

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. MENDONÇA E COSTA

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — OBRAS PÚBLICAS — AVIAÇÃO
E NAVEGAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888 — MEDA-
LHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908
— MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos) 1904 —

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

LISBOA

TELEFONES: { (P. B. X.) 32 01 58
DIRECCÃO: 32 75 20



CONSELHO DIRECTIVO:

MANUEL J. PINTO OSÓRIO, Engenheiro; Comandante ÁLVARO DE MELLO MACHADO, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela; ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Engenheiro e Director da Sociedade Estoril; Major MÁRIO DE MELLO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador Delegado na C. P.; Doutor JOÃO FARIA LAPA, Professor Universitário do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e Administrador da Caixa Geral de Depósitos; General JÚLIO CARLOS BOTELHO MONIZ, Escritor militar.

DIRECTOR-GERENTE E EDITOR:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da Revista de Turismo «Viagem».

SECRETÁRIOS DE REDACÇÃO:

REBELLO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista: ANTONIO E. M. PORTELLA

REDACÇÃO:

J. M. GUERRA MAIO, Jornalista; Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA, Escritor e Dr. BUSQUETES DE AGUILAR, Professor e ARNALDO MOURÃO.

COLABORADORES:

Major ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil; Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE; EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES, Engenheiro; EURICO GAMA, Escritor; Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES, Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSARIO e Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA.

