

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXII

N.º 1722

16 SETEMBRO 1959

Centenário da Companhia
Real dos Caminhos de
Ferro Portugueses



Importadora e Distribuidora de Carvões, S A R L

Escritório Central — CAMPO DAS CEBOLAS, 47-2.º

LISBOA



*O melhor carvão estrangeiro
para todos os fins*



AGENTES DE NAVEGAÇÃO



Depósitos em:

MURALHA SANTA APOLÓNIA — LISBOA
ESTACADA N.º 1 — SETÚBAL

Telefones: LISBOA 34219-35244-27412-860574
SETÚBAL 23981

Telegramas: **INDICA**

L I S B O A

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 190

1722



16 — SETEMBRO — 1959



ANO LXXII

**Centenário da Companhia
Real dos Caminhos de Ferro
Portugueses**



REVISTA QUINZENAL

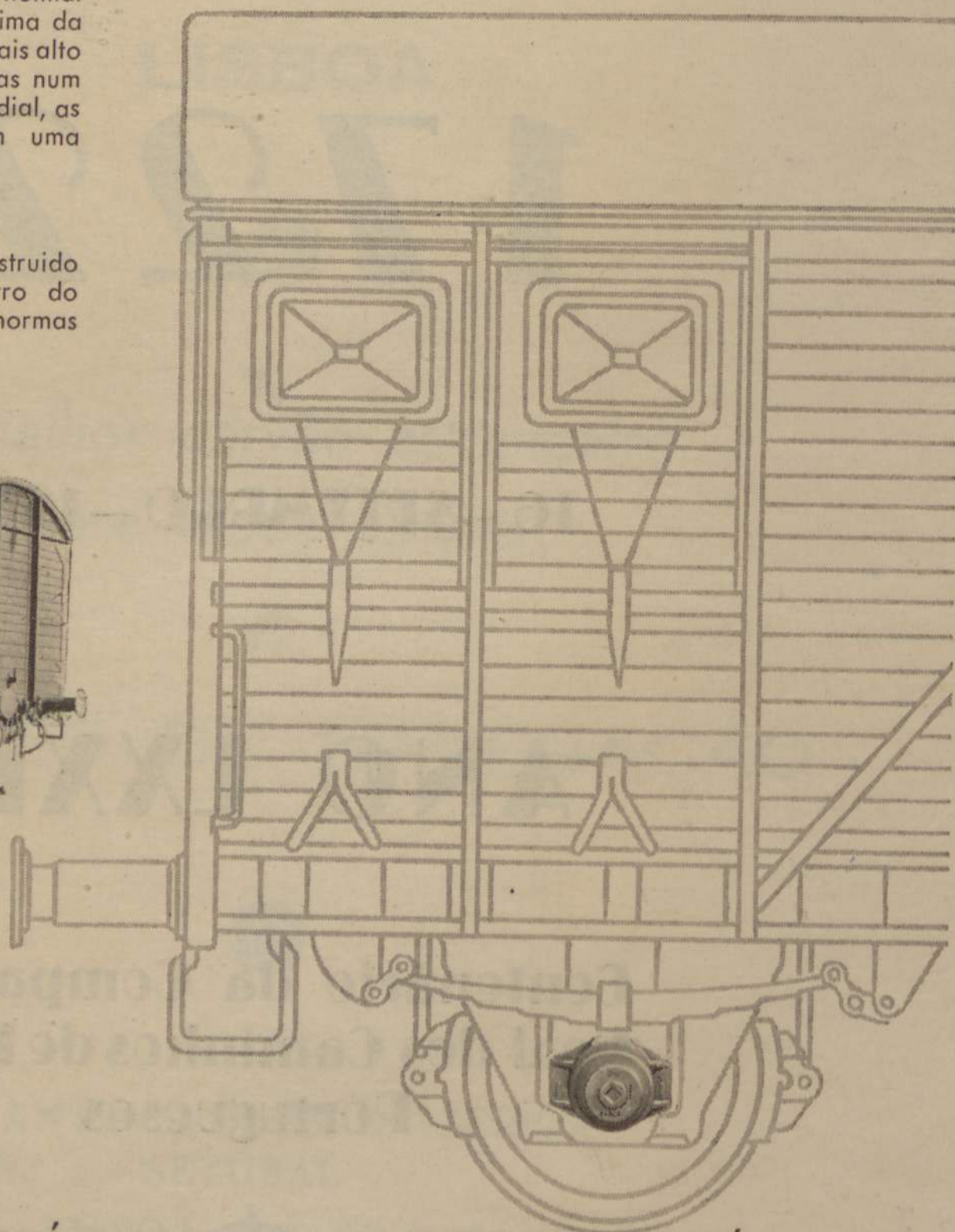
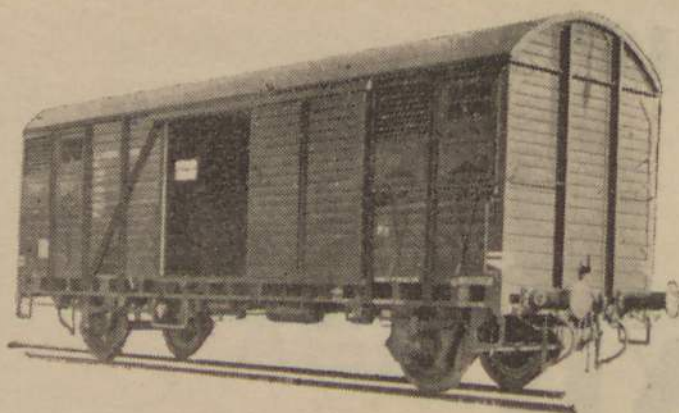
Cerca de milhão e meio de caixas SKF com rolamentos

TANTAS caixas SKF com rolamentos de rolos! Sete algarismos provando mais concludentemente do que muitas palavras a confiança que nas caixas SKF com rolamentos é mantida pelos engenheiros dos caminhos de ferro em todo o mundo!

Especialistas em mais de 50 países conhecem, por experiência, as vantagens oferecidas pelas caixas SKF em segurança e economia. Construídas com matéria prima da melhor qualidade e com o mais alto grau de precisão, e apoiadas num serviço de organização mundial, as caixas SKF conseguiram uma reputação sem igual.

Vagão de mercadorias construído para os Caminhos de Ferro do Estado Sueco conforme as normas internacionais da UIC

Carga por eixo: 20 t



SKF O ROLAMENTO PRÓPRIO PARA O LUGAR EM QUE É PRECISO

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A, LISBOA

AVENIDA DOS ALIADOS 150—152, PORTO

VIVA MELHOR

VIAGE NO

Isabella



FEITO PARA DAR
CONFORTO
SEGURANÇA
RAPIDEZ
E ECONOMIA

LISBOA

U T I C

PORTO

Sistemas de Sinalização
Sistemas de Som
Intercomunicações

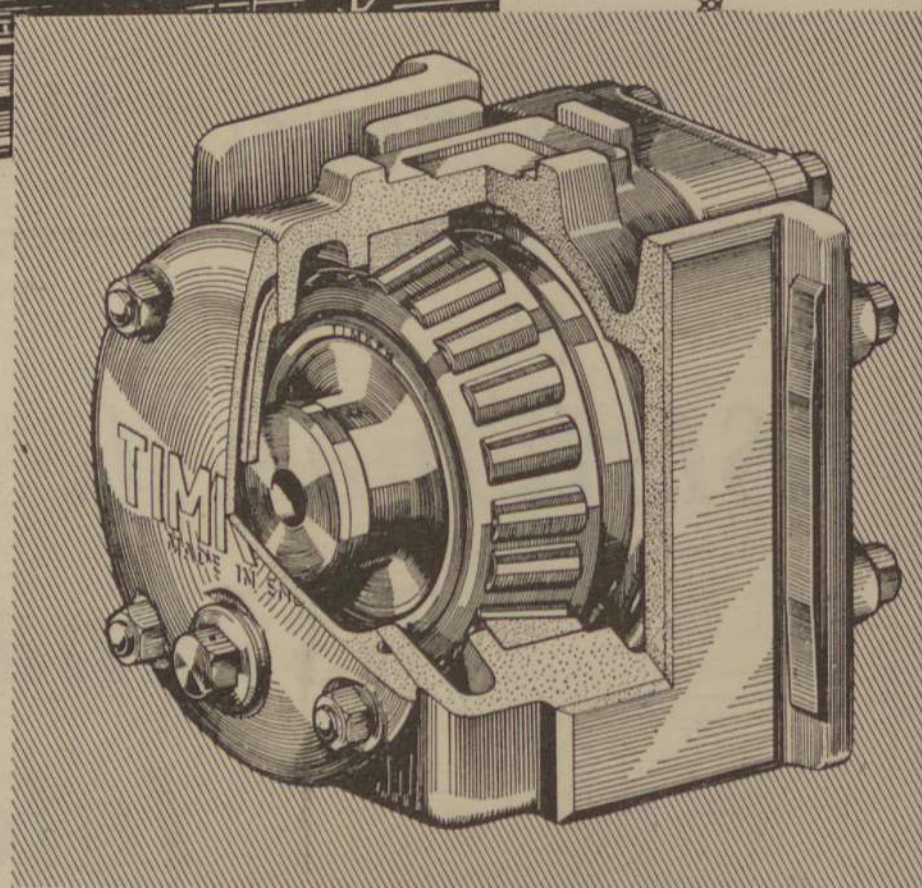
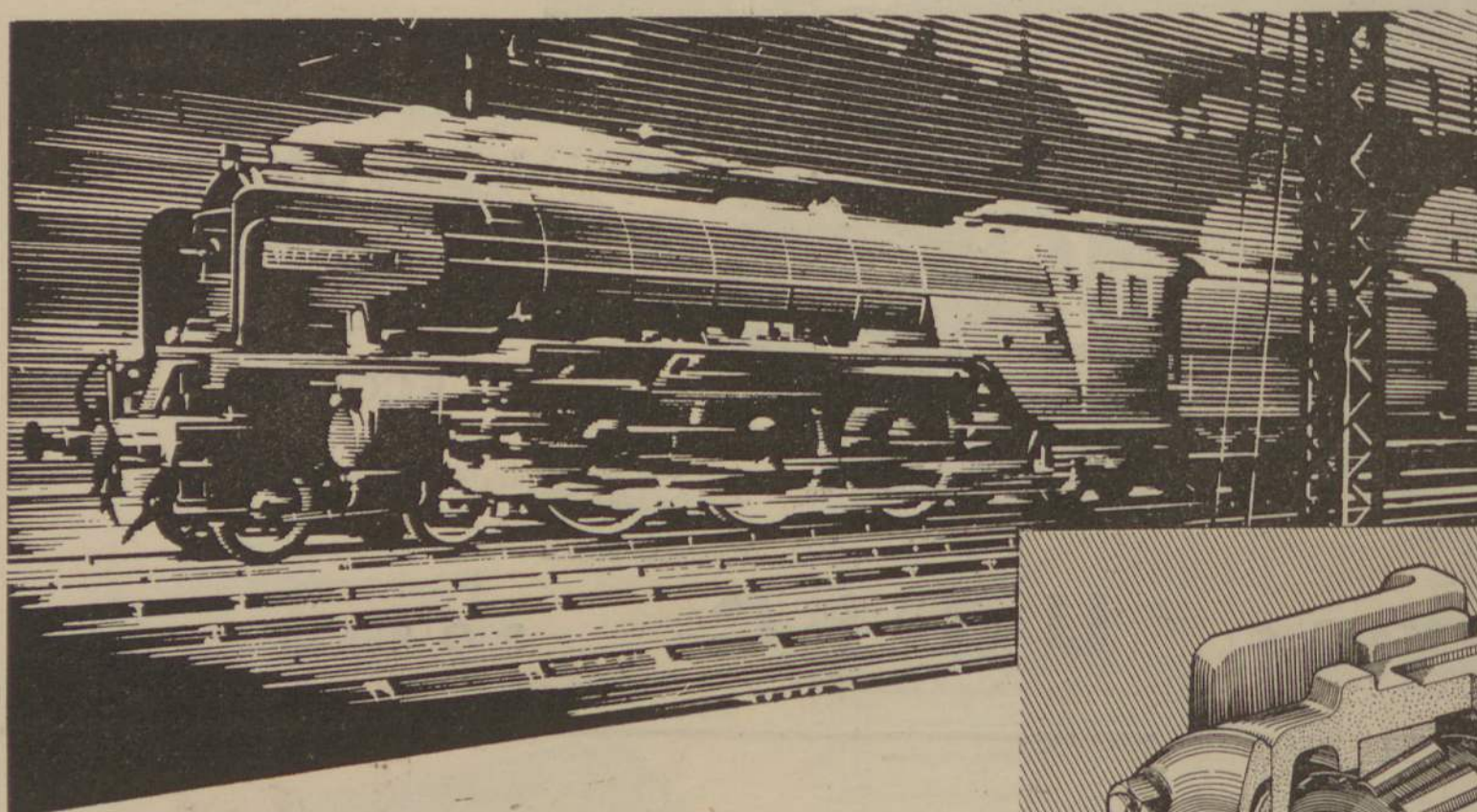
SISTEMAS DE TUBOS PNEUMÁTICOS

Standard Eléctrica
AV. DA INDIA -- LISBOA

ROLAMENTOS DE ROLOS CÔNICOS

TIMKEN

'REG TRADE MARK TIMKEN'

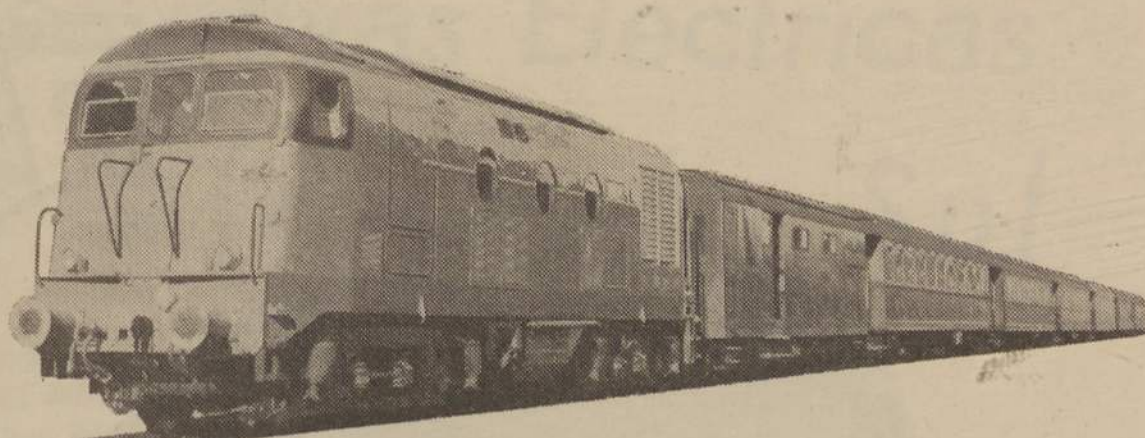


Milhares de rolamentos Timken estão patenteando a sua superioridade no equipamento de grande número de Locomotivas, Carruagens e Vagons, em todo o Mundo.

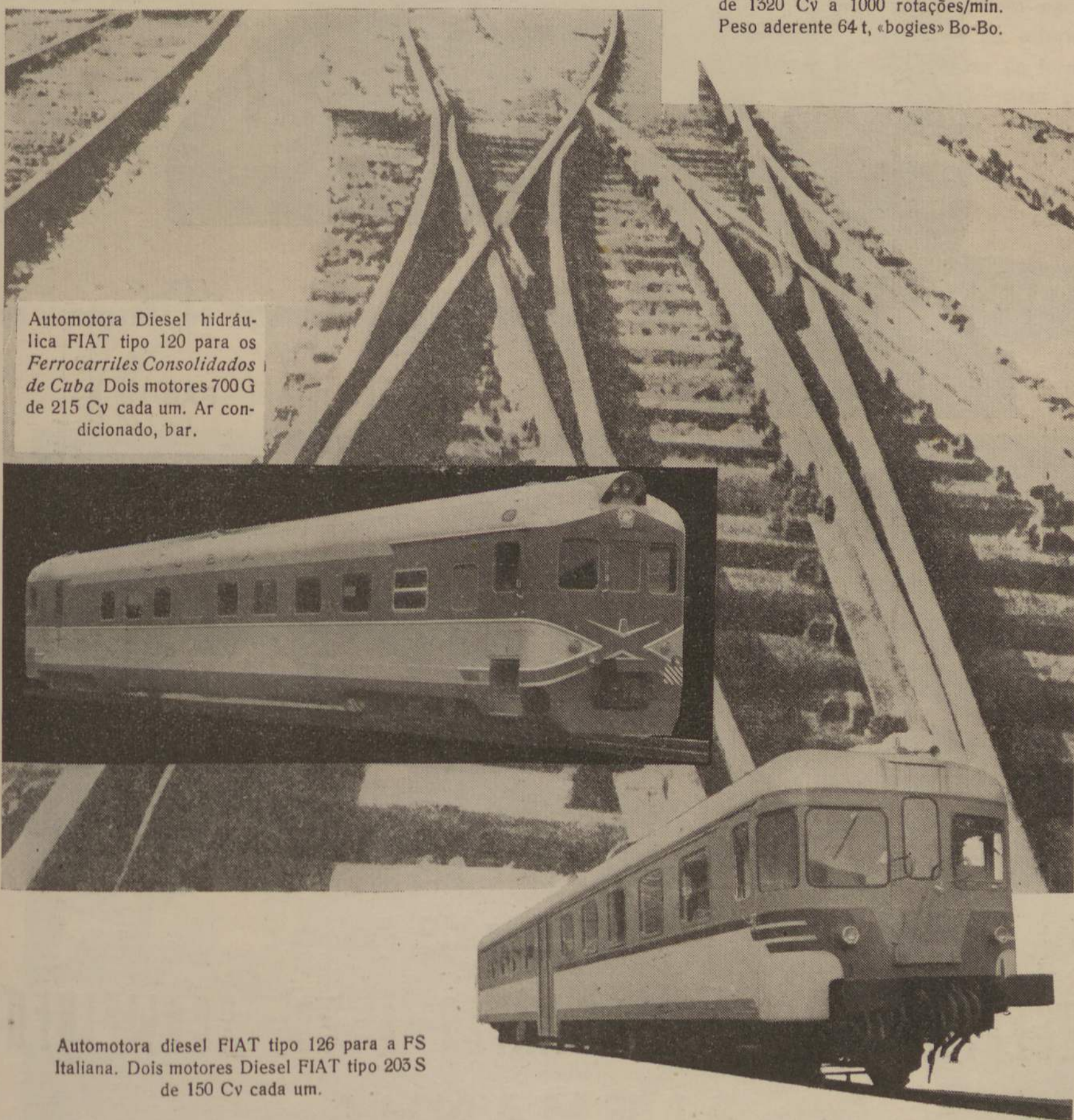
MADE IN ENGLAND PELA BRITISH TIMKEN LTD.

Representantes: C. SANTOS, L.^{DA} — Avenida da Liberdade, 29-41 — Lisboa

FIAT



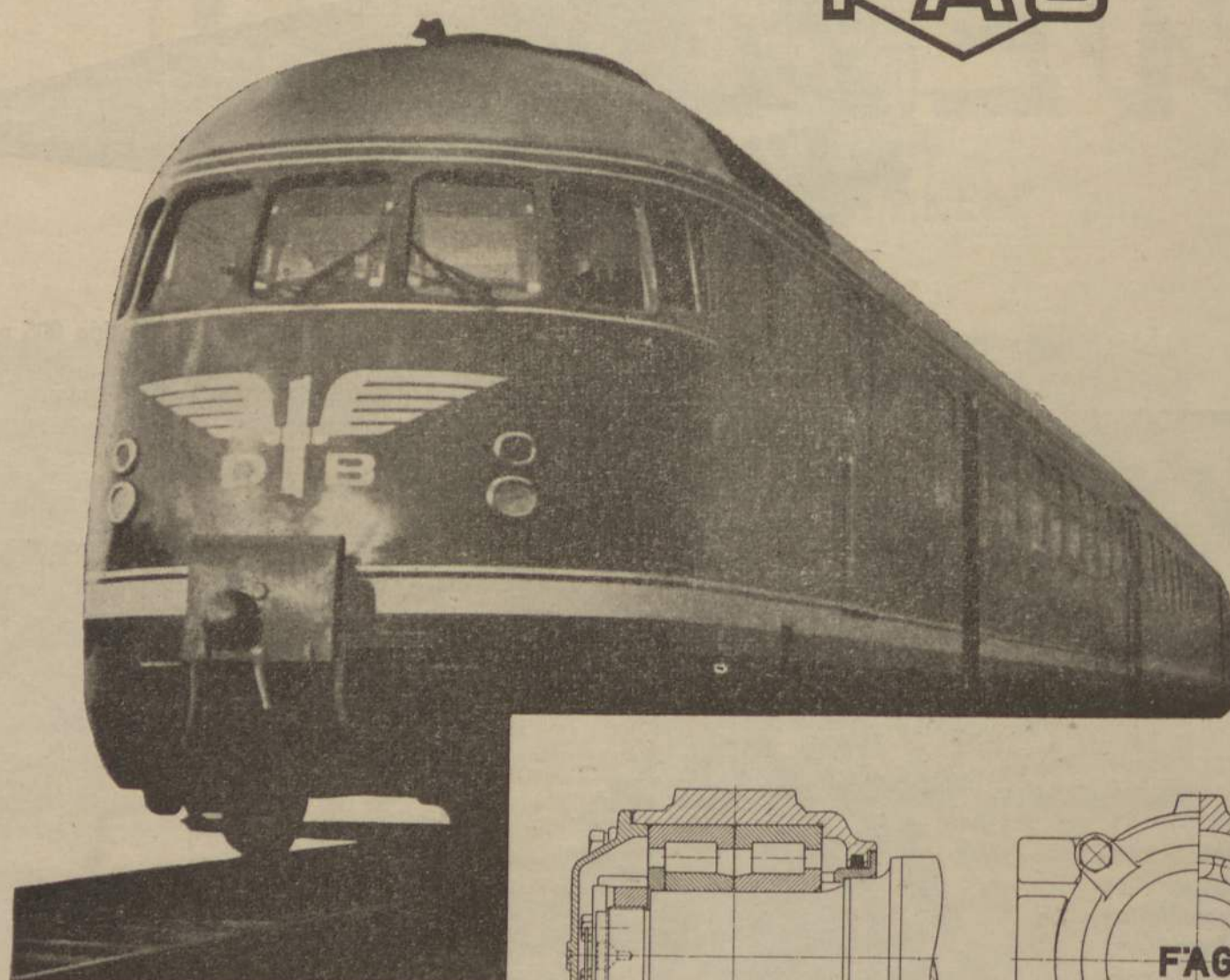
Locomotiva Diesel eléctrica FIAT tipo 095 para a FS Italiana. Um motor Diesel FIAT tipo 2312 de 1320 Cv a 1000 rotações/min. Peso aderente 64 t, «bogies» Bo-Bo.



Automotora Diesel hidráulica FIAT tipo 120 para os Ferrocarriles Consolidados de Cuba. Dois motores 700 G de 215 Cv cada um. Ar condicionado, bar.

Automotora diesel FIAT tipo 126 para a FS Italiana. Dois motores Diesel FIAT tipo 203 S de 150 Cv cada um.

FIAT-DIVISIONE MATERIALE FERROTRANVIARIO-Corso Marconi 20-TORINO (Italia)



Caminhos de Ferro Federais Alemães
Serviço expresso séries VT 08
Comboio com motor diesel equipado
com rolamentos de rolos cilíndricos FAG
Tipos WJ 120x240 e WJP 120x240 P.

RUGELFISCHER GEORG SCHÄFER & CO. SCHWEINFURT
ALEMANHA

PORTO

P. D. FILIPA DE LENCASTRE, 49

TELEFONE, 25838

LISBOA

RUA DO TELHAL, 8 C

TELEFONE, 35620

135 Locomotivas Eléctricas para a África do Sul

A Metropolitan-Vickers obteve um contrato para o fornecimento de 135 locomotivas no valor total de £ 7.600.000 destinadas aos caminhos de Ferro da União Sul Africana, em face de intensa concorrência mundial. Trata-se da maior encomenda até hoje confiada a uma única firma, dentro do Commonwealth Britânico. A Metropolitan-Vickers forneceu a primeira locomotiva eléctrica aos Caminhos de Ferro Sul Africanos encontrando-se actualmente mais de 240 em serviço. A presente encomenda desempenhará um papel de grande importância na modernização do sistema ferroviário da África do Sul, conhecido como um dos mais progressivos.

A fotografia em baixo mostra uma das locomotivas de 2200 HP ao ser transportada das fábricas de Stockton para Liverpool, com destino à África do Sul. Esta expedição marca o início das entregas por conta da referida encomenda, as quais estão planeadas de forma a atingir-se a cadência de 5 locomotivas por mês no fim do corrente ano.

NA VANGUARDA DO PROGRESSO EM ELECTRICIDADE

METROPOLITAN-VICKERS

ELECTRICAL CO LTD · TRAFFORD PARK · MANCHESTER 17

Uma Companhia do Grupo A. E. I.



AGENTES : E. Pinto Basto & Cia. Lda. // Lisboa — Porto

Ferragens — Ferramentas

Artigos de ménage — Aparelhos diferenciais — Engenheiros de furar —
 — Macacos para levantar pesos — Cutelarias — Brocas e Mandrins —
 — Ventoinhas eléctricas e manuais — Serras de fita e circulares —
 — Materiais para toda a espécie de construção

TEIXEIRA LOPES & NEVES, L.^{DA}
L I S B O A

Rua Nova do Almada, 1, 3, 5, 9 — Largo de S. Julião, 22-23

TELEG.: « FERRAME »

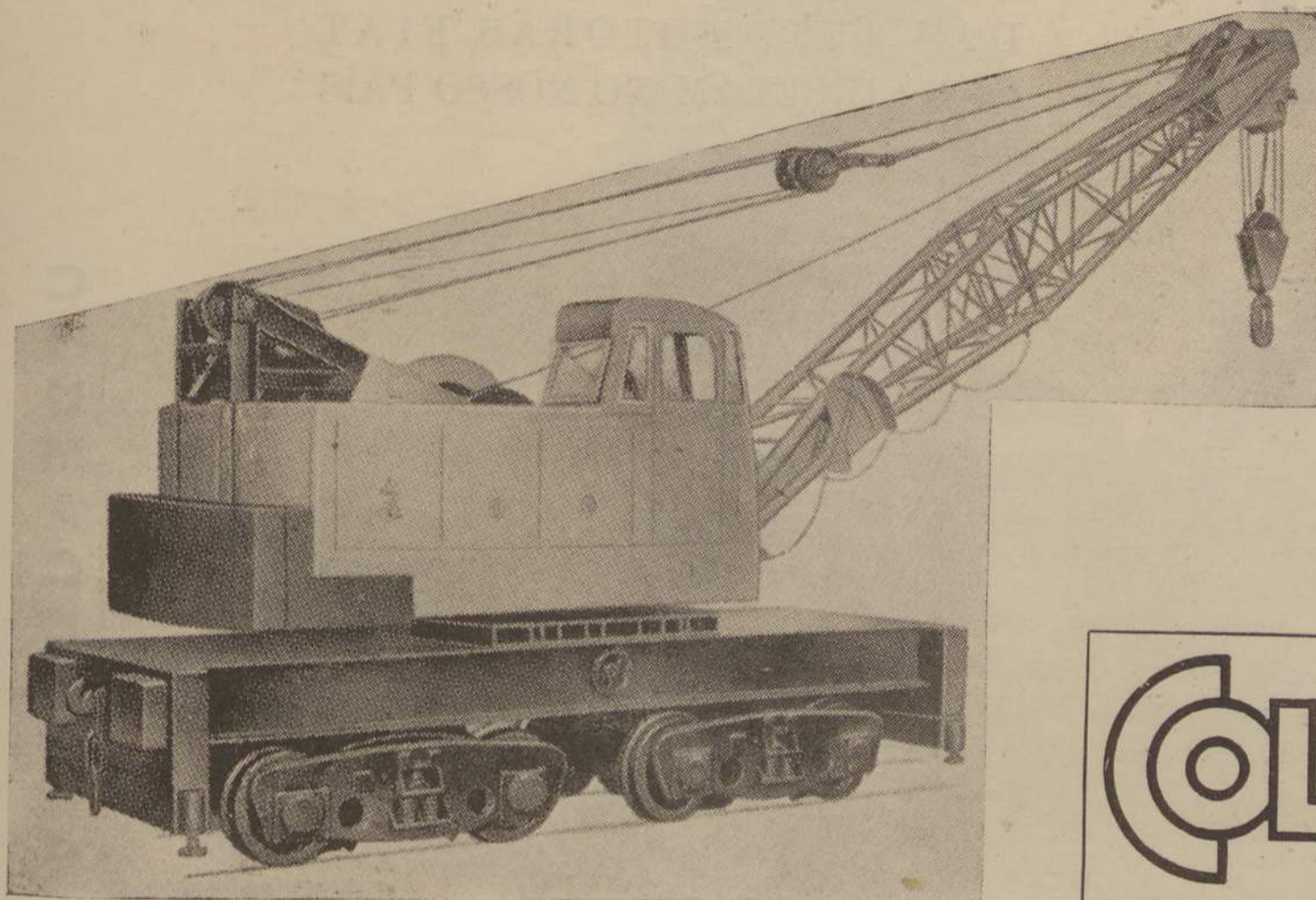
Telefones: { 25007
 25644
 35756



METALÚRGICA DA LONGRA, LDA.

EXECUTOU E FORNECEU À C. P. BANCOS
 TIPO «BUD» E CAIXILHOS (EM ALUMÍNIO
 ANODIZADO) DE JANELAS PARA CARRUAGENS

ADMINISTRAÇÃO: RUA D. JOÃO V, 24 — L I S B O A — TELEF. 680171



O NOME DE PESO PARA QUALQUER PESO
CAPACIDADES ATÉ 50 TON.

Motor de translação próprio — Rotação em circuito completo
Todos os movimentos independentes

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua João de Barros, 17

Telefs. 4375-3137

C. P. 2010

LUANDA

Rua Augusta, 124-2.º

Telefs. 22505-25011

Telegr. GUEDAL

LISBOA



AUTOMÓVEIS E CAMIONS «MERCEDES BENZ»

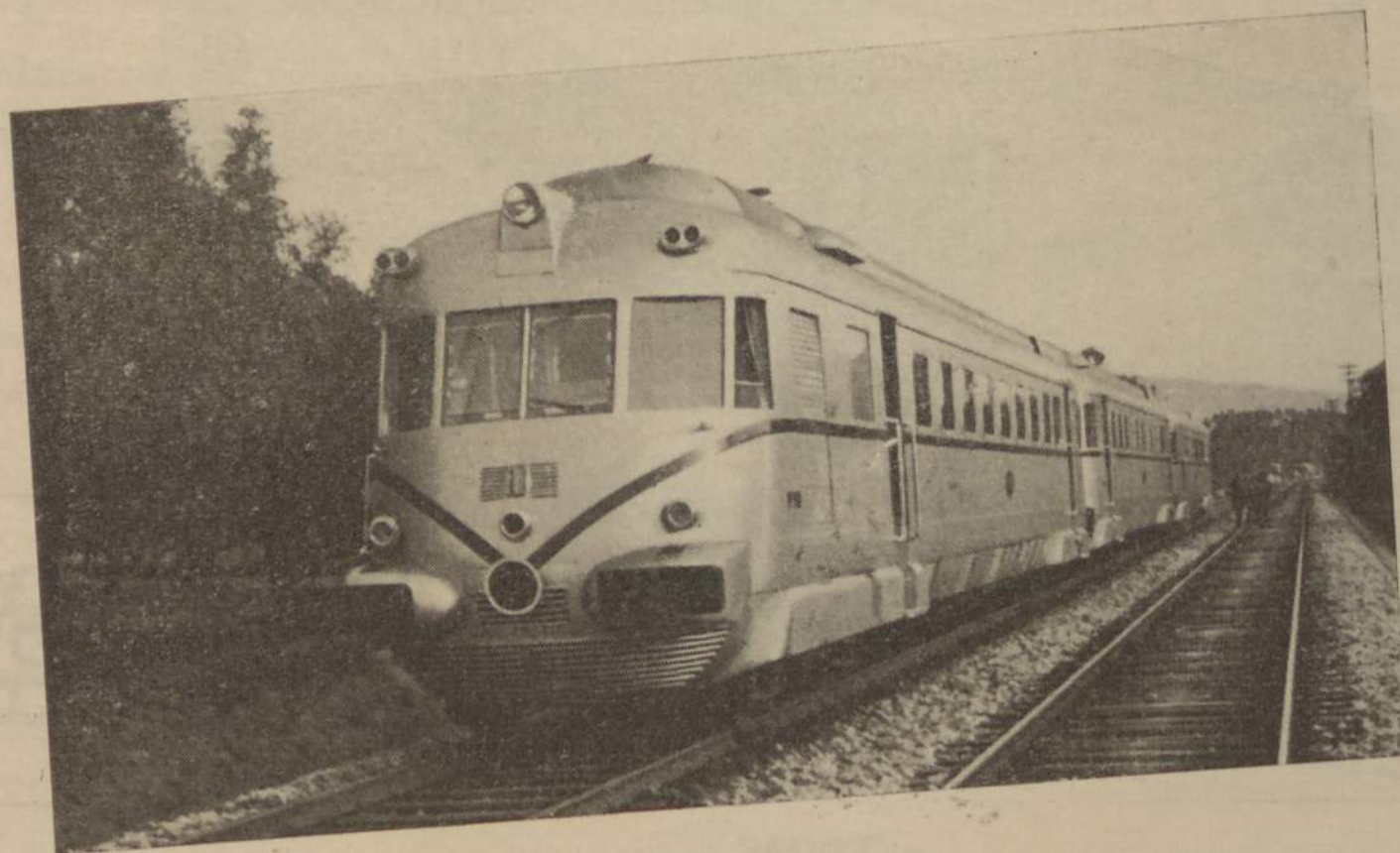
EMPILHADORES «COVENTRY CLIMAX» —TRACTORES «MERCURY»

COMPRESSORES «BROOM & WADE»

RIV

EQUIPAMENTO ORIGINAL
DAS AUTOMOTORAS FIAT
QUE CIRCULAM NO NOSSO PAÍS

R
O
L
A
M
E
N
T
O
S



C
H
U
M
A
C
E
I
R
A
S

Representantes Exclusivos — **AUTO-LUSITANIA**
Av. da Liberdade, 73-79 — LISBOA

J. Vilanova & C.^a, L.^{da}

LISBOA — PORTO

Empanques especiais

Amiantos

Correias

Extintores

Borrachas

Mangueiras



Óleos lubrificantes
Produtos anti-corrosivos
e anti-oxidantes, etc., etc.

ATEC

Agência Técnica de Máquinas

Rua de S. Paulo, 90-1.º — Tel. 24436

LISBOA



Máquinas, Ferramentas,
Equipamentos Industriais
Motores Diesel





Os maiores fabricantes mundiais de aços

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para os caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

foram empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

L I S B O A

Rua D. João V, 7 — Telef. 684141-2-3



KORES, LDA.

FÁBRICA DE PAPÉIS QUÍMICOS, FITAS PARA ESCREVER E STENCIZ

C A B O R U I V O

L I S B O A

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

A moderna casa especialista em:

**EMPANQUES
BORRACHAS
E CORREIAS**

Importadores dos lubrificantes americanos

«**SILCO OIL**»

Distribuidores do extintor

«**Sempre Pronto**»

O extintor que fulmina todas as chamas!...

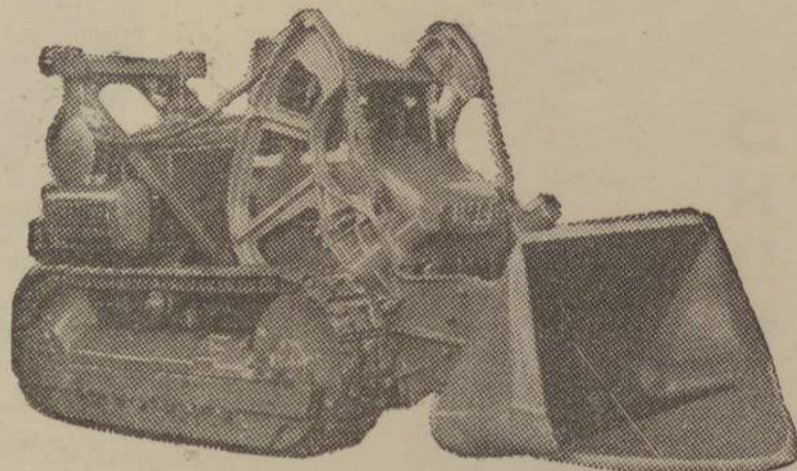
27-28, LARGO DO CONDE BARÃO, 29-30

Telefone 65648 — Telegramas «Iman»

LISBOA

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89

SOFORMATE

Soc. Fornecedora de Material de
Porto e Caminhos de Ferro, Lda.

Representante exclusivo de:

Société des Aciéries de Pompey



Chapa Magnética, Fios de Bobinagem,
Cobre, Latão, Chumbo, Zinco, Alumínio,
Arco de Ferro Galvanizado.



Calçada Marquês de Abrantes, 43-1.º Dt.

Telef. 66 21 15

LISBOA — 2

Baterias Alcalinas

— **SAFT** —

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

ENG.º RAMALHO ROSA

Rua Braamcamp, 96-1.º, Esq.

