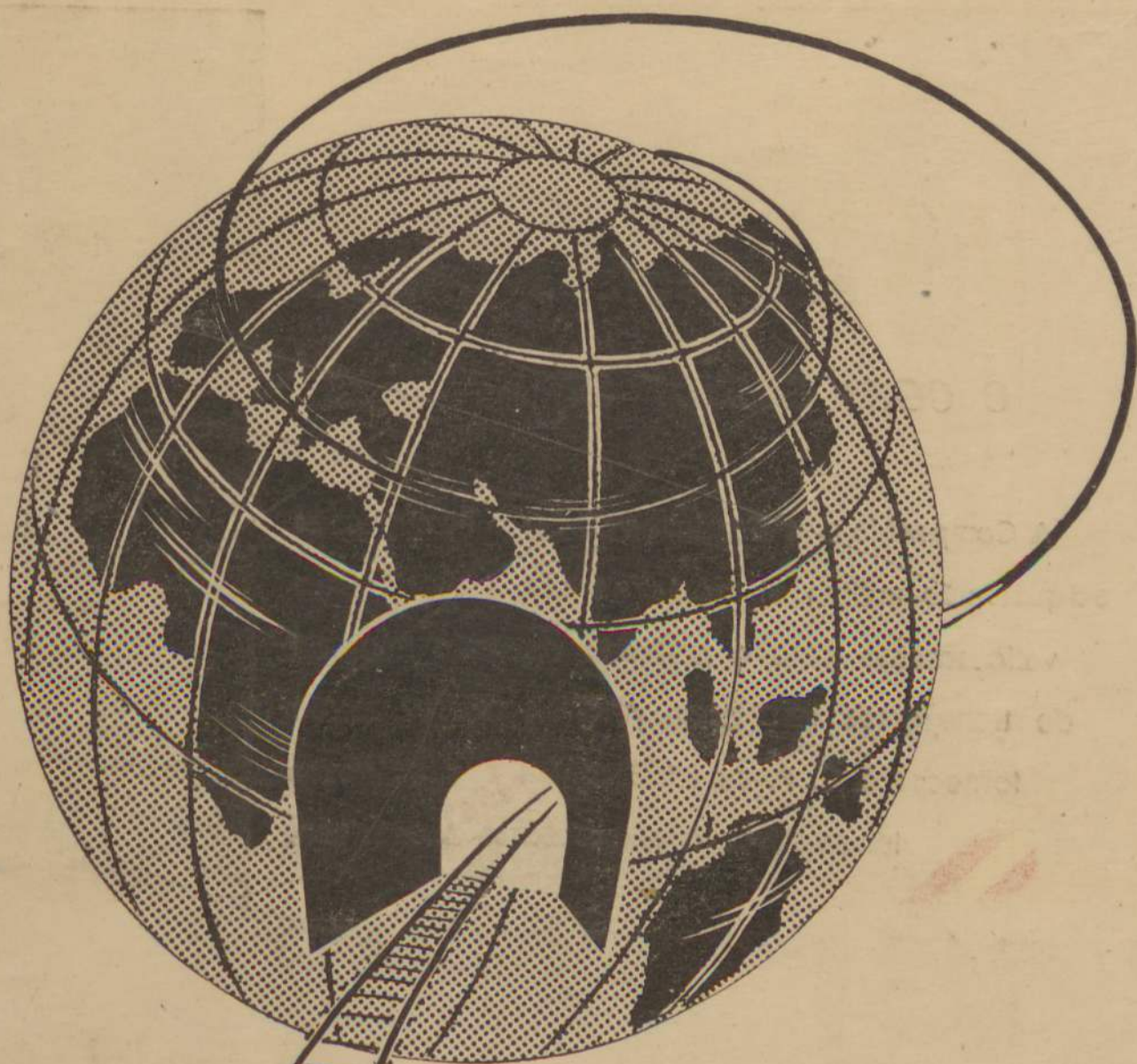
PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º — Tel. 28953