75.º ANO

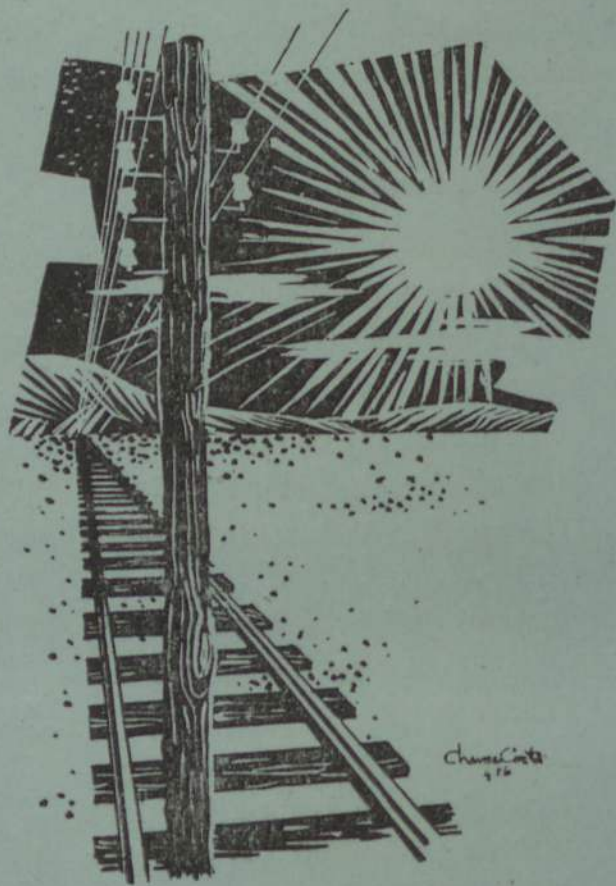
1962

Índice dos Artigos e Secções do 75.º Ano

1 9 6 2

	Pág.		Pág.		Pág.
Alejandro Freijal	311	estação de Santa Eulália, por Eurico Gama	13	Comhoios Trans-Europ-Express [Os]	67
Alto Alentejo (O), pelo General Ferreira Martins	211	Caminho de Ferro de Leste (Para a história do), por Eurico Gama	422	Companhia Internacional dos Wagons-Lits	380
Aniversário (O nosso)	80	Caminho de Ferro (O) e a Estética pelo Eng. P. de Inchaurreaga	467	Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro (XVIII) 459, 463, 15, 155, 199, 230, 245, 259, 279, 296, 307, 325. Delegados Portugueses ao Congresso	159
Ano de 1962 (Á Porta do)	367	Caminhos de Ferro (Os) continuam a acompanhar o progresso de Angola	431	Congresso de Munique (Em torno do), pelo Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves	157
Aqueduto da Amoreira, [O importante] em Elvas, por Eurico Gama	223	Caminhos de Ferro (Os) da Federação das Rodésias e da Niasalanda, pelo Eng. A. Simões do Rosário	433	Coodenação de Transportes (Exemplos actuais da necessidade de uma), pelo Eng.º Armando Cameira	175
Assembleia Geral dos Accionistas da C. P.	197	Caminhos de Ferro (O futuro dos) por Arnaldo P. Mourão	17	Curiosidades da Imprensa Estrangeira, traduzido e condensado por Jorge Ramos, 436, 454, 466, 488, 70, 91, 102, 138, 202, 218, 253, 264, 282, 312, 329, 358, 377 e	392
Associação do Congresso Panamericano do Caminho de Ferro	80	Caminhos de Ferro Federais (Prazer e conforto nos)	167	Curiosidades e distrações da Gazeta 444, 458, 472, 21, 38 e	227
Aviação, por Fernando Almiro do Vale, 439, 469, 36, 122, 347 e	382	Caminhos de Ferro Portugueses—A linha de Cascais (I), por L. de Mendonça e Costa	225	Curso de Formação e Produtividade (a C. P. e o)	371
Boas-Festas	420	Caminhos de Ferro Portugueses A ponte da Beira Baixa, por L. de Mendonça e Costa	103	Devida Vénia (com a) pelo Dr. Augusto de Castro	263
Brindes e Calendários, 380, 440 e	18	Caminhos de Ferro Portugueses (O Relatório dos) referente a 1961, pelo Dr. Manuel Busquets de Aguilar	275	Dicionário Biográfico Universal de Autores, 443 e	476
Caminho de Ferro de Benguela (O) na Imprensa Técnica Estrangeira	344	Caminhos de Ferro da República Federal da Alemanha (Os) encontram-se de novo entre os empreendimentos ferroviários mais eficazes do mundo	171	Dirigente (O) e a Empresa, esquema em sociologia prospectiva, pelo Dr. Vidal de Caldas Nogueira	413
Caminho de Ferro (Anatole France e o), por Yves Gardon	385	Caminhos de Ferro Ultramarinos 440, 16, 108, 205 e	249	Ecos e Comentários, por Sabel, 451, 474, 491, 16, 93, 110, 177, 204, 217, 278, 295 e	349
Caminhos de Ferro da Alemanha Ocidental (Os) ao Serviço do Turismo, pelo Eng.º A. Simões do Rosário	161	Carlos d'Ornellas	202	Electrificação (A) das linhas férreas vai ganhando terreno em toda a parte	387
Caminhos de Ferro Alemães na Imprensa de vários países (Os) traduzido e condensado por Jorge Ramos	166	Carreiras de Camionetes (A) Al-mendre-Est.-Freixeda do Tor-Torrão - Vermiosa, por Guerra Maio	316	Engates automáticos nos comboios, por Guerra Maio	379
Caminhos de Ferro de Angola (Os) pelo Eng.º António Simões do Rosário	375	Carris de Ferro (Companhia)	359	Estacionamento urbano (Os problemas de), pelo Dr. Rogério Torroais Valente	419
Caminho de Ferro de Benguela (Companhia do)	131	Casa da Imprensa	376	Estações Floridas (XX Concurso das), distribuição de prémios	
Caminhos de Ferro do Brasil (Os) e o ano de 1961. A necessidade de uma política de transporte	449	Centro Social Cel-Cat (O chefe do Estado inaugura o)	383		
Caminhos de Ferro Espanhois (Progresso nos), por Guerra Maio	345	Comboios franceses (O Novo horário dos), por Guerra Maio	33		
Caminhos de Ferro Federais (534 Túneis à disposição dos)	164				
Caminho de Ferro de Leste (Ache-gas para a História do) A chegada do primeiro comboio à					