Tel. 50531

LISBOA

COROMANT COROMANT COROMANT

FERRAMENTAS DE TORNO E
PONTAS EM METAL DURO

SANDVIK
Coromant



TODOS OS TIPOS E DIMENSÕES USUAIS EM STOCK

**FREZES, BROCAS, MANDRIS,
NAVALHAS RECTIFICADORAS,
CONTRA PONTOS, etc.**

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

R. DOS CORREIROS 8-26 - P. DA BATALHA, 12-12 A
LISBOA PORTO

COROMANT COROMANT COROMANT

COROMANT COROMANT COROMANT

Baterias «EXIDE»

A. O. Smith International, S. A.

Contadores, Bombas auto-medidoras para gasolina
e gazoil

Compressores de ar — Banhos de alta pressão, etc.

Fruehauf Trailer Company

Atréados Chassis para 5 até 20 toneladas de carga
útil — Atréados basculantes automáticos — Atréados
frigoríficos — Zorras para 15 a 75 toneladas

**Empilhadores accionados a gasolina, ga-
zoil e eléctricos — Tractores industriais
de reboque e basculantes**

Bay Stat Abrasives Company

Abrasivos para todos os fins

Representantes exclusivos em Portugal:

KEIHT A. WOOD (Herdeiros)

LARGO DE SANTOS, 1, 1.º E, TEL. 661425-LISBOA

BANCO BURNAY

Todas as operações bancárias

Consultai os seus serviços especializados
para as vossas

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES



**Máquinas-Ferramentas e diverso
material de Caminho de Ferro da**

«TRAINS DE ROUES DU SAMBRE»



Rua dos Fanqueiros, 10
LISBOA

Telef. 21 131
Telegr. «Burnay»

COMPANHIA GERAL DE COMBUSTÍVEIS, S. A. R. L.

LISBOA: Avenida 24 de Julho, n.º 1-2.º Esq.
Telefones: 2 23 61 - 2 23 62 - 2 5061

PORTO Rua Mouzinho da Silveira, n.º 6-2.º
Telefones: 2 36 82 - 2 36 83

SECÇÃO DE CARVÃO: Hulhas, Antracites e Coques para todos os fins.

SECÇÃO MARÍTIMA: Agentes de Navegação.

SECÇÃO DE EXPORTAÇÃO: Toros de pinho para minas, madeiras para caixas e para construção

SECÇÃO TÉCNICA: Equipamento eléctrico para BT e AT — Frigoríficos — Basculantes — Impermeabilizantes — Imunizadores para madeiras — NOVOPAN, WIRUS e HOMAPAS

SECÇÃO DE EQUIPAMENTO DE SALVAMENTO: Jangadas pneumáticas c/insuflação automática para todos os tipos de navios

COUREINA

FOI UTILIZADA NA
PINTURA DE PELES
DAS NOVAS CAR-
RUAGENS DA LINHA
DE CASCAIS

COUREINA, recomenda-se para pintar sapatos, malas,
pastas, estofos e tudo em cabedal

COUREINA, vende-se em todas cores, nas DROGA-
RIAS, LOJAS DE SOLAS, SAPATARIAS e no distri-
buidor exclusivo

Rua da Rosa, 181, 185, 189

LISBOA

Telefones 23227 e 368986

**FÁBRICA LANIFÍCIOS**

Manuel Lopes Henriques & Filho,
Limitada

Av. Infante D. Henrique

Tel. 381114-381417

LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos
industriais de águas

Representantes:

Soc. Com. Crocker, Delaforce & C.^a
S. A. R. L.

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA

Guerreiro Galla, Lda.

Rua da Madalena, 171 — LISBOA

Telegramas MARAIVA — Telefones 27086-27321
P. P. C.

AGÊNCIA DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS
MARÍTIMOS E TERRESTRES PARA
TODO O MUNDO

Despachos, Trânsitos, Embalagens e Seguros
ARMAZÉNS PARA DEPÓSITOS DE MERCADORIAS
AGENTES EM TODAS AS PRINCIPAIS PRAÇAS
E PORTOS DO MAR

Amianto — Borracha — Correias — Óleos das marcas «Valadoil» e «Pengolden» — Sedas Suíças para peneiros marca «Dufour» — Cartão «Klingerit» — Vidros «Klinger» — Calços «Klinger» para travões — Empanques — Vedante para juntas da marca «Collex» — Extintores de incêndios das marcas «Progresso» e «Hansa», etc., aprovados oficialmente, bem como todo o material para o serviço de incêndio — Pulverizadores «Mysto» para a agricultura

VALADAS, L.^{DA}

ESCRITÓRIO: Avenida de D. Carlos I, n.º 60

ARMAZÉM: Calçada do Marquês de Abrantes, 27 e 27-A

Tel. P. P. C. 66 31 13 — 66 9182/3

Teleg. VALADEIRO — LISBOA

FILIAIS: PORTO — Rua Mouzinho da Silveira, 73, 75 e 77, Telef. 21 739 // COVILHÃ — Rua Pero da Covilhã, 31 e 33, Telef. 103 // BEJA — Rua de Mértola, Telef. 159 // ÉVORA — Praça do Geraldo, Telef. 22 507



TELEFS. 22 772 - 23 312 - 22 762

ARMAZENISTAS E IMPORTADORES

Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BEREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET - THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida
Aparelhagem Doméstica
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de instalação

Telefs. 42 185/6/7

Teleg. «VIAMORAS»

Telex. 315

No seu próprio interesse consulte a

Agência de Viagens Expresso

Passagens aéreas, marítimas

e de Caminho de Ferro

PARA TODA A PARTE

Excursões  Turismo

Av. António Augusto de Aguiar, 88-C
LISBOA

MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

para Caminhos de Ferro

da casa HOESCH-EXPORT

Aços finos e de construção ROECHLING
Cobre — Alumínio e suas ligas — O.K.D.

Máquinas e Motores — Ferramentas — Para-
fusos — Lingotes de ferro para fundição —
Todas as ligas de ferro — Tintas de água
, Alumínio — Vernizes, etc.

Importação e Exportação

Companhia Hanseática, Lohmann & C.^a, L.^{da}

Rua do Ouro, 191 — 3.º e 5.º

Telfs. { 2 1370
2 0780
2 8047

Teleg. Hanseata

LISBOA

Caixilharia em Duralumínio

Óptima apresentação

Anodização em várias cores

Grande leveza

Múltiplas combinações

Fácil assentamento

Modelos patenteados com várias inovações

Fabrico Nacional

ENTREGA RÁPIDA — PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

ORÇAMENTOS GRÁTIS

LUSALEMÃ

Agência de Importação e Exportação
de Materiais de Construção, Lda.

Largo do Corpo Santo, 16-2.º — LISBOA

Telefone 24 901

MIRANDA & MALHEIRO, SUCR.

ESTABELECIDOS EM 1891

PORTOLISBOA

Rua do Almada, 151-1.º

Telef. 2 5 2 9 2

Rua da Boavista, 81, 4.º-Dto.

Telef. 6 6 8 2 6 7

Agentes de Fabricantes de:

Rodados completos, Aros, Eixos, Mudanças de vias, Carris e Acessórios, Carruagens, Wagons e molas, Tubos para caldeiras e outros, Chapas para caldeiras, Ferros em todos os perfis, Ferro de fundição, Chumbo, Zinco e Alumínio em Lingotex, Correntes e Cabos eléctricos de todos os tipos, Creosote, Carvões, etc, etc.

ESTRUTURAS METÁLICAS E PONTES

FÁBRICA DO TRAMAGAL

PRODUÇÃO CONTROLADA POR LABORATÓRIOS PRIVATIVOS:
QUÍMICO, METALOGRAFÍCO E DE ENSAIOS MECÂNICOS

INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA LAGARES
DE AZEITE

DEBULHADORAS E ENFARDADEIRAS

CHARRUAS E GRADES DIVERSAS

MOINHOS DE MARTELOS

CORTA-FORRAGENS E ENSILADEIRAS

DESCAROLADORES MANUAIS E MECÂNICOS

SACHADORES-AMONTOADORES

CORTA-MATOS-TARARAS

PRENSAS — DE PARAFUSOS E HIDRÁULICAS

PARA VINHO

BOMBAS CENTRÍFUGAS E OUTRAS

SERRAS DE FITA E «CHARRIOTS»
RAMOLAS E PRENSAS PARA TECIDOS

CILINDRADORAS DE COUROS

MAQUINAS DE CALIBRAR VIME

MÁQUINAS PARA PICAR LIMAS

RASPADORES E ESCOVAS PARA SISAL

PRENSAS HIDRÁULICAS ESPECIAIS

PARA ENFARDAGEM DE SISAL,

PARA APARAS DE CORTIÇA E TECIDOS

DITAS PARA: PRENSAGEM DE MALHAS,

COLAGEM DE CONTRAPLACADOS

PLACAS DE GALALITE

E DIVERSAS OUTRAS APLICAÇÕES

MATERIAL PARA GUINDASTES,
CAMINHOS DE FERRO E NAVIOS
MÁQUINAS-FERRAMENTAS E PARA AS INDÚS-
TRIAS DA BORRACHA, DO PAPEL, DO MÁRMORE,
DA CAL E CIMENTOS, ETC.

FUNDIÇÕES DE AÇO, DE FERRO E DE METAIS
NÃO FERROSOS

GRANDES OFICINAS COM TRAÇAGEM,

MÁQUINAS-FERRAMENTAS

CARPINTARIA E SERRALHARIAS

CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ETC.

TRABALHOS DE MECÂNICA GERAL E ESPECIALIZADA

Metalúrgica Duarte Ferreira, S. A. R. L.

FILIAIS EM

LISBOA — AV. D. CARLOS I, 17 A 25 — TELEFONE 664137

PORTO — RUA DO FREIXO, 989 — TELEFONE 53058

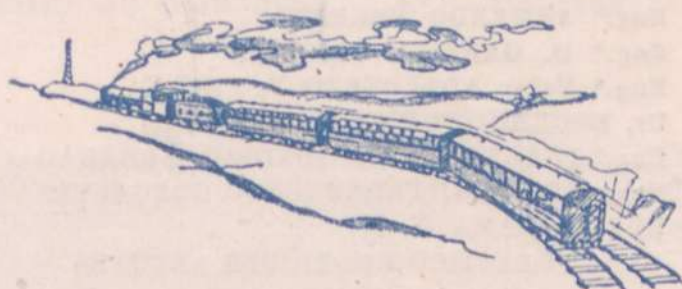
SEDE E FÁBRICA PRINCIPAL EM TRAMAGAL

TELEFONE 137

Centenário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

S U M Á R I O

Centenário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses	331
O Marquês de Salamanca, fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e criador da Vila do Entroncamento, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i> . .	333
Da Mala-Posta ao Caminho de Ferro, por <i>J. REBELO DE BETTENCOURT</i>	339
Contrato definitivo com D. José de Salamanca para a construção e exploração do Caminho de Ferro do Norte e Leste . . .	345
Decreto	362
Curiosidades e distrações da Gazeta, por <i>C. MENDES DA COSTA</i>	364
Recortes sem comentários	388
Há 50 anos	389
Os problemas ferroviários portugueses e a colaboração, no espaço de oitenta anos, da Casa Henschel	390
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, traduzido e condensado por <i>JORGE RAMOS</i>	391



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

J. GUERRA MAIO
Dr. 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

Centenário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses



Recordando uma data verdadeiramente gloriosa, a «Gazeta» presta homenagem à memória dos fundadores daquela Empresa

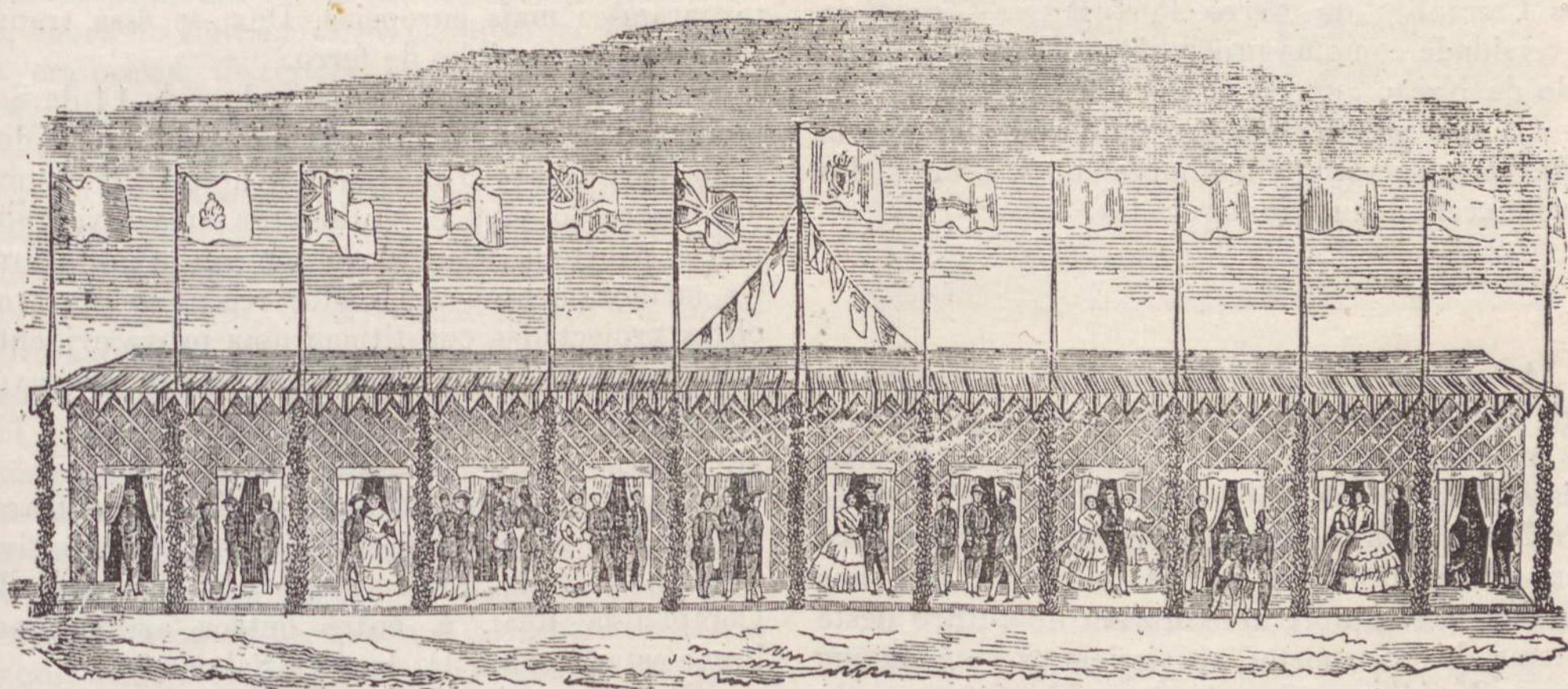
NO dia 14 do mês de Setembro de 1859, deu-se um grande acontecimento nacional, cujo centenário a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não pode de nenhum modo deixar de lembrar e comemorar: trata-se nem mais nem menos da celebração, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e Gabinete do sr. António de Serpa Pimentel, do contrato definitivo, (o contrato provisório tem a data de 16 de Julho desse mesmo ano) com D. José de Salamanca para a construção e exploração do Caminho de Ferro do Norte e Leste.

Assistiram ao acto, além do titular daquela pasta, como primeiro outorgante em nome do Governo, e de D. José de Salamanca, segundo outorgante, como concessionário do caminho de ferro da capital ao Porto e de Lisboa à fronteira espanhola, Ernesto de Faria, do Conselho de Sua Ma-

jestade e chefe da repartição geral das Obras Públicas, e o bacharel António Cardoso Avelino, ajudante do Procurador-geral da Coroa, junto daquele Ministério.

No dia 15 de Dezembro desse mesmo ano, os estatutos da Companhia, denominada «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses» eram reduzidos a escritura pública nas notas do tabelião Francisco Vieira da Silva Barradas, e, finalmente, no dia 24 desse mesmo mês, é assinado pelo Rei, pelo ministro António de Serpa Pimentel, e pelo Chefe da Repartição do Comércio e Indústria, João Palha de Faria Lacerda, o decreto que aprova os referidos estatutos.

Estava constituída, para benefício e glória do do País, a Companhia que é hoje a actual C. P. e que passou por três fases distintas: na primeira, o seu capital é predominantemente espanhol; na



O Pavilhão Real que se armou na Vala do Carregado e onde foi oferecido um lanche ao Rei D. Pedro V, Corte, Governo e convidados, no dia da inauguração da Linha de Leste

(Gravura publicada no «Panorama», de 14 de Fevereiro de 1857)

segunda, após o convénio de 1894 com os credores, os seus destinos passam para as mãos dos capitalistas franceses e a partir de 1947, o seu capital passa a ser exclusivamente português.

Foi no dia 28 de Outubro de 1856, que se inaugurou, com a presença de El-Rei D. Pedro V, a primeira linha férrea de Portugal, entre a estação de Santa Apolónia e o Carregado. Ao centenário dessa inauguração, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dedicou um número especial, associando-se assim aos actos oficiais — entre eles uma notável exposição comemorativa na Sociedade Nacional de Belas Artes — levados a efeito pela Administração-Geral e pela Direcção-Geral da C. P. O presente número desta publicação tem por objectivo assinalar o centenário da data em que, para todos os efeitos legais, com a celebração do contrato definitivo do Governo português com D. José de Salamanca, nasce a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que hoje, com o nome de Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, constitui, como empresa de transportes, uma das mais importantes forças vivas do País, com influência decisiva em vários sectores das actividades nacionais, pois até, sob o ponto de vista turístico, ainda continua a prestar serviços de primeira ordem.

Em 1938 — há, por consequência, vinte e um anos — escrevia-se no volume *Origens, Fundação e Evolução da C. P.*, editado pela grande Empresa, o seguinte:

«Não são risonhas as perspectivas que, neste final de 1938, se oferecem à Companhia. Contudo, lícito é esperar que a decidida e inteligente colaboração entre o Governo e a Administração da primeira empresa nacional, cujo poder de resistência à adversidade está mais do que demonstrado, traga ainda dias prósperos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — que, na adversidade como na prosperidade, bem tem merecido da Nação.»

Os dias prósperos começam a anunciar-se com notáveis e sucessivos melhoramentos, muitos dos quais recentemente inaugurados.

* * *

A história dos caminhos de ferro portugueses está ligada indissolúvelmente a um longo período de mais de cem anos de vida nacional. As suas crises — porque as teve e grandes — foram sempre o reflexo de uma época, nem sempre tranquila, nem sempre próspera, da vida nacional. Mas, nos homens que sempre acreditaram no futuro deste sistema de transportes, coexistiam os homens que nunca duvidaram dos destinos, do futuro e da grandeza da Nação, das possibilidades económicas de um país dotado de incalculáveis recursos. Em

cem anos — quanto caminho andado, quantas iniciativas surgiram, e, ao mesmo tempo, quantas lições a experiência e o tempo não forneceram aos homens de acção, encarregados de dar andamento à resolução de antigos problemas, de corrigir erros, quando os havia, de continuar obras, quando era dever concluí-las, de actualizar processos de trabalho, quando a experiência dos técnicos a tal aconselhava, de renovar o material, sempre que houve mister disso, mesmo quando esse melhoramento representava, no momento, um grande encargo.

Uma das grandes virtudes dos portugueses é saber esperar e ter confiança no futuro. A fé num destino é uma grande força moral. Amparados por essa força, os homens caminham com segurança, vencendo contrariedades e esquecendo-as por completo, no dia seguinte; e os próprios malogros, quando acontecem, têm o condão de os estimular para novos trabalhos e novas lutas.

Figuras magníficas, de extraordinária grandeza moral, estão ligadas à história dos nossos caminhos de ferro. Uma, entre tantas dessas figuras, é El-Rei D. Pedro V, um dos monarcas mais simpáticos, mais populares, mais saudosos e mais vivos no coração do povo português. Pois esse rei, falecido tão prematuramente, acreditou nos nossos caminhos de ferro, interessou-se com entusiasmo pela sua construção, sendo um dos seus maiores animadores.

Com a implantação do sistema ferroviário, operou-se no País uma grande revolução económica, além de termos saído do isolamento em que vivíamos, afastados, como estávamos, do centro da Europa, o mesmo tendo sucedido com a vizinha Espanha. Com efeito, as duas nações peninsulares, de tão grande projecção universal, através dos mares, de que tinham sido desbravadoras insignes, tornaram-se mais europeias. Deve-se essa transformação ao caminho de ferro.

Cem anos passados sobre a data de 14 de Setembro de 1849, a antiga Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje C. P., é uma demonstração viva e gloriosa de uma juventude perene e de uma actualidade que confia no futuro. Os melhoramentos efectuados recentemente e as obras projectadas constituem uma prova evidente e eloquente de que o sistema ferroviário não envelheceu nem envelhecerá.

Adiante, noutras páginas, o leitor encontrará, na íntegra, a reprodução do contrato definitivo com D. José de Salamanca e dos Estatutos da Companhia Real, e, entre outros artigos, um breve estudo sobre D. José de Salamanca.

Com este número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», assinalamos o centenário de uma data decisiva e gloriosa para Portugal.

O Marquês de Salamanca

fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e criador da vila do Entroncamento

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

INEXPLICÁVELMENTE, a figura de D. José de Salamanca, Marquês de Salamanca, a quem se deve a existência, logo desde o início, da mais importante empresa ferroviária portuguesa e que é hoje a primeira sociedade anónima de Portugal, assim como pelo seu génio criador e visão futura admirável, determinou no meio de campos de trigos e de oliveiras que surgisse aquela vila que é o primeiro centro ferroviário português, a figura de D. José de Salamanca anda esquecida e tem por um imperativo de justiça ser lembrada no momento do centenário da fundação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Quando das celebrações do primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 28 de Outubro de 1956, teria sido justificado recordar o seu nome com a colocação de uma lápide ou mesmo de um busto na Estação de Santa Apolónia, que Salamanca mandou edificar, e no Entroncamento, que lhe deve a sua existência. Igualmente, agora no centenário da Companhia Portuguesa, era ocasião de reparar esse olvido, prestando-se a devida homenagem à sua memória.

Se os outros o esqueceram, não será o caso da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que tendo sido fundada em 1888, cinco anos depois da morte do Marquês de Salamanca, aqui se encontra a lembrar o político eminente, o ferroviário ilustre e o financeiro audacioso que, dotado de um génio empreendedor, fora do vulgar, especialmente em Portugal e em Espanha, realizou uma obra cujos benefícios ainda hoje se sentem. Não deixa, porém, de ser curioso que seja um descendente ⁽¹⁾ de um dos amigos de Salamanca e seu colaborador o autor do presente artigo a escrever algumas notas biográficas acerca da destacada e forte personalidade daquele que teve uma vida de verdadeiro conqui-

tador em toda a ampla extensão da palavra. Creio mesmo que é o primeiro estudo que se publica em português, salvo as referências de Miguel Queriol ⁽²⁾.

Em compensação não faltam em Espanha re-



Salamanca aos 30 anos

ferências como as do senhor D. Francisco Wais ⁽³⁾, as da valiosa obra *«Cien Anos de Ferrocarril en Espana»* ⁽⁴⁾, e outras ⁽⁵⁾, mas destaca-se fundamen-

⁽²⁾ Miguel Queriol, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 461 de 1 de Março de 1907, pág. 75.

⁽³⁾ Senhor D. Francisco Wais, *Origen de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid s/d, págs. 99 a 122.

⁽⁴⁾ *Cien Años de Ferrocarril en España*, Madrid 1948, tomo I, pág. 113 a 161.

⁽⁵⁾ *Ferrocarriles y Tranvías*, n.º 199 de Março de 1951, pág. 108 a 161.

⁽¹⁾ Meu avô, Domingos Busquets, veio a Portugal em 1860, a convite de Salamanca, para dirigir a construção de túneis e outras obras importantes.

talmente a biografia do Conde de Romanones intitulada «Salamanca» ⁽¹⁾, classificando-o com o sugestivo subtítulo de «conquistador de riqueza e de grande senhor».

O Conde de Romanones, deputado, senador, ministro, várias vezes presidente do Conselho de Ministros, chefe do partido liberal, foi uma destacada personalidade da política espanhola do reinado de Afonso XIII, da qual o afastou o golpe de estado de Primo de Rivera em 1923, dedicou depois de essa data os seus ócios aos estudos históricos nos quais se notabilizou e realizou uma



Salamanca no apogeu da sua vida

obra muito mais útil do que nas actividades partidárias do liberalismo que tão nefasto foi para Espanha.

É baseado principalmente no interessante livro do Conde de Romanones que escrevo o presente estudo.

Quem olhar para o retrato do Marquês de Salamanca no apogeu da vida, verifica que se está na presença de alguém de quem dimana inteligência, audácia, inclinação pelas ideias gerais, elegância no trajar, e cuja vida seria repleta de lances os mais variados aos quais faria frente com coragem e decisão. Como era próprio nos nascidos nessa época, foi um verdadeiro romântico, e Alexandre Dumas, com quem conviveu largamente em Paris,

dizia que sentia não o ter conhecido antes de escrever «O Conde de Monte Cristo».

D. José de Salamanca y Mayol nasceu em Málaga no ano de 1811, filho de D. José Maria Salamanca e de D. Maria Polónia Mayol, sendo o pai médico distinto cuja principal clientela era a colónia inglesa que habitava nessa cidade. Salamanca cursou humanidades em Granada no Colégio Maior de Santiago, e formou-se em Leis na respectiva Universidade.

Tinha terminado o curso havia pouco tempo, quando, em 1831, se deu a tentativa revolucionária do General José Torrijos, que, aprisionado com os seus companheiros ao desembarcar em Málaga, esperava que Fernando VII resolvesse da sua sorte. O comandante da praça, que traiçoeiramente aprisionara Torrijos, enviou um próprio a Madrid a comunicar o facto, enquanto uma irmã de Torrijos pedia a Salamanca para que o mais depressa possível alcançasse Madrid e por intermédio de um outro irmão de Torrijos, empregado no Paço Real, obtivesse do rei o indulto. Nada conseguiu Salamanca, e Torrijos com os seus companheiros foram fusilados, ficando dessa tragédia um quadro admirável que se encontra no Museu de Pintura Moderna em Madrid.

Da convivência com os ingleses recebeu Salamanca uma vontade de trabalhar rara num espanhol, e da sua paixão por D. Mariana Pineda, a sua inclinação pelo liberalismo que o levou a dedicar-se à política. Entrou em várias conspirações e a sua vida esteve em perigo. Daí em diante Salamanca afastou-se de paixões perigosas, embora continuasse a ser um sincero admirador do sexo feminino.

O pai de Salamanca tratou de o afastar de situações difíceis, e obteve do seu amigo, o ministro Lea Bermudez, que o nomeasse para o cargo importante de alcaide de Monóvar. Nessa altura, em 1833, deu-se uma terrível epidemia de cólera que se estendeu também a Portugal. D. José de Salamanca tratou de a combater com a sua característica energia, e foi atingido pela cólera. Julgando-o morto, colocaram-no num caixão, e quando o iam fechar, Salamanca saltou para o chão, pedindo desculpa aos assistentes do incómodo que lhes causara.

Com a morte de Fernando VII, subiram ao poder os liberais, e Salamanca passou a alcaide de Vera, impondo-se pelo seu carácter e faculdades de acção, pelo que foi eleito deputado às cortes constituintes de 1837, embora não tivesse a idade legal para o ser, pelo que teve de esperar um ano. Aguardando essa data, tratou de estabelecer amizade com pessoas importantes, e instalou-se definitivamente em Madrid, onde seria o seu domicílio oficial, embora mais tarde possuísse luxuosas residências em Lisboa e em Paris. Conversador atraente, fácil em criar amigos, elegan-

(1) Conde de Romanones, *Salamanca*, Madrid 1931.

te, dedicando-se a amores fáceis, apesar de casado desde 1835 com D. Petronila Livermore, tornou-se notado nos cafés, nas redacções dos diários, nos corredores das cortes, o que lhe facilitou um rápido avanço político.

D. José de Salamanca, ao mesmo tempo que se interessava pela vida política, mostrava acentuada inclinação pelos problemas financeiros, por tal forma que a primeira incumbência que recebeu foi a de ir a Londres negociar um acordo para o pagamento dos juros das obrigações da Dívida de 5%, que obteve em condições vantajosas, e provocando as suas qualidades pessoais o apreço dos banqueiros ingleses. O Ministro que o nomeou, ofereceu-lhe uma remuneradora comissão, que D. José de Salamanca rejeitou, dizendo que lhe bastava ter servido o seu país.

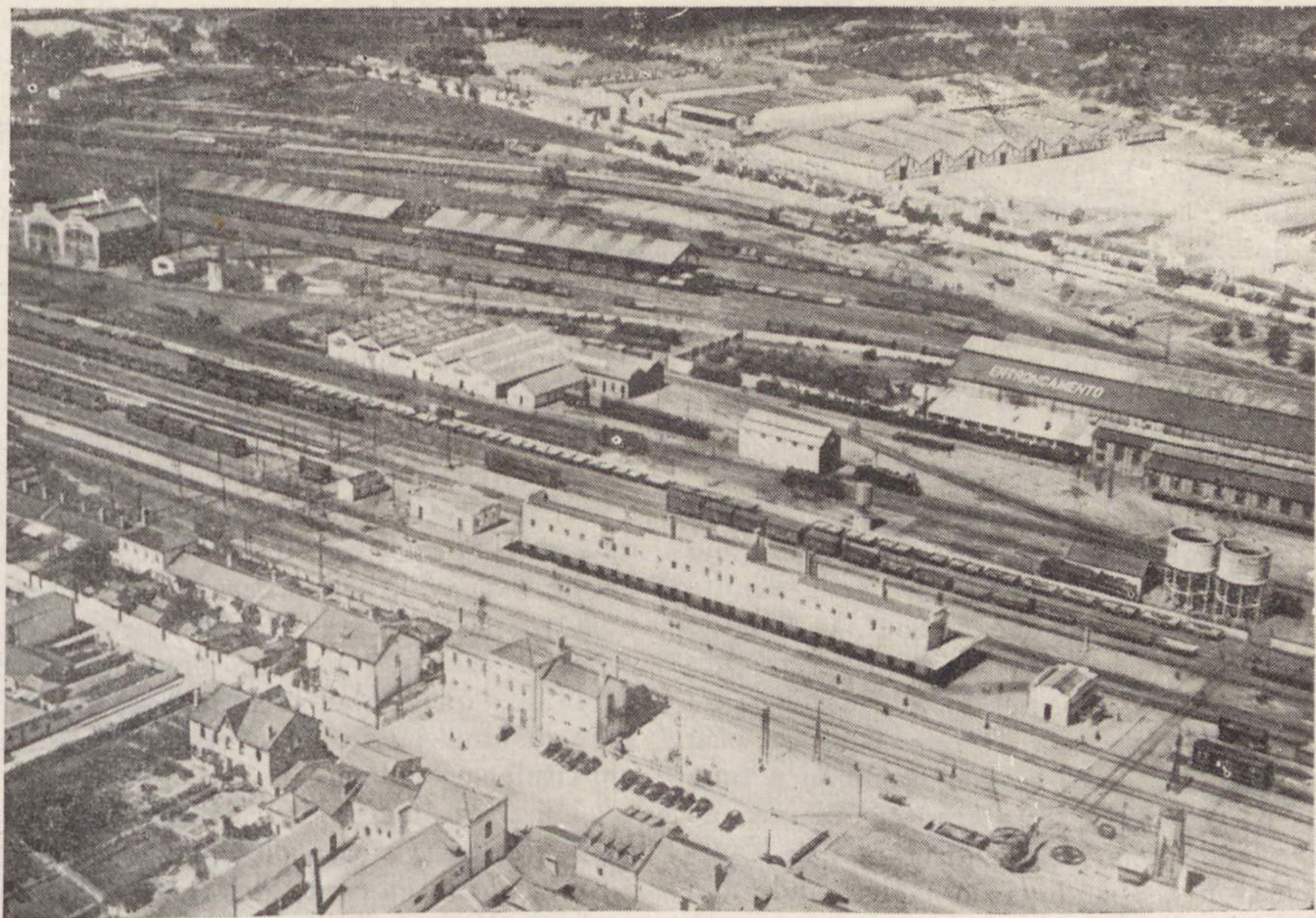
Desse triunfo resultou para Salamanca grande prestígio, e, estudando os problemas financeiros, verificou que as rendas arrematadas estavam pessimamente administradas e susceptíveis de maior rendimento. Propôs ao Ministro da Fazenda para tomar de arrendamento o monopólio do sal, oferecendo o dobro que o Estado recebia. Foi-lhe concedido o monopólio por cinco anos, ganhado 90 milhões de reais, e nos cinco anos seguintes o lucro para Salamanca foi de mais 300 milhões de reais.

Começou assim uma colossal fortuna, e dadas as suas tendências inovadoras, reorganizou os ser-

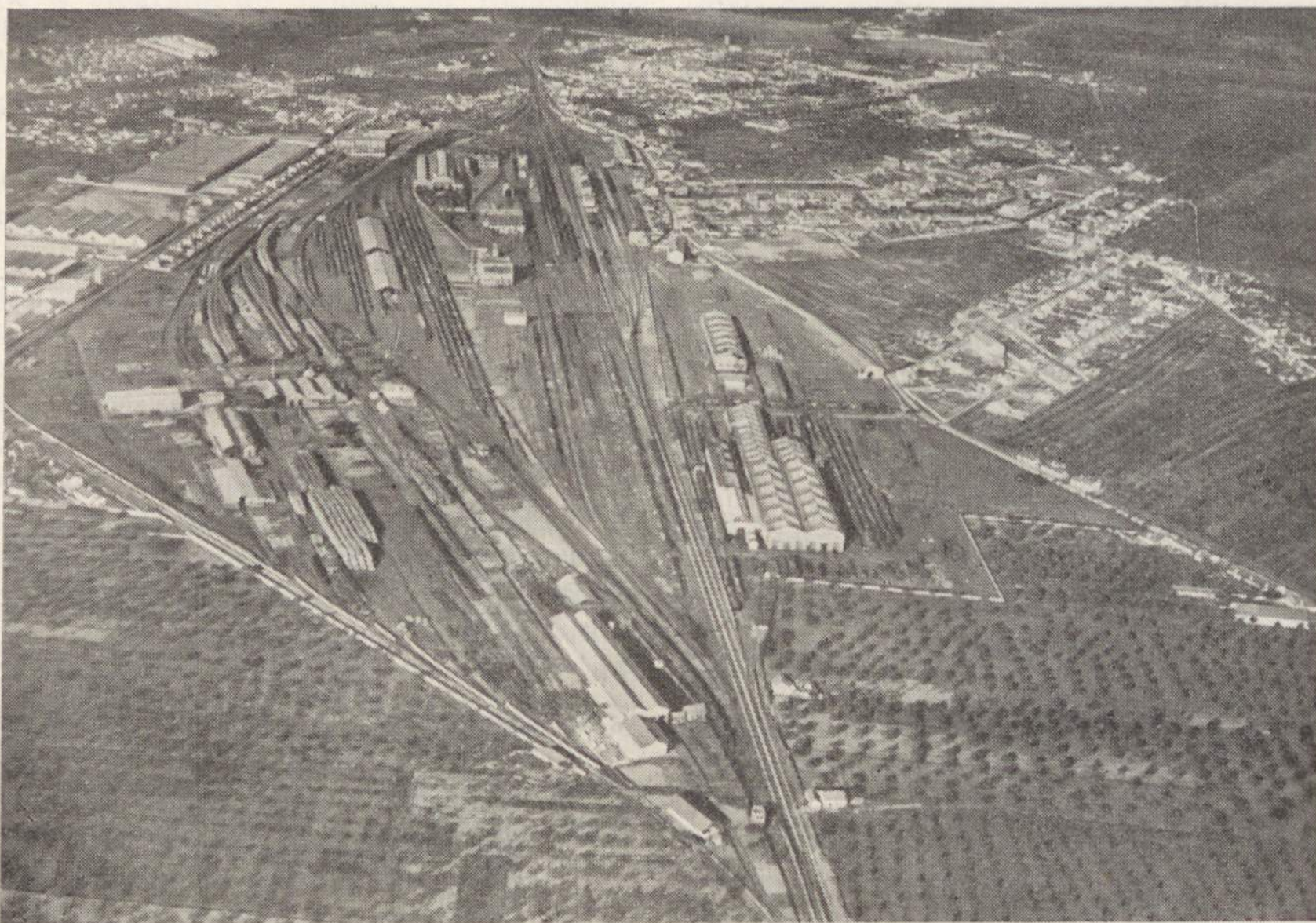
viços em moldes modernos. Instalou-se com toda a sumptuosidade numa casa da «Calle de Alcalá», não longe da «Puerta del Sol», onde vivia como um verdadeiro milionário. Gastava sem contar, em comidas, bebidas, criados, amigos, apaixonadas, existindo à sua volta uma verdadeira corte de admiradores.

Com a regência de D. Maria Cristina, na menoridade de Isabel II, surgiu uma terrível guerra civil, e o erário público estava depauperado. O Ministro da Fazenda recorreu a Salamanca e este obteve um empréstimo de 400 milhões de reais, salvando por esta forma o trono de Isabel II. Em seis anos o Marquês de Salamanca era o árbitro financeiro de Espanha, senhor da Bolsa, onde ganhava largamente com reptos de generosidade, mas sofreu depois bastantes perdas, pelo que abandonou a actividade bolsista para se dedicar a caminhos de ferro.

Obteve D. José de Salamanca a concessão da construção do caminho de ferro de Madrid a Aranjuez, inaugurado a 7 de Fevereiro de 1851, ficando célebre o luxo da carruagem real, que era superior a todas as suas congéneres europeias e conseguiu levar o caminho de ferro até à entrada do Palácio Real, sendo os últimos cem metros com carris de prata. Vendeu o caminho de ferro ao Estado, ficando com a exploração, de que resultou o lucro necessário para construir a linha férrea a Alicante, o ramal de Cartagena, o de



Vista aérea do Entroncamento, que deve a sua criação a D. José de Salamanca e é hoje uma vila muito importante e próspera



Um outro aspecto do Entroncamento, a vila ferroviária que se prepara para ser, em próximo futuro, uma grande cidade

Madrid a Saragoça, e a linha de Saragoça a Alsasua por Pamplona.