LISBOA

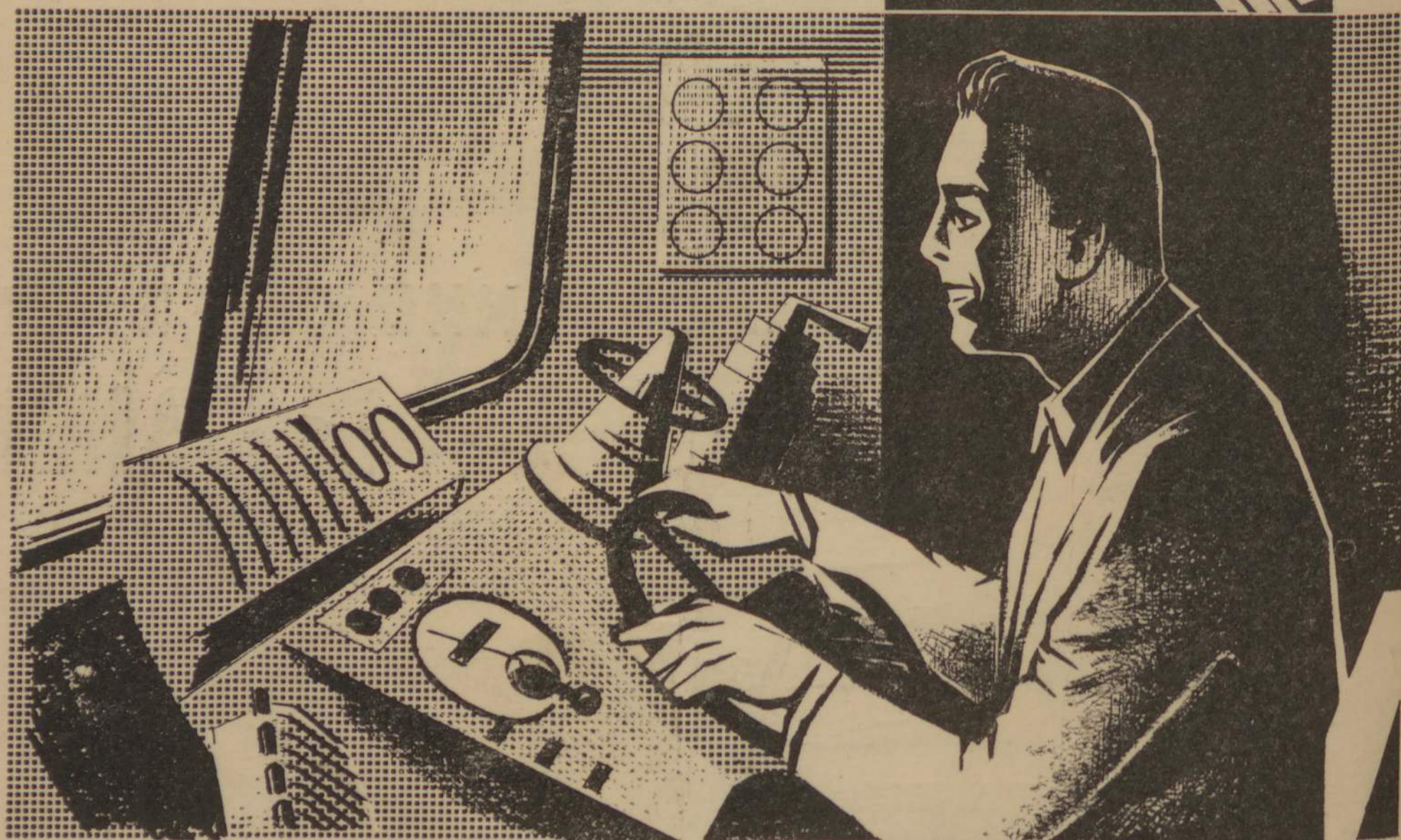


O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

*em menos tempo
e com maior segurança!*

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquirindo material moderno tem contribuído valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. A Shell orgulha-se de fornecer à C. P. os lubrificantes que as novas locomotivas e automotoras necessitam.



**LUBRIFICANTES
INDUSTRIAIS**