	Pág.		Pág.		Pág.
na Sala de Imprensa do SNI . . .	265	Linhas Estrangeiras — 424, 442, 452, 475, 23, 179, 229, 318, 332, 352 e . . .	363	Portos de Angola (Os), pelo Eng.º António Simões do Rosário . . .	389
Estação do Terreiro do Paço (A) foi inaugurada oficialmente no dia 28 de Maio de 1932 e aberta ao público seis dias depois, isto é, a 2 de Junho. . .	395	Linhas portuguesas. 490, 80, 140, 346 e . . .	384	Problemas ferroviários. Como no Brasil e nos Estados Unidos é encarado o problema da nacionalização dos Caminhos de Ferro . . .	19
Estação do Rossio (Na), uma nova e linda exposição de flores e plantas, em que figurou também uma colecção de sugestivas fotografias turísticas. . .	383	Linhas Ultramarinas . . .	398	Problemas da Recepção Turística Nacional . . .	369
Exposição de Flores Silvestres, na estação do Rossio . . .	481	Livros e Autores, 380, 450, 476, 18, 206, 222 e . . .	252	Procuradoria Geral da República (Um parecer da) sobre licenças de acesso às estações e linhas de caminho de ferro . .	198
Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações-Iva-Munique (1965). . .	336	Marinha Mercante Nacional (A) em 1 de Janeiro de 1962, por Guerra Maio . . .	221	Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique. Números expressivos do ano económico de 1960 . .	339
Fábrica Siemens (A grande) . . .	490	Miranda Coutinho (Eng.º) . . .	295	Publicações recebidas, 427, 443, 459, 476, 20, 74, 112, 124, 140, 268, 314, 331, 351, 383 e . . .	400
Feiras e Exposições Internacionais, 351 . . .	311	Monocarril de Wuppertal, pelo Eng.º A. Mourão . . .	169	Quem? Por J. F. L. . . .	243
Feiras Internacionais . . .	491	Notas de Viagem, por Carlos d'Ornellas, Berlim-Oeste (I) . . .	251	Rebello de Bettencourt . . .	311
Fernando Almiro do Valle (Homenagem a) . . .	344	Berlim-Oeste-Berlim-Leste (II) . .	267	Recortes sem comentários, 441, 173, 29, 71, 111, 125, 142, 231, 287, 350, 364, 381, e . . .	394
Fibra de Madeira (Placas de), pelo Eng.º Francisco Rodrigues Antunes . . .	377	Idem, idem (III). . . .	283	Restauração do Rossio (A) . . .	99
Gazeta dos Caminhos de Ferro . .	21	Munique (IV). . . .	299	Rotas de Turismo: — Muxito . .	470
O nosso aniversário	112	Garmisch e Mittenwald (V) . . .	330	Seguro ferroviário (O)	123
» »	205	Nurembergue e Bamberg [VI] . .	343	Sindicato dos Ferroviários (União dos)	195
Gazeta dos Caminhos de Ferro inicia com o presente número o 75.º ano de publicação . . .	3	Os nossos colaboradores	286	Sociedade Eurofima (Uma reunião em Lisboa da)	310
Gazeta dos Caminhos de Ferro (A) e o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro . .	139	— António Emílio Martins Portela. 442		Torrais Valente (Dr. R.)	459
Gerência de Empresas (Dificuldades em), pelo Dr. Vidal Caldas Nogueira	219	— Eurico Gama	123	Transportes Aéreos de Angola e Moçambique (A reorganização dos)	80
Glossário Atómico (Para ajudar a compreender o átomo). Francês, inglês, Português, coligada por A. C. F. P., 381, 483, 9, 86, 117 e . . .	133	— Eng.º Armando Cameira	77	Transportes Terrestres. Relatório e Contas do Fundo Especial e números expressivos do Anuário Estatístico	355
Há 50 anos, 424, 437, 456, 470, 490, 318, 367 e	378	Os nossos mortos		Túnel através da Mancha (O) (Condensação de La Vie du Rail, pelo Eng.º Armando Cameira . . .	291
Imprensa, 435, 468, 18, 94, 140, 200, 256, 268 e	284	Comendador Alvaro Portela . . .	440	Turismo Espanhol	384
Imprensa Técnica. Revista «Transportes»	436	João Pereira da Rosa	75	Turismo e Veraneio	209
Revista «Ferroviária»	460	Mapril Baptista Gouveia	75	União Internacional dos Caminhos de Ferro (O que é a U.I.C.) . . .	479
Inauguração do Centro Social das Fábricas de Condutores Eléctricos e Cabos Armados Telefónicos	393	Moreira Lopes [Ten. Cel	75	Velhos Tempos Novos Tempos . .	170
Interessante Documento Histórico (Um).	174	D. Laura M. Borges de Almeida . .	76	Viagem inaugural das Férias Solneve. No majestoso e deslumbrante cenário da Serra da Estrela, a neve e o sol receberam os representantes da Imprensa	85
Jardim Zoológico	78	Manuel Ferreira de Almeida. . . .	76	Viagens e Transportes, 468, 491, 21, 108, 318 e	336
O Roseiral foi visitado pela Imprensa	139	D. Francisco d'Almeida de Menda	94	Vida Ferroviária, 468, 108, 126 e . .	139
João de Espregueira Mendes (Dr.) . .	142	Gustavo de Matos Sequeira	284	Vida portuguesa há 60 anos (A) .	389
Ligação (A) da França à Grã-Bretanha através da Mancha, pelo Eng.º Armando Cameira	6	Palavras de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações	153	Visita a uma monumental propriedade horizontal, nas Amoreiras	381
		Plano de Actividade da Câmara Municipal de Lisboa (O) para ano de 1962, pelo Dr. Busquettes de Aguilar	115		
		Panorama, por Rebello de Bettencourt, 465, 480, 69, 137, 201, 250, 342, 357, 374 e	391		
		Parte oficial, 435, 460, 77, 105, 123, 256, 270, 286, 302, 313, 336, 380 e . . .	394		
		Passagem de nível (Supressão de uma)	399		
		Passagens de nível (O Problema das). O que se tem feito em vários países. Existem nos Estados 22.0000 passagens de nível . . .	447		
		Pinhel — A Esquecida, pelo Eng.º António Simões do Rosário. . .	361		
		Pinto Teixeira (Eng.º F.)	74		
		Poetas de Itália (um dos maiores) descende de uma família de ferroviários, por Jorge Ramos . . .	378		
		Poetas e o Caminho de ferro [Os nossos], por Fausto Guedes Teixeira	426		