Entretanto D. José de Salamanca foi chamado a Ministro da Fazenda; dados os seus extraordinários conhecimentos da matéria, no governo da presidência de D. Joaquim Pacheco, mas o verdadeiro presidente do Conselho era o Marquês de Salamanca.

Data da sua entrada para o governo o interesse por Portugal. Estava-se em 1847, e a guerra civil da Maria da Fonte atingia uma acuidade que forçou a Rainha D. Maria II a solicitar a intervenção da quádrupla aliança. D. José de Salamanca defendeu com entusiasmo essa intervenção, como se previsse que da pacificação de Portugal resultaria a possibilidade do desenvolvimento da viação acelerada.

Em Espanha as paixões políticas encontravam-se exacerbadas, agravadas ainda pelos descertos da vida íntima de Isabel II e do predomínio dos favoritos. O governo de Pacheco caiu perante uma conjura, e Isabel II encarregou D. José de Salamanca de formar governo, o que conseguiu rapidamente, entregando, porém, a Presidência do Conselho de Ministros a Garcia Goyena, seu incondicional adepto. Concedeu Salamanca uma amnistia e preparava importantes planos de governo, quando uma intriga dirigida por Narvaez o obrigou a abandonar o poder, onde não mais voltaria.

Irritado, Salamanca entrou numa conspiração

de que resultou uma revolta em Madrid, que foi vencida. Narvaez ordenou a detenção de Salamanca, que, depois de se refugiar nas legações da Dinamarca e da Bélgica, conseguiu alcançar a fronteira francesa. Escapara a Narvaez, mas não a uma nova derrocada financeira e ainda a graves acusações que lhe foram feitas nas cortes, pelo que voltou rapidamente a Espanha para se defender.

Afastado este perigo, Salamanca deixou a política, embora lhe estivesse atento, e tratou de se dedicar a caminhos de ferro para recuperar a sua fortuna, o que não só conseguiu em cinco anos como também obteve uma outra ainda maior.

Passou a residir numa casa ampla, enquanto não mandava construir um palácio como faria mais tarde, e transformou-o num verdadeiro museu com colecções de arte importantes. Proprietário do Circo Paúl desenvolveu a arte dramática e a revista, protegendo as mais célebres bailarinas da época. Foi por esse tempo que, ao passar, em dia de Carnaval, pelo «Paseo de la Castellana», uma pessoa mascarada depositou um embrulho sobre os seus joelhos. Era uma criança do sexo feminino, que Salamanca fez reconhecer como filha de um seu irmão e mais tarde casaria com um titular castelhano.

Uma revolta em Madrid facilitou que a multidão assaltasse a casa de Salamanca, destruindo e roubando o seu conteúdo. D. José de Salamanca fugiu de Madrid disfarçado de fogueiro do caminho de ferro de Aranjuez, e em Albacete teve de

atravessar a pé o latifúndio de «Los Llanos», que mais tarde adquiriria. Prenderam-no, mas conseguiu libertar-se e alcançar a fronteira, para de novo voltar a Espanha.

O período de 1855 a 1863 foi o apogeu do Marquês de Salamanca, que aumentou largamente a fortuna, especialmente devido à sua actividade ferroviária. Construiu caminhos de ferro em Portugal, Itália e outros países.

Foi em 1859 que Salamanca veio ao nosso país e tomou conta da continuação da linha do Leste e construção da linha do Norte, fundando a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e dando um tal impulso à viação ferroviária, em cujas obras chegaram a trabalhar vinte mil operários, que conseguiu em quatro anos que a linha de Leste alcançasse a fronteira e a linha do Norte Gaia. Com a sua compreensão rápida pensou Salamanca em tomar conta da linha férrea do Sul e determinou a localização do Entroncamento.

O Entroncamento deve a sua existência ao Marquês de Salamanca e o seu desenvolvimento à viação ferroviária, pois antes da construção do caminho de ferro — escreveu Pinho Leal,⁽¹⁾ — este sítio era deserto. Povoação inteiramente devida ao comboio, afirmou Leite de Vasconcelos⁽²⁾, senão também de certa consideração, ou melhor, a mais considerável de quantas se originaram dele.

Vários espanhóis vieram para Portugal com Salamanca⁽³⁾, como os administradores D. José Lafuente, D. João Gomez Roldán, D. Alexandre Llorente, D. José de Saragoça, Marquês da Gandara, D. Tomás Retortillo, D. Manuel Mendoza; como director D. Euzébio Page e o seu adjunto D. Adolfo Ibarreta; como chefe de exploração D. Julião Gomez y Martre; encarregado das expropriações das linhas do Leste e do Norte D. Alexandre Fillol; construtor de túneis na linha do Norte D. Domingos Busquets y de Casacubieta.

Salamanca não descansava. Dotado duma actividade prodigiosa, multiplicava-se por diversos países, e, se vivesse hoje, necessitaria de um avião de propulsão por jacto para não perder tempo com as distâncias. Desta forma mandou construir na «Calle de Alcalá» um palácio dotado de magníficos jardins, recheado das melhores colecções de quadros, repleto de obras de arte, e com uma magnífica biblioteca. O edifício possuía os maiores progressos da época, e tinha a primeira casa de banho particular que se construiu em Madrid.

Elevado à grandeza de Espanha por Isabel II, recebeu o título de Marquês e as grã-cruzes de Isabel a Católica e de Carlos III, tendo sido a primeira figura da economia espanhola e a de maior projecção internacional. Senhor da propriedade de «Los Llanos» na província de Albacete, hospedou o Rei Afonso XII em companhia de Isabel II e da Infanta Isabel, juntamente com mais de cem pessoas durante oito dias. Para que o rei estivesse em comunicação permanente com Madrid, o Marquês de Salamanca mandou instalar uma linha telegráfica na extensão de nove quilómetros. Gastou cerca de 800 contos da moeda actual, e nessa altura já se encontrava decadente.

O excesso de negócios, despesas elevadas e compromissos a satisfazer, precipitaram a diminuição da sua fortuna, pelo que em 1867 vendia os melhores quadros da sua colecção, mas isso não o impedia de se lançar na construção do Bairro Salamanca em Madrid, em cuja praça principal se encontra, com toda a justiça, o seu monumento.

A baixa das acções e das obrigações, a agitação política em Espanha com a deposição de Isabel II em 1868, agravaram a situação financeira do Marquês de Salamanca, que esteve perto de salvar-se com a obtenção do monopólio de tabacos das Filipinas, porém a abdicação de Amadeu e vergonhosa Primeira República, impediram a realização do projecto.

O pronunciamento do General Martinez Campos em Sagunto, em Dezembro de 1874, pôs termo a um período triste da História de Espanha, e a restauração da Monarquia trouxe ao trono um nobre rei que foi Afonso XII. A paz reinava depois de muitos anos de desordem, e o Marquês de Salamanca, amigo do presidente do Conselho de Ministros, o notável estadista D. António Canovas del Castillo, parecia que voltaria a desempenhar importantes funções.

A ruína, porém, perseguia-o implacavelmente, o palácio de Madrid fora vendido, e Salamanca continuava trabalhando activamente como em S. Sebastian, onde construiu uma magnífica avenida que determinou o desenvolvimento futuro da cidade, que é actualmente a mais importante praia espanhola.

Gastando largamente, embora quase sem fortuna, o Marquês de Salamanca viria a morrer a 23 de Janeiro de 1883, vítima de uma pneumonia, na sua quinta da Vista Alegre.

D. José de Salamanca⁽⁴⁾, escreveu Miguel Queriol, era por carácter e temperamento das mais pomposas exigências, não só na sua vida particular mas em tudo em que tivesse ingerência e de que teve por resultado a quase penúria em que acabou os seus dias.

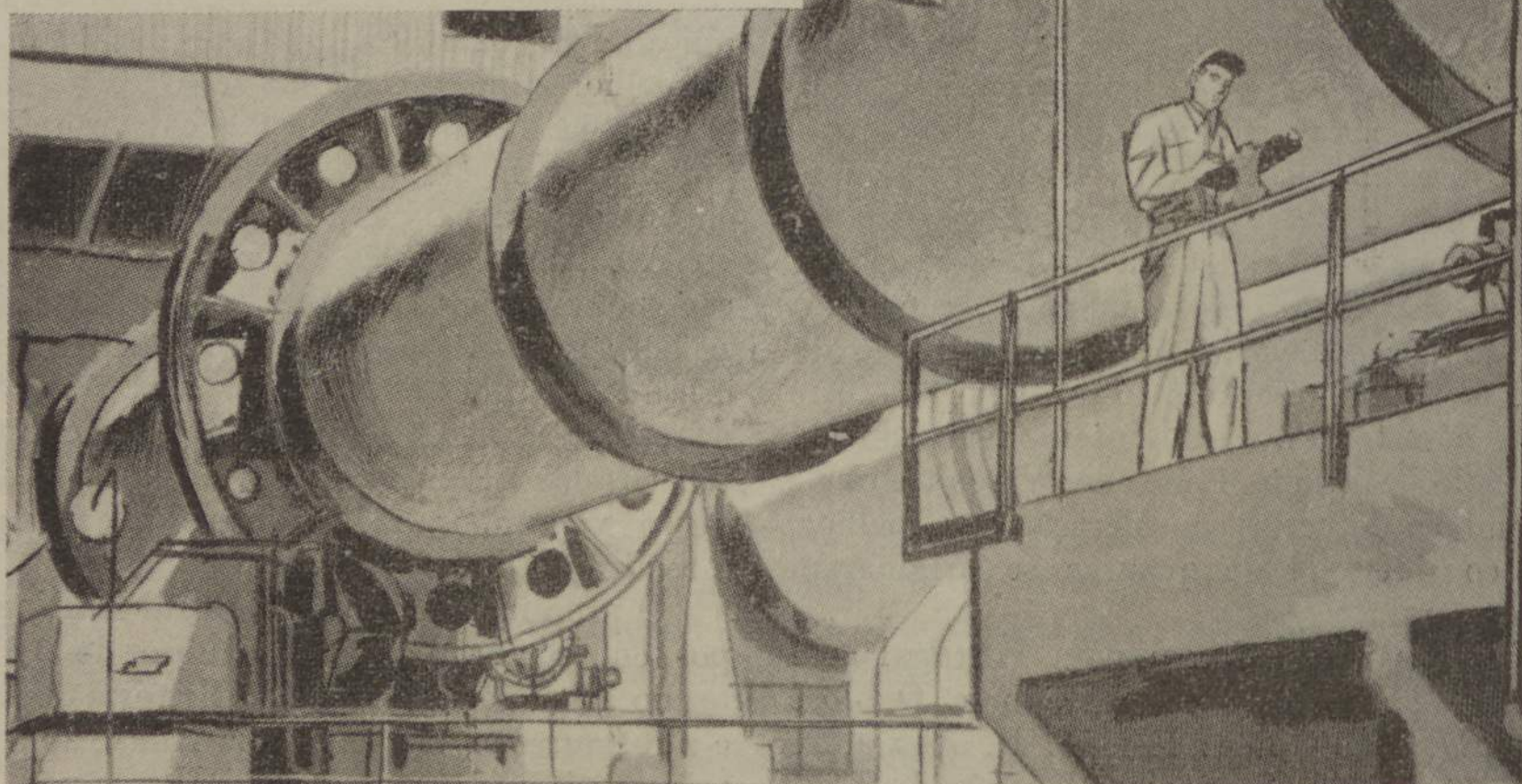
(1) Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho Leal, «Portugal Antigo e Moderno», Lisboa 1874, vol 3.º, pág. 39.

(2) José Leite de Vasconcelos, «Etnografia Portuguesa», Lisboa 1936, vol. II, pág. 572.

(3) Manuel Busquets de Aguilar, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1529 de 1 de Setembro de 1951, pág. 260 a 262.

(4) Miguel Queriol, *Gazeta cit.*, pág. 75.

A MAIOR FÁBRICA DE CIMENTO DO MUNDO



SUBSTITUIÇÃO DE UMA ENGRENAGEM DE COMANDO (DESPESA SUPERIOR A 250 CONTOS) ADIADA INDEFINIDAMENTE!

Instalada em Alpena, Michingan, encontra-se a maior fábrica de cimento do mundo. Para assegurar uma produção contínua, reduzindo ao mínimo as despesas de manutenção, a Huron Portland Cement Company confia num Plano Mobil de Lubrificação Racional. Eis um exemplo deste compreensivo serviço em acção:

Problema: As engrenagens de quatro fornos estavam a sofrer um desgaste excessivo, o mesmo acontecendo às enormes coroas dentadas cujos dentes se iam tornando tão ásperos que as novas engrenagens sofriam um rápido desgaste depois de instaladas.

Solução: Os engenheiros da Mobil recomendaram um lubrificante com uma composição especial que deteve o desgaste das engrenagens, ao mesmo tempo que ajudou a polir os dentes da coroa.

Resultado: A duração da coroa dentada foi prolongada indefinidamente... 250 contos economizados num só forno.

Outros serviços semelhantes a este têm ajudado continuamente a companhia de cimento a aumentar os lucros devido a um acréscimo da produção... e a uma economia nas despesas de manutenção.

SE TEM QUALQUER PROBLEMA DE LUBRIFICAÇÃO, CONSULTE-NOS.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

Da Mala-Posta ao Caminho de Ferro

Por J. REBELO DE BETTENCOURT

COMO se jornadeava em Portugal, antes do estabelecimento das linhas férreas? Da mesma forma que se viajava em todos os países antes da construção das vias por onde, triunfantes, haviam de passar, repletos de passageiros e carregados de mercadorias, os primeiros comboios: por velhas estradas, algumas horríveis, quando não era por veredas e atalhos, a pé ou a cavalo, de liteira ou de mala-posta.

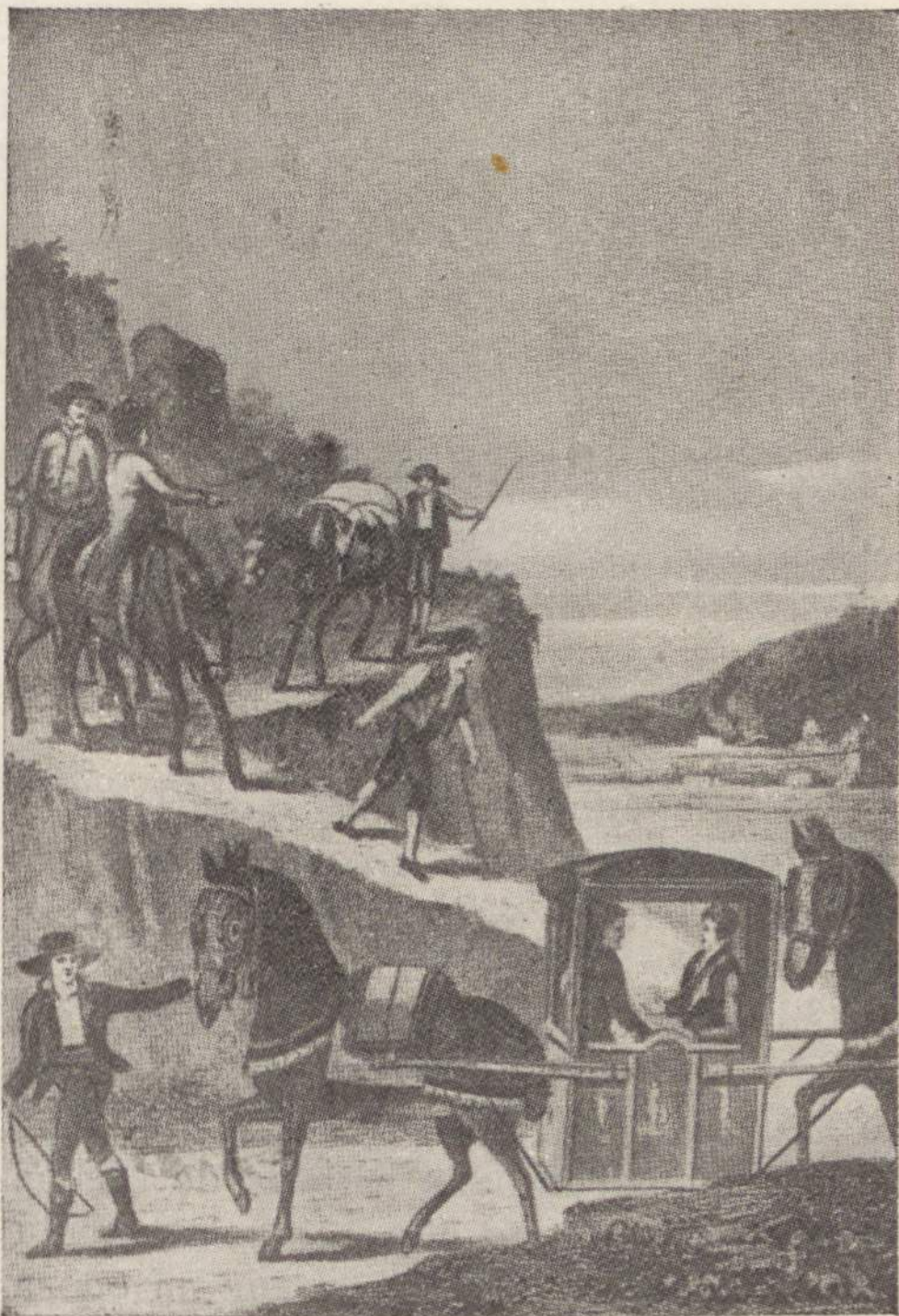
Portugal e Espanha e outros países devem aos Romanos as primeiras grandes estradas, de que existem ainda vestígios, assim como pontes. Tinham fins militares e comerciais essas estradas. A própria palavra *estrada* é de origem latina: *strata*, que, em espanhol, se escreve e pronuncia como em português; que deu *estrade* em francês, *street* em inglês e *strasse* em alemão.

Na formação das línguas modernas a influência dos Romanos é patente. Evidente, também, a influência que as suas estradas exerceram na constituição das nacionalidades. Com efeito, segundo a tese do dr. Amorim Girão, principalmente no que nos diz respeito, *as vias romanas imprimiram as directrizes fundamentais à circulação terrestre do nosso território*, dando mesmo origem e nome a algumas povoações e influenciando mais tarde no traçado das modernas estradas.

Uma viagem, que hoje representa um prazer admirável, pelas comodidades que oferece, pela rapidez com que é feita, era, nos velhos tempos, uma temeridade, uma

aventura, um acto excepcionalmente heróico.

Antes de se iniciar uma viagem através do País, fazia-se o testamento, rezava-se aos santos familiares, para que ajudassem tanto nas subidas como nas descidas, e encomendava-se a alma a Deus, porque tudo podia acontecer. A estrada era longa,



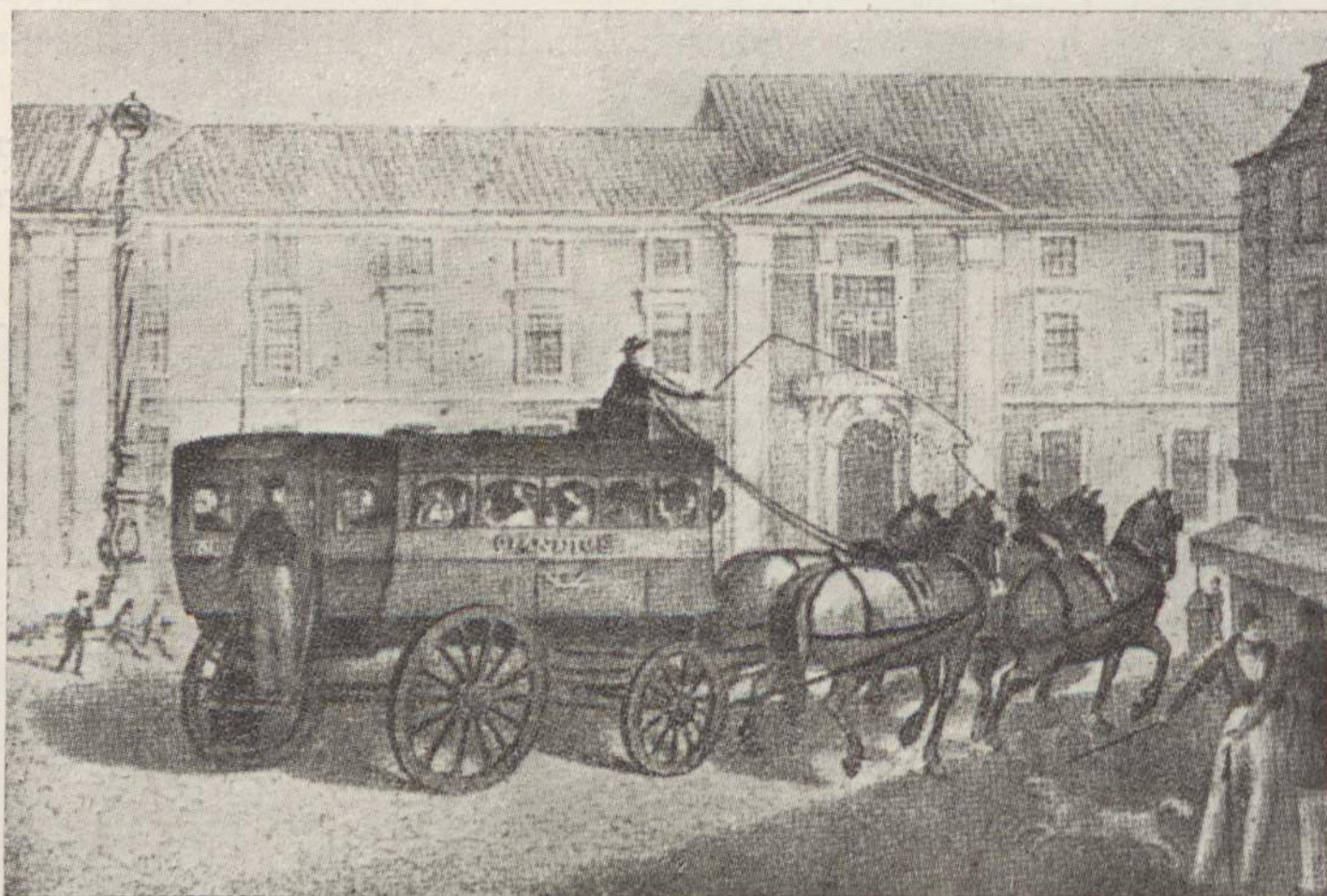
Por péssimas estradas e atalhos se viajava no nosso país no princípio do séc. XIX — Gravura do livro *Portugal Illustrated*, de W. M. Kinsey — Londres, 1824

as surpresas inúmeras, e não poucos os salteadores. Fazer uma viagem sem incidentes era um milagre.

A pé e a cavalo é que se efectuava o serviço postal. Os séculos decorrem lentamente e aparecem, um belo dia, os carros postais, que representam, então, uma inovação maravilhosa: na mesma viagem transportam não só cartas e toda a sorte de correspondência, mas também passageiros. São as malas-postas.

Foi só ao findar do século XVIII que aparece entre nós a primeira tentativa de mala-posta. Deve-se ao facto de o Estado ter reivindicado a posse do correio, de que

porte colectivo de passageiros. É ainda o desembargador Mascarenhas Neto a pessoa encarregada de estabelecer o primeiro serviço de mala-posta que houve em Portugal, de Lisboa a Coimbra. A primeira viagem realizou-se no dia 17 de Setembro de 1798, a última em 4 de Maio de 1804. Foi efémera a sua vida. O português não tinha então o gosto de viajar — pelo menos acompanhado de pessoas desconhecidas. Apesar de as carruagens possuírem apenas quatro lugares para passageiros, bem poucas vezes a lotação era completa. A abertura e o encerramento da Universidade é que davam mais animação à mala-



Os ónibus de Lisboa -- antepassados dos «eléctricos» — eram assim em 1836

se desinteressara durante quase dois séculos.

O sr. Engenheiro Frederico de Quadros de Abragão, no primeiro tomo da sua notável *História dos Caminhos de Ferro Portugueses* — o Autor classifica-a, modestamente, de esboço, — refere que, em 1798, o desembargador Dr. José Diogo de Mascarenhas Neto foi encarregado de dirigir a construção da estrada de Lisboa ao Porto e, sob a sua direcção, se construiu de Lisboa até Coimbra, reputada na época um primor de técnica e perfeição. Foi com a inauguração deste troço que se estimulou a criação de um serviço regular de trans-

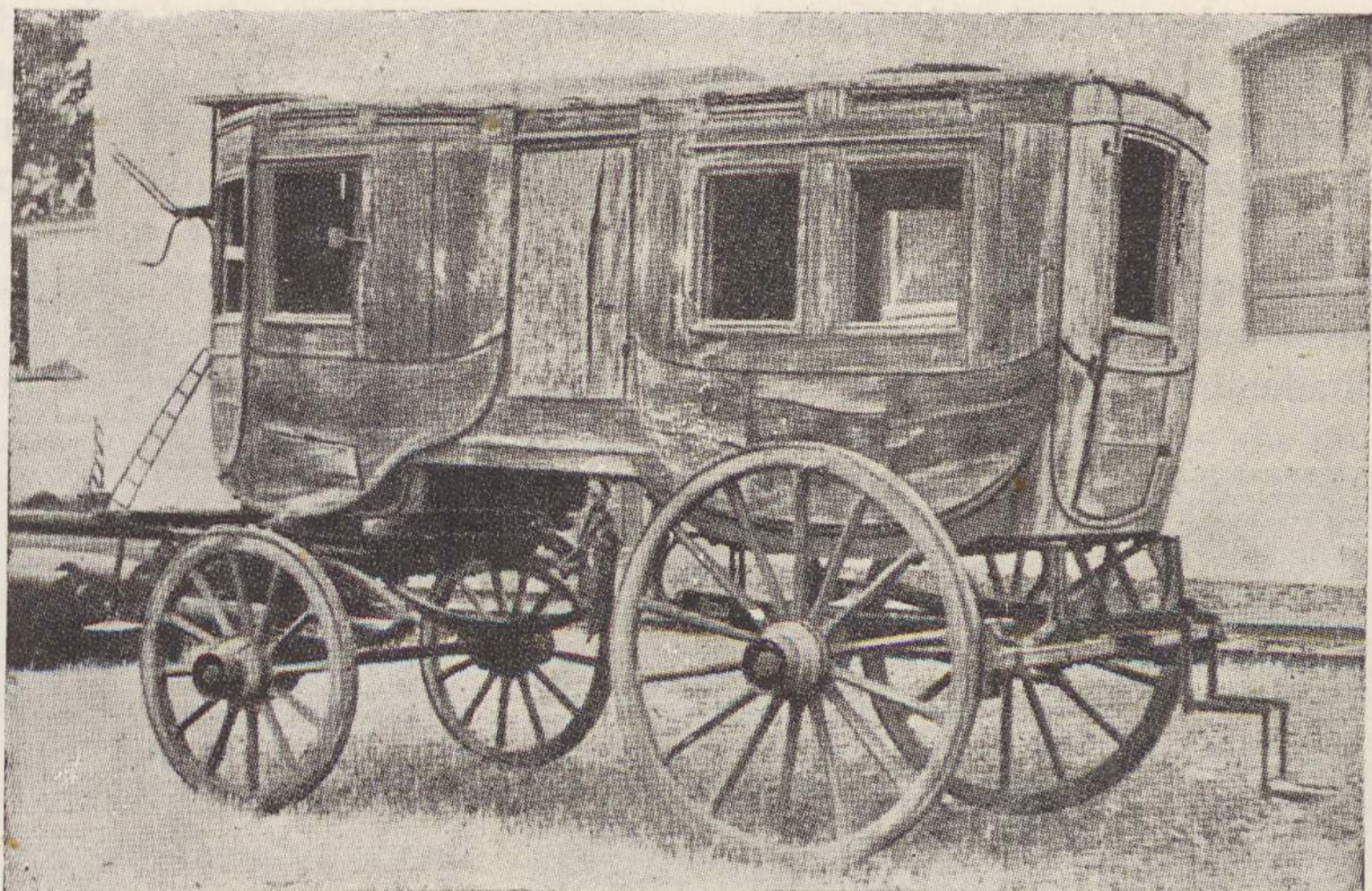
-posta. Nessas ocasiões — informa, na citada obra, o sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão — utilizava-se então um «carro grande», assim chamado por dispor de seis lugares para passageiros. Apelou-se para o auxílio do Estado, que não se fez muito rogado e tentou manter entre Lisboa e Coimbra uma carreira regular, pois esperava poder alargar esse serviço até ao Porto, logo que o prolongamento da estrada de Coimbra o permitisse. Mas o Governo, vendo que o público continuava a desinteressar-se por este sistema de transporte, desistiu e assim se interrompeu, na referida data de 4 de Maio de 1804, o

primeiro serviço público de transportes terrestres colectivos. O público desse tempo, como se infere desta notícia, nem sempre sabia corresponder à intenção das boas iniciativas. Mas sempre é bom teimar. O que não se consegue levar por diante num dia ou num ano, realiza-se passados anos. É uma questão de tempo. E é assim que, por decreto de 3 de Novembro de 1825, foi concedido a Sir John Milley Doyle, súbdito de Inglaterra, o privilégio da exploração, por sua conta, por 4 anos, do serviço público regular de transportes, entre Vila Nova e Caldas da Rainha, por meio de carruagens de posta ou diligências,

encontrava-se em Aldeia Galega todo o material e, em 31, realizou-se a viagem experimental, em que tomou parte a Condessa da Figueira, esposa do Ministro de Portugal em Madrid. O serviço público só se inaugurou em 9 de Junho. Belos tempos esses em que os homens não tinham pressa, não conheciam a vertigem da velocidade. A viagem de Aldeia Galega a Badajoz — 30 léguas — fazia-se em 36 horas, das quais onze e meia se destinavam para descanso e refeição; a viagem de regresso demorava 38 horas, sendo 14 para refeições e descanso.

Em Dezembro de 1830 estabeleceu-se

O que era uma carruagem da mala-posta de Lisboa ao Porto (1855-1864)



Esta carreira não teve também longa duração, pois terminou no fim de Setembro de 1826.

Passam-se mais três anos. Em Maio de 1829, achando-se concluída a ligação de Madrid com a nossa fronteira, a firma Francisco de Paula Gomes Rollo e C.^a propôs ao governo português o estabelecimento de uma carreira com carruagens de posta entre Aldeia Galega e Badajoz, deste modo se fazendo a ligação do nosso País com a Espanha, e, por intermédio da Espanha, com mais países da Europa.

Em 29 de Maio — informa-nos o sr. Eng.^o Frederico de Quadros Abragão --

uma ligação rápida com Madrid: seis dias de viagem, com duas categorias de classes: 28.000 réis na berlinda e 24.400 réis no interior. Para o tempo, os preços não eram muito baratos, mas, enfim, viajava-se. Mas, em 15 de Fevereiro de 1831, perante a pouca frequência de passageiros, a empresa das «Reais Diligências» via-se obrigada a suspender as carreiras, muito embora recebesse do governo o subsídio anual de 9 contos.

Três anos depois, isto é, em 1834, surge uma nova tentativa de transportes colectivos. Desta vez limita-se a Lisboa e arredores. A concessão foi dada a Aristides Rous-

seau Fleury de Barros e a Luís Francisco Castinel. O decreto da concessão tem a data de 7 de Agosto, mas só em 1835, ao que parece, se inauguraram os seus serviços. Pouco depois organizou-se uma nova empresa, denominada «Companhia de Carruagens Omnibus». Nela se funde e transfere a concessão de Fleury Barros & C.^a.

Esta empresa ampliava, em Julho de 1855, as suas carreiras para o Lumiar, Poço do Bispo, Oeiras e Mafra, e em 1858, para Carnide, Loures e Cascais. Mas o azar continua a perseguir os transportes colectivos: na noite de 24 de Fevereiro de 1865, um pavoroso incêndio destrói quase por completo as cavalariças e mata um grande número de animais. As carreiras foram suprimidas e de nada valeram os protestos do público e dos accionistas: o contrato foi rescindido por decreto de 27 de Maio da-quele mesmo ano.

Na capital do Norte os homens de iniciativa constituíram uma companhia denominada «Companhia de Viação Portuense»,



Na carreira da mala-posta de Lisboa ao Porto havia este tipo de carruagem-berlinda, com imperial

de que fazia parte, entre outros, Joaquim Augusto Kopke Schevirin de Sousa, conhecido por barão de Massarelos. As suas viagens faziam-se entre Porto e Braga, e, concluída a estrada de Guimarães, que entroncava com a de Braga em Vila Nova de Famalicão, as carruagens da «Viação Portuense» passaram a fazer também

esse percurso. Em 1860 a Companhia, que possuía 24 carros e cerca de 150 cavalos, transportou 18788 passageiros.

Com a inauguração das comunicações ferroviárias entre o Porto e Braga, em 20 de Maio de 1875 e do Porto a Penafiel, em 30 de Junho, desse mesmo ano, o tráfego por mala-posta começou a decair no Minho.

Em Novembro de 1854 chegam a Lisboa, adquiridas em França, as cinco primeiras carruagens para o serviço de mala-posta entre Lisboa e Porto, explorado directamente pelo Estado. Compunham-se de um coupé de com três lugares de fundo, uma rotunda com seis lugares — três de cada lado no sentido do comprimento do carro — e de um compartimento de 1,10 metros de altura, 1,50 metros de largura e 0,70 metro de comprimento, colocado entre coupé e a rotunda, e destinado às malas do correio. Numa bancada alta, exterior, com capota, havia ainda lugar para três passageiros e o condutor das malas; em frente dessa bancada era o lugar para o cocheiro.

Eram evidentemente demoradas as viagens. Os passageiros embarcavam em Lisboa às 7 e meia da manhã num dos transportes da Companhia dos Barcos a vapor do Tejo, e lá iam, rio acima, até ao Carregado. Se o dia estava claro, o passeio não deixava de ser pitoresco. Do Carregado, a mala-posta saía ao meio-dia e chegava a Coimbra às onze da manhã no dia seguinte.

Godofredo Ferreira, no seu livro *A mala-posta em Portugal*, escrevia saborosamente, acerca das viagens e seus perigos, antes do caminho de ferro. Oicamo-lo:

«O moderno viajante que còmodamente refastelado nas almofadas dum compartimento do «rápido», percorre em seis horas os 340 quilómetros da linha férrea, que ligam Lisboa à cidade Invicta, não faz ideia das graves preocupações que para os nossos antepassados constituiu, até meados do século XIX, a deslocação de um para outro ponto distante do país.

«Quem [tencionava] dirigir-se à capital

da Norte, ou vir dali para a do Reino tomava as suas disposições. Os mais previdentes ditavam o seu testamento a um tabelião, tal como os antepassados, que embarcavam para a Índia, e tomavam as suas providências contra qualquer possível e frequente ataque dos bandoleiros durante a viagem».

O sr. Eng. Frederico de Quadros Abregão, no seu citado primeiro volume da *História dos Caminhos de Ferro* descreve-nos a viagem mista — caminho de ferro e carruagem da mala-posta — que o Rei D. Pedro V fez em Novembro de 1860 para assistir no Porto a uma exposição agrícola. Vale a pena recordar essa viagem.

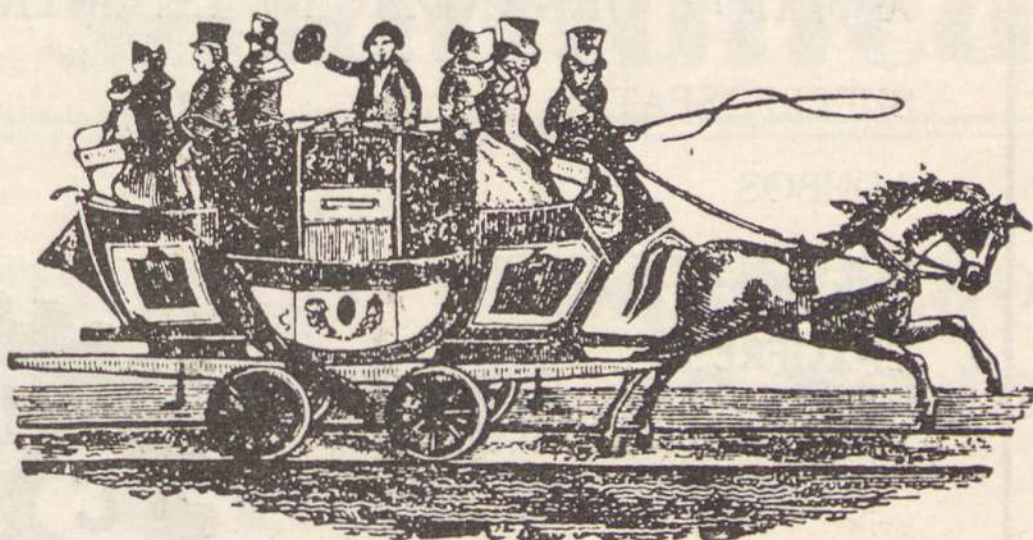
O monarca saiu de Santa Apolónia em comboio especial, na manhã de 18 daquele mês, acompanhado pelos Infantes D. Luís



Uma carruagem de mala-posta-alemã atravessando uma região

e D. João, pelo ajudante de campo, General Cunha, e pelo camarista Conde de Ficalho. No Carregado tomou a carruagem da mala-posta, que lhe havia sido reservada e à sua comitiva. No primeiro dia de viagem

almoçou nas Caldas da Rainha, jantou em Leiria, e dormiu em Condeixa. No dia seguinte entrou em Coimbra às 5 e meia da manhã, tendo ali almoçado, e foi jantar e



A mala-posta sobre carris de madeira

pernoitar em Oliveira de Azeméis. Finalmente, no dia 20, chegou a Vila Nova de Gaia, onde almoçou. Após a refeição, seguiu num carro particular que, pela ponte pênsil, o levou ao Porto.