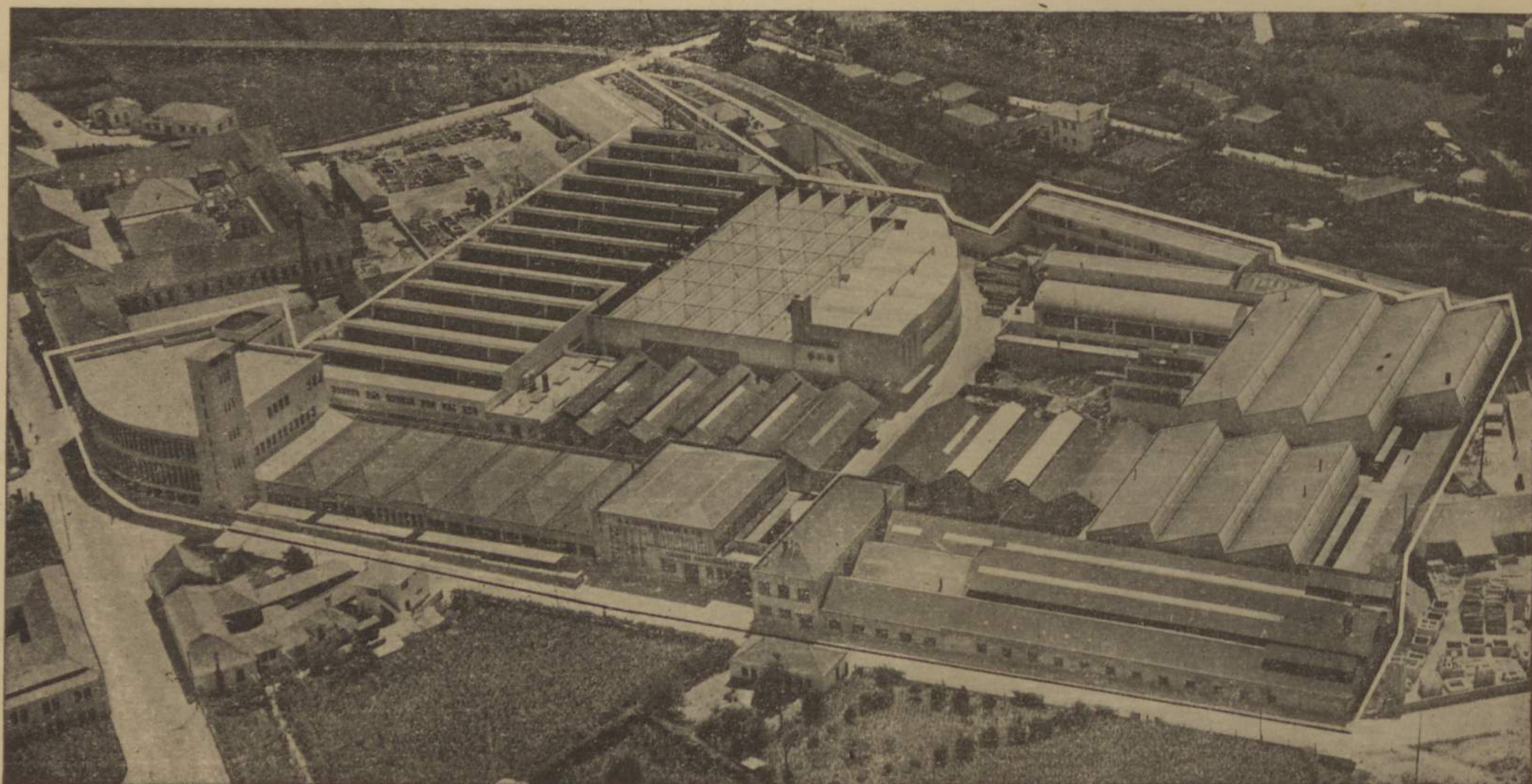


ChaméCota
1910



Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXIV * N.º 1777 * 1 JANEIRO 1962



Vista aérea das fábricas «Oliva»



MÁQUINAS DE COSTURA — RADIADORES E CALDEIRAS PARA
AQUECIMENTO CENTRAL—CALORÍFEROS—FOGÕES DE COZI-
NHA—BANHEIRAS E OUTRO MATERIAL SANITÁRIO DE FERRO
ESMALTADO — MARMITAS E EQUIPAMENTO COMPLEMENTAR
PARA GRANDES COZINHAS — BOMBAS CENTRÍFUGAS E MA-
NUAIS — ACESSÓRIOS DE FERRO MALEÁVEL PARA CANALI-
ZAÇÕES — ACESSÓRIOS PARA LINHAS DE ALTA TENSÃO —
TUBOS PARA CANALIZAÇÕES E OUTROS USOS — OBRA DE
FERRO FUNDIDO NORMAL E DE FERRO MALEÁVEL — GALVA-
NIZAÇÃO DE ARTIGOS DE FERRO