Veio o Caminho de Ferro e, no entanto, a mala-posta deixou saudades a muitos dos seus velhos passageiros. Alguns deles chegaram a jurar que nunca poriam pés num comboio. Juraram e não faltaram à palavra jurada. Não nos admiremos. Hoje há quem também jure que nunca há-de viajar a bordo de um avião.

Agora, principalmente aos domingos, quem andar de automóvel por essas belas estradas do País, em velocidades loucas, o que deve fazer é ir na véspera ao tabelião e ditar serenamente o seu testamento.

Para viajar nos nossos modernos e cómodos comboios é absolutamente dispensável essa formalidade.

HÁ UM SÉCULO

Fundava-se a COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

acontecimento notável na vida da Nação

HÁ QUASE UM SÉCULO

a Aguardente MACIEIRA usufrui de um prestígio que é um acontecimento de todos os dias

MACIEIRA representa uma INDÚSTRIA PORTUGUESA ao serviço de PORTUGAL

Fornece a clientela mais distinta e exigente e é conhecida em todo o

MUNDO



Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTA-
ÇÃO 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 REPARA-
ÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
E l e c t r o - m e c â n i c a s
e E l e c t r ó n i c a s
d e C o n t a b i l i d a d e**

A V E N I D A 5 D E O U T U B R O , 7 7 , 1 . º - D .

T E L E F O N E 7 3 4 1 8 1

L I S B O A

Contrato definitivo com D. José de Salamanca

para a construção e exploração do Caminho de Ferro do Norte e Leste

«Aos 14 dias do mês de Setembro de 1859, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e gabinete do Ex.^{mo} sr. António de Serpa Pimentel, do Conselho de Sua Majestade, Ministro e secretário de Estado desta repartição, onde vim eu, Ernesto de Faria, do conselho de Sua Majestade, official maior graduado, chefe da repartição geral das obras pú-



Engenheiro João Evangelista de Abreu, diplomado pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris, que ao caminho de ferro em Portugal deu o melhor do seu saber

blicas, estando presentes de uma parte o mesmo Ex.^{mo} Ministro, primeiro outorgante em nome do Governo e de outra parte D. José de Salamanca, segundo outorgante, como concessionário do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e de Lisboa à fronteira de Espanha, em virtude da adjudicação que lhe foi feita em 12 do corrente mês e assistindo a este acto o bacharel António Cardoso Avelino, ajudante do procurador geral da coroa junto deste Ministério, foi dito perante mim, pelo Ex.^{mo} sr. Ministro e secretário de estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria, primeiro outorgante, que tendo o referido D. José de Salamanca cumprido com a condição que lhe fora imposta pelo artigo 59.º do contrato provisório de 30 de Julho, deste ano, depositando no Banco de Portugal as 40.000 libras a que era obrigado antes da licitação, como constava por um documento em forma que me foi presente e fica arquivado em meu poder e se faz público no *Diário do Governo* n.º 192, de 17 de Agosto último, ia proceder-se à celebração do competente contrato definitivo. E pelo mencionado D. José de Salamanca foi dito que aceitava o mesmo contrato definitivo nos termos e com todas as cláusulas e condições do presente termo de contrato, declarando os ditos primeiro e segundo outorgantes que concordavam nas mesmas cláusulas e condições, e se obrigavam ao seu fiel cumprimento em seu nome e em nome das pessoas que representavam».

Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de 15 de Dezembro de 1859.

Decreto aprovando os ditos estatutos:

Tendo em consideração o que me foi representado por D. José de Salamanca, e sendo-me presente os Estatutos da Companhia denominada «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses», que tem por fim empreender a construção e exploração das

linhas férreas de Lisboa à fronteira de Espanha junto a Badajoz, denominada linha de Leste, e de Lisboa ao Porto denominada linha do Norte; Considerando que esta empresa é de suma utilidade para a Nação; e atendendo a que os Estatutos da mencionada Companhia, que foram reduzidos a escritura pública nas notas do tabelião Francisco Vieira da Silva Baradas, em 15 do corrente mês de Dezembro, estão formulados segundo as prescrições do Código Commercial, e mais termos de direito, garantindo a recíproca segurança dos associados e dos que com ele contratarem: Hei por bem, conformando-me com o parecer do Ajudante do Procurador Geral da Coroa junto ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, aprovar os Estatutos pelos quais a dita Companhia se há-de reger, e constam de sete títulos e cinquenta e nove artigos, e um adicional, e fazendo parte do presente decreto baixam com ele assinados pelo Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria; com a expressa cláusula de que esta Minha Real Aprovação será retirada se a Companhia se desviar dos fins para que é constituída, ou não remeter anualmente à Direcção Geral do Comércio e Indústria o relatório e contas de gerência apresentados em Assembleia Geral, ou finalmente se deixar de cumprir qualquer das disposições dos seus Estatutos. O mesmo Ministro e Secretário de Estado o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, aos vinte e dois de Dezembro de mil oitocentos e cinquenta e nove — REI — *António de Serpa Pimentel*.

Está conforme, Repartição do Comércio e Indústria, 24 de Dezembro de 1859 — João Palha de Faria Lacerda.

Saibam quantos esta escritura com os Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses virem, que no ano do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e cinquenta e nove, aos quinze dias do mês de Dezembro, nesta cidade de Lisboa, no Largo do Calhariz, Freguesia da Encarnação, no palácio em que reside D. José de Salamanca, concessionário dos Caminhos de Ferro de Lisboa ao Porto e de Lisboa à fronteira de Espanha, onde eu, tabelião, vim, aqui se achava o mesmo presente, que é de mim conhecido. E por ele me foi dito em presença das testemunhas adiante nomeadas e assinadas. Que reduz à presente escritura os seguintes

Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

TÍTULO I

*Formação e fins da sociedade. — Denominação.
— Sede e duração.*

Artigo 1.º — D. José de Salamanca com autorização do Governo funda uma sociedade anónima, que será composta de todos os proprietários das acções que



Engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa

forem emitidas, segundo as prescrições dos presentes Estatutos.

Artigo 2.º — A sociedade tem por fim:

1.º — A exploração do Caminho de Ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, próximo de Badajoz, denominada a *Linha de Leste*.

2.º — A exploração da linha que partindo do Caminho de Ferro de Leste, na Ponte da Pedra, termina na cidade do Porto, denominada *Linha do Norte*.

3.º — A construção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidas à Sociedade ou que ela obtenha por arrendamento, compra, fusão ou outro qualquer modo.

4.º — A organização e exploração de todos os meios de transporte, por terra ou por água, que possam ser legitimamente estabelecidos em confluência com os caminhos pertencentes à Sociedade ou por ela tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões já outorgadas.

5.º — O usufruto e a exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas, ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidas à Sociedade, tomados de arrendamento ou por ela comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro, pertencentes à mesma Sociedade.

Artigo 3.º – A Sociedade denominar-se-á *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*.

Artigo 4.º – A sede da Companhia é em Lisboa.

Artigo 5.º – A duração da Companhia será de noventa e nove anos a contar da data da sua constituição definitiva.

TÍTULO II

Concessões

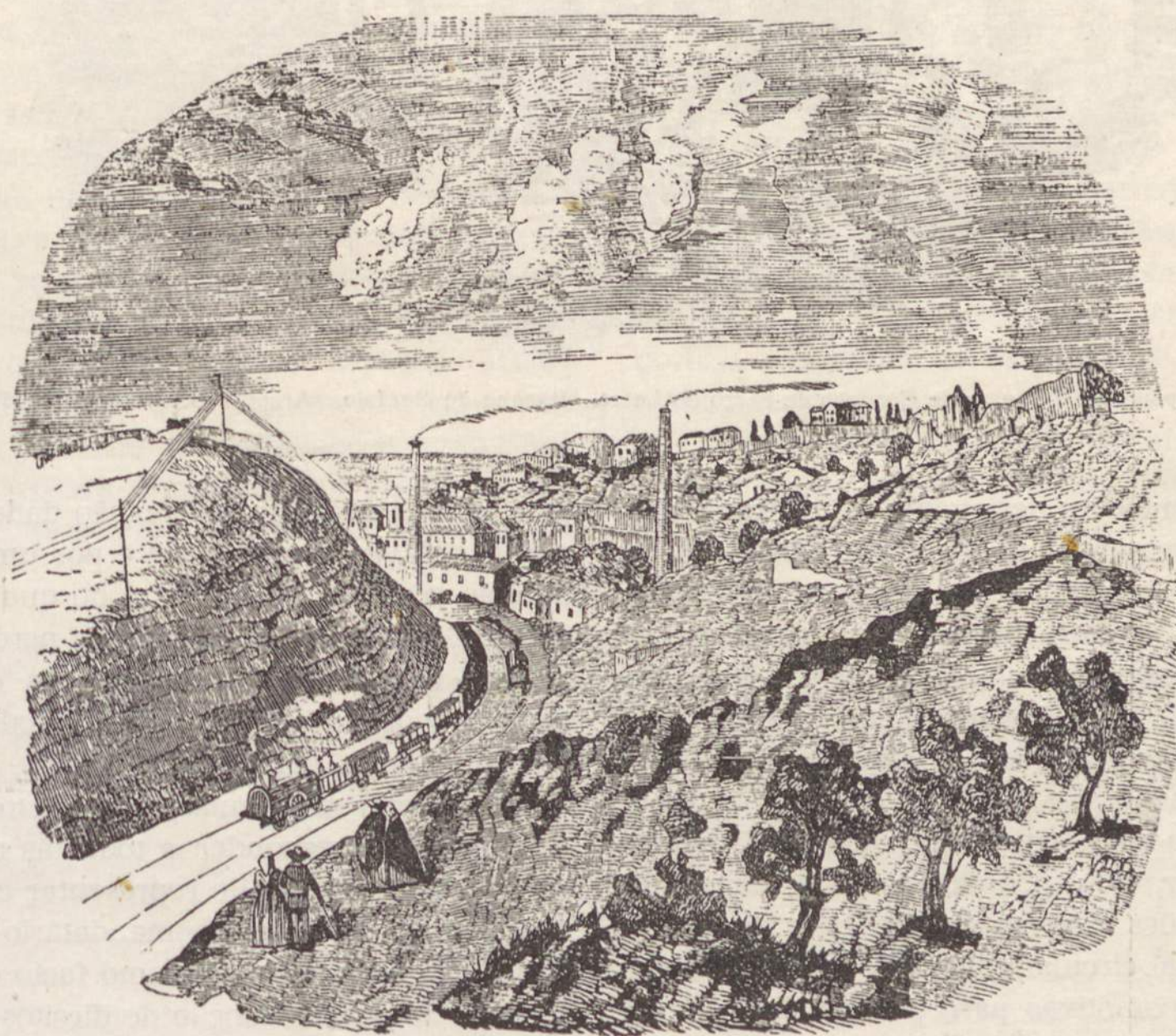
Artigo 6.º – D. José de Salamanca único concessionário dos Caminhos de ferro acima nomeados e definidos, cede e transmite à Companhia, sem restrição ou reserva, todos os direitos por ele obtidos e resultantes:

1.º – Do Contrato Provisório sujeito à licitação, cele-

Além disso as presentes cessões são feitas debaixo das seguintes condições a que a Companhia fica obrigada.

1.ª – De pagar a quem de direito for uma quantia igual ao depósito feito para se obter a concessão das linhas férreas de Leste e de Norte.

2.ª – De responder por todas as despesas da formação da Sociedade. D. José de Salamanca, pela sua parte, obriga-se para com a Companhia, que o aceita, e mediante a soma fixa de cento e trinta e dois mil trezentos e cinquenta (132.350) francos por quilómetro, além da subvenção dada pelo Governo, a liquidar todos os gastos e despesas anteriores à formação da Sociedade anónima, a construir e entregar à dita Companhia, à medida que se forem concluindo, todas as



O corte de Xabregas do Caminho de Ferro do Leste, segundo o desenho de Bordalo, no «*Archivo Pittresco*» de 1858

brado entre ele e o Governo Português em trinta de Julho de mil oitocentos e cinquenta e nove.

2.º – Da adjudicação que teve lugar em Lisboa em quatro de Setembro de mil oitocentos e cinquenta e nove.

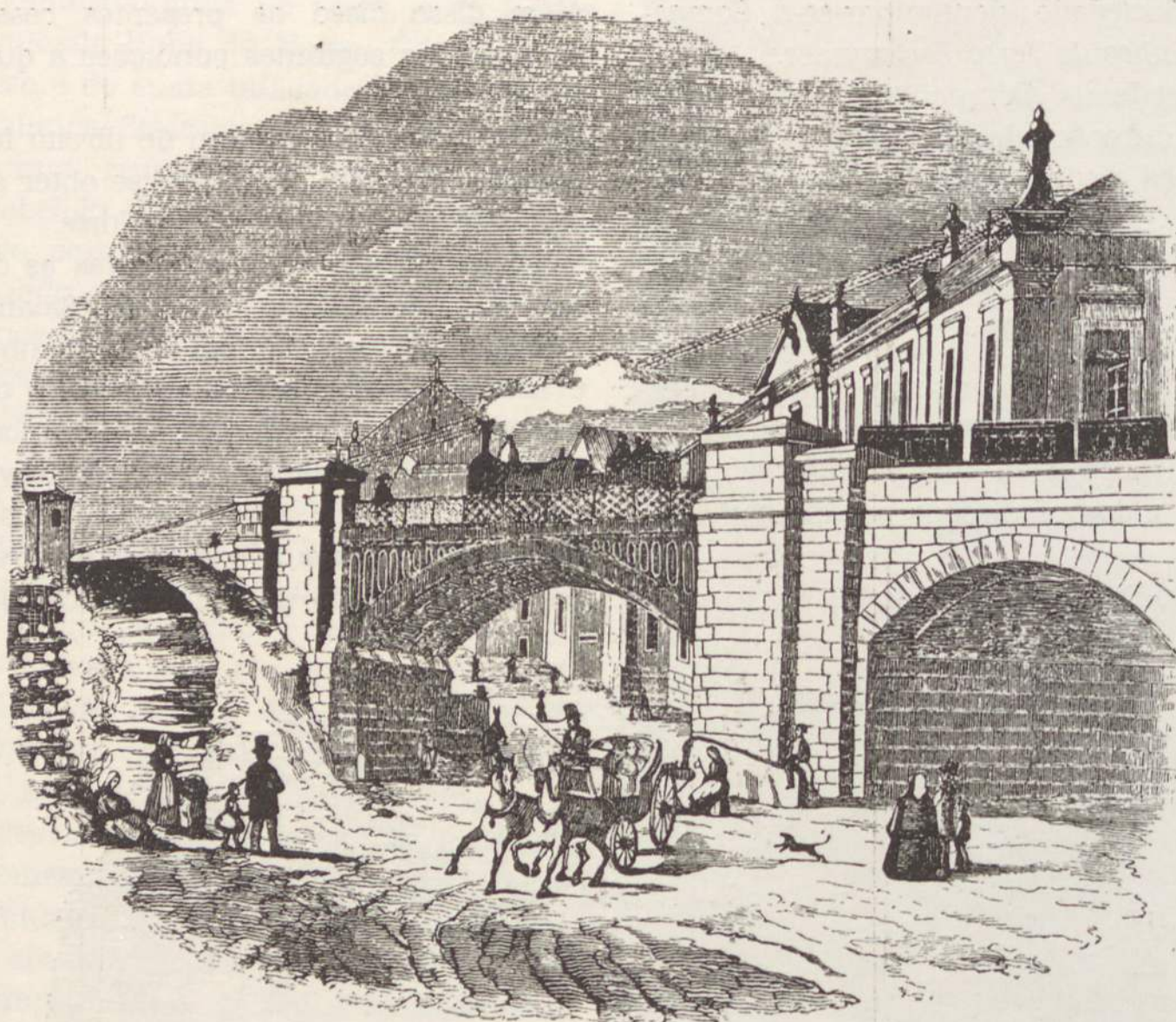
3.º – Do Contrato celebrado depois da adjudicação em catorze de Setembro de mil oitocentos e cinquenta e nove entre ele e o Governo Português, sujeito à aprovação das Cortes.

4.º – Da lei que aprovar este Contrato.

Em consequência destas cessões e transmissões, a Companhia, como concessionária, substitui D. José de Salamanca, tomando sobre si todos os direitos e obrigações resultantes dos actos acima mencionados.

secções dos caminhos de ferro que lhe foram concedidos, com o material fixo e circulante, estações, oficinas, utensílios e ferramentas, terrenos, telégrafos eléctricos e outros acessórios, tudo conforme as cláusulas e prescrições do contrato de concessão, de maneira que estas construções e fornecimentos sejam aprovados pelo Governo e nos prazos que forem determinados, salvo o caso em que por força maior sejam retardadas as épocas dos pagamentos das prestações sobre as acções, sem prejuízo da responsabilidade da Companhia para com o Governo, nos termos do contrato, pela demora da construção, e isto debaixo das condições seguintes:

1.ª – O caminho de ferro será construído conforme



A ponte de Xabregas do Caminho de Ferro do Leste. Desenho de Bordalo. «Archivo Pittoresco» de 1858

as cláusulas e condições designadas e determinadas no artigo 3.º e seguintes do contrato, obrigando-se mais D. José de Salamanca a alargar as dimensões dos subterrâneos determinados no contrato, e dalgumas das obras construídas entre Lisboa e a Ponte de Asseca, de acordo com Governo, não exigindo por este melhoramento indemnização alguma pecuniária, mas reservando-se a faculdade de efectuar somente os movimentos de terra para uma via se o Governo assim lho permitir, com a condição de efectuar desde já as expropriações e obras de arte para duas vias.

2.º — O material circulante compor-se-á de vinte e seis máquinas locomotivas para passageiros, vinte e seis máquinas locomotivas para mercadorias; uma carruagem real, quarenta e cinco carruagens de primeira classe para passageiros, sendo dez mistas, sessenta ditas de segunda classe; cento e vinte ditas de terceira classe; quarenta furgões para bagagens, trezentos e vinte vagões cobertos para mercadorias; duzentos ditos descobertos; oitenta ditos para condução de cavalos e gados, sessenta «trucks» e vagões plataformas. A quarta parte das carruagens, furgões e vagões acima indicados terão freios. Os tipos serão os mesmos que foram adoptados no caminho de ferro de Madrid a Saragoça contanto que satisfaçam as indicações do artigo vinte e dois do contrato.

3.ª — D. José de Salamanca fica encarregado de todas as despesas de qualquer natureza, que sejam resultantes da compra de terrenos e execuções de trabalhos, bem como de todas as despesas necessárias

para a realização da subvenção dada pelo Governo numa palavra o seu ajuste é por um preço fixo, ao qual se poderá acrescentar, e do qual nada se poderá deduzir, quaisquer que sejam as perdas e ganhos.

4.ª — D. José de Salamanca será encarregado durante a construção de satisfazer a todas as obrigações da Companhia para com Governo; de apresentar e fazer aprovar as plantas, e projectos de detalhes de execução; de responder a todas as reclamações que se fizerem; em fim de representar completamente a Companhia, e ser o seu mandatário em quanto aos trabalhos. Gozará pelo mesmo facto de todas as vantagens, tais como isenção de direitos nas Alfândegas, cessão de terrenos do Estado e outras que resultam do contrato. A Companhia entrará na posse de cada secção, logo que tenha sido aprovada e entregue à exploração em virtude do acto oficial do Governo, que declarar que D. José de Salamanca cumpriu as prescrições do contrato, D. José de Salamanca deverá garantir a Companhia contra todas as reclamações de pagamentos em atraso, tanto de compras de terrenos, como de trabalhos e fornecimentos.

5.ª — Os pagamentos serão feitos todos os meses proporcionalmente ao adiantamento dos trabalhos, e à entrega do material, e em vista dos certificados passados pelos Engenheiros da Companhia nas contas formuladas pelos Engenheiros de D. José de Salamanca. Far-se-á sempre em cada certificado a retenção de um décimo como garantia de boa construção, e cumprimento de todas as obrigações do construtor.

À medida que se forem abrindo à circulação cada uma das secções do Caminho de Ferro aprovadas pelo Governo, far-se-á a liquidação do preço desta secção, e o saldo, bem como a retenção de garantia, será entregue ao construtor no prazo de três meses.

6.^a – Durante o progresso dos trabalhos, D. José de Salamanca poderá sempre requisitar da Companhia, que ponha à sua disposição a quantia necessária para os trabalhos do mês seguinte, com a condição porém de entregar à Companhia em títulos regulares e aceitáveis, uma soma dupla da requisitada. Durante a execução dos trabalhos até à entrega da linha completa de Lisboa à fronteira de Espanha, próximo de Badajoz, cuja execução está fixada em três anos, D. José de Salamanca obriga-se a explorar todas as secções à medida da sua abertura, por sua conta e risco, pagando à companhia um interesse todos os trimestres equivalente a dois por cento ao ano, sobre as prestações pagas das acções, os quais dois por cento são destinados a ser distribuídos a título de dividendo pelas acções, além do juro de seis por cento, fixado pelo artigo quadragésimo sexto. Todas as contestações que sobrevenham entre D. José de Salamanca e a Companhia, relativamente à execução do presente contrato, serão julgadas em última instância por Monsieur Talabaut, o qual fica desde já nomeado árbitro absoluto; na falta deste e no caso de não ser substituído, de comum acordo as contestações serão resolvidas por dois árbitros nomeados por ambas as partes, os quais árbitros terão o direito de escolher um

terceiro. Estes árbitros julgarão em última instância. Das suas decisões não haverá apelação, nem recurso para qualquer tribunal.

TÍTULO III

Capital social – Acções – Prestações

Artigo 7.^o – O capital social é fixado em trinta e cinco milhões de francos, representados por setenta mil acções de quinhentos francos cada uma. Cada acção dá direito a uma parte proporcional na propriedade do activo social e na divisão dos benefícios. As acções serão formuladas de maneira que se possam negociar nas praças de Portugal, França e Inglaterra. Além das acções acima indicadas poderão criar-se com prévia autorização do Governo obrigações ao portador, com juro fixo e amortização limitada ao prazo da concessão da Companhia, com privilégio sobre a concessão do caminho de ferro e seus rendimentos e sem prejuízo dos direitos do Estado. O Conselho de Administração da Sociedade fica desde já autorizado a emitir as obrigações necessárias para realizar um capital de trinta milhões de francos.

Artigo 8.^o – São admitidos a accionistas tanto os portugueses como os estrangeiros. D. José de Salamanca subcreve desde já com as setenta mil acções que representam o capital social, reservando-se a faculdade de passar todas ou parte das ditas acções, em nome da Companhia, por meio de subscrições



A moderna ponte de Sacavém

públicas, cujas despesas e comissões serão pagas pela Companhia.

Artigo 9.º – A primeira prestação será de cinquenta francos, pelo menos, por acção, e deverá efectuar-se no prazo de trinta dias a contar da data da aprovação dos presentes Estatutos pelo Governo. As acções serão ao portador logo que se tiver cobrado uma prestação de trinta por cento mencionada ao título, e desde logo os cedentes das ditas acções deixarão de ser responsáveis pelos pagamentos ulteriores, os quais ficam a cargo dos possuidores das acções logo que lhes sejam exigidas pela Administração da Companhia. As acções serão extraídas de um registo de talão, numeradas e seladas com o selo da Companhia, e assina-

Artigo 12.º – As acções são indivisíveis, e a Companhia não reconhece senão um proprietário para cada acção. Quanto às acções, obrigações e coupons extraviados observar-se-ão as disposições das leis em vigor.

Artigo 13.º – As prestações das acções devem ser pagas em dinheiro corrente em Lisboa, no cofre da Sociedade, ou em Paris e Londres, nos cofres que forem designados pelo Conselho de Administração nas épocas e segundo as condições determinadas pelo Conselho. Haverá sempre um intervalo de quinze dias, pelo menos, entre os pagamentos de prestação a prestação. O pagamento das prestações deverá ser precedido de anúncio inserto no *Jornal Oficial de Lis-*



Aspecto da Ponte de Seica

das por dois administradores, ou por um administrador e um delegado do Conselho de Administração. Poderão ser cotadas e negociadas oficialmente nas diferentes praças de Portugal, e para a sua negociação assimiladas aos títulos de crédito público nos termos das leis vigentes.

Artigo 10.º – Todo o accionista terá direito de depositar as suas acções ou em Lisboa no cofre da Sociedade, ou em Paris ou Londres, nos cofres que forem designados pelo Conselho de Administração. Deste depósito se passará recibo pela forma e com as condições que determinar o Conselho de Administração.

Artigo 11.º – A cessão das acções ao portador opera-se pela simples tradição do título.

boa, e nos jornais de Paris e Londres, designados pelo Conselho de Administração, com um mês de antecedência, pelo menos, da data fixada para pagamentos da prestação. O Conselho de Administração poderá autorizar o pagamento antecipado das acções, mas tão somente como medida geral aplicável a todas.

Artigo 14.º – Cada pagamento feito sobre as acções será averbado no mesmo título. As acções em que não estiverem mencionados os pagamentos das prestações vencidas, não poderão ser negociadas.

Artigo 15.º – Na falta de pagamento das prestações nas épocas determinadas, os accionistas ficarão sujeitos ao juro, por cada dia de demora, na razão de seis por cento ao ano. O Conselho de Administração



Ponte sobre o Mondego — (Foto do Eng.º F. Gonçalves)

poderá neste caso, para realizar os pagamentos em dívida, proceder nos termos das leis contra os bens do accionista remisso, ou efectuar a venda das suas acções pelo preço corrente no mercado. Neste caso serão publicados os números destas acções nos jornais indicados no artigo décimo terceiro, mencionando as consequências desta demora. Catorze dias depois desta publicação o Conselho de Administração sem demora e sem mais formalidades, terá o direito de fazer proceder à venda das acções, por uma só vez, ou sucessivamente por duplicata, nas praças de Lisboa, Londres ou Paris, por intervenção de um corretor, por conta e risco do retardatário. Os títulos primitivos das acções, que forem assim vendidas, ficarão nulos *ipso jure*, e novos títulos com os mesmos números dos títulos anulados serão entregues aos compradores. Será nula por consequência a negociação das acções onde não esteja mencionado o regular pagamento das prestações vencidas. A imputação da produção de venda de acções confiscadas, depois de deduzidos os gastos e juros, fazer-se-á começando pelas prestações mais remotas em dívida. Se houver excedente, pertencerá ao accionista expropriado, que terá direito de o reclamar dentro do prazo de cinco anos a contar do dia da venda, sob pena de prescrição.

Artigo 16.º — A subscrição, ou posse de uma ou mais acções, importa plena adesão dos estatutos, aos regulamentos da Companhia e às decisões da Assembleia Geral. Os accionistas são responsáveis até ao

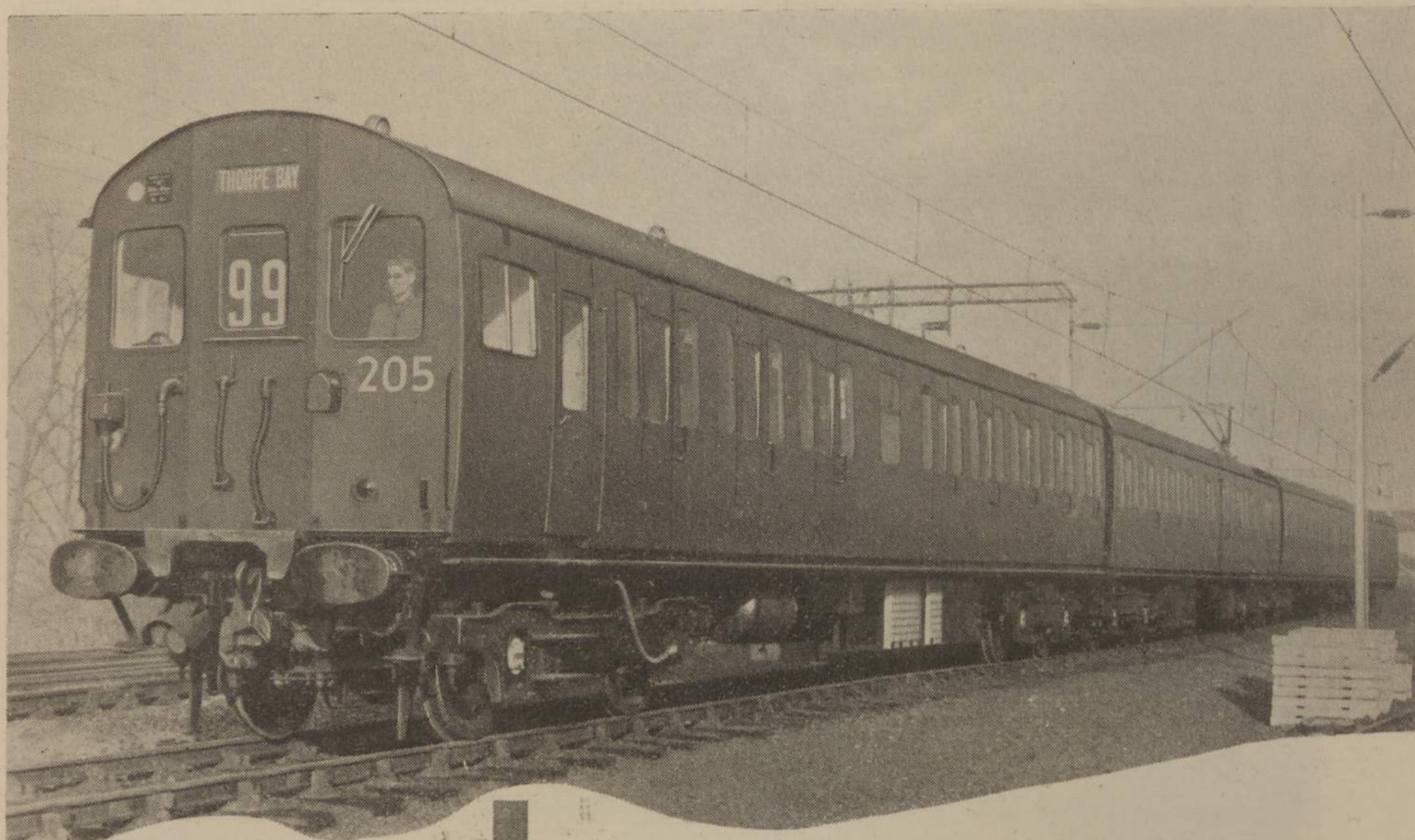
montante das suas acções. Nenhuma outra quantia se lhes poderá exigir além daquela importância.

Artigo 17.º — Os herdeiros ou credores de qualquer accionista, não podem sob pretexto algum penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da Companhia, nem pedir a sua venda, ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios de Administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e decisões da assembleia geral, tomadas em conformidade destes estatutos.

TÍTULO IV

Do Conselho de Administração

Artigo 18.º — Os negócios da Companhia serão administrados por um Conselho de dezassete membros, dos quais nove, pelo menos, serão portugueses e espanhóis, podendo este número elevar-se a vinte membros, dos quais dez, pelo menos, serão portugueses e espanhóis, se reunirem as condições deste artigo. Junto do Conselho de Administração haverá um comissário régio nomeado pelo Governo, que terá voto consultivo, e será retribuído como o forem os membros do Conselho. A sede do Conselho é em Lisboa, mas terá em Paris uma delegação composta dos administradores residentes em França e Inglaterra. Dentro de oito dias da data da sua nomeação, cada administrador deverá justificar a propriedade de cem acções, que serão inalienáveis durante o tempo das suas funções. Estas acções serão deposita-



As Primeiras Unidades Múltiplas para Corrente Alternada de 25 kV

O primeiro comboio de unidades múltiplas para corrente alternada, incluídas no Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro Britânicos, e fazendo parte de um fornecimento de 112 unidades quádruplas destinadas à linha de Londres-Tilbury-Southend, entrou em serviço no mês de Novembro de 1958. Equipadas com material de tracção «ENGLISH ELECTRIC», estas unidades fazem, inicialmente, a exploração comercial do ramal Colchester - Clacton, sendo as primeiras que se utilizam na Grã-Bretanha para tal fim.

Cada unidade compõe-se de dois reboques pilotos, um deles com baterias, uma automotora e um reboque intermediário. As automotoras estão equipadas, cada uma delas, com quatro motores de tracção, dois pares de rectificadores de vapor de mercúrio, mono-anódicos, de curva metálica, um transformador com tomadas, bobinas de alisamento e aparelhagem de comando para corrente alternada e contínua. Foram previstas ligações automáticas para funcionamento a 25 kV ou 6,25 kV.

A «ENGLISH ELECTRIC COMPANY» forneceu os primeiros equipamentos de tracção a 50 ciclos, utilizados pelos Caminhos de Ferro Britânicos na linha experimental Lancaster-Morecambe-Heysham, em 1952. Foram as primeiras unidades de corrente alternada a ser utilizadas na Grã-Bretanha, e têm-se comportado satisfatoriamente em serviço. A experiência adquirida com estas unidades teve uma repercussão considerável no projecto dos equipamentos que actualmente se estão a construir.

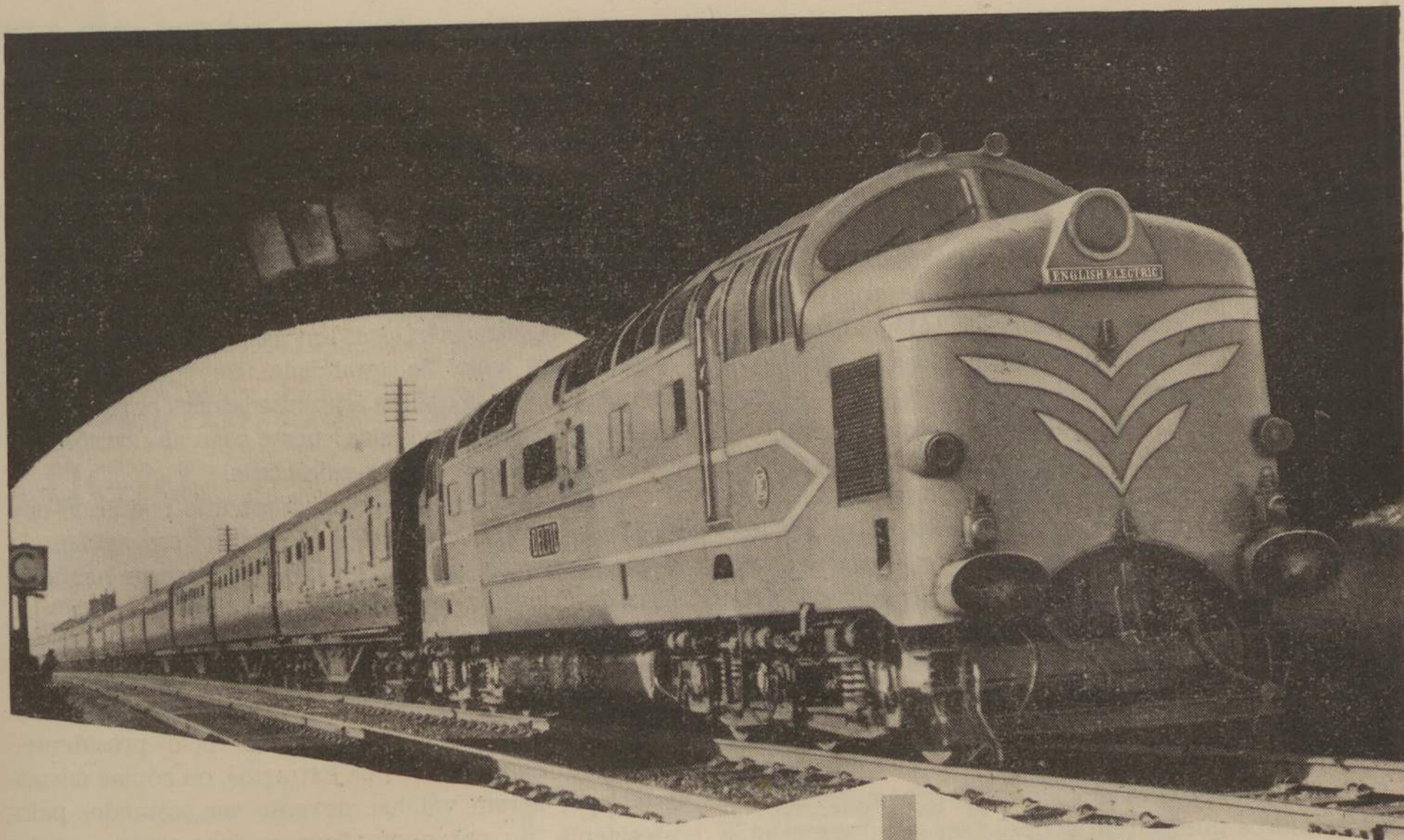
Na VANGUARDA da

A experiência da «ENGLISH ELECTRIC» e suas associadas «Vulcan Foundry» e «Robert Stephenson & Hawthorns», na construção de locomotivas para os caminhos de ferro de todo o mundo, abrange um período de 125 anos. A vasta prática adquirida pela «ENGLISH ELECTRIC», no projecto e construção

EM ASSOCIAÇÃO COM A «VULCAN FOUNDRY»

Agentes em
MONTEIRO GOMES, LDA.

Telefone 63 70 83



tracção ferroviária

de locomotivas eléctricas e diesel-eléctricas, aliada às tradições das suas associadas, colocam-na em situação privilegiada no campo da tracção ferroviária

A «ENGLISH ELECTRIC» forneceu já locomotivas e outro material de tracção para trinta países diferentes

E «ROBERT STEPHENSON & HAWTHORNS»

Portugal

Rua Cascais 47 (Alcântara) LISBOA

Telegramas: Tractores, Lisboa

A Locomotiva Diesel-Eléctrica de Grande Linha, de 3.300 HP

No prosseguimento das investigações levadas a efeito pela «D. Napier & Son» (uma das companhias do Grupo «ENGLISH ELECTRIC»), e coroadas de êxito com a introdução de um motor diesel de peso ligeiro, empregando uma disposição triangular para os cilindros, a «ENGLISH ELECTRIC» construiu uma locomotiva equipada com dois desses motores, para rebo-car comboios rápidos de passageiros e merca-dorias. A locomotiva de 3 300 HP pesa apenas 106 toneladas, completa em ordem de marcha.