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



INDÚSTRIAS A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª, L.ª
OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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: PBX 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1777



1 — JANEIRO — 1962



ANO LXXIV

Assinaturas:

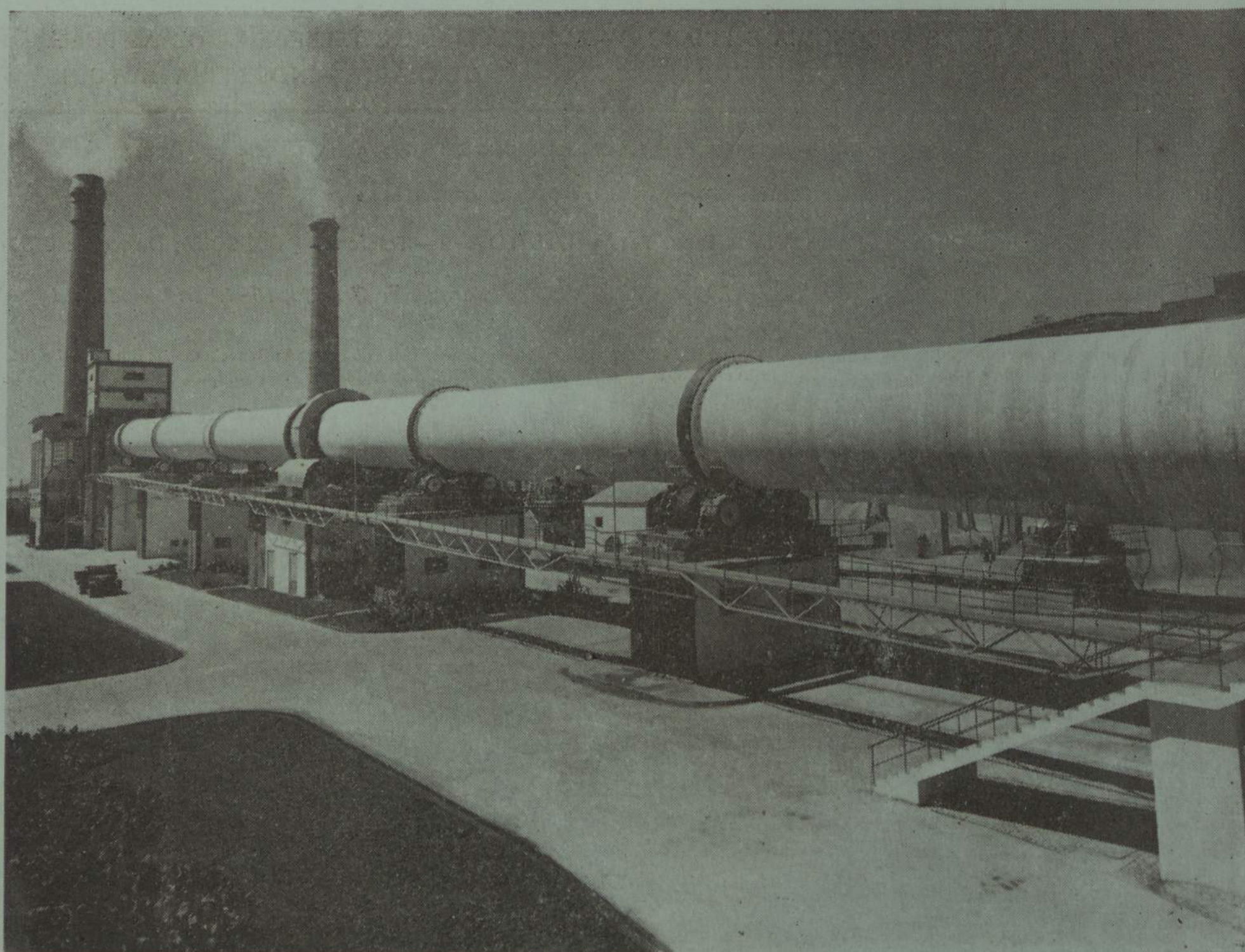
Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



COMPANHIA CIMENTO TEJO
(Alhandra)

5.ª LINHA FABRIL

ASSENTE SOBRE 407 ESTACAS FRANKI

FUNDAÇÕES FRANKI

Sociedade Construtora Portuguesa, Lda.

Praça do Areeiro, n.º 9, 4.º Esq. — Lisboa — Tel. 72 60 61 e 72 99 11

SOLDADURA A ARCO

em atmosfera de Argon

PROCESSO



VERTAL

Processo
que permite
soldar com
facilidade:
ALUMÍNIO
AÇO
INOXIDÁVEL
COBRE
BRONZE
LATÃO
ETC.