A «Deltic», que é a unidade mais potente do mundo, foi submetida, com êxito a uma série intensiva de ensaios, e durante alguns meses, em serviço nos percursos Londres-Liverpool e Londres-Crewe, percorreu cerca de 6.400 km por semana. Actualmente encontra-se ao servi-ço da Região de Leste dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Foi encomendada uma frota de 22 destas locomotivas pelos Caminhos de Ferro Britânicos, destinada a comboios expressos de passageiros de longo percurso, entre Inglaterra e a Escócia.

FABRICANTES DE
FIOS E CABOS
ESPECIAIS PARA
SINALIZAÇÃO DAS
LINHAS ELECTRI-
FICADAS EM POR-
TUGAL



Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, S. A. R. L.
VENDA NOVA — AMADORA

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS

Rua Duques de Bragança, 9-4.º — LISBOA

TELEFS. 21978 - 28912 - 32616 - 25094 — TELEG. CONDUTORES

P O R T U G A L

dos artigos décimo oitavo, e vigésimo primeiro. Os administradores, assim nomeados, terão os mesmos poderes que os outros administradores mas não poderão funcionar senão pelo tempo de exercício que faltava aos predecessores. Estas nomeações serão submetidas à aprovação da primeira assembleia geral. Se a assembleia geral não aprovar a escolha do Conselho de Administração, nomeará o accionista ou accionistas, que julgar mais aptos para exercerem estas funções.

Artigo 26.º – O Conselho é investido para a direcção dos negócios da Sociedade dos poderes os mais amplos, dentro dos limites marcados nas leis, e no contrato, a saber:

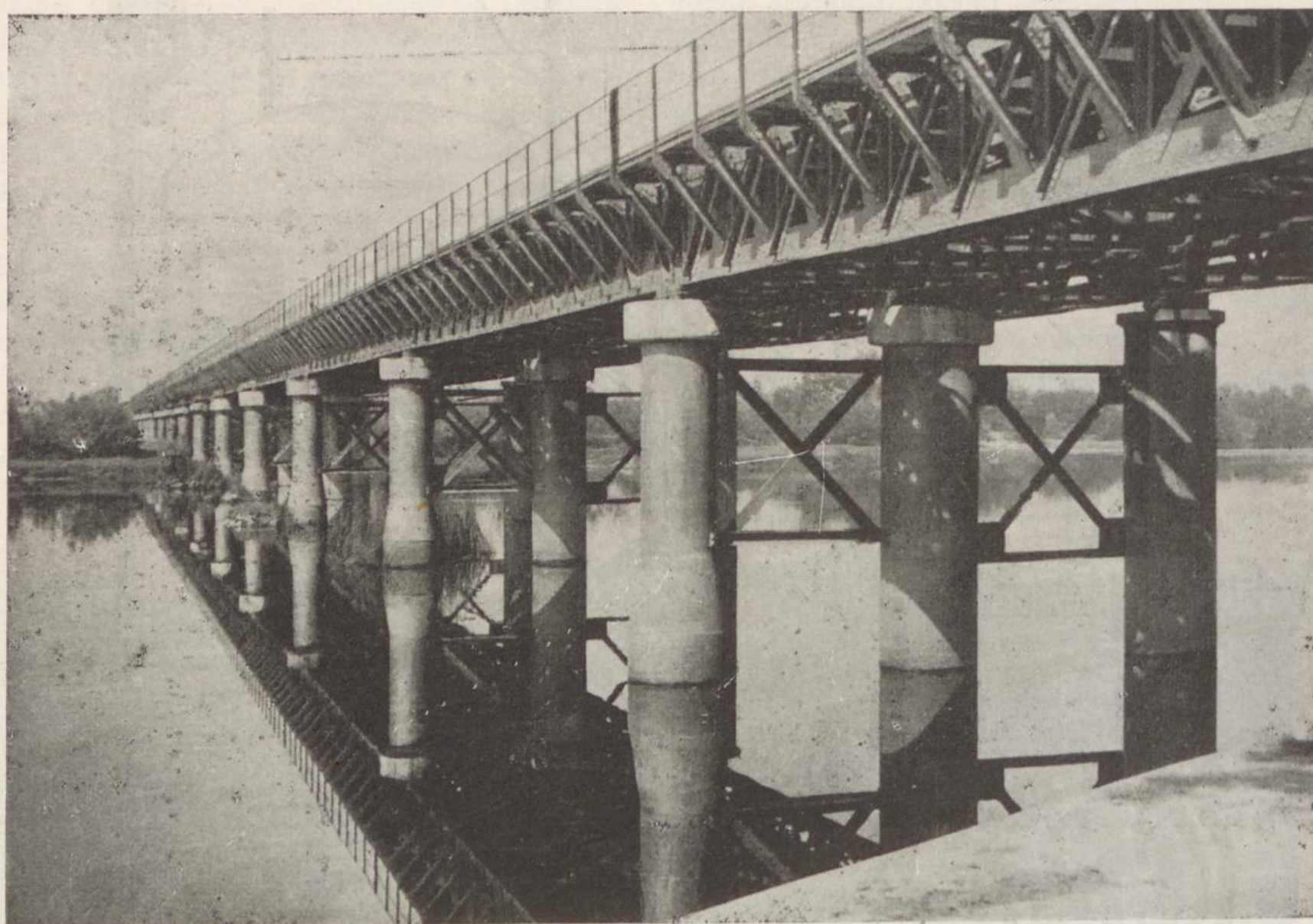
a) – Faz e ratifica todas as convenções com refe-

e) – fixa e modifica as tarifas, e o sistema de arrecadação, nos termos do contrato; faz as transacções necessárias, e regulamentos para a organização do serviço, para a exploração dos caminhos de ferro e outros estabelecimentos.

f) – Regula e conclui os acordos, as convenções sobre todos os interesses da Companhia.

g) – Dirige ao Governo todas as pretensões sobre prolongamentos de caminhos de ferro, ou entroncamentos, novas concessões, explorações de minas, criação e exploração de estabelecimentos metalúrgicos e outros, salvo prévia autorização da assembleia geral ou ratificação posterior.

h) – Contrata sempre, salvo prévia autorização da Assembleia, todos os empréstimos necessários para



A ponte do Vouga, numa fotografia do Eng.º F. Gonçalves

rência à aquisição, construção, alienação, compra ou arrendamento de qualquer caminho de ferro, estabelecimento ou empresa que convenha à companhia; autoriza ou efectua toda a compra ou venda de terrenos, e outros imóveis, que forem necessários.

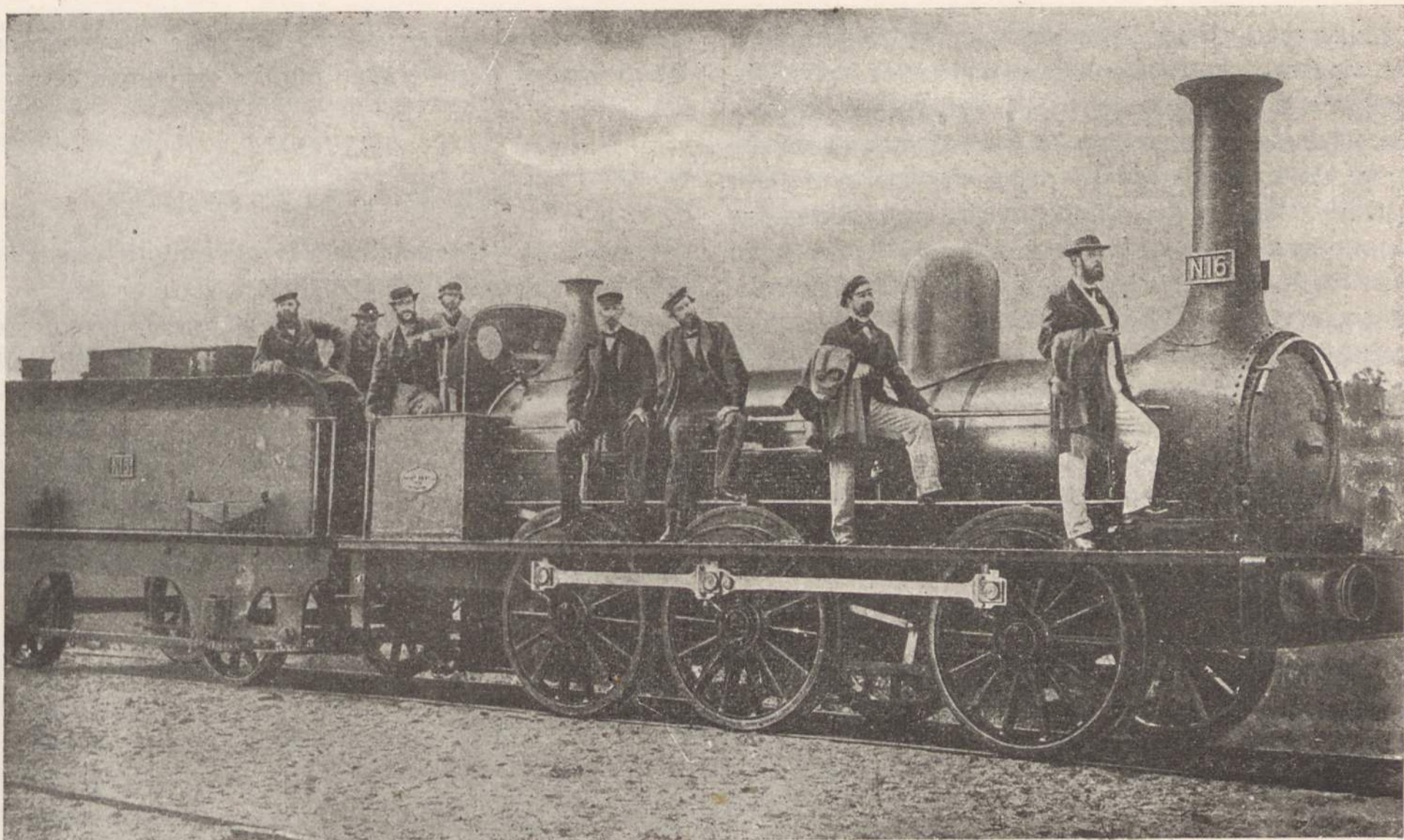
b) – Faz convenções relativas às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro, ou qualquer empresa de transporte, por terra ou por água, para assegurar a correspondência dos mesmos transportes.

c) – Regula o emprego dos fundos de reserva, e determina o emprego dos fundos disponíveis.

d) – Autoriza a alienação de valores, rendas e efeitos pertencentes à companhia.

as operações da Companhia. Por excepção, porém, a esta disposição, o primeiro conselho é autorizado a contratar por emissão de obrigações um empréstimo não excedente a trinta milhões como se estipula no artigo sétimo.

i) – Submete à Assembleia geral as propostas sobre o prolongamento das linhas, construção de entroncamentos, fusão ou contratos com outras companhias, prorrogação ou renovação de concessões, alienação ou arrendamento de caminhos de ferro, terrenos ou edifícios concedidos, modificação ou adição aos estatutos, e especialmente o aumento de fundo social, e prorrogação a Companhia.



Uma fotografia histórica: Partida da locomotiva n.º 16 — «Coimbra» — para a linha do Norte. Na frente, D. Eusébio Page; atrás, D. Julian Gomez, chefe da Exploração; João Evangelista de Abreu, chefe da construção, e o seu adjunto Nicolau Le Crenier. Ao regulador entre o fogueiro e o maquinista, Alfredo Guehard, chefe de Tracção, e, sentado no tênder, Miguel Queriol, chefe do Movimento.

k) — Nomeia ou demite o Director ou Subdirector da Companhia, e fixa o seu ordenado.

l) — Fixa as despesas gerais da administração.

m) — Faz para a conservação e exploração dos caminhos de ferro, e de todas as empresas da Companhia, os contratos de compra e venda, e ajustes de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra ou venda de todos os materiais, máquinas e outros objectos necessários para a exploração, ou por ela produzidos.

n) — Autoriza todas as reivindicações, transferências, transportes, vendas de valores, fundos e quaisquer outros efeitos da Companhia.

o) — Passa todas as quitações, e especialmente aquelas que dizem respeito ao preço da venda de imóveis.

p) — Requer todos os levantamentos de sequestros judiciais, embargos e baixas nos registos de hipotecas; desiste de privilégios; dá quitações definitivas e faz renúncias, procedendo pela forma marcada nas leis.

q) — Autoriza todas as acções judiciais, todas as medidas conservatórias, todas as transacções e compromissos.

r) — Nomeia e demite, sob proposta do Director, todos os agentes e empregados comissionados; fixa-lhes as suas atribuições e ordenados; concede-lhes todas as gratificações; enfim, resolve todos os negócios que entrem na administração da Companhia. Para os objectos especificados desde a letra a) até à letra k) inclusive, o Conselho de Administração de-

verá consultar os administradores que compõem a delegação em Paris, e não poderá tomar sobre isto uma decisão válida, senão depois de um prazo, que será de vinte dias durante quatro anos, e de quinze dias depois deste período compreendido o dia em que a requisição for lançada no correio. Os administradores que compõem a delegação em Paris, têm neste caso o direito de remeter cada um o seu voto individual, o qual logo que chegue antes da expiração dos quinze ou vinte dias acima indicados, será aceito como se fosse dado pela própria pessoa em sessão do Conselho de Administração.

Artigo 27.º — A delegação de Paris representará exclusivamente a Companhia em todos os negócios que tiver em França, conformando-se com as resoluções do Conselho de Administração. Usará além disto de todos os poderes que lhe conferir este mesmo Conselho e cumprirá finalmente sobre todos os negócios o mandato que lhe for encarregado. Ser-lhe-ão enviadas no prazo de três dias cópias autênticas de todas as decisões tomadas pelo Conselho, e em todos os meses uma análise das operações da Companhia e do seu balanço. O Conselho pode delegar os seus poderes no todo, ou em parte, em um ou mais dos seus membros para objecto determinado, conformando-se com as disposições do artigo vigésimo segundo, e em caso de necessidade pode confiar a um dos seus membros as funções do Director provisório.

Artigo 28.º — A direcção de todos os serviços pode ser confiada debaixo da vigilância do Conselho de

ministração a um Director, que se denominará Director Geral. Poderão juntar-se-lhe um ou mais Sub-directores. O Director assiste às deliberações do Conselho; tem voto consultivo; é exclusivamente encarregado da execução das decisões do Conselho; tem às suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administrativos e especiais; propõe ao Conselho de Administração a nomeação ou demissão dos empregados e os seus vencimentos; nomeia e demite os empregados não comissionados. Propõe a modificação e taxa das tarifas e regulamentos relativos à organização do serviço; prepara os contratos relativos à construção e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem o objecto da Companhia. O Conselho de Administração poderá

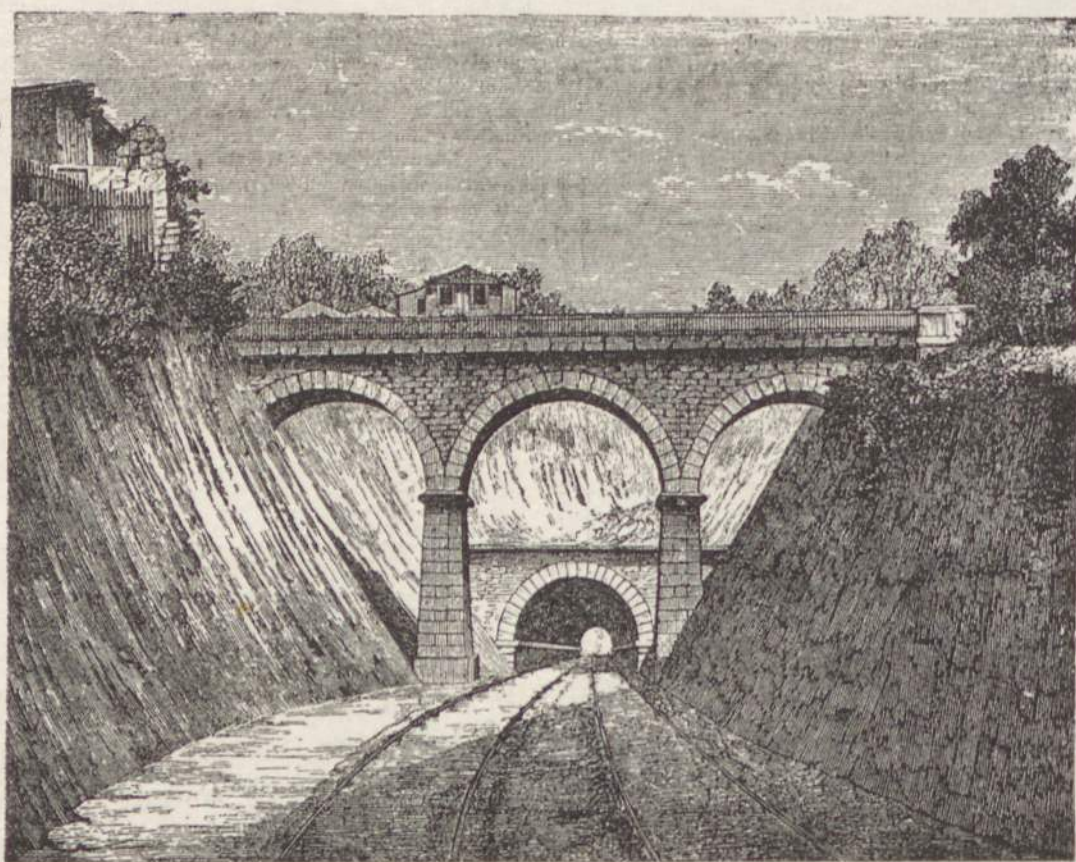
porém, a autorização deverá ser dada perante tabelião, e registada no registo público do comércio.

TÍTULO V

Da assembleia geral dos accionistas

Artigo 31.º — A assembleia geral regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

Artigo 32.º — Compõe-se dos cinquenta accionistas que reunirem o maior número de acções, contando que nenhum possua menos de cinquenta. Os accionistas que estiverem neste caso e quizerem tomar parte na mesma assembleia, deverão, um mês antes da reunião, depositar nos cofres indicados no artigo 10.º, as acções que lhe dão o direito de assistir à dita



O Túnel da Serra do Pilar, numa gravura do «Archivo Pittoresco»

delegar no Director todos os mais poderes que julgar conveniente.

Artigo 29.º — Os membros do Conselho de Administração não contraem em virtude da sua gerência nenhuma obrigação pessoal, ou solidária, relativamente às obrigações da Companhia: respondem unicamente pela execução do seu mandato e pela observância das prescrições dos estatutos.

Artigo 30.º — Os actos que dizem respeito à transferência de fundos e títulos de crédito público pertencentes à Companhia; os actos de aquisição de venda e troca de propriedades; as transacções, contratos e outros actos que podem obrigá-la; os recibos e endossos, ordens sobre o Banco e sobre todos os depositários de fundos sociais, devem ser assinados por um administrador, ou por pessoa designada pelo Conselho, excepto se o Conselho delegar para este efeito os seus poderes num só administrador, ou no Director Geral, ou em outra qualquer pessoa. Neste caso,

assembleia. Os tesoureiros passarão um recibo nominativo indicando o dia e hora do depósito. Havendo um accionista que tenha um número de acções igual àquele possuído pelo quinquagésimo inscrito, será preferido o que primeiro fizer o depósito.

Artigo 33.º — O direito de tomar parte na assembleia geral não se poderá delegar senão em favor de um accionista que tenha igual direito.

Artigo 34.º — As mulheres casadas, os menores, as corporações e estabelecimentos públicos que tenham direito de assistir à assembleia geral poderão ser representados por seus maridos, tutores ou curadores, ou por seus respectivos administradores, logo que estejam completamente munidos de poderes ou outras autorizações suficientes para tomar parte nas deliberações da assembleia.

Artigo 35.º — A reunião da Assembleia Geral realizar-se-á ordinariamente uma vez por ano na sede da Sociedade. Reunir-se-á além disso extraordinariamente

todas as vezes que o Conselho de Administração o julgue necessário ou que a sua convocação seja reclamada por accionistas representantes de um quarto do capital social.

Artigo 36.º – As convocações serão anunciadas dois meses, pelo menos, antes da reunião, por anúncios insertos nas folhas periódicas designadas no artigo 13.º

Artigo 37.º – A Assembleia constituir-se-á e poderá válidamente deliberar todas as vezes que os accionistas presentes ou representados, sejam pelo menos quarenta e reunam entre si a décima parte das acções emitidas.

Artigo 38.º – Quando na primeira Assembleia Geral não possa reunir-se número legal de accionistas, far-se-á uma segunda convocação com intervalos de quinze dias. Nesta assembleia as deliberações serão válidas, qualquer que seja o número de accionistas presentes ou representados; mas não poderá deliberar senão sobre objectos para que tenha sido originariamente convocada.

Artigo 39.º – Na ausência do Governador Civil, ou de um delegado nomeado para este fim, pelo Governo, os quais exercerão uma presidência puramente honorária, a assembleia será presidida pelo Presidente do Conselho de Administração; na sua falta por um dos Vice-Presidentes; no caso de ausência, pelo Administrador que o Conselho designar. Os dois maiores accionistas presentes, serão os escrutinadores; senão aceitarem, serão substituídos pelos dois immediatos maiores accionistas. O Presidente e os escrutinadores nomearão o Secretário.

Artigo 40.º – As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos, contando os accionistas presentes e os representados. O número de cinquenta acções dá direito a um voto, o de cem acções a dois, e assim sucessivamente, juntando um voto por cada cinquenta acções. Nenhum accionista pode ter, nem delegar, mais de vinte votos, qualquer que seja o número de acções que possua; contudo, cada accionista poderá exercer o direito de todos aqueles que representar, não podendo em caso algum exceder o número de vinte votos, como acima fica declarado, por cada um dos representados.

Artigo 41.º – A Assembleia Geral ocupar-se-á das questões que lhe forem submetidas pelo Conselho de Administração; este Conselho dará conta com o seu parecer das propostas que forem representadas com a autorização e assinatura de dez accionistas que tenham direito de votar, doze dias, pelo menos, antes do indicado para a reunião da assembleia.

Artigo 42.º – Será presente à Assembleia Geral o relatório do Conselho relativamente ao estado dos negócios da Companhia. A Assembleia Geral aprovará as contas, se assim o entender, e a divisão dos lucros, salvo a adesão da primeira assembleia geral, e conformando-se com os presentes estatutos. Nomeará os administradores que devem preencher os lugares vagos. Fixará anualmente o dividendo a re-

partir em presença do balanço geral, e em conformidade dos presentes estatutos. Deliberará, salva a aprovação do Governo, sobre as propostas do Conselho de Administração, relativamente ao aumento do capital social à prorrogação da Companhia, às modificações que julgar útil introduzir nos estatutos, e à dissolução antecipada da Companhia se o julgar necessário. E deliberará, finalmente, sobre todos os outros pontos, dentro das suas atribuições, conforme as disposições especiais dos presentes estatutos. Além dos poderes concedidos, pertence à primeira assembleia geral fixar a remuneração dos administradores.

Artigo 43.º – As deliberações da assembleia geral tomadas na conformidade dos estatutos serão obrigatórias para os accionistas ausentes ou dissidentes.

Artigo 44.º – As decisões da assembleia geral serão lançadas pelos membros que compuserem a mesa. Juntar-se-á à acta uma lista comprovando o número de accionistas, que constituíram a assembleia, e o número de votos que tiverem ou que representarem. Esta lista será também assinada pela mesa.

Artigo 45.º – Quando por algum motivo seja necessário justificar qualquer decisão da assembleia geral, o Secretário do Conselho, autorizado pelo respectivo Presidente, ou por quem o substituir, apresentará cópias ou extractos do registo das actas das sessões.

TÍTULO VI

Contas anuais – Juros – Dividendos – Fundos de reserva

Artigo 46.º – Durante a construção das diversas secções dos caminhos de ferro da Companhia, e até sua completa entrega à exploração, poderá reter-se anualmente do capital social a quantia necessária para garantir os empréstimos, e distribuir aos accionistas um juro de 6 por cento sobre o capital pago. Além disto, se o emprego dos fundos disponíveis, a exploração das secções abertas à circulação, e os outros produtos acessórios da empresa derem lucros depois de deduzidas as despesas de exploração, conservação e administração, a assembleia geral decidirá, sobre proposta do Conselho de Administração, qual a parte dos interesses que deva reverter ao fundo social, e qual a parte a distribuir como dividendo.

Artigo 47.º – O balanço da Companhia será fechado no dia 31 de Dezembro de cada ano, submetido à assembleia geral com as contas e documentos justificativos. Do produto líquido, isto é, depois de deduzidos todos os encargos e despesas de conservação e exploração, se deduzirão as quantias necessárias:

1.º – Para pagamento dos empréstimos contraídos pela Companhia.

2.º – Para pagamento do juro das acções, na razão de seis por cento sobre o capital pago.

3.º – Para a formação de um fundo de reserva, segundo o que se acha determinado nos artigos quadragésimo oitavo e seguintes.

4.º – Para amortização do capital social.

O saldo disponível, depois destas diferentes deduções constituirá o excedente do produto líquido anual. Logo que o Conselho de Administração tenha conhecimento dos lucros realizados durante um semestre, poderá autorizar o pagamento, por antecipação, dos juros de três por cento das prestações pagas sobre cada acção. Sempre que a importância reunida dos juros e dividendos distribuídos anualmente aos accionistas exceda seis por cento das somas com que tenham entrado, cinco por cento deste excedente será aplicado para o Conselho de Administração, na conformidade do artigo décimo nono, e cinco por cento para o fundador e outras pessoas por ele designadas como tendo concorrido para a organização da Companhia. Esta última parte de cinco por cento deverá ser representada por coupons, cuja forma e modo de transmissão serão fixados pelo Conselho.

Artigo 48.º – Depois do pagamento dos juros dos empréstimos e dos juros das acções, será retido do excedente do produto líquido anual uma quantia de dois por cento, pelo menos, destinada a formar um fundo de reserva para despesas imprevistas. Quando o fundo de reserva suba a um milhão e quinhentos mil (1:500.000) francos poder-se-á reduzir ou suspender esta retenção. Restabelecer-se-á logo que o fundo de reserva baixe da cifra de um milhão e quinhentos mil (1:500.000) francos. Enquanto se não realizar a importância total do capital, o Conselho de Administração terá a faculdade de aplicar ao fundo de reserva a parte proporcional que julgar conveniente do produto líquido anual ainda além de dois por cento. Quando se tiver realizado completamente o capital, a quantia destinada a formar o fundo de reserva, sempre sujeita ao mínimo de dois por cento até que tenha subido a cinco por cento do capital social, será fixada pela Assembleia Geral sob proposta do Conselho de Administração.

Artigo 49.º – Quando, procedendo-se a inventário, resulte que o fundo de reserva diminuiu, aplicar-se-á para o completar toda a parte dos interesses que for necessária, depois de deduzir o indispensável para satisfazer aos empréstimos e juros das acções; o excedente, quando o haja, será reservado para o dividendo e outras aplicações.

Artigo 50.º – A amortização das acções será efectuada em noventa e quatro anos, a contar da data da conclusão de todos os trabalhos, e para este fim será destinado um abono proporcional ao capital social, e juro das acções sucessivamente amortizadas. A designação das acções que devem ser amortizadas se fará por sorteio público em Lisboa, em cada ano, nas épocas e pela forma que o Conselho de Administração determinar. Os portadores das acções designadas pelo sorteio para serem amortizadas receberão em numerário o capital pago das suas acções com os juros e dividendos até ao dia indicado para a amortização, e em troca destas acções receberão outras especiais ao portador, ou coupons de usufruto. Estas

acções darão direito a uma parte proporcional ao excedente do produto líquido anual mencionado no artigo quadragésimo sétimo. Os portadores destas acções de usufruto conservarão os mesmos direitos que os portadores das acções não amortizadas, excepto o juro de seis por cento sobre o capital amortizado de suas acções, ao qual não terão direito. Os números destas acções designadas pela sorte, serão publicados na conformidade do artigo décimo terceiro. A amortização do capital destas acções será efectuada em Lisboa, Paris e Londres, nos cofres designados na conformidade do artigo décimo, a contar do primeiro de Janeiro do ano seguinte.

Artigo 51.º – O pagamento do juro, e do dividendo, terá lugar conforme decidir o Conselho de Administração por semestre ou por ano em Lisboa, Paris e Londres, nos cofres designados e nas épocas fixadas pelo mesmo Conselho. Estas épocas serão publicadas na forma indicada no artigo décimo terceiro. Todos os juros e dividendos, que não forem cobrados no prazo de cinco anos da data desta publicação, reverterão a favor da Sociedade.

TÍTULO VII

Disposições gerais – Modificações de estatutos – Liquidação – Contestações

Artigo 52.º – Se a experiência fizer reconhecer a conveniência de modificar ou adicionar os presentes estatutos; a Assembleia Geral tem autorização para providenciar na forma prescrita nos artigos vigésimo sexto e quadragésimo segundo. As deliberações a este respeito só serão exequíveis depois da aprovação do Governo. Concedem-se desde já completos e plenos poderes ao Conselho de Administração para aceitar por deliberação de dois terços de seus membros presentes e em sessão extraordinária, expressamente convocada para esse fim, as modificações que o Governo julgue necessário fazer nas decisões votadas pela Assembleia Geral, excepto se forem alteradas na sua essência.

Artigo 53.º – A Companhia será dissolvida *ipso jure* findos que sejam os noventa e nove anos fixados para a sua duração no artigo quinto dos presentes estatutos.

Artigo 54.º – A Companhia poderá ser dissolvida antes do prazo fixado para a sua duração por decisão da Assembleia Geral, tomada sob proposta do Conselho de Administração, ou de um número de accionistas que comprovem a propriedade de metade, pelo menos, de todas as acções na conformidade do artigo 42.º

Artigo 55.º – A dissolução da Companhia poderá igualmente ser resolvida por decisão da Assembleia Geral, ou do Governo, antes da expiração do prazo fixado para a sua duração, no caso que além do fundo de reserva, se tenha absorvido metade do capital efectivo pago pelos accionistas.

Artigo 56.º – Para validade das decisões que a

Assembleia Geral pode tomar sobre a dissolução da Companhia, nos casos mencionados nos artigos precedentes, o número dos accionistas presentes deve representar pelo menos dois terços das acções.

Artigo 57.º—Quando por qualquer motivo se resolva a dissolução da Sociedade, a Assembleia Geral nomeará para liquidatários cinco accionistas que tenham direito de votar, e que não façam parte do Conselho de Administração, e quatro membros deste mesmo Conselho. Estes liquidatários procederão imediatamente à liquidação na forma prescrita, para casos idênticos no Código Comercial. As funções dos membros do Conselho de Administração cessarão logo que comecem as dos liquidatários.

Artigo 58.º—Logo que se tenha resolvido a dissolução, o haver social será realizado em valores efectivos. Pagar-se-ão todas as quantias pertencentes a terceiros; liquidar-se-ão todas as contas e despesas; o que sobrar será distribuído pelos sócios *pró rata* das acções que possuírem. No caso de se apresentarem dificuldades relativamente à disposição, serão estas resolvidas pela forma que se indicar no artigo seguinte.

Artigo 59.º—As contestações que se levantarem entre a Companhia e terceiros, ou quaisquer accionistas, ou entre o Conselho de Administração e accionistas, serão submetidas ao arbitramento de três árbitros e amigáveis medianeiros, que serão nomeados, e pro-

cederão como se determina para casos idênticos no Código Comercial, e mais legislação subsidiária, e a decisão deste árbitros será executada, sem que possa contra ela admitir-se qualquer apelação ou recurso.

Artigo adicional ao segundo. D. José de Salamanca entregará gratuitamente à Companhia uma carruagem destinada para seu uso pessoal, e na qual ele terá o direito de viajar gratuitamente com as pessoas que o acompanharem, nos trens da Companhia.

Assim o disse e outorgou, e eu tabelião como pessoa pública estipulante e aceitante, o aceito pelos que aderirem a estes estatutos, e por quem mais tocar ausente, sendo de tudo testemunhas Joaquim Ricardo da Trindade e Vasconcelos, Advogado, morador na Travessa de S. Nicolau n.º 52, e João José da Graça Júnior, morador na Travessa da Portuguesa n.º 35-A, os quais assinam com o outorgante, depois de lhes ser lida esta por mim Tabelião Francisco Vieira da Silva Barradas, que a escrevi. Desta e caminho seis mil e oitocentos réis — José de Salamanca — Joaquim Ricardo da Trindade e Vasconcelos — João José da Graça Júnior — E eu Francisco Vieira da Silva Barradas, tabelião público de notas nesta cidade de Lisboa, esta escritura fiz trasladar da minha nota, a que me reporto, numerei, rubriquei, subscrevi e assino em público e raso. Lugar do sinal público. Em testemunho de verdade, Francisco Vieira da Silva Barradas.



Lanalgó

LANIFÍCIOS, SEDAS, ALGODÕES, MALHAS, MEIAS, PERFUMARIAS, BIJUTERIAS, ATOALHADOS, DECORADOR, ROUPARIA, UTILIDADES, CAMISARIA, GRAVATARIA, LUVARIA, SAPATARIA, CONFECÇÕES, MALAS, PASTAS, CARTEIRAS, MODAS E NOVIDADES

RUA DE SANTA JUSTA, 42

Telefone: 36 63 45

DECRETO

**dando por legalmente constituída a Companhia Real
dos Caminhos de Ferro Portugueses**

Tendo-me sido presentes os documentos pelos quais se prova que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, cujos estatutos foram aprovados por decreto de 22 de Dezembro de 1859, se acha definitivamente constituída, e que nos seus cofres tem dado entrada pelo pagamento das primeiras prestações das acções, a soma de 13.903.137 francos; e sendo-me também presente a lista dos membros que devem formar o conselho de administração, cuja nomeação, feita em conformidade do artigo 20.º dos estatutos, foi aprovada em assembleia geral preparatória e extraordinária; visto o parecer do ajudante do Procurador Geral da Coroa junto ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria: hei por bem dar por legalmente constituída a mencionada Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e confirmar a nomeação do seu Conselho Administrativo pela forma que me foi proposta.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço das Necessidades em 20 de Junho de 1860
= REI = António de Serpa Pimentel.

Lista dos membros do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, aprovada em Assembleia Geral e confirmada por Decreto de 20 de Junho de 1860

Marechal Duque de Saldanha
Visconde de Paiva
Fortunato Chamiço
João Gomes Roldan
D. José de Salamanca
A. Llorente
J. Zaragoza
De la Gandara
José de la Fuente
E. Blount
Lichtlin
José de la Bouillerie
Chatelus
Visconde Paul Daru
Gustavo Delahante
Dalloz
Tomás Retornillo

Repartição do Comércio e Indústria, em 25 de Junho de 1860 = João Palha Faria de Lacerda.



RECAUCHUTAGEM • VULCANIZAÇÃO

LARGO TENENTE VALADIM, 9 A 11 - TELEFONES 22747-22556

FIGUEIRA DA FOZ

MANUFACTURA DE BORRACHA
NATURAL E SINTÉTICA

PARA
TODOS OS FINS



PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicleta

ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — plantas, trapezoidais e transportadoras

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO de homem, senhora e criança — LATEX

REVESTIMENTO DE CILINDROS

PLÁSTICOS

FAPOBOL

FÁBRICA PORTUENSE
DE BORRACHA, L.^{DA}

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210

TELEFONES: 6 11 25, 6 11 26, 6 11 27

PORTO

PORTUGAL

PRODUTOS

JAPE

UMA MARCA QUE GARANTE

Os mais modernos
processos na técnica
de lubrificantes



Distribuidores exclusivos:

H. Vaultier & C.^a





Por C. MENDES DA COSTA

A velocidade dos comboios... problema antigo

Já em 1904 se estudava a possibilidade de aligeirar o peso dos comboios com o fim de facilitar a sua tracção e, daí, o aumento de velocidade.

O famoso físico, professor Landley, que se dedicou intensamente ao estudo dos problemas da aviação, demonstrou que, no ar, as superfícies planas horizontais inclinadas a 2° sobre o horizonte e às quais fosse dada grande velocidade tinham uma grande potência de sustentação.

Obedecendo a esta teoria, os engenheiros de então idealizaram uma composição metade comboio, metade aeroplano.

Duma publicação da época, transcrevemos a sua descrição, constando-nos que, afinal, tal projecto nunca foi posto em prática:

«O comboio imaginado tem no tecto uma série de persianas aeroplanas de 6 a 12 metros de comprimento por 1 1/2 de largo. Estão montadas de maneira que, por meio de um maquinismo, possa variar-se, em marcha, a sua inclinação; assim é que se modifica o ângulo dos aeroplanos conforme a velocidade que se deseja e os declives do terreno. As carruagens têm a forma de barcos, para oporem menos resistência ao ar. A tracção é eléctrica. Por último, o comboio caminha entre quatro «rails», 2 em cima e dois em baixo; isto é, tem além das rodas ordinárias, ainda que um tanto inclinadas, outras rodas nos lados do tejadilho, que encaixam em carris sustentados por colunas e que são, realmente, os que dirigem a marcha do comboio, pois este caminha como que suspenso. E desta maneira são muito difíceis os descarrilamentos... e obsta-se a que ele voe por ares e ventos».

O emprego do aço-níquel no caminho de ferro

A descoberta desta liga, no princípio deste século, teve as suas primeiras aplicações nas indústrias de guerra, no fabrico de canhões e couraças dos grandes navios da marinha militar.

O seu emprego desenvolveu-se enormemente, utilizando-se na construção de pontes, caldeiras, etc., substituindo em muitos sectores da indústria o vulgar aço simples.

Como os resultados obtidos tivessem sido dos melhores, em 1904, a Pensylvania Railroad encomendou às oficinas Edgar Thomson, de Carnegie Steel C.º 9.000 toneladas de aço laminado em carris, além de mais de 3.000 toneladas para outras companhias americanas; estes carris tinham o peso de 42,2 a 49,6 quilogramas por metro corrente e eram fabricados com uma liga que continha a percentagem de 3,25 a 3,50 de níquel.

Era, então, o melhor comboio do mundo

Um casal de multimilionários norte-americanos possuía, por alturas de 1906, um comboio que, naquele tempo, era considerado o melhor comboio do mundo.

Um verdadeiro palácio ambulante que se compunha de sete carruagens, além da locomotiva, e que tinha a seguinte distribuição: três vagões-camas, um restaurante, um salão de fumo, um para as equipagens e uma carruagem-salão, cujo custo, elevado para aquela época, se calculou em cem contos.

Os donos da casa, isto é, do comboio, davam brilhantíssimas recepções, que duravam semanas, percorrendo o país em visita aos lugares e paisagens mais aprazíveis.

Estações de caminhos de ferro

Em 1904 dizia-se que a mais bela estação do mundo seria a que a Union Station estava construindo em Washington.

Luxuosa, dispunha de todas as dependências próprias e, até, salas de espera para enfermos, com assistência médica e de enfermagem permanente, quartos de banho, jardins, terraços e fontes com jogos de água. E ainda uma casa mortuária para o caso de trasladações aguardando horas de partidas de comboios.

Calculava-se que o custo total desta obra atingi-

ria a bonita verba de vinte mil contos que, naquele tempo, era uma quantia fabulosa.

Ainda no mesmo ano considerava-se que a maior gare do mundo era a Francfort s/o Meno; ocupava uma área de 31.048m². Até esta data eram as de Saint Pancras, em Londres, com 15.500m² e a de Silesie, em Berlim, com 12.100m² que figuravam nos primeiros lugares.

Mas em 1906 os habitantes de Leipzig garantiam que, dentro de dez anos, possuiriam a maior de todas, pois teria 13 cais com 300 metros cada, donde partiriam 26 linhas em diferentes direcções.

Coberta com 7 arcos enormes, com aberturas de 43 metros de luz, esta obra formidável foi orçada em 162 milhões.

Bibliotecas em comboios

A ideia já não era nova, mas em 1904 os caminhos de ferro dinamarqueses, no intuito de proporcionarem distracção aos seus passageiros, instalaram nos vagões de 3.^a classe pequenas bibliotecas que podiam ser utilizadas gratuitamente.

Anteriormente, este benefício já era um facto na Suécia e tão utilizado que os volumes sofriam constantes renovações.

Uma anedota de Óscar Wilde

Em 1882, Óscar Wilde, de regresso da América, contava a seguinte anedota:

Um novo rico de uma pequena cidade da Califórnia, que amealhou uma fortuna como pesquisador de ouro, encomendou uma reprodução da Vénus de Milo que lhe chegou às mãos passados tempos, por caminho de ferro. Mas, o nosso bom ricaço, depois de mandar abrir a embalagem, ao verificar que a estátua não tinha braços, irou-se e moveu uma acção contra a companhia ferroviária por perdas e danos reclamando uma indemnização. E, acrescentava Óscar Wilde: o facto mais interessante, é que o homem ganhou o processo.

Caminho de Ferro Aéreo

Em 1902 foi emitido pela Comissão parlamentar inglesa um parecer favorável à construção de uma linha rápida eléctrica entre as cidades de Liverpool e Manchester. Estes dois grandes e populosos centros já se encontravam ligados por quatro empresas ferroviárias, todavia, devido ao crescente desenvolvimento que haviam atingido por motivo da aceleração industrial os meios de comunicação resultaram insuficientes, pensando-se na criação de um caminho de ferro aéreo de forma a obter rápido e melhor tráfico entre as duas cidades que, em conjunto, totalizavam mais de um milhão de almas.

O sistema escolhido foi o de *monorail* por suspensão, a seis metros de altura do solo, sendo o cabo

montado em postes de ferro colocados de tantos em tantos metros.

As carruagens seriam equipadas com dois motores eléctricos que, além da iluminação produziram a corrente necessária à manobra de paragem e travagem.

A central eléctrica deveria ser construída em Warrington, com geradores de 1.200 cavalos que produziram uma corrente de 2.000 vóltios.

Calculava-se que os comboios poderiam atingir a velocidade de 185 quilómetros por hora, cobrindo a distância de Liverpool a Manchester em 15 minutos, ou seja, menos 39 minutos que os rápidos normais de então.

Locomotiva submarina

Um inventor americano, depois de laboriosos estudos conseguiu no ano de 1902 que uma locomotiva de concepção especial trabalhasse no fundo da Baía de Chesapeake. De forma semelhante a um torpedeiro atinge a velocidade de 12 quilómetros por hora, podendo rebocar até 10 vagões de feitiço apropriado. É munido de cinco grandes reservatórios que se deixam encher de água para se obter a imersão. O comboio tomou o nome de «Argonauta» e, segundo parece, chegou a prestar serviços aos mergulhadores empregados na construção dos alicerces de uma ponte.

Comboios automáticos

Como se verá pela notícia publicada em 1902, que damos a seguir, a ideia de condução de locomotivas sem piloto já é muito antiga. Para a condução do sal produzido nas minas de Stassfurt, funcionava uma linha com o trânsito de um comboio de 30 vagonetas com uma tonelada de lotação, cujo movimento era completamente automático. Nas cinco estações do percurso, e sem qualquer comando, mudavam-se as agulhas, os sinais e uma campainha avisavam da sua chegada o empregado da estação encarregado de o receber. Este, por sua vez, em caso de necessidade, fazia parar o comboio, carregando num botão ao seu alcance na sua secretária; para o pôr em marcha subia para a locomotiva, deslocava uma alavanca tendo tempo para descer antes que o mesmo atinjissem grande velocidade.

Relógio curioso

Na exposição de Chicago esteve exposto em 1902 um relógio da autoria de um relojoeiro de Varsóvia que tinha a particularidade de apresentar um caminho de ferro em miniatura. O paciente e engenhoso artífice demorou seis anos a construí-lo, e idealizou uma gare com todas as suas dependências, vias férreas, aparelhos de sinais, agulhas e até um guindaste para locomotivas.

Na torre central da estação existia um relógio que dava a hora local e nas torres laterais apresentavam-se também relógios, um dos quais dava a hora de Nova York e o outro a de Pekin.

De quarto em quarto de hora a estação movimen-



Por cortesia de Victoria State Railways

A BP E O CAMINHO DE FERRO

Desde as clássicas locomotivas a vapor, às mais modernas, accionadas por motores Diesel, os transportes ferroviários tem encontrado nos seus sistemas de tracção o auxílio da BP.

Por detraz deste prestigioso símbolo, existe uma vasta Organização de pesquisa, exploração, produção e abastecimento dos mais eficientes lubrificantes de que o caminho de ferro necessita.



COMPANHIA PORTUGUESA DOS PETRÓLEOS BP

tava-se: o telegrafista dava o sinal de via livre; abriam-se todas as portas e todos os empregados tomavam os seus lugares, depois do que se ouvia o silvo da locomotiva de um comboio em movimento que parava no local próprio; apareciam os agentes encarregados da revisão do material, munidos dos respectivos martelos a fim de verificarem se os eixos das carruagens se encontravam nas devidas condições.

Depois havia o sinal de partida, o comboio marchava até que desaparecia, o mesmo acontecendo a todo o pessoal, para reaparecer um quarto de hora depois, e assim sucessivamente.

As grandes estações ferroviárias do mundo

Em 1920 uma das maiores estações de caminho de ferro do mundo era a de Leipzig. Ocupa uma área de cerca de 10 hectares onde se instalaram 14 cais, servindo de estação postal a 32 linhas, podendo organizar-se ao mesmo tempo 132 comboios correios. O seu custo deve ter importado em cerca de 180 mil contos (1920).

Outra grande obra no género é a da estação de Nova York — Central; só os edifícios ocupam uma área correspondente a oito grandes quarteirões. Estas construções são uma pequena parte do seu conjunto, porque o principal se encontra no subsolo. Fora das vistas do público existem outras dependências e uma extensão enorme de quilómetros de vias.

Esta estação foi construída sobre a antiga, que

data de 1869, e, que era servida por 15 linhas onde se formavam diariamente 88 comboios. Nesta velha gare transitaram no primeiro ano do seu tráfego para cima de 4 milhões de passageiros. Em 1900 foi, por exigências do tráfego, imensamente aumentada, mas, poucos anos depois, verificou-se, devido ao aumento da população da grande urbe americana, insuficiente, pelo que se estudou a construção de obra de maior vulto que satisfizesse o seu movimento sempre crescente. Com dois pavimentos subterrâneos procurou-se que os comboios chegados não tivessem que proceder a grandes manobras para se porem de novo em ordem de marcha, mas neste tempo, em que toda a locomoção era feita pelo vapor, apresentou-se o problema da saída dos fumos das locomotivas. O inconveniente resolveu-se com a adopção de locomotoras eléctricas.

A obra projectada compunha-se de duas partes distintas: a de superfície e a subterrânea. A parte superior constava da estação, com salas de espera, restaurantes, e outros serviços; seis edifícios para escritórios, um grande hotel e um vasto teatro, tudo dividido por ruas formando um grande «bulevar». No subterrâneo, em dois pavimentos, partem os diversos comboios; no primeiro os de longo curso; no segundo os que ligam o centro de Nova York com os arrabaldes. O primeiro destes subterrâneos comporta 42 vias; o segundo 17. O desembarque dos passa-



Exclusivos

Leader

TECIDOS DE QUALIDADE

geiros é feito numa gare especial que comunica com o hotel e as bagagens são desembarcadas noutra local, perto das portas de saída. Nesta estação não existem escadarias; em sua substituição há inúmeros ascensores. Calculava-se, em 1920, que o custo desta obra importaria em 180.000 contos.

O caminho de ferro na China e as crendices

Nuns lados mais, noutros menos, o caminho de ferro contou de início com fortes oposições, não só de interesses feridos, mas também de arreigadas crenças e superstições que têm existido através dos tempos.

O facto que vamos narrar passou-se em 1905 — isto dizem os jornais de 1917 — na China, nos territórios de Hunan e Hupé, quando o seu vice-rei caiu doente. Esta autoridade era pessoa de moderníssimas ideias europeias, mas, em face da gravidade da doença entregou-se aos cuidados de um médico da velhíssima escola chinesa, pondo de parte todo o espírito ocidental de que era um fervoroso praticante.

O caso é que, depois de atenta observação, o físico chinês, com um espantoso gesto apontou para a serra Wachang e exclamou: — A causa da tua doença reside naquelas colinas. Aquela obra de ferro feriu a espinha dorsal do dragão que guarda aquelas montanhas. Para acalmar a sua ira e para recuperares a saúde, o que deves fazer é fechar aquele caminho de ferro.

O vice-rei cumpriu à risca as prescrições clínicas, e com a sua decisão, manda a verdade que se diga, não conseguiu quaisquer benefícios para a sua saúde.

Já em 1875, um grupo inglês construiu uma linha

férrea com 20 quilómetros de extensão, entre Changai e Wusung, mas as autoridades chinesas mandaram que um «culi» se matasse deixando-se colher pelo comboio. Assim aconteceu, provocando-se um motim para revoltar o povo contra o caminho de ferro. Este acontecimento deu o resultado previsto, causando a falência da empresa. A companhia foi obrigada a entregar ao governo chinês todo o seu material fixo e circulante, pelo preço do custo, a fim de evitar as constantes desordens que eram originadas pela circulação dos comboios. Todo este material foi desmontado elevado para a Ilha Formosa, onde, devido ao abandono a que foi votado, se deteriorou ou foi roubado. Sobre as ruínas da estação de Changai foi construído um templo dedicado à Deusa do Céu.

Mas pouco a pouco as ideias foram mudando, convertendo-se o ódio em admiração e, hoje, a China é um país sulcado de vias férreas que promovem o seu progresso e desenvolvimento.

Humor ferroviário

Esta poderia ter-se passado no «Foguete», e o personagem seria um volframista que, acompanhado da sua cara metade, viajava muito bem instalado na primeira classe. Ele, um magriza excessivo, em contraste com a esposa, uma gordalhaça que ocupava, quase, os lugares que pertenciam a ambos. Vem o revisor e, ao pedir os bilhetes, verifica que só um lhe é entregue.

— Então o outro bilhete? — perguntou.

Como resposta o novo-rico diz:

— Tenho ou não direito a sessenta quilos de bagagem?

— Tem, sim, senhor! — confirmou o revisor.

— Pois, nesse caso, pese minha mulher, que eu pago o excesso.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
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

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

6.026 Kms. de Linhas Aéreas Internas
1.362 Kms. de Linhas Aéreas Internacionais
2.369 Kms. de Linhas de Caminhos de Ferro
5.000 Kms. de Linhas de Camionagem Automóvel

Explora os seguintes Portos:

**Lourenço Marques-Inhambane-Beira-Quelimane
Lumbo-Nacala-Porto Amélia**

Em 1958:

Passaram pelos diversos serviços 3.700.000 passageiros
Foram transportadas. . . . 15.000.000 toneladas
E foram manuseadas nos Portos 8.700.000 toneladas

PARA INFORMAÇÕES:

Secção de Propaganda e Publicidade

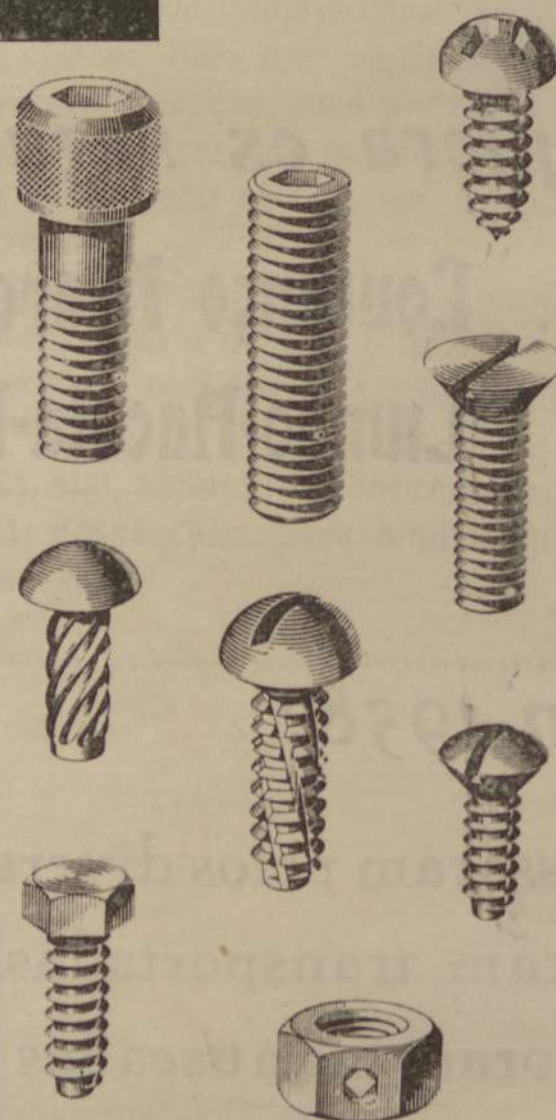
Caixa Postal, 19

LOURENÇO MARQUES



**Se a fixação
é o problema
que o preocupa
então**

G.K.N. é a melhor marca de parafusos, porcas, anilhas e todos os gêneros de elementos de fixação, desde as porcas "Aerotight" aos parafusos de tipo "Z". Na realidade, a sua procura é tão grande que, às vezes, receamos não poder fabricar todas as quantidades pedidas! Os nossos catálogos dar-lhe-ão uma informação completa sobre a nossa gama de fabrico; nas suas páginas encontram-se todos os elementos técnicos necessários sobre parafusos, porcas, rebites, anilhas, troços, grampos, camarões, etc., em resumo, tudo o que prende, ajusta, fixa. Além de fabricarmos milhões de todos os tipos conhecidos de elementos de fixação, também inventamos outros, diferentes, tendo sempre o maior prazer em apresentar um novo modelo, em fazer qualquer coisa nunca fabricada antes. Este é, exactamente, um dos serviços que a G.K.N. presta aos técnicos com problemas a resolver neste capítulo e, sem o qual, não seria a maior fábrica de parafusos do Mundo.



... consulte a

G K N

Guest Keen & Nettlefolds (Midlands) Ltd.
Birmingham, England

S/GF/2517



18 de Março de 1958

18 de Março de 1959

Fábrica de Madeira Aglomerada «TABOPAN»

TELEFONE N.º 53 — AMARANTE



UMA DAS MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES DA EUROPA NA PRODUÇÃO DE MADEIRA AGLOMERADA

Placas de $2,50 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,00$ — $2,13 \times 90$ — 80 — 75 — 70 e $2,00 \times 1,00$
Espessura: 2 a 40 milímetros, para todas as aplicações

Portas, Lambrins, Tectos, Mobiliário, Construção Civil e Naval, Casas Pré-fabricadas, Carteiras e Mobiliário Escolar, Zincogravura, etc., etc. * Esta Madeira foi considerada pelos famosos cientistas germânicos em Madeira Aglomerada Eng.º H. F. Schewiertz, de Hamburgo, e Professor Wilhelm Klauditz, da Universidade Técnica de Braunschweig como a melhor que se tem produzido na Europa

Também o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, de Lisboa, a considerou igual aos melhores produtos similares estrangeiros * Mais de 80.000 Placas fornecidas para o mercado Nacional atestam a alta qualidade da marca «Tabopan». As construções da maior categoria têm preferido este produto

A única fábrica Europeia que produz Placas de 2, 3, 4, 5 e 6 MILÍMETROS DE ESPESSURA COM UMA RESISTÊNCIA de 407 kg. cm² (cerca de 3 vezes mais que a Madeira Maciça)

CONSULTE O SEU AGENTE DISTRIBUIDOR NO SUL:

ALVES DE SÁ & C.ª, L.ª

Rua das Janelas Verdes, 86 * Telefones n.ºs 66 60 84 - 66 94 22 * LISBOA

Básculas "CACHAPUZ" Balanças

JOSÉ DUARTE RODRIGUES

Rua dos Chãos, 92 — Telef. 224 68 — BRAGA

BÁSCULAS

Principal fornecedor da C. P. e único da P. V. T.

Mais de 700 básculas a funcionarem nas principais empresas do País e Províncias Ultramarinas.

BALANÇAS

De todos os tipos e para todos os fins.

Saboaria e Perfumaria

"CONFIANÇA"

SABÕES

SABONETES

PERFUMARIAS

BRAGA — LISBOA — PORTO

Depósito em Lisboa: **RUA DE S. PAULO, 12, 1.º**

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, L.^{da}

CAIXA POSTAL 5571
LUANDA

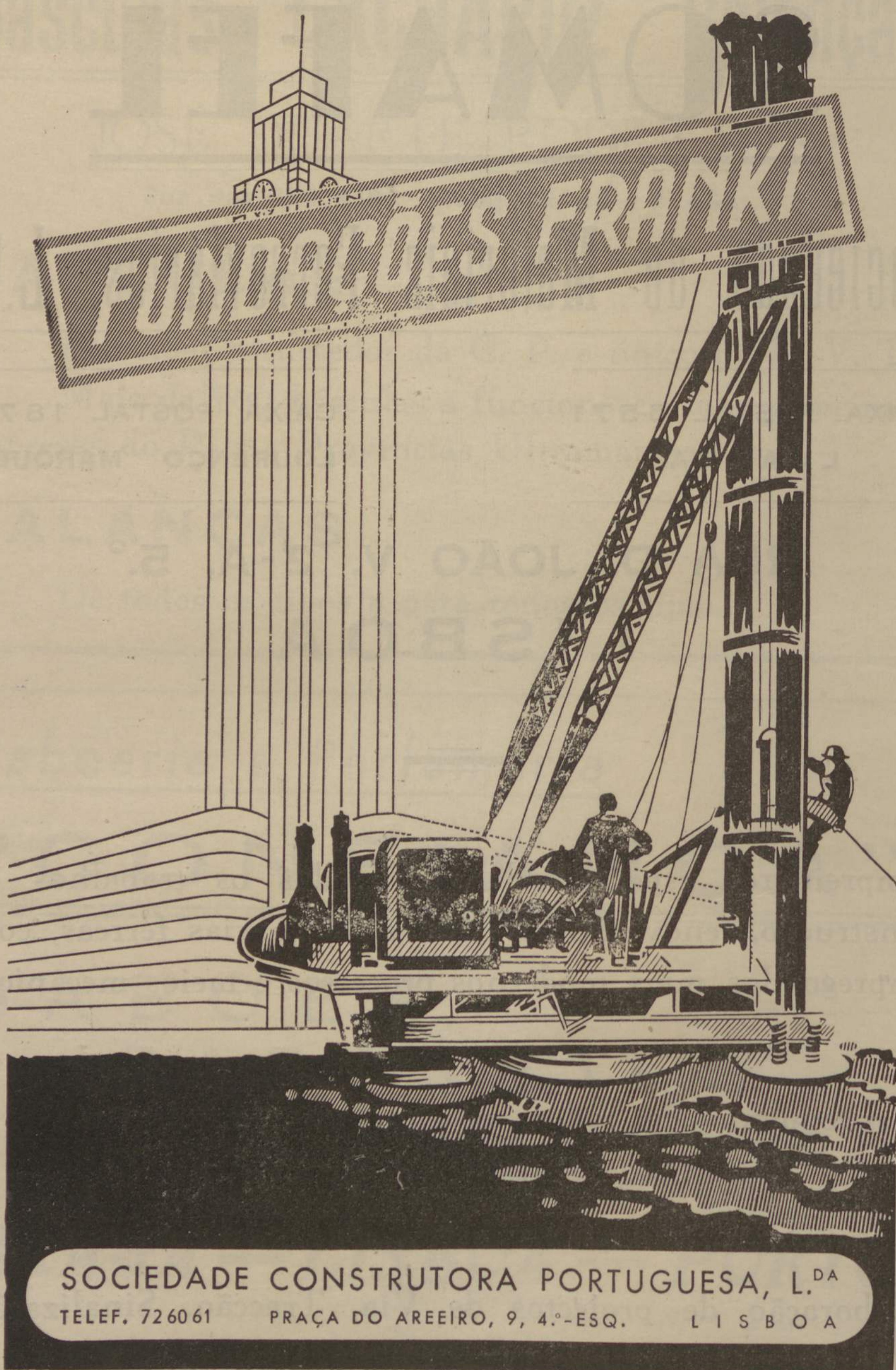
CAIXA POSTAL 1873
LOURENÇO MARQUES

RUA D. JOÃO V, 2-A, 5.º
LISBOA

Empreiteiros especializados em todos os trabalhos de construção, renovação e conservação de vias férreas, com emprego dos mais modernos processos e meios mecânicos

Fornecimento de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de redes ferroviárias

Elaboração de projectos de Via, Tracção, Sinalização, Comando Centralizado e Segurança



FUNDAÇÕES FRANKI

SOCIEDADE CONSTRUTORA PORTUGUESA, L.^{DA}
TELEF. 726061 PRAÇA DO AREIRO, 9, 4.º-ESQ. LISBOA

Davum Exportation

COMPANHIA DE VENDA DE PRODUTOS METALÚRGICOS

Sede: 96, Rue Amelot — PARIS (France)

Organismo concessionário de Vendas para Exportação das seguintes Sociedades Metalúrgicas:

COMPAGNIE DES ATELIERS ET FORGES DE LA LOIRE

Fábricas de Onzion de l'Horme, de St. Chamond, Assailly Lorette, Rive de Giers, Le Marais e Basses-Villes, Le Boucau.

SIDELOR (Union Sidérurgique Lorraine)

Fábricas de Rombas, Micheville, Homécourt, Hautmont, Bordeaux-Floirac, Champagnole, Auboué.

H. A. D. I. R. — Société des Hauts — Fourneaux et Aciéries de Differdange — St. Ingbert — Rumelange

Fábricas de Differdange (Grande Ducado de Luxemburgo), St. Ingbert (Sarre). Minas de Rumelange (Luxemburgo) e d'Ottange.

SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES ET ACIÉRIES DE DILLING

Fábricas de Dillingen (Sarre).

SOCIÉTÉ DES HAUTS FOURNEAUX & FORGES L'ALLEVARD

Fábricas de Alleverd.

SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DE CHAMPAGNE

Fábricas de St. Dizier.

DAVUM EXPORTATION participa igualmente na venda de produtos fabricados pelas fábricas (Sémerange, Ébange e Dilling) da Société Lorraine de Laminage Continu (SOLLAC) nas quais as Sociedades SIDELOR e DILLING possuem uma parte importante.

TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRGICOS

ESPECIALIDADES:

Material de Via-carris pesados, travessas, acessórios. — Estacas, pranchas metálicas (Larssen-Lackawanna, 400 G.). — Varão para betão preesforçado. — Chapas laminadas a quente e a frio. — Chapas para construção naval. — Chapas Dillinal 54. — Vigas Grey de Differdange — Folha da Flandres.

Representantes em Portugal e Províncias Ultramarinas

NOGUEIRA LIMITADA

Sede: Rua dos Douradores, 107 — LISBOA

Filial: Rua do Almada, 136 — PORTO

Uma Empresa Nacional

A
SACOR

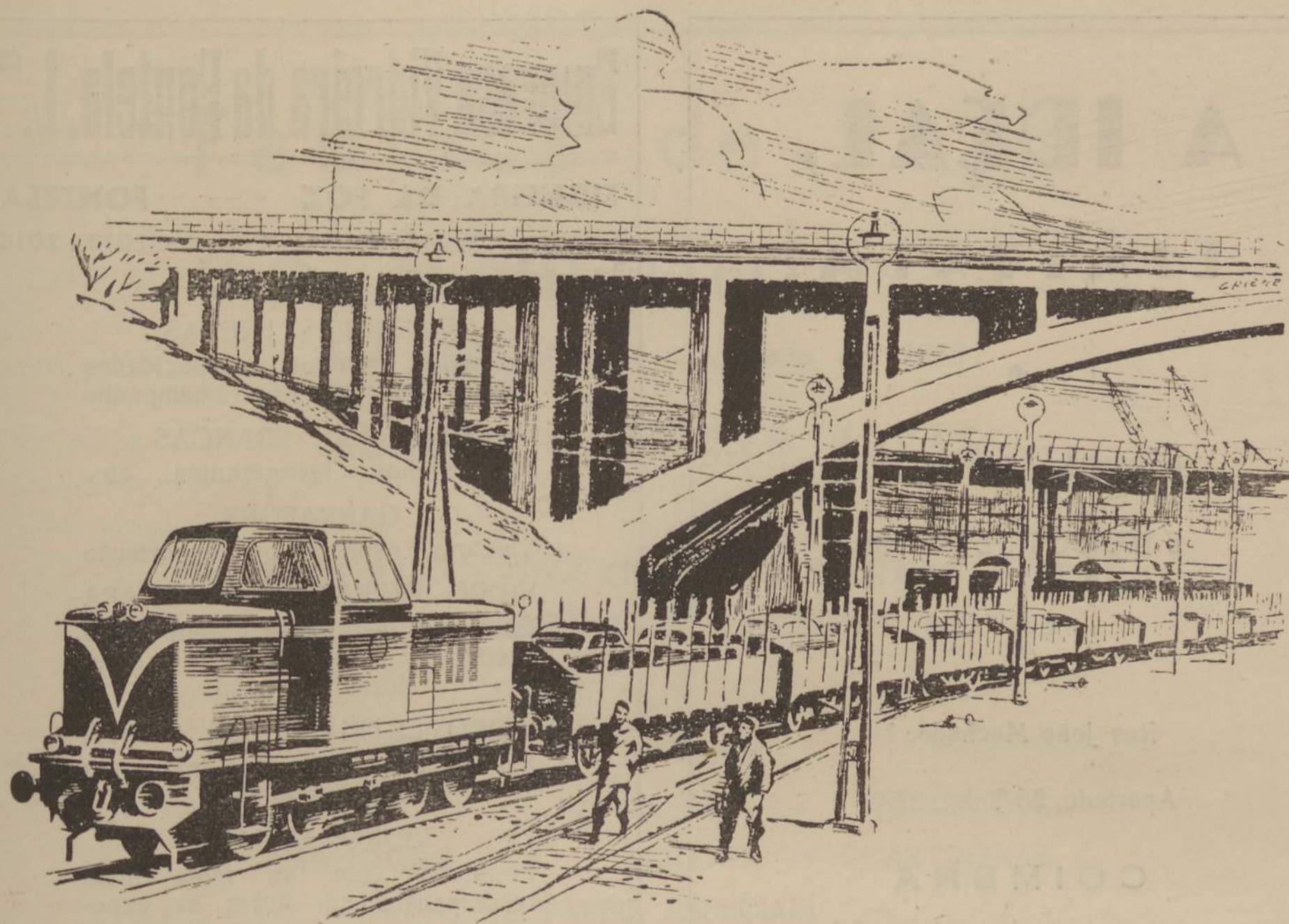
fornece a C. P. com

Gasóleo e Fuel-Oil

fabricados na sua

R e f i n a r i a d e

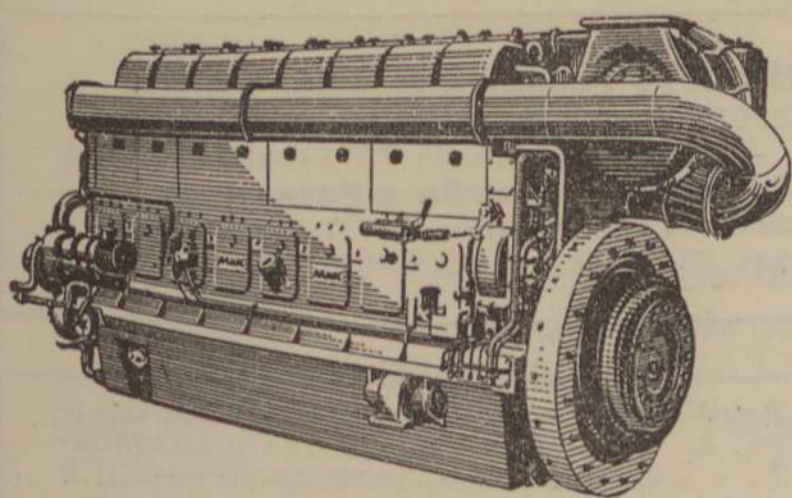
C A B O R U I V O



Mais de 160 locomotivas Diesel **MaK** da série de construção STANDARD 600-1200 C. V. confirmam que a construção e a maneira de funcionamento apresentam um aumento considerável da potência e um avanço nas pretensões da racionalização das companhias ferroviárias.

As locomotivas desta classe e potência são uniformes e equipadas com os motores **MaK** da série de construção M. 300.

Além da vantagem de ser uma máquina propulsora potente e ao mesmo tempo robusta, tem a vantagem do desgaste das peças ser reduzido a um mínimo, não sendo necessário grande armazenagem, visto as principais peças, que estão sujeitas a desgaste, serem iguais, nos diversos motores desta série de construção. Indicamos a seguir alguns dados técnicos:



Locomotivas Diesel **MaK** tipo 800 D

com motor Diesel **MaK** de quatros tempos

800 C. V. de potência efectiva a 750 r. p. m.
transmissão da força: hidráulica
peso de serviço: 60 t. Pressão axial 15 t.

Fornecemos ainda locomotivas Diesel hidráulicas num alcance de potência de 200 até 2.000 C. V.

REPRESENTANTE GERAL:

J. VIEIRA GELLWEILER

TRAVESSA DO ALECRIM, N.º 3

LISBOA

TELEFS.

240 70
3 57 60
3 58 11



MASCHINENBAU KIEL AKTIENGESELLSCHAFT

A IDEAL, LIMITADA



FÁBRICA DE FIAÇÃO

E TECIDOS DE MALHA



Rua João Machado, 1

Apartado, 36-Telef. 2726

COIMBRA

Empresa Vidreira da Fontela, L.^{da}

FIGUEIRA DA FOZ — FONTELA

Telegramas: **VIDROFONTELA** - Telefones: **2013 e 2014**

GARRAFAS PRETAS

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champanhe

GARRAFAS BRANCAS

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

De vários padrões de grande efeito
decorativo para interiores e exte-
riores de casas

VIDRO ESTRIADO EM CHAPA

Para telhados, lanternins, marquises
e hangares

VIDRO ARMADO

Premiado com as mais altas
recompensas em todas as expo-
sições a que tem concorrido

FONSECA & SEABRA, L.^{DA}

Armazém de material eléctrico, alta e baixa tensão,
tubos de ferro preto e galvanizado e respectivos
acessórios

Aparelhagem de corte e protecção

Aparelhagem de medida

Aparelhagem doméstica

Termo-Acumuladores (TEMPER)

Construtores e instaladores de aquecimento para ins-
talações de Aquecimento — Ar condicionado Venti-
lação e Captação de poeiras.

Av. Fernão de Magalhães, 51-53

Telefones 25591-25592

COIMBRA

JOSÉ MARIA DOS SANTOS & C.^A, L.^{DA}

ALUGAM-SE AUTOCARROS PARA EXCURSÕES,
— NO PAÍS E ESTRANGEIRO —

GARAGEM: Rua João de Ruão — Telef. 23769

ESCRITÓRIO: Rua da Sofia, 75 — Telef. 22411

COIMBRA

FRANCISCO FERREIRA & MAIA, Limitada

REVENDEDORES DO CIMENTO «LIZ»

Produtos da FÁBRICA DAS ANTAS

Ferro, Aço, Carvão e Ferragens

R. da Moeda, 77-83 Largo das Olarias, 1-5 R. Bordado Pinheiro 118

Telegramas: FERREIRA & MAIA **COIMBRA** Telefone: 22073

Correspondentes
bancários

Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa
Banco Lisboa & Açores
Banco Pinto & Sotto Maior
Banco Burnay
Banco da Agricultura

Telefone 2995
Apartado, 26

RODRIGUES, PAIS & C.^a

Armazém de mercearias, farinhas, cereais e adubos
Agentes da Sociedade Central de Cervejas e da Sapec

R. da República, 104/6 e 81 a 87 R. Fernandes Tomaz, 80 a 88

FIGUEIRA DA FOZ

Telefs.: Escritório 22065 e 22580 Teleg.: Madeiras Apartado 35
AGENTES: da Companhia de Seguros «TRANQUILIDADE»
e do Fibrocimento «NOVINCO»

ALBERTO GASPAR & C.^A, L.^{DA}

Madeiras — Postes — Materiais de Construção

Depositários da Cal Hidráulica e Cimento do Cabo Mondego

Sede: Rua de Coimbra, 16 a 36 **FIGUEIRA DA FOZ**

Filial: Quinta do Melo Telef. 62352 **MANGUALDE**

poupa-lhe o coração,
os rins,
e o seu coração
não sofre

Café creme integral sem cafeína

O primeiro fabricado em Portugal com o paladar do café Português

Estrela da Beira — COIMBRA

Café puro 100% a que
apenas falta a cafeína
extraída por processos
ultramodernos

Fábrica de Papel do Almonda, L.^{da}

« A RENOVA » — (Fundada em 1818)

RENOVA — TORRES NOVAS

Telefones 2355 — 2977 (P. P. C.) — TORRES NOVAS

Telegramas: PAPEL 2355 — TORRES NOVAS

FABRICA:

ESCRITAS * IMPRESSÃO * HIGIÉNICOS
EMBALAGEM FINA * KRAFTS * CARTOLINAS
E PAPÉIS ESPECIAIS

A FÁBRICA DE BORRACHAS «ENFIM» é um valor positivo na Indústria Nacional da Borracha Fornecedores da C. P.

Alguns dos seus fabricos:

Correias de lona e borracha * *Correias transportadoras* * Correias sem fim * *Revestimento de cilindros e rodas para todos os fins em borracha e ebonite* * Fio de borracha para tecidos elásticos * *Anilhas de borracha ou ebonite para juntas e outros fins* * Saltos, Solas, meias solas e pranchas de borracha para calçado * *Borracha crepe, branca e cores* * Caixas, tampas e rolas de ebonite para baterias * *Elásticos para embrulhos* * Peças em borracha ou ebonite para branqueadores e descascadores de arroz * *Peças industriais em borracha ou ebonite em todos os géneros* * Borracha esponjosa * *Artigos para bicicletas* * Artigos sanitários * *Peças em borracha para automóveis* * Cilindros tempereiros * *Borrachas de safar* * Folhas com tela *Tapetes e passadeiras* * Anti-vibradores * *Rodas para carrinhos de criança* * Borrachas para cintas * *Calçado de agasalho* * Etc., Etc..