CONSULTE A

SOCIEDADE PORTUGUESA DO AR LIQUIDO
LISBOA PORTO

FÁBRICAS EM:

LISBOA — Rua da Quinta do Almargem, 14 — Telef. 63 71 36

PORTO — Rua Justino Teixeira, 657 — Telef. 500 31

DEPÓSITOS EM:

COIMBRA * FUNCHAL * PONTA DELGADA * SETÚBAL

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

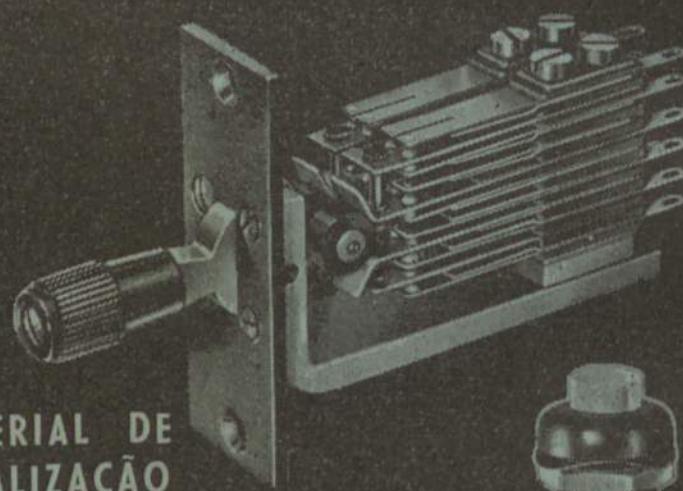
O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776

Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA



A MARCA DE CONFIANÇA

BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS FINS
BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUAS,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS PREDE-
TERMINADOS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE CA-
MINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRADES
PARA PESAGEM DE GADOS,
MEDIDORAS PARA PETRÓLEO, AZEITE, E ÓLEO
CORTADORAS DE FIAMBRE — PICADORAS DE
CARNES E MOINHOS DE CAFÉ.

ORÇAMENTOS GRÁTIS. CONSULTEM A:

AVERY PORTUGUESA, L^{DA}

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4 51 2

FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa



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 e continuam a ser 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.

LISBOA

Rua D. João V, 7 — Telef. 684141-2-3



PRODUTOS PARA A METALURGIA

ÓLEOS PARA ARREFECIMENTO E CORTE DE METAIS. ÓLEOS DE TÊMPERA. BANHOS DE SAIS. PRODUTOS DE CEMENTAÇÃO. PROTECÇÃO ANTI-FERRUGEM. DESENGORDURAMENTO E DECAPAGEM. PRODUTOS DIVERSOS.

DISTRIBUIDORES:

Sampaio Maia & C.^a L.^{da}

Fornecedores da C. P.

Rua Bernardo Lima, 10, 3.º

LISBOA

VINHOS

e

AZEITES

da

QUINTA DA CARDIGA



Sede:

QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES:

Lisboa: 21334

Quinta da Cardiga — Entroncamento: 96213

A. ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCRIVER,
COLAS E LACRES



As nossas embalagens SINO levam senhas que dão
direito a sinos de Bronze, Prata ou Ouro

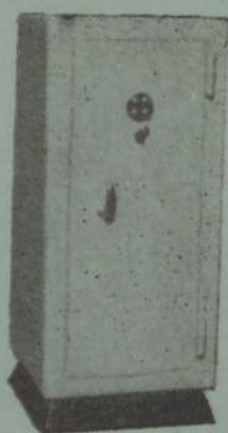
Rua da Junqueira, 233 — LISBOA

RECAUCHUTAGEM



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



CASA DOS COFRES E PORTAS FORTES

= DE =

Eduardo Franco

Oficina especializada em reparações
de Balanças * Serralharia Civil
Soldadura a Electrogéneo e a Oxigénio

Construções, reparações e aberturas de cofres
de todas as marcas — Conserta e modifica toda
a qualidade de fechaduras — Tranca-portas
especiais — Exclusivo desta casa — Chaves
de todos os modelos

Deslocações para toda a parte do País
Pessoal da maior competência e honestidade
Confiar nesta casa é ter tranquilidade

BEGO JOÃO ALVES, 3 (CRUZEIRO) — AJUDA — LISBOA-3
RESIDÊNCIA E OFICINA: TELEFONE 63 93 58

E. J. FERREIRA

ESPECIALIZADO EM FABRICAÇÃO
DE MOBILIÁRIO PINTADO,
COM BONECOS, PARA CRIANÇAS

ARMÁRIOS PARA CASAS DE BANHO
MESAS DE COZINHA, PINTADAS



SEDE

Rua de S. Tomé, 76-B
LISBOA

12-A, Calç. da Graça, 12-B
20, Rua do Salvador, 22

Telef. 86 45 95



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1962

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o-Esq.