Execução perfeita, rápida e garantida * Orçamentos grátis

A. HENRIQUES & C.^{da}, L.^{da}

S. João da Madeira



COMPANHIA DE SEGUROS SOBERANA

CAPITAL ESC. 7.500.000\$00

Praça D. João da Câmara, 19, 2.º
LISBOA

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

AUTO-GARE DO FUNDÃO

DA

Auto-Transportes do Fundão, L.^{da}

Camionagem e tudo para Automóveis

ESTAÇÃO DE ABASTECIMENTO MOBIL

CARREIRAS E EXCURSÕES
EM ESPLÊNDIDOS AUTOCARROS

AVENIDA SALAZAR Telef. 12 e 202 FUNDÃO

AZULEJOS DE	2 × 2	lisos ou matizados
»	2 × 4	lisos — matizados e cores listadas
»	6 × 6	em branco e cores modernas
»	10 × 10	
»	11 × 11	
»	15 × 15	

Notáveis criações da:

Fábrica Cerâmica do Carvalhinho, L.^{da}

especializada também na execução de azulejos
estilo antigo e painéis artísticos

Fábrica: ARCO DO PRADO — VILA NOVA DE GAIA

Depósito: Rua Duque de Loulé, 101 — PORTO

Fábrica de Tecidos Bracarense

DE

RICARDO DA CONCEIÇÃO AMORIM

TECELAGEM
DE ALGODÃO

Colchas, Cachenés com seda,
Pano para lençóis, Atoalhados,
Tecidos coloniais

TELEFONE 2731

AVENIDA ARTUR SOARES

BRAGA

NOVA EMPRESA DE MOAGENS DE CASTELO BRANCO, L.^{da}

FÁBRICAS DE MOAGEM, PADARIA
SERRAÇÃO E CARPINTARIA

Telef. PBX 31 — Teleg. MOAGENS

Escritório

RUA AFONSO DE PAIVA, 4

CASTELO BRANCO
PORTUGAL

Café Restaurante ARCÁDIA

CERVEJARIA, CAFÉ E BILHARES
Óptimo Serviço de Restaurante

Telefone 324

CASTELO BRANCO

TELEFS. { Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: Matosinhos 12 e 1703
Lisboa: 3 49 43 (5 linhas)
Londres: Avenue 17 43 4
Telex: { Lisboa 135
Porto 24

Endereços Telegráficos

AMORAS — (Todos os escritórios)

EM LONDRES:

Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.
City Chambers — 65 A, Fenchurch
Street

LONDON E C 3

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS EM 1894

Transitários e Agentes de Navegação, Seguros e Superintendência

PORTO (Sede): 18, Rua da Nova Alfândega
LEIXÕES (Delegação): Doca n.º 1
LISBOA (Filial): 26, Rua de S. Paulo

SEU DEPARTAMENTO DE TURISMO:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

AV. A. A. AGUIAR, 88 — LISBOA — TELEF. 4 21 85

FÁBRICA DA AREOSA

Sociedade Azevedo, Soares & C.ª — S. A. R. L. — RUA DO RIO — PORTO

FIAÇÃO, TECELAGEM E ACABAMENTOS DE TECIDOS DE ALGODÃO E MISTOS EM SEDA
FORNECEDORES DA C. P.

Fabrico especializado nos seguintes artigos:

Merinos, Gabardines, Kakis, Zanelas, Tafetás, Sarjas, Cetins de Forros, Flanelas e Tecidos Ultramarinos

Cores absolutamente firmes

End. Teleg. «FARIOSA»

Telef. 4 31 71

Preferindo nas vossas compras estes tecidos economizareis largamente o vosso dinheiro

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54

Telef. 250 24 (P. P. C.)

PORTO

Costa Braga & Filhos, L.ª

Rua de Santo António, 194

PORTO

FORNECEDORES DA C. P.

FARDAMENTOS, BONÉS,
GALÕES, EMBLEMAS, ETC.

Telefone { 2 32 42
94 (Estado)

Telegramas INDUSCANTI

Sociedade Mercantil e Industrial, L.ª

INFANTE D. HENRIQUE, 75-1.º — PORTO

FÁBRICA EM OVAR

MEDALHAS DE OURO { Exposição Industrial Portuguesa — LISBOA
Exposição Colonial Portuguesa — PORTO

Fábrica de descasque e preparação de arroz,
de Pregaria e Refinação de Açúcar

IMPORTAÇÃO DE BACALHAU

- = Fundição de ferro e metais não ferrosos.
- = Reservatórios metálicos de qualquer capacidade.
- = Tubagem
- = Guindastes, pontes rolantes e guinchos.
- = Tanques em aço macio e alumínio para o transporte de carburante, vinho, leite, cerveja, etc.
- = Asnas, caixilharia e portas metálicas

Fornecedores da C. P.



SONORTE

Sociedade de Estruturas Metálicas do Norte
(S. A. R. L.)

Rua Justino Teixeira n.º 464 - PORTO
Telefs. 53 145 / 53 146

Empresa de Transportes do Zézere, Lda.

FUNDÃO — Telefone PPC 42

Concessionária de Carreiras
de Serviço Público

— E N T R E —

Barroca	— Fundão
Escarigo	— Fundão
Barroca	— Chafurdas
Ponte do Catelejo	— Pinhal da Lameira
Fundão	— Alcafozes
Escarigo	— Fatela-Estação
Belmonte	— Ozendo
Ozendo	— Senhora do Carmo
Castelo Branco	— Monforte da Beira

SEELASTIK

O melhor produto para vedação
das coberturas envidraçadas

NÃO
SECA



NÃO
CAI

SEELASTIK

Não deixa infiltrar a chuva, nem humidades,
nem as poeiras.

Pode ser usado em toda a espécie de cons-
truições de pedra e cal, madeira, metá-
licas, fibrocimento, etc.

É um vedante elástico que garante uma
estanqueidade absoluta.

Devido às suas características, Seelastik
é o vedante preferido pelos principais
engenheiros e construtores.

Representante:

MERCADORIAS E MÁQUINAS, LDA.

Rua Garrett, 61-5.º-Di. — Tel. 2 9857

CARVALHO & APARICIO, L.^{DA}

EXPORTADORES DE MADEIRAS

Sede em: ALFERRAREDE

Telefs.: ALFERRAREDE 18—C. DE CODES 3

Fábricas de Serração e Car-
pintaria Mecânica em:

Alferrarede e Chão de Codes

Madeiras em Tosco e Aplai-
nadas para Construção Civil

TOROS E LENHAS

BOMBAS PARA REGA

Fabrico de bombas vulgares e especiais multicelulares.
Acoplamentos directos em motores
Vários modelos de bombas para diferentes caudais e elevações

Casa especializada. MOTORES, BOMBAS, ACESSÓRIOS

Adelino Lopes Nogueira

Telef. 201

FUNDÃO

Metalúrgica do Fundão, Lda.

Mecânica Geral—Estação de Serviço

Reparações Electro-Diesel—Estofador

PNEUS

PEÇAS

Bate Chapa — Pintura

ACESSÓRIOS

SERVIÇO

BOSCH

G. M.

Telefone 117

FUNDÃO

Moura e Baptista, L.^{da}

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

TELEFONE 95109

TORTOZENDO

COIMBRA & C.^a

CASA FUNDADA EM 1930

TELEFS. 25411 - 25412 P. P. C.

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS
REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

AVENIDA NAVARRO, 5
RUA DA SOTA, 10

COIMBRA



COIMBRA & C.^a

BRONZES «BRACO»
PARA MOTORES DIESEL

Fabricação Nacional

AVENIDA NAVARRO, 5
RUA DA SOTA, 10

COIMBRA

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-OUTRAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



SE O SEU CARRO ESTÁ ORIGINALMENTE
EQUIPADO COM UM RADIADOR DE TUBOS,
NÃO O SUBSTITUA POR OUTRO DE QUAL-
QUER PERFIL, MAS SIM POR UM RADIADOR
DE TUBOS DE NOSSO FABRICO



JOÃO DEUS
RADIADORES DE PORTUGAL

RUA DE SANTA MARTA 35 A - LISBOA

Telefones: 45083 — 47204

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém:

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO, DE
SACAVÉM

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972



End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



A Sociedade *ESTORIL* escolheu mais uma vez a G. E. C. ...

A Sociedade *ESTORIL* acaba de fazer a sua terceira encomenda de material de tracção à G. E. C. O Serviço de Transportes Colectivos de Londres (London Transport) também preferiu a G. E. C. outra vez...

1206 Motores de Tracção G. E. C. para utilização no Metropolitano de Londres. Esta encomenda eleva a 4206 o número de Motores adquiridos.

Os Caminhos de Ferro Britânicos (British Railways) nas suas últimas encomendas à G. E. C. incluíram 10 Locomotivas Eléctricas de 3 300 H. P., para uma velocidade máxima de 160 km/h (100 milhas/h) em serviço de rápidos.

Novas e maiores facilidades de produção acompanham a crescente procura de Material de Tracção G. E. C.



DE INGLATERRA

Equipamento de Tracção

THE GENERAL ELECTRIC COMPANY LIMITED OF ENGLAND

Magnet House, Kingsway, London, W. C. 2

UMA ORGANIZAÇÃO COMPLETAMENTE BRITÂNICA REPRESENTADA EM PORTUGAL PELA

THE ENGINEERING COMPANY OF PORTUGAL, LDA.

Rua dos Remolares, 12, 1.º — Lisboa 1

*Scotland's Pride -
the World's Choice!*



DEWAR'S
"White Label"
SCOTCH WHISKY
never varies

BENARUS, LDA. — RUA DA EMENDA, 100 — TEL 25674



A. ROBALO

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

ESTRUTURAS METÁLICAS
PONTES ■ POSTES
CALDEIRARIA ■ FERRAGENS
PARA VIA AÉREA ■ SERRA-
LHARIA ARTÍSTICA ■ ZINCAGEM

Rua Florindo Caetano, 13 (Carriche)
Olival de Basto — telefone 910500
Travessa do Cabral, 55-Telefone 22901

LISBOA
(PORTUGAL)



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

Os nossos serviços técnicos e laboratoriais, sob a direcção de engenheiros químicos, estão inteiramente à disposição dos nossos clientes.

A nossa larga experiência na solução de problemas industriais, é garantia de melhor e mais económica pintura.

A vossa consulta será sempre no vosso interesse.

Telefone: P. P. C. A. 43 194 (4 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

AGENTES EM LISBOA:

Largo do Poço do Borratém, 13-1.º Dt.º

Telef: 2-44-53 e 36-87-65

Manoel dos Santos Moura

ARMAZENISTA

Distribuidor de Material Eléctrico

Lâmpadas LUMIAR, PHILIPS e ASTRA
Porcelanas EC e VA
Baquelites CORSINO, SIPE E EC.
Condutores eléctricos
Fios e cabos de cobre, nus
Cabos armados

RUA DE S. LÁZARO, 166, 1.º, Dto.

Telefones 50816, 57009 e 49801 LISBOA

António Bruno dos Santos Teixeira (Filhos), L.^{da}

SUCESORES DE RIBEIRO & BRUNO

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

RUA DA BICA DO SAPATO, 46 (ao Caminho de Ferro)
LISBOA TELEFONE 84 61 39

Prensas Mabile e Marmonier, colunas para vigamentos e escadas, canudos para grades, ornatos para portões, lanças, sifões para esgoto, grelhagens para clarabóias, painéis para sacadas, buchas para carroças e trens, buçins para carretas, alcaravizes para forjas, charruas e seus pertences

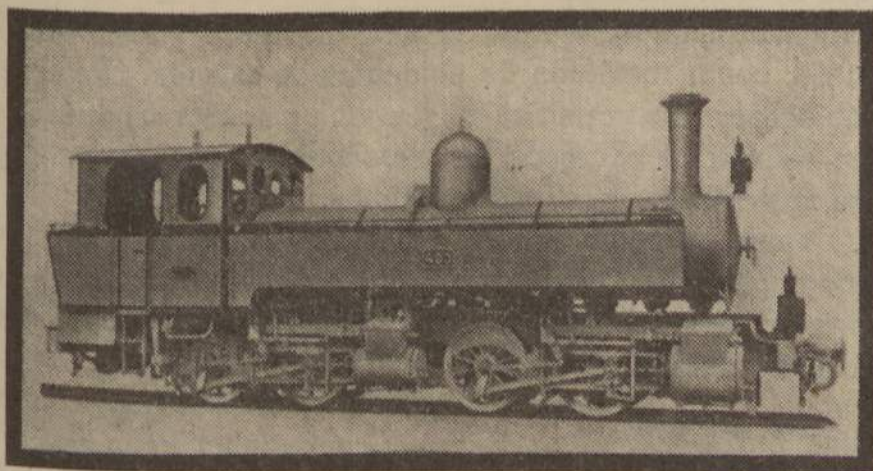
PREÇOS RESUMIDOS

A FIRMA **HENSCHEL**

A MAIS VELHA FORNECEDORA DE LOCOMOTIVAS PARA
TODAS AS LINHAS DO PAÍS, HOJE AO SERVIÇO DA

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

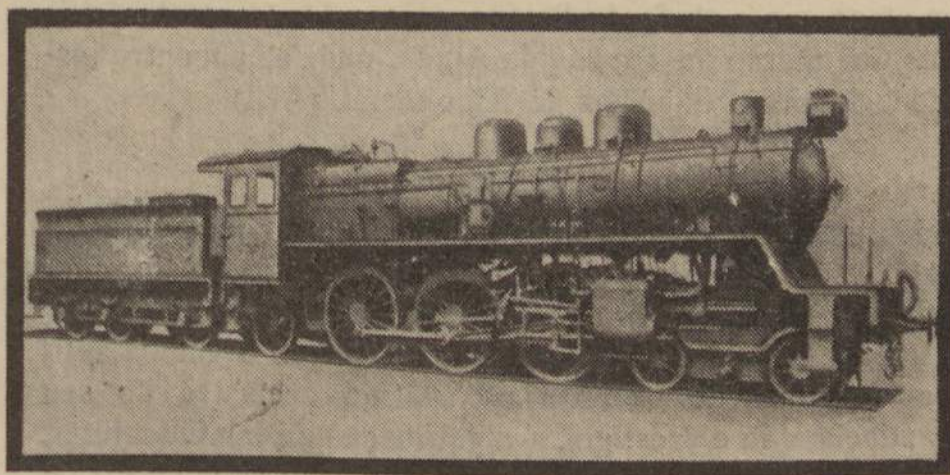
CONGRATULA-SE COM ESTA PRESTIMOSA SUCESSORA DA
COMPANHIA REAL DE CAMINHOS DE FERRO,
CUJO CENTENÁRIO AGORA SE CELEBRA, RECORDANDO OS
OITENTA ANOS DE COOPERAÇÃO NO PROGRESSIVO
DESENVOLVIMENTO DA TRACÇÃO FERROVIÁRIA EM PORTUGAL



UMA DAS ANTIGAS LOCOMOTIVAS
HENSCHEL FORNECIDAS À COMPANHIA
REAL DE CAMINHOS DE FERRO



UMA DAS ÚLTIMAS LOCOMOTIVAS ENTREGUES
PELA **HENSCHEL** À COMPANHIA DOS
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



HENSCHEL - WERKE GMBH - KASSEL

A MAIOR FÁBRICA DE LOCOMOTIVAS DA EUROPA

Recortes sem comentários

Deu a Vida pela do filho

NORTH TAWTON (Inglaterra), 27 de Julho — O chefe de estação, Dinis Videan, de 33 anos, sacrificou a vida para salvar a de seu filho, Richard, de 2, o qual, inconscientemente, se pôs no caminho de uma vagonete eléctrica de três toneladas. Videan viu, com horror, o pequeno avançar, ao mesmo tempo que o maquinista tentava travar com todas as suas forças. Em poucos segundos, Videan chegou junto do filho, atirou-o ao chão com a velocidade do relâmpago, de modo que ficasse deitado entre os «rails». Um momento depois, a vagoneta colhia o chefe da estação, que morreu a caminho do hospital. Richard, apesar de muito contuso, não corre perigo. (A.N.I.).

Trágico acidente

Pilotado pelo furriel José António Ferreira Carimbo, um avião da Base Aérea da Ota, que na manhã do dia 2 de Julho fazia evoluções sobre a região da Chamusca, colheu, decepando-lhe a cabeça, o trabalhador rural, sr. José Godim, que se entregava à rega de um campo de arroz no lugar de Paires.

Assistiram ao trágico acontecimento vários companheiros da vítima, que ficaram horrorizados.

O pobre trabalhador, que tinha 1,70 metros de altura, era casado e contava 52 anos de idade, teve morte imediata, e a sua cabeça foi cair a cerca de quarenta metros de distância.

Consternados, os seus companheiros ficaram a velar o corpo até ao aparecimento das autoridades.

(Dos jornais)

O açoriano que fez com que o país produzisse mais trigo

Completaram-se 30 anos sobre o início da chamada «Campanha do trigo», iniciativa de um açoriano que sobraçava a Pasta da Agricultura — o estadista coronel Linhares de Lima.

Nunca Portugal produzira todo o trigo de que necessitava para a alimentação de todos os portugueses, sendo necessário recorrer a grandes importações até 1929.

Entrara-se num período de austeridade económica, com o prof. Oliveira Salazar na sua tentativa de equilibrar as Finanças nacionais, e foi o coronel Linhares de Lima, faialense, quem conseguiu que Portugal passasse a cultivar todo o trigo de que o país precisava. Agora, comemorou-se o trigésimo aniversário, ficando o nome do coronel Linhares de Lima gravado numa placa que o chefe do Estado, contra-Almirante Américo Tomás, inaugurou na Tapada da Ajuda, onde se encontra instalado o Instituto Superior de Agronomia. (ANI)

Coronel Santos Costa

Habitados desde há anos a admirar a grandiosa obra nacional levada a efeito pelo sr. Coronel Santos Costa, quer como Subsecretário e Ministro do Exército, quer ainda como Ministro da Defesa, a profunda remodelação da orgânica militar, as reformas do exército no sentido exclusivo do seu engrandecimento e prestígio, a dignificação da família militar, de que Sua Ex.^a foi lúdim exemplo, não queremos deixar de registar, ainda que modestamente nas nossas colunas, o resultado no seu curso de Altos Comandos do Exército.

As provas terminaram no dia 7, em Póvoa de Varzim, perante um júri de destacados generais, militares que já deram sobejas provas da sua competência e qualidades de inteligência.

Eram muitos os concorrentes; alguns foram considerados

«aptos» e só o sr. Coronel Santos Costa foi classificado de «muito apto», a maior classificação do curso, resultado que nos enche de orgulho, como portugueses, e de satisfação como admiradores de S. Ex.^a, satisfação tanto maior, se atendermos a que o sr. Coronel Santos Costa, que frequentou o Curso dos Altos Estudos em 1951-52, não foi promovido por então fazer parte do Governo.

Agora que se fez justiça ao militar íntegro e brioso, ao chefe de família digno e exemplar, ao cidadão austero, honesto, simples e com uma vida inconcussa, queremos deste cantinho da província e das modestas colunas deste semanário, endereçar a Sua Ex.^a os nossos mais sentidos e respeitosos cumprimentos de felicitações, pedindo licença para lhe enviar um abraço de muita estima e admiração pelo Homem e Militar.

(Do Jornal de Abrantes).

Controle da velocidade dos automóveis

Os serviços da polícia londrina encontram-se prestes a experimentar um aparelho electrónico para o controle da velocidade dos automóveis.

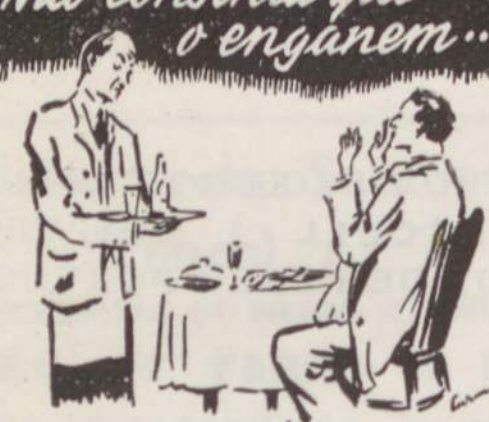
Registaram-se em França 8080 mortes e 177283 feridos em 1958, como resultado de acidentes de estrada. O emprego daquele aparelho permitirá talvez vigiar melhor os automobilistas, reduzir os excessos de velocidade e aumentar a segurança nas estradas nos anos próximos.

O aparelho compreende, entre outros, 54 transistores com dispositivos para medir intervalos de tempo muito curtos com grande precisão. Os dados são escolhidos de tal modo que a indicação resultante dá imediatamente a velocidade do veículo. A exactidão do aparelho evidencia-se pela sua insignificante margem de erro, que é de 0,3 % para uma velocidade de 50 km./hora e de 1 % para uma velocidade de 160 km./hora.

Se os resultados forem satisfatórios, espera-se que este aparelho seja utilizado noutros países, como em França, a fim de pôr cobro ao crescente aumento de acidentes de trânsito.

(Do Jornal do Médico).

Não consinta que o enganem...



se pediu
AGUA CASTELLO
PIZÕES-MOURA

defenda-se repudiando as imitações!

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1909)

Ramal de Montemor-o-Novo

A rede ferroviaria d'um paiz é para elle o que para os corpos vivos é o systema arterial.

A' medida que o animal está mais alto collocado na escala da perfeição, mais desenvolvido é o seu systema arterial.

Com os Estados dá-se o mesmo phenomeno.

Tanto mais vasta é a sua rede ferroviaria, tanto mais apertadas são as suas malhas, quanto maior é o desenvolvimento e progresso d'esse Estado.

Assim como no corpo d'um animal é pelas arterias que corre o sangue a regenerar as cellulas mortas, a tonificar as cellulas enfraquecidas, levando a todos os orgãos a energia, a força e a vida, assim os caminhos de ferro levam ás mais afastadas povoações d'um paiz a riqueza, a civilização e o bem estar, facilitando e barateando os transportes, e desenvolvendo assim as artes, as industrias, o commercio e a agricultura.

Concorrer para o desenvolvimento da rede ferroviaria d'um paiz é concorrer para o seu engrandecimento, para a sua prosperidade.

Os habitantes de Montemor, ao fim de porfiada luta atravez dezenas de annos, conseguiram finalmente ver realisada a sua ambição, o ramal que os põe em comunicação directa com a linha do Sul e Sueste.

Sobrios e tenazes como as formigas, e como ellas intelligentes, os alemtejanos não se deixam desanimar pelas contrariedades. Herdeiros directos do sangue arabe que duraute seculos dominou aquella região, consubstanciam em si as qualidades caracteristicas daquela raça: a intelligencia e a pertinacia.

E assim, á custa de esforços e sacrificios de toda a especie, conseguiram os montemorenses ouvir o silvo da locomotiva atravez dos opulentos montados que precedem os verdejantes pomares, as mimosas hortas que circundam a villa, silvo que hoje é para elles a mais deleitosa symfonia, pois lhes diz que está realisada a sua maior ambição: o ramal. O seu ramal como elles com justificado orgulho lhe chamam.

Foi no dia 2 deste mez que teve lugar a inauguração do ramal de Montemor.

Manhã de sol glorioso e brisa acariciadora. Do Barreiro, o comboio sae apinhado de passageiros, deixando para a esquerda os montes de sal alvejando á margem do Tejo, regularmente conicos como habitações de termitas, para entrar dentro em pouco no Lavradio e Alhos Vedros. Estamos em plena região vinhateira, que se estende até ao Poceirão.

D'ahi por deante começa a predominar a charneca, que uma ou outra vez cede o lugar aos montados de sôbro com a sua flora contorcida, lembrando a flora pre-historica das edades primitivas.

Na Torre de Gadanha, onde o comboio chega pelas onze e meia, grande multidão se agglomera esperando-o anciosa. N'uma linha de resguardo estende-se o comboio do ramal formado por desasete carruagens atreladas á machina *Ourique* vistosamente engalanada.

Mas a multidão é grande. Não são suficientes as carruagens atreladas; é preciso augmentar o comboio.

A' hora regulamentar põe-se em marcha. A linha segue em successivas curvas durante treze kilometros atravez montados, até atingir um ponto em que uma enorme trincheira aberta em rocha se ergue a dose metros de altura, dando a

impressão de dois dedos de gigante que vão esmagar o comboio entre as suas falanges nodosas.

Pouco depois apparece-nos o apeadeiro de Paião, de construção elegante, sobre uma esplanada florida, recortando no ceu azul as suas paredes côr de rosa, de uma deliciosa frescura como ninho de noivos naquella atmospherica candente, sob aquelle sol que estonteia.

Dentro em poucos minutos entra o comboio na ponte erguida sobre o Almansor, cujo taboleiro de ferro, extenso de cento e seis metros, corre a trinta e tres metros acima do fundo do valle, deixando vêr lá em baixo um ténue fio de agua a passar por entre rochas e juncos, e formando o conjuncto um dos pontos de vista mais pitorescos d'aquella opulenta região alemtejana.

A villa apparece-nos ao lado, estendida á sombra das muralhas do seu vetusto castello, cuja silhueta se recorta no fundo do horizonte com uma nitidez encantadora. Rodeando a muralha que olha para a linha agglomera-se gente que escolheu aquelle ponto para gosar o conjuncto da scena da chegada do comboio.

Ouve-se já o ruido festivo das filarmônicas, e o estralejar alegre dos foguetes.

Avista-se já o edificio da estação, armazens e mais dependencias. Tudo risonho e alegre, com a graça propria das coisas novas. Aos lados erguem-se sardinheiras com o vermelho berrante das suas flores, como se vertessem sangue sob a ardencia soffocante do sol.

O recinto da estação e parte da linha estão litteralmente apinhados de gente. Os vagões de mercadorias estacionados regorgitam de povo que ali tomou lugar para de mais alto vêr chegar o seu comboio.

Entra finalmente na vasta estação ao som da grita entusiastica dos montemorenses que com a voz abafam o ruido dos metais das bandas.

E á custa de esforços indiscriptiveis, as entidades officaes atravessam a multidão enthusiasmada, a fim de tomarem parte no cortejo que formado pelos vereadores, auctoridades locais e influentes da villa, se dirigiu aos Paços do Conselho, onde se realisou uma sessão solene celebrando o acontecimento, seguida de copo d'agua, durante o qual foram levantados brindes a todos os que concorreram para aquelle melhoramento.

Montemor entrava na posse do seu ramal.

FÁBRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO

Especializada em lonas, estofos e telas de camisas. Popelinas finas e diversos tecidos de algodão

V.^a de António d'Oliveira Borges

FORNECEDORES DA C. P.

TELEFONE: 4 05 82

RUA 9 DE ABRIL, 847

P O R T O

Teleg. «CASA LEÃO» Telefone 22028 Apartado 159 — COVILHÃ
CASA LEÃO
SEDE: R. 1.º de Dezembro SUCURSAL: Rua Rui Faleiro, 26
Ferragens e Ferramentas — Materiais de Construção — Artigos Sanitários — Armas
— Artigos para Caça e Pesca — Cutilarias e Utilidades Domésticas

Os problemas ferroviários portugueses

e a colaboração, no espaço de oitenta anos, da Casa Henschel

Neste número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, especialmente consagrado ao Centenário da Companhia Real de Caminhos de Ferro, vem publicado um anúncio que nos é grato destacar pela simpatia com que um «velho fornecedor» de locomotivas aos Caminhos de Ferro de Portugal há oitenta anos tem prestado às nossas linhas e muito especialmente à Companhia Centenária, actualmente representada pela sua sucessora e concessionária única — «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses».

Ao enviarem-nos aquele anúncio, os dignos representantes da casa Henschel, apontaram-nos alguns informes curiosos que, dado o número relativamente grande das Empresas Ferroviárias criadas sucessivamente no nosso País, denotam o enorme interesse com que aqueles fabricantes se dedicaram aos problemas dos nossos transportes à medida que os projectos de novas linhas se iam estabelecendo.

Assim nos recordam que data de há 80 anos o seu primeiro fornecimento de umas cinco máquinas a vapor.

Desde 1878 até à primeira guerra mundial de 1914, as suas entregas às linhas portuguesas atingiram o número de 60 unidades. Só em 1920 pôde retomar contacto com os seus Clientes portugueses e recomeçou em fins de 1922 a entrada em Portugal de locomotivas Henschel, já de tipos moderníssimos e de grande potência; cifraram-se em 175 as locomotivas especialmente estudadas e entregues até 1938 às várias Companhias de Caminhos de Ferro de Portugal e às linhas do Ultramar.

Logo após a terminação da segunda guerra, os Caminhos de Ferro Portugueses receberam até 1952 mais 75 locomotivas Henschel a vapor, na maior parte destinadas a Angola e Moçambique.

Além disso, a Casa Henschel participou na construção das 15 locomotivas eléctricas que, há cerca de 3 anos, circulam nas linhas de Sintra e Entroncamento em colaboração com outras grandes firmas europeias que constituem o Consórcio a que a C. P. confiou a electrificação daquelas linhas. Nas locomotivas a Ignitron da série 2.500, a Henschel forneceu os bogies e as «caixas» de algumas das locomotivas.

As Fábricas de Henschel, que ocupam hoje cerca de 11.000 trabalhadores, constituem, em Kassel, a maior Fábrica de locomotivas da Europa. — Constroem actualmente locomotivas Diesel-Hidráulicas, os mais modernos tipos de Diesel-Eléctricas, eléctricas e a vapor, que circulam em todo o mundo.

Os seus fabricos incluem também, com grande desenvolvimento, desde 1920, camiões pesados, com motores de sua própria fabricação e que são mundialmente conhecidos.

A Henschel Werke enfileirando no grande círculo de congratulações pelo Centenário da Real Companhia de Caminhos de Ferro, e desejando à sua sucessora um desenvolvimento cada vez maior, como elemento essencial da prosperidade de Portugal, declara-se esperançosa de continuar a prestar no futuro a sua contribuição para esse desenvolvimento como o vem fazendo nos últimos 80 anos.

Assim seja! São estes os votos que formulamos e apresentamos sinceramente ao nosso mais antigo e assíduo anunciante (40 anos) e cuja simpática expressão da sua dedicação aos problemas ferroviários de Portugal, muito nos apraz destacar.

Blandy Brothers & Co. Lda.

Fornecedores da Comp. Caminhos de Ferro Portugueses

Rua Victor Cordon, 31-1.º

Telefone 366551 (5 linhas)

LISBOA



EQUIPAMENTOS PARA:

Oficinas

Fundições

Cais de Mercadorias

Trabalhos de Construção Civil

Centrais de Vapor

Centrais Eléctricas (Reserva)

Transportes

A nova Fundação da C. P., no Barreiro, será equipada com Máquinas de Moldar, Moinhos de Areias, Estufa, Máquinas de Rebarbar, e muitos outros equipamentos das nossas representadas.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A nova locomotiva eléctrica em experiências em Inglaterra utiliza uma corrente alterna de 45.000 V e 60 períodos. Atinge 190 km/hora e está equipada com ignitrões que transformam a corrente alimentadora dos cinco motores. Pesa 91 toneladas.

(de *El Nacional* — Buenos Aires)

Em França estão a ser construídos vagões para transporte de lingotes de aço quente, dos altos fornos de Isbergues para as fábricas onde o aço é laminado. São vagões especiais com caixas caloríferas munidos de sistema automático de levantamento das coberturas. Cada vagão, pela primeira vez, possui quatro eixos independentes.

(de *Espacio* — Albacete)

Nos últimos seis meses a Espanha registou uma cifra «record» de turistas vindos pelo mar. O lucro do movimento turístico foi superior a doze milhões de libras.

(de *El Comercial* — Quito)

Descobriram-se em Nimes antiquíssimas moedas de bronze com a efígie do imperador Domiciano e fragmentos de cerâmica galo-romana. Foram encontrados quando se procedia a escavações para montar linhas telefónicas.

(do semanário *Pórtico* — Montevideo)

Fundou-se em Mónaco o «Clube da Garrafa ao Mar». O presidente é o almirante Baley. O clube controla todas as garrafas com mensagens encontradas nos oceanos.

(de *Mundo Gráfico* — La Paz)

Em Haifa, principal porto de Israel, vai construir-se uma linha de metropolitano realizada por engenheiros belgas e suíços. Os comboios correrão a velocidade vertiginosa numa extensão subterrânea de trinta quilómetros.

(de *La Palabra* — Buenos Aires)

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

S. A. R. L.

Ao serviço da Nação desde 1909

CAPITAL { *Realizado* 88.000 contos
 Autorizado 110.000 contos

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26 — LISBOA

Serviços técnicos em SEIA

PRODUTORA E DISTRIBUIDORA DE ENERGIA ELÉCTRICA

Centrais hidroeléctricas:

Senhora do Desterro I e II, Ponte de Jugais, Vila-Cova, Sabugueiro e Riba-Côa

Potência total instalada — 53.585 kVA

Queda bruta total — 1.200 m

Mais de 1.000 Kms. de linhas de A. T. construídas através de 28 concelhos

PASTELARIA

FILIAL:

RUA BERNARDO LOPES, 43-47

TELEFONE 2 24 65

FIGUEIRA DA FOZ

CANTINA DA ESTAÇÃO

TELEFONE 2 30 78



CONFEITARIA

FILIAL:

AV. FERNÃO MAGALHÃES, 38

TELEFONE 2 53 88

COIMBRA

SERVIÇO DE BANQUETES

CASAMENTOS E BAPTIZADOS

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, L.^{DA}

RUA DA SOFIA, 165

COIMBRA

APARTADO 174 — TELEFONE 2 36 55

RECAUCHUTAGEM

Triunfo

SIMBOLO DE
PERFEIÇÃO E GARANTIA

**A MAIOR ORGANIZAÇÃO TÉCNICA NA
INDÚSTRIA DE RECAUCHUTAGEM DO PAÍS**

SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS

Praça José Fontana, 10-A a D

(em frente ao Liceu Camões)

Telefones 42 118 - 54 340. LISBOA

**Companhia Industrial de Cordoarias
Têxteis e Metálicas**

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

PÓVOA DE VARZIM

Telefs. } 11
308

End. Teleg. CORDAS
Caixa Postal 8

A maior organização portuguesa para manufacturas de:

Cabos e Fios de Sisal, Manila, Algodão,
Linho e Cairo

Linhas e Cabos de Aço — normais e especiais
(preformados, Lang's Lay e Warrigton)

Cabos alumínio-aço para Baixa Tensão
Assistência Técnica para a sua Montagem

Cabos alumínio-Aço A. C. S. R.

Espias e Cabos de Terra

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

O mais modelar serviço de camionagem no transporte de mercadorias

DOMICÍLIO A DO- } LISBOA — COIMBRA — S. JOÃO DA MADEIRA —
MICÍLIO ENTRE : } PORTO — BRAGA — GUIMARÃES — CORTEGAÇA

ESCRITÓRIOS

LISBOA

Casal de Santa Luzia, 36-C (à Estefânia)
Telefones: 49174-44722-862740

COIMBRA

Avenida Fernão Magalhães, 5
Telefone: 23754

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 23525-21724

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 2788

GUIMARÃES

Avenida Conde Margaride
Telefone: 4417

CORTEGAÇA

Telefone: 91

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (Junto ao Pavilhão dos Desportos) — TELEFONE: 529

Portugal em África

Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província Ultramarina de Angola

Portos Principais

LUANDA — 860 metros de cais. Testa dos Caminhos de Ferro de Luanda.

LOBITO — 1.128 metros de cais. Testa do Caminho de Ferro de Benguela.

MOÇÂMEDES — 770 metros de cais, sendo 380 metros para navegação de longo curso. Em construção, mais 100 metros. Testa do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

O Porto do Lobito é o mais rápido entreposto para os territórios da África Central.

Vias Férreas

CAMINHOS DE FERRO DE LUANDA — 608 quilómetros em exploração.

CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES — 713 quilómetros em exploração. Prossegue a construção do prolongamento para Leste em direcção a Serpa Pinto, ao km. 750.

CAMINHO DE FERRO DO CONGO — Em construção o 1.º troço desta nova linha que terá a extensão de 265 quilómetros.

Divisão de Exploração de Transportes Aéreos

D. T. A.

Serviços regulares para 30 aeródromos internos, numa rede de 7.000 quilómetros simples. Carreiras semanais para S. Tomé e para o Congo Belga e bi-semanais para Ponta Negra (África Equatorial Francesa). Voos semanais totalizando 35.000 quilómetros. — Ligação com as linhas da Europa, América e Oriente. — Serviço de refeições a bordo.

AS ASAS DA D. T. A. COBREM ANGOLA INTEIRA

Para informações sobre tarifas, percursos, horários, etc, dirija-se à Secção de Propaganda e Publicidade — C. P. 1250 — LUANDA

Francisco Fino, Lda.

FABRICA DE LANIFÍCIOS DE PORTALEGRE

FUNDADA EM 1773



Fábrica completa, produzindo a mais
vasta gama de tecidos para homem
e mulher, para confecção civil e de
uniformes.



SEDE E FABRICA NA:

RUA 1.º DE MAIO, 41, EM PORTALEGRE

TELEG: FINOS — PORTALEGRE

TELEF.: 103 E 301 P. P. C.

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias

S. A. R. L.

Campo Grande, 33 — LISBOA

Telef. 77 22 72

Companhia do Manganês de Angola

SEDE:

Rua João de Barros, 26
Luanda - Angola

.....

DELEGAÇÃO:

Av. António Augusto de Aguiar, 25-2.º-E.
Lisboa - Portugal

THE DREWRY CAR C.º LTD.

LOCOMOTIVAS DIESEL

Fabricadas em Inglaterra pela

The Drewry Car C.º Ltd.

AO SERVIÇO DA C. P.
TRABALHAM 6 LOCOMOTIVAS

"DREWRY"

E mais duas foram recentemente
adjudicadas para o caminho de ferro
de Mormugão, ÍNDIA PORTUGUESA

Representantes em Portugal

HENRY M. F. HATHERLY LDA.

RUA DO COMÉRCIO, 8
LISBOA

Metalúrgica Luso-Italiana, L.ª

Construções metalo-mecânicas

Máquinas Industriais — Secagem artificial
Ventilação — Aquecimento — Caldeiraria
Ar condicionado

Torneiras **MAMOLI** de todos os tipos

II Circular (à Av. Infante D. Henrique), 70

Telef. 382871

LISBOA**LITOGRAFIA TEJO, LDA.**

Premiada na Exposição Industrial Portuguesa de 1933 — Fornecedora dos mais
importantes estabelecimentos do Estado

Trabalhos em Offsét — Cartazes e Reclames — Rotulagem
para todas as indústrias — Embalagens — Acções — Letras
Cheques Gráficos, Etc. — Trabalhos tipográficos
em todos os géneros

DESENHO — CROMO — GRAVURA

Escritórios: Rua das Taipas, 18

OFICINAS E ARMAZÉNS

Rua de Santo António da Glória, 9 e 52-A — Telef. 2 18 25

LISBOA

Sociedade Corretora

— de —

Indústria e Tracção

SOCITRA, L.^{DA}

RUA CASTILHO, 90, R/C D.
LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA
CAMINHOS DE FERRO
MÁQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL

Companhia Agrícola do Pumbassai

S. A. R. L.

Capital — Realizado 20.000.000\$00

Sede: LUANDA — R. Direita de Luanda, 3
Caixa Postal 1303 Telefone 3429 e 2136

Administração: LISBOA — R. do Comércio, 8
Telef. 288 40-236 88-288 40-291 31

Filiais: LOBITO — Caixa Postal 79—Telef. 73

FAZENDA PUMBASSAI: Caixa Postal 185

CARMONA — UIGE

Propriedades — Plantações de café, cacau e Palmar
QUITEXE—CONGO PORTUGUÊS

Telegramas: «OMNIA» «PUMBASSAI»

Código: «GUEDES»-Bentley's ACME e ABC

EXPORTADORES: Todos os Produtos
de Angola

Agentes Gerais da:

Companhia de Seguros Comércio e Indústria

Fábrica Lisbonense de Sedas e Veludos, Lda.

**Especializada no fabrico de Veludos e
Peluches para confecções e decorações**

Avenida Infante D. Henrique, lote, 18-Telef. 381340
LISBOA

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIRO

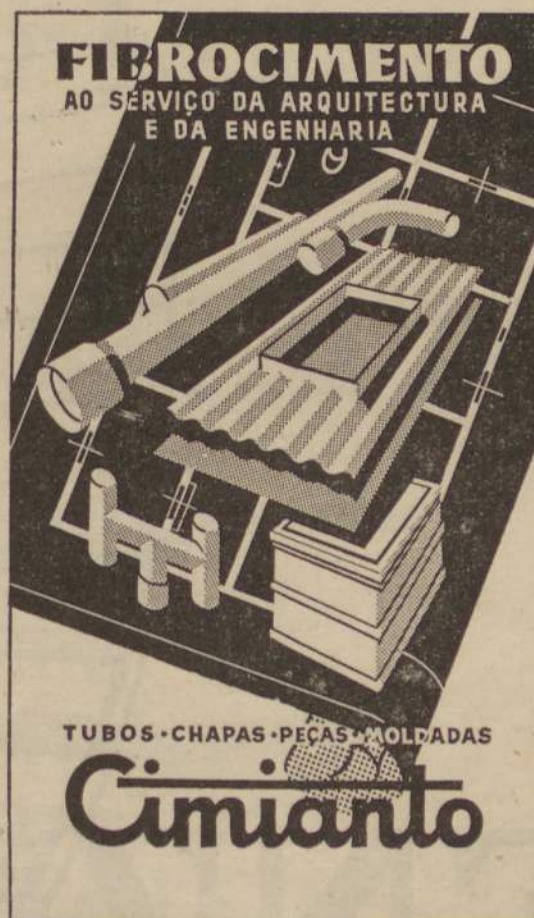
III

65, Rua Áurea, 67 — LISBOA
PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS



Sociedade Técnica de Hidráulica

S. A. R. L.

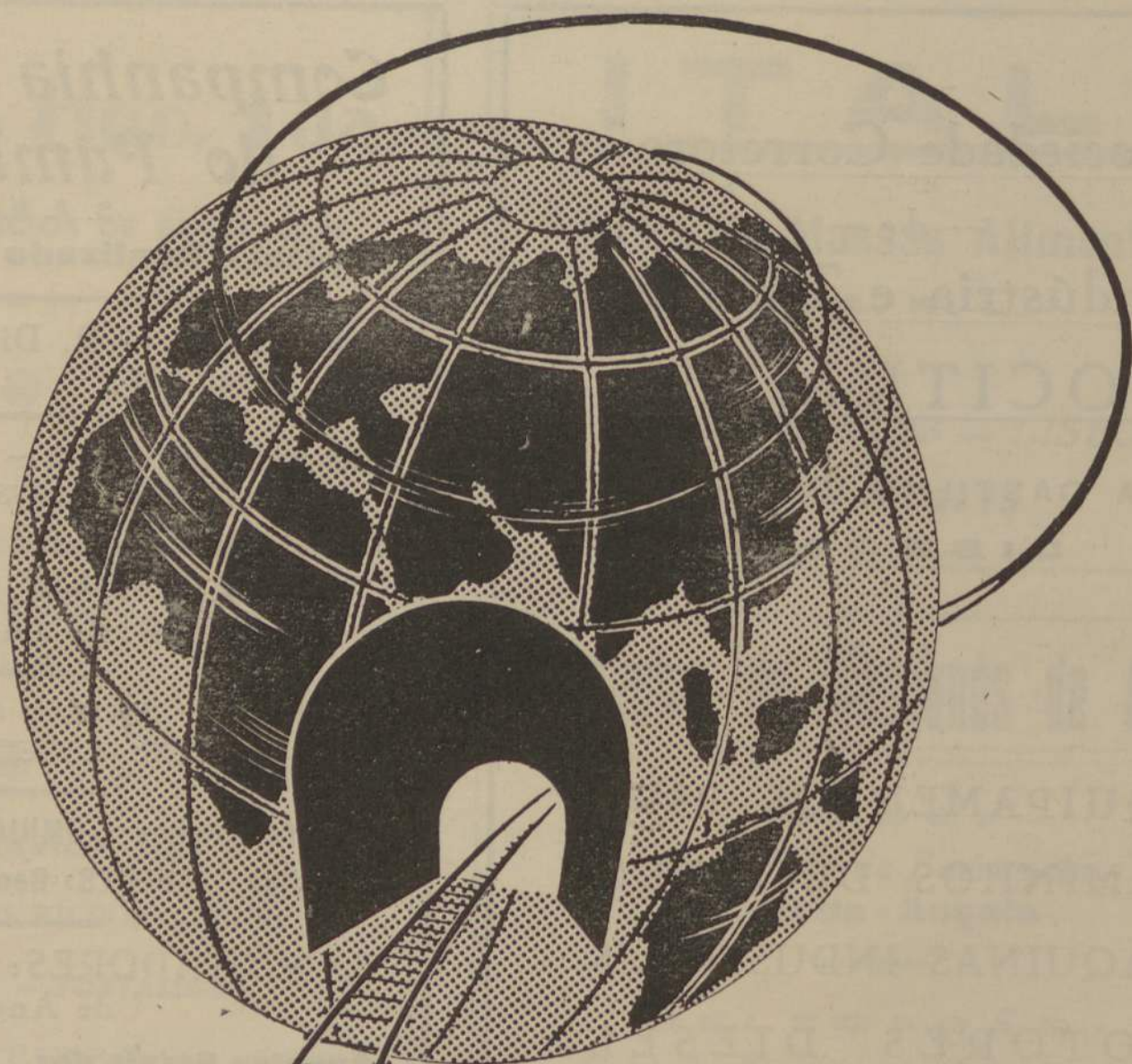
Av. Fontes Pereira de Melo, 14

TELEFS. 73 1161 (4 linhas) — LISBOA

Fábrica em Alhandra — Cortes da Quintinha

TELEFS. 05 0062 05 0141

Medalha de Ouro da Exposição Universal e Internacional de Bruxelas, de 1958



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROS da C. N. E. depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

A V E N I D A D A R E P Ú B L I C A , 7 7 , 1 . º - D .

T E L E F O N E 7 3 4 1 8 1

L I S B O A

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

AÇOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO,
METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS,
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA

Lanifícios de Superior qualidade

PARA
HOMENS E SENHORAS



Caixa Postal: 34

Telefones { 22 196 — Escritório e fabricação
22 240 — Ultimação

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PENTES SUPLEMENTARES

UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

PREÇO:

A DINHEIRO: ESC. 2.500\$00
A PRESTAÇÕES: ESC. 1.400\$00 DE
ENTRADA E 24 MENSALIDADES
DE ESC. 115\$00

APRENDIZAGEM GRÁTIS

FAZ AUTOMATICAMENTE

GRANDE VARIEDADE

DE PONTOS



BUSCH

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Avenida Fontes Pereira de Melo, 45 - Telef. 59181-2-3 - LISBOA



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da



A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

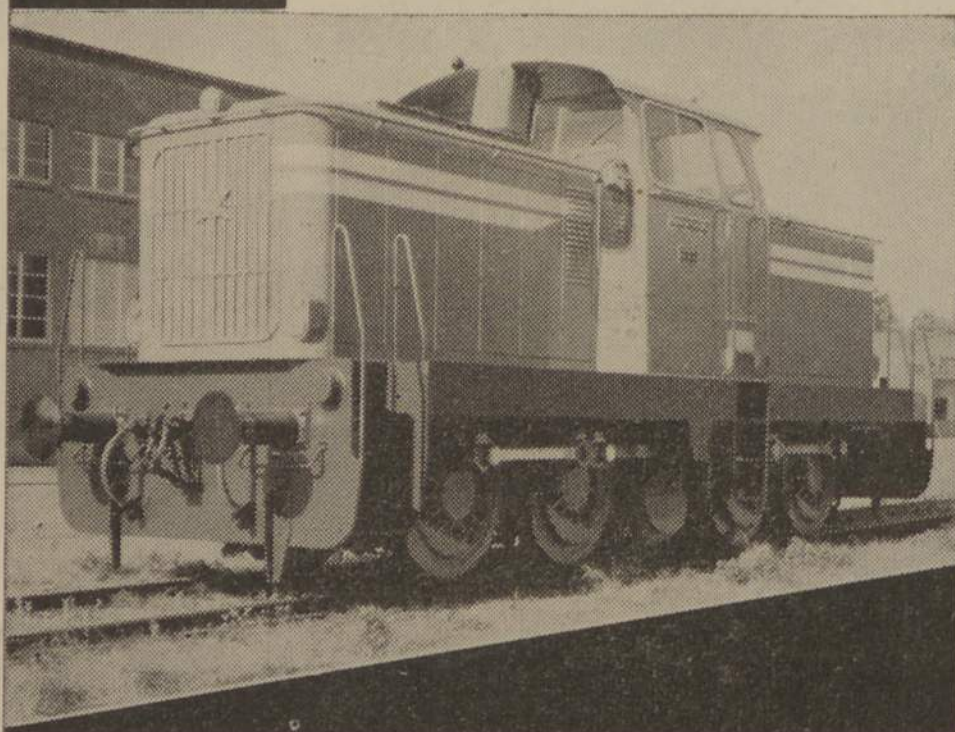
THE GENERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON C.W.2.
Uma Organização Inteiramente Britânica



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre **180 e 2200 HP.**



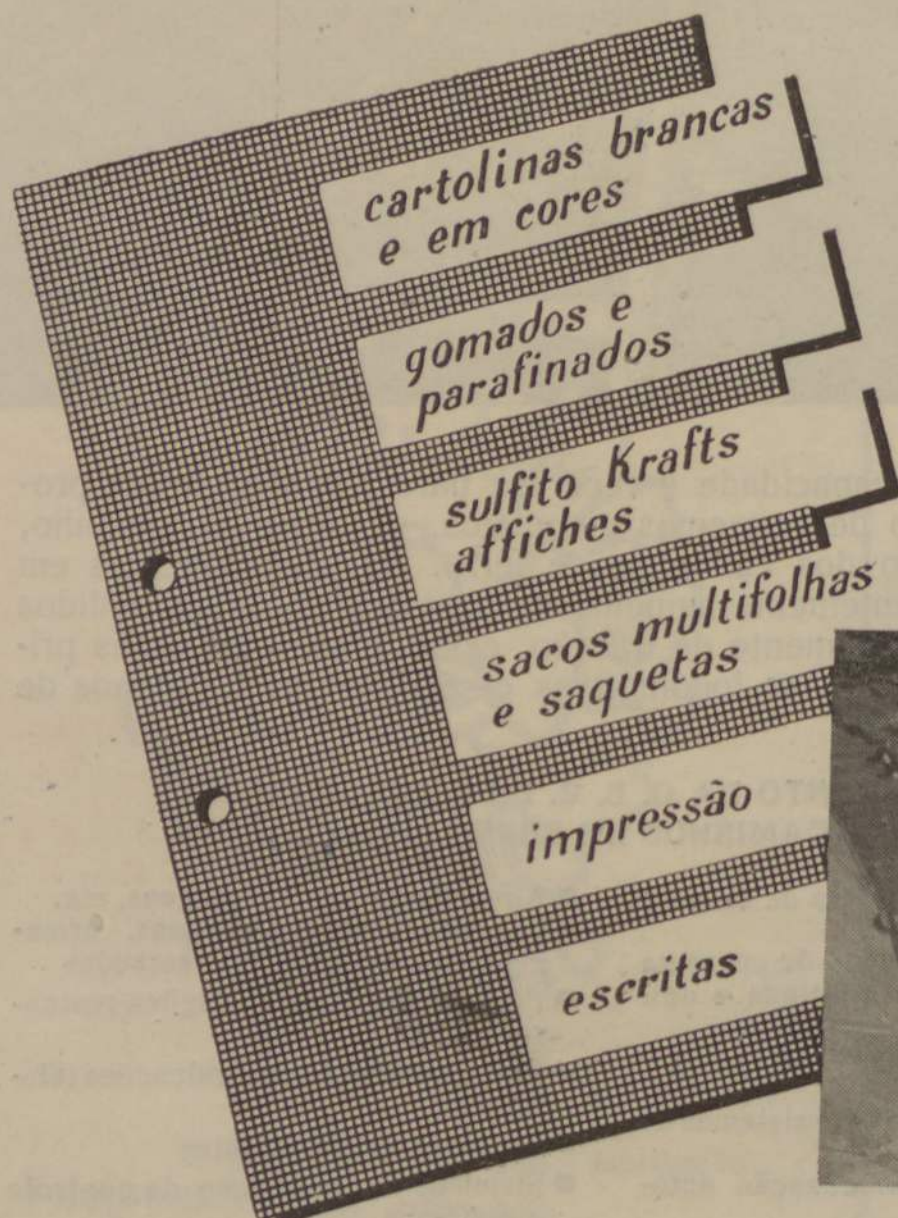
Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

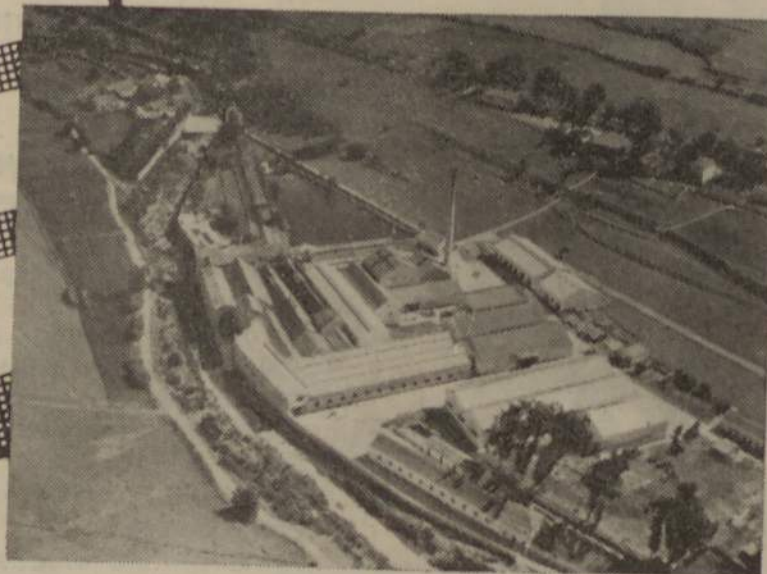
H E N S C H E L - W E R K E G M B H K A S S E L

PAPEIS



DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.^a — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 22576



ESCRITÓRIO EM LISBOA:
RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º
TELEFONE 471 54



AZEITES VIRGENS E
REFINADOS PARA CONSERVAS,
CONSUMO E EXPORTAÇÃO

sempre preferidos pela sua alta qualidade

SOMAPRE

Sociedade de Materiais Preesforçados, Lda.

Pavimentos Prefabricados

*Vigas de grande vão em betão
preesforçado*

Asnas em betão

Blocos de betão para paredes

Fornecedores da

C.ª Caminhos de Ferro Portugueses

Fábricas em Pero Pinheiro — Telef. 09 71 45

Em Alverca — Telef. 05 08 74

Escritório em Lisboa:

Rua Barata Salgueiro, 53, r/c

Telefs. 73 07 70 — 73 14 22

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Telefs. 31 581 (10 linhas)

LISBOA

CARVÃO

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

SEGUROS, REPRESENTAÇÕES (industriais, etc).

EXPORTAÇÕES=IMPORTAÇÕES



NO PORTO

KENDAL, PINTO BASTO & C.ª, L.ª

A Perfiladora, Lda.

(Fábrica de Trefilaria)

Senhora da Hora - Matosinhos

Arames de Ferro Cru: re-
dondos, quadrados e ovali-
zados — Arames de Ferro
Recozidos - Arames de Fer-
ro Galvanizados - Arames
de cobre - Arames de Alu-
mínio - Arames de Latão
Barras Metálicas, Perfis e
cabos.

Fornecedora da C. P.

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º - telef. 31311

A Ç O S



BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87
Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33
Telefones 25045-46

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA 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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

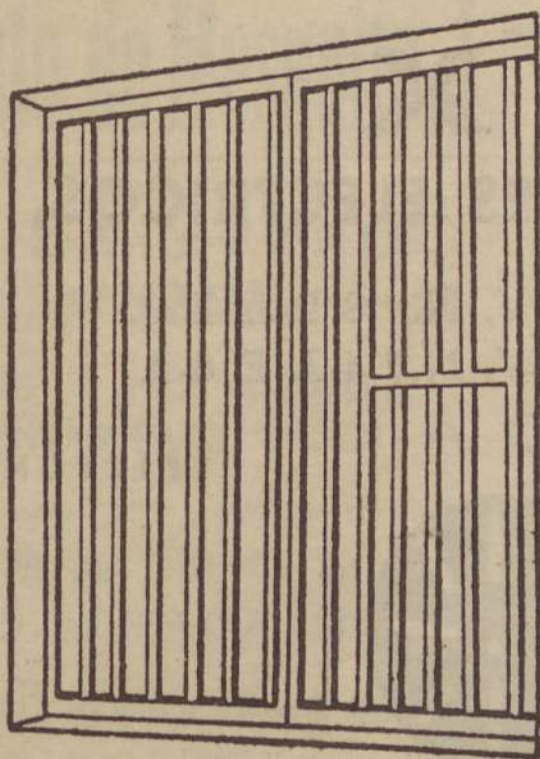
PORTAS

EM

CHAPA

CUNHADA

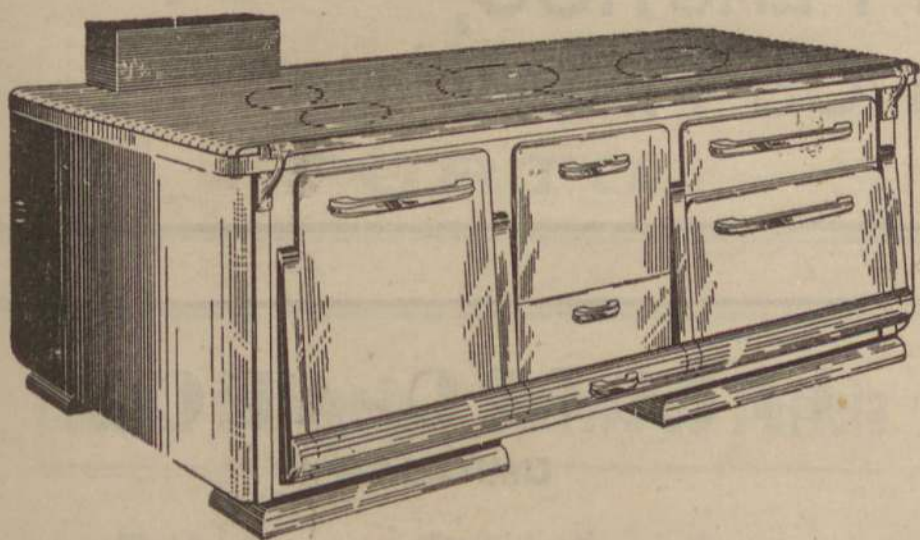
Suspensas
Articuladas
«Acordeon»



Modelo patenteado n.º 4081

Resistentes e de fácil manejo

Montadas em muitos Quartéis, Edifícios do
Estado e particulares



FOGOES a lenha, carvão, gasoil e gás,
de todos os tipos

COFRES

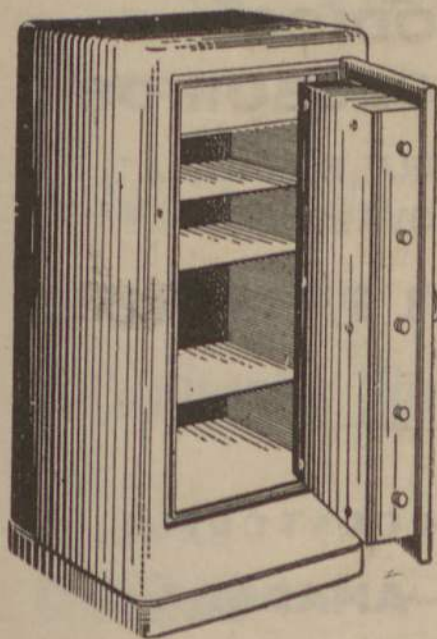
Tipo Monobloco
Simples e de 2 portas

Alumínios Anodizados

Estruturas Metálicas

Casa de Vendas:

R. do Arco do Bandeira
n.ºs 129-131 — Tel. 24463
LISBOA



Alberto da Silva & Irmãos, L.^{da}

Rua do Sol a Chelas, 36-38 (a Morais Soares)
LISBOA — Tel. 84036-848474

Marmitas «VOSS»

Utilizadas por serem as preferidas nos

**refeitórios ferroviários,
cozinhas hospitalares,
aquartelamentos, cantinas, etc.**

Fabricadas na

Vosswerke — Alemanha
a maior fábrica da Europa no género

—
REPRESENTANTES

GOURINHO, LDA.

S. JOÃO DO ESTORIL

Sociedade Lisbonense de Metalização, Ltda.

Catujal-SACAVÉM

Procedeu à metaliza-
ção de peças das car-
ruagens construídas
pela SOREFAME
para a linha do Estoril

LUX**SOCIEDADE DE CONDUTORES ELÉTRICOS, LDA.**

Escritórios: RUA D. JOÃO V, N.º 8 R/c., Esq.

Armazéns: RUA D. JOÃO V, N.º 4-A E 8-A

LISBOA

Endereço Telegráfico: «LUX»

TELEFONE: 68 15 49



**CONDUTORES E CABOS ELÉTRICOS,
REVESTIDOS A PLÁSTICO,
PARA TODOS OS FINS.**

GARDY

Materiais eléctricos para baixa e alta tensão

Fábricas em: França, Suíça, Bélgica e Espanha

ESPECIALIDADES:

Corta-circuitos e cartuchos, alto poder de corte para baixa tensão e alta tensão até 30 kV.

Disjuntores para iluminação e aquecimento, reguláveis, até 60 Ampères.

Disjuntores de pequeno volume de óleo até 35 kV: tipos MINIHUILE, TRIDUCTEUR e COUPARC.

Dispositivos de corte em carga para seccionadores—Interruptores e inversores de alavanca, 500 Volts, comando frontal, tipos modernos.

Seccionadores para montagem interior e exterior, etc.

Representantes:**António Baró, Limitada**Rua da Assunção, 99-2.º Dt.º—Telef.: 31726 e 367006
LISBOA**ELECTRO-ARCO**

LIMITADA

**Fornecedores da C. P.**

**ELECTRÓDIOS
POSTOS E ACESSÓRIOS**

PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA

MATERIAL APROVADO PELO

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING**FÁBRICA E LABORATÓRIOS****Venda Nova — AMADORA****LISBOA-2**

Rua Silva Carvalho, 239 — Telef. 683649/684893

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telef. 21277

António Pinto de Mesquita, L.^{da}

« CASA DE METAIS »
RUA DO ALMADA, 13 - 17

« METAIS PARA TUDO »
« FERRAMENTAS PARA TODOS »

« CASA SOL »
RUA DO ALMADA, 19-23

FERRAGENS PARA TODAS AS APLICAÇÕES
UTILIDADES PARA TODOS OS FINS
FITA DE SERRA «HELLEFORS»
PERFIS DE AÇO INOXIDÁVEL
para todo o tipo de carruagens, carrocerias e lambrins

Telegramas: «Mesquitas» — PORTO

Telefones { 27411 P. P. C.
27412

PORTO

Fábrica de Tintas e Vernizes A ESFINGE

DE
Armando Gomes Pessanha

Fabrico especializado de tintas metálicas
anti-corrosivas para ferro, da conhecida
e afamada marca «ESFINGE» —
Fábrica de tintas para fundos de embar-
cações de ferro e madeira, anti-corrosi-
vas, anti-vegetativas, costados, tintas
resistentes a altas temperaturas, esmal-
tes para interior e exterior, tintas de
alumínio, vernizes, secantes e alvaiades
TINTAS PLÁSTICAS — Esfinge Plas - Córplast - Rallp

Rua Rodrigues de Freitas

Telefones: 71 05 14 — 71 12 74 (P. B. X.)

VILA NOVA DE GAIA

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fábrica de Fiação e Tecidos da Portela

**Viúva Pinheiro
& C.^a, Lda.**

Fornecedores da Caixa Privativa da C. P.

*Tecidos de algodão
e fibras artificiais para
o Continente, Ultramar e Estrangeiro*

Fábrica
Delães — V. N. DE FAMALICÃO
TELEF. 11 — RIBA DE AVE

Escritório
Galeria de Paris, 78
PORTO
TELEF. 2 50 28

EFFI.

**ED. FERREIRINHA
& IRMÃO, LDA.**

*Pistões - Segmentos
Camisas - Cavilhas
Máquinas de Furar
Motores Diesel
Fundição Especializada
Meehanite*

RUA DA BOA NOVA, 163
PORTO

Srs. Estofadores

Não esqueçam que para bem
estofar com segurança,
devem usar

Pano Couro 15V

Para bem forrar

Pano Couro 12V

Fabricante:

Francisco F. d'Almeida

PORTO

DESPERDÍCIOS FARGE

Para limpeza de máquinas

L. FARGE, LDA.

PORTO

Rua do Freixo, 1291 — Telef. 51094

Agentes em Lisboa: **VALADAS, LDA.**

Avenida D. Carlos I, 60 — Telefone 663113

ALFREDO M. GOMES, LDA.

Rua da Picardia, 59-1.º — Tel. 24918 — PORTO

Agentes das seguintes Fábricas Inglesas:

Para o Norte de Portugal:

MARSH BROTHERS & CO., LTD.

Aços, ferramentas, arames d'Aço, fita d'Aço para todos os fins

A. COHEN & CO., LTD.

Lingotes de Latão e Bronze em diversas ligas;
lingotes de liga de alumínio.

JONES & ROOKE (1948), LTD.

Arame, Fita e chapas de Alpaca

Para Portugal:

D. F. TAYLER & CO., LTD.

Arame e Fita de Latão e Cobre, Arame de Bronze Fosforoso,
Discos de Latão e Cobre.

NICKEL ANODES & NON-FERREOUS CASTINGS, LTD.

Anodos de Níquel Laminados e Despolarizados

FORNECEDORES DA C. P.

Fábrica de Fiação e Tecidos de Délães

PINHEIRO, MARQUES & MADEIRA, LDA.

Fiscados—Cotins—Zéfires—Fantasias

Fábrica:

DÉLÃES—FAMALICÃO

Escritório:

Rua de Aviz, 13-1.º D. — PORTO

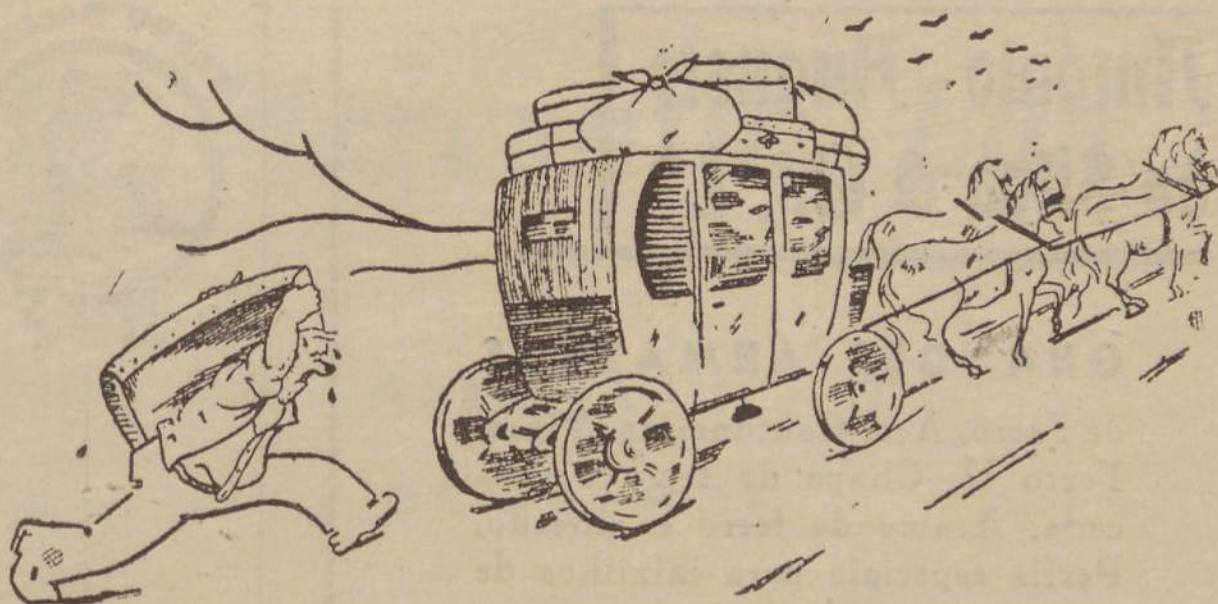
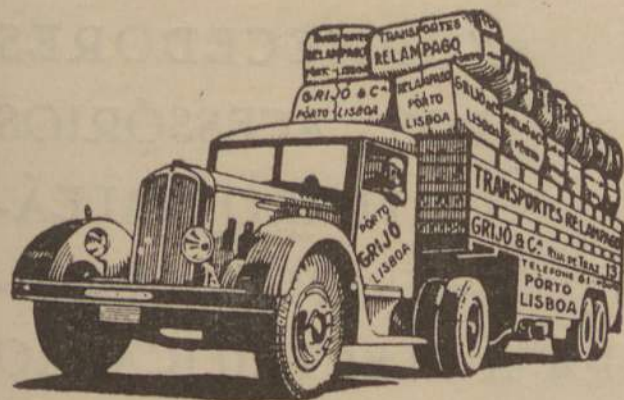
Telefone 20461

Teleg. «Fabridélães»

PORTO

O Passado...

NO PRESENTE:



Grillo & Companhia

R. de Traz, 13 - Porto

em combinação com:

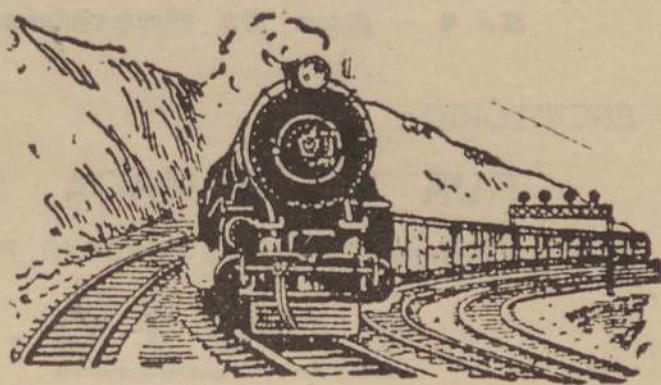
SAMPAIO, COSTA & AZI, LDA.

Rua dos Douradores, 21 - LISBOA

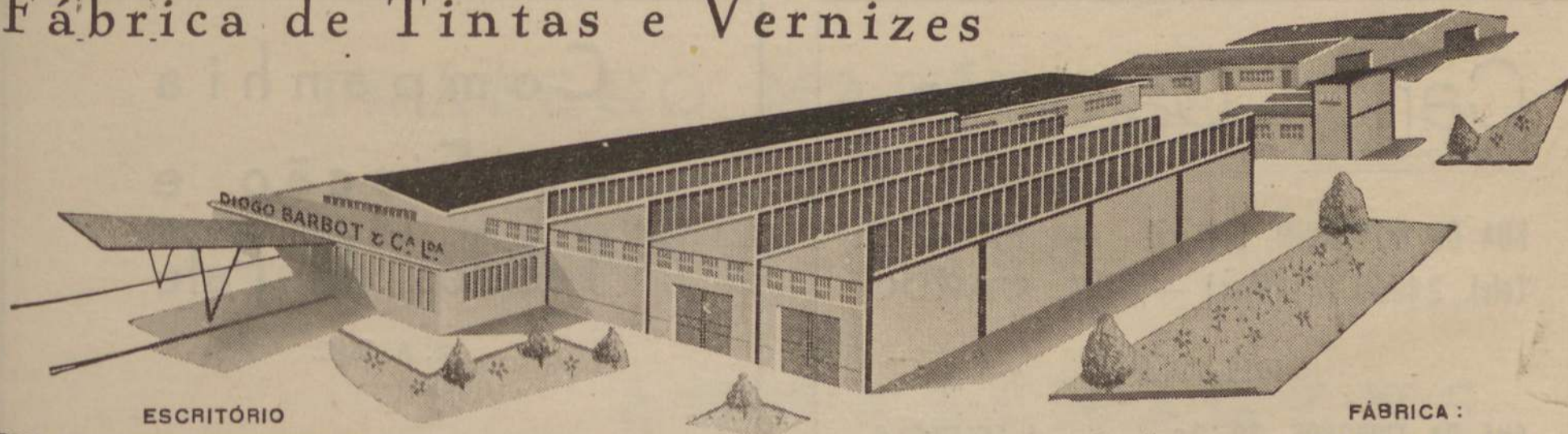
organizaram o serviço *diário*, de domicílio a domicílio, entre PORTO a LISBOA e LISBOA a PORTO, com entregas regulares de um dia para outro

Telefones: PORTO 210 58 - 210 59 - 204 17 - LISBOA 2 69 53 - 3 35 65

TRANSPORTES — DESPACHOS — EMBARQUES



Fábrica de Tintas e Vernizes



ESCRITÓRIO

RUA DE SANTO ILDEFONSO, 366-3661A
Telefones: 5 15 43 - 5 36 87 - PORTO

FÁBRICA:

LABORIM

VILA NOVA DE GAIA

DIOGO BARBOT & C.ª, L.ª DA

PORTO

FORNECEDORES DA C. P.

TINTAS METÁLICAS ANTI-CORROSIVAS

Para pintura de Pontes, Barcos, gradeamentos e todas as estruturas metálicas expostas à intempérie

ESMALTE SINTÉTICO «BARBOLUX»

O Esmalte sintético de maior flexibilidade e resistência

TINTA PLÁSTICA «BARBOLINA»

Tinta de alta qualidade para interiores e exteriores

ALVAIADES EM MASSA «LUA»

Preferidos pelos melhores artistas, pela sua escrupulosa qualidade

António Augusto da Silva & C.^a, L.^{da}

GRANDES ARMAZÉNS

de Ferro, Aço, Cantoneiras, Vigas,
Ferro U, Chapa de ferro e zin-
cada, Arame de ferro e zincado,
Perfis especiais para caixilhos de
janelas, etc.

ARMAZÉNS DE RETÉM:

N.º 1 — Rua do Almada, 565

N.º 4 — Rua de Monchique

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

Telefones: 246 23 e 246 24 (P. P. C.)

P O R T O



Oliveira & Ferreirinhas, L.^{da} MATOSINHOS

FORNECEDORES
DOS ACESSÓRIOS
DE FERRO MALEÁ-
VEL, EM GALVANI-
ZADO, PARA A ELECTRIFICAÇÃO
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES.

Fabricantes de Ferragens para linhas
de distribuição de alta tensão.

Carlos Cardoso

RUA DO BONJARDIM, 551-571 — PORTO
Telef. 249 55 (4 linhas) — Teleg. **CARDO**

FILIAL:

RUA DA TRINDADE, 20-2.º — LISBOA
Telef. 328 01 — Teleg. **LISCARDO**

ANILINAS E PRODUTOS AUXILIARES
INSECTICIDAS E FUNGICIDAS
ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representante de:

J. R. Geigy S. A.
BASILEIA-SUIÇA

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em FAFE

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º
P O R T O

Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos

Entrepasto Mercantil, Lda.

ESCADINHAS DA PRAIA, 3, 1.º, D.

(À AVENIDA 24 DE JULHO)

===== LISBOA =====

REPRESENTAÇÕES

TRÁFEGO MARÍTIMO

TRANSPORTES

ARMAZENAGENS

TELEFONES: 660047 670631

TELEGRAMAS: «MERTIL»



CONJUNTO DE DUAS
AUTOMOTORAS DIESEL

Grupo ALn 488 + ALn 442



TRANS EUROP EXPRESS

BREDA FERROVIARIA S. p. A.
FABRICA AUTOMOBILI ISOTTA
FRASCHINI E MOTORI BREDA
S. p. A.

BREDA ELETTROMECCANICA
E LOCOMOTIVE S. p. A. MILANO

Representante esclusivo:

UNIVERSAL
SOCIEDADE DE AÇOS, MÁQUINAS
E FERRAMENTAS, L.^{DA}
PORTO — LISBOA