Telefones: 36 60 51/52/53

À INDÚSTRIA HOTELEIRA

**Todo o material para cozinha
moderna**

- Batedeiras-misturadoras de 20 a 95 litros.
- Descascadores de batatas de 100 a 350 K/h.
- Fritadeiras eléctricas.
- Corta-legumes e passa-legumes.
- Picadoras de carne.
- Amassadeiras.
- Máquinas de Pastelaria, Padarias e outras unidades de larga aplicação.
- Máquinas de lavar loiça, automáticas ou semiautomáticas para 1.200 a 3.500 pratos à hora.

CONSERVADORAS E MÁQUINAS PARA FABRICO
DE SORVETES E FABRICO DE GELO EM NEVE.
VITRINES FRIGORÍFICAS

SEAFI

Sociedade de Estudos e Aplicações de Frio Industrial, Lda.
Rua João de Deus, 13-B — LISBOA

ANSCO - a cores

SUPERANSCO E
ANSCOCHROME
AS MELHORES PELÍCULAS A CORES

LUMIÈRE

ALTIPLAN
PANCROMÁTICAS

TODAS AS MEDIDAS

PEÇA EM TODOS OS BONS ESTABE-
LECIMENTOS DA ESPECIALIDADE

REPRESENTANTE

VICTOR NÉVOA
RUA BERNARDO LIMA, 47-B

TELEF. 4 52 00
LISBOA

ARMAZÉM DE TECIDOS E PERGAMÓIDES PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES

O MAIOR E MAIS COMPLETO SORTIDO

CRETONES

ETAMINES, VOILES SUÍÇOS, CASSAS, TIRILINE, TAPEÇARIAS, GOBELINS, DAMASCO, REPS, GORGORÕES, CETINS, TECIDOS DE SEDA, ESTILO E ALGODÃO, VELUDOS DE ALGODÃO, DIVERSAS CORES, C/1,35^m

TAPETES — CARPETES — PASSADEIRAS — ALCATIFAS

AOS MAIS BAIXOS PREÇOS DE REVENDA

CONFORTO DO LAR, LDA.

TELEFONE 860730 — RUA D. DUARTE, 2, 2.º
(Junto ao Hotel Mundial, à Praça da Figueira)
Filial: R. Formosa, 3.7, 1.º — Telefone 30074 — PORTO

COMPANHIA DE SEGUROS FIDELIDADE

CAPITAL E RESERVAS:

ESC. 364.342.213\$74



Correspondências em todo o País

Sede: Largo do Corpo Santo, 15 — LISBOA

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

FARINHAS DE TRIGO E FARINHAS DE ARROZ DE SUPERIOR QUALIDADE PARA
Panificação — Pastelaria — Confeitaria — Culinária e outros usos

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO:

Em sacos de papel multifolhas, de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade.
Sacos grátis — Vendas para todo o PaísFarinhas de trigo empacotadas marca «CAMPINO»
«Tão boa e tão branca só de Vila Franca»

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

ARROZ DE TODOS OS PADRÕES AUTORIZADOS (A GRANEL E EMPACOTADO)

Sociedade Industrial de Vila Franca — S. A. R. L.

As instalações fabris mais modernas do Paísde — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários
de — Descasque de arroz (a maior fábrica de descasque do País) - Arroz de todos padrões
de — Farinhas de arroz de superior qualidade, para todos os usosFábricas: **VILA FRANCA DE XIRA**Telefone: Vila F. de Xira **20**Escritórios: **LISBOA** — Rua dos Fanqueiros, 38 — Telefones { **23830 e 27806**
ESTADO — **372**

ARNOGEHA, L.^{DA}

■
**Coaltar, Carbolíneo, Creosote, Benzol,
Óleo Fenólico, Breu, Asfalto, Chatterton,
Creogeha (tipo Creolina) e bidons vazios
de todas as capacidades**

■
TELEFONES:

Escritório 28117

Armazéns 830241

Gerência 362426

■
FORNECEDORES DA C. P.

■
**RUA DA CONCEIÇÃO, 75-2.º
LISBOA**

PREFIRA SEMPRE

Açúcar

Areado branco

Um produto nacional de
superior qualidade

■
REFINARIA DO ULTRAMAR

AV. ÍNDIA, 10

LISBOA

Comércio e Indústria

**COMPANHIA DE SEGUROS
Fundada em 1907**

Capital realizado e fundos de reserva:

Esc. 173.280 Contos

Sinistros pagos desde a sua fundação:

Esc. 521.813 Contos

Se a Comércio e Indústria actualizasse
os valores do seu activo, o capital
e os Fundos de Reserva excederiam
300.000 contos

Sede em Lisboa:

RUA ARCO DO BANDEIRA, 30

Dominguez & Lavadinho



**FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANI-
PULAÇÃO DE PAPÉIS DE ESCRIVER
E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS
E TINTAS DE ESCRIVER NACIONAIS
E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DE-
SENHO E PINTURA ■ PAPÉIS QUÍ-
MICOS ■ LÁPIS, ETC.**

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 25201, 25202

Mais de 100 anos ao vosso serviço

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA}

RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

ÓPTICA / INSTRUMENTOS CIENTÍFICOS

MATERIAL E VIDRARIA DE LABORATÓRIO

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN

Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNKE & CO. Berlim OC.

Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e binóculos

KRHAN Hamburgo

Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STTUTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA

Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — Luanda

Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casa de banho e sala privativa — Telefones nos aposentos, elevador para todos os andares

AQUECIMENTO CENTRAL

Magníficos Salões — Bar Americano — Hall

Telefone P. B. X. 20410 — 29311 — 29312 — 29444

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Rua Augusta — Rua da Vitória, 41

LISBOA

SAMPAIO, COSTA & AZI, L.^{DA}

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto
Transportes ■ Embarques ■ Trânsitos

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21 s/l. D.

Telefones: 2 69 53 - 3 35 65

Estação Santa Apolónia Cais 2 — Telefone 86 15 82

PORTO:

GRIJÓ & IRMÃO, LDA.

Rua de Traz, 13

Telefone: 21058

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

Chaves & Rezende, Limitada

Revendedores da Lâmpada «ASTRA»

Material eléctrico e sanitário — Instalações eléctricas e canalizações de água e gás — RÁDIOS e reparações de toda a aparelhagem eléctrica — Vendas a Prestações

22, Rua do Século, 24 — Telefs. } 3 5268 — LISBOA
36 8994

ACÁCIO JORGE, L.^{DA}

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
MATERIAL CONTRA INCÊNDIOS

Fornecedores há 30 anos dos
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

LISBOA

RUA DA ESPERANÇA, 84-86

Telefs. 66 13 33 - 67 20 17

O óleo para motores mais rico e completo do Mundo

Tão rico que dá o dobro da protecção exigida
Tão completo que não requer aditivos extra



O óleo Pennzoil é extraído dos poços da Pennsylvania, a melhor origem do Mundo para lubrificantes. É refinado pelos mais modernos processos e contém a fórmula exclusiva Z-7.

Além de assegurar uma perfeita lubrificação mantém os motores sempre limpos.

Por isso é cada vez maior o número dos clientes que o preferem.

PENNZOIL COM L-7

nas graduações normais e multigrade

AGENTES GERAIS:

A. Contreras, Lda., Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150 — LISBOA

NO NORTE:

Electro Central Vulcanizadora, Tda., Praça D. João I, 28 — PORTO

AREALVA, LDA.

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.º — TELEF. 2 65 52

ARMAZÉNS

QUINTA DA AREALVA — ALMADA — TELEF. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA

Fábrica Progresso Mecânica

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Molhas de madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaieses — Estojos para desenho — Ataches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices — Serrotes de Podar — Ancinhos, etc.

TELEFONES: 22081 - 22082 - 22083 P. B. X. — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38-2.º

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A — 36
LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

Compre os **FATOS, SOBRETUDOS e GABARDINES** para **HOMEM e MENINO** na casa

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

Rua Augusta — (Esquina de S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.

Mais de 50 anos de existência dão completa garantia

José Maria Gomes & Irmão

ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS

Compra e vende em grandes e pequenas quantidades sucatas de cobre, de zinco e de bronze, chumbo, metal, ferro fundido e forja e mais artigos

Rua do Arco, 46 (a Alcântara)

Telefs. 63 81 91 - 66 66 14

LISBOA



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

O GALO, LDA.

de Domingos L. Mega

SEGUROS CONTRA FOGO

Avenida Almirante Reis, 94, 2.º-Esq.
Lisboa — Telef. 73 42 06

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

Não deixem de mandar limpar as vossas chaminés para assim estarem isentos de pagamento de multa.

Antiga Agência Funerária «MEGA»

de Maurício Lopes Mega & C.ª

Grande sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa

Transladações em todos os cemitérios e para o estrangeiro

Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.ºs 41, 42, 43, 44 e 45

Garagem e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE

LISBOA — Telefones 86 34 32 - 86 12 40

TELEF. NE: 664433

CABLE ADRESSE: «JEROVI»

Villarinho & Sobrinho, Limitada

VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO — Conservas de Peixe

Chá e Café — Especialidades alimentícias, Vinho do Porto Império

56, Rua das Janelas Verdes, 68 * LISBOA (Portugal)

Viúva Macieira & Filhos

CASA FUNDADA EM 1804

FÁBRICA de papel para escrever, impressão e embrulho — ARMAZÉM de papéis nacionais, estrangeiros e papelão — PAPELARIA e trabalhos tipográficos em todos os géneros

TELEF. 3 17 21 — 3 17 22 — PPCA

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA-2

SILVA & DIAS, L.ª

MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

Acessórios para camionetas em 2.ª mão
Ferro para obra — Sucata de ferro e metais

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telefone 63 86 56

PASTELARIA MARQUES

Almoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lanches

— para Casamentos em Lisboa e Província —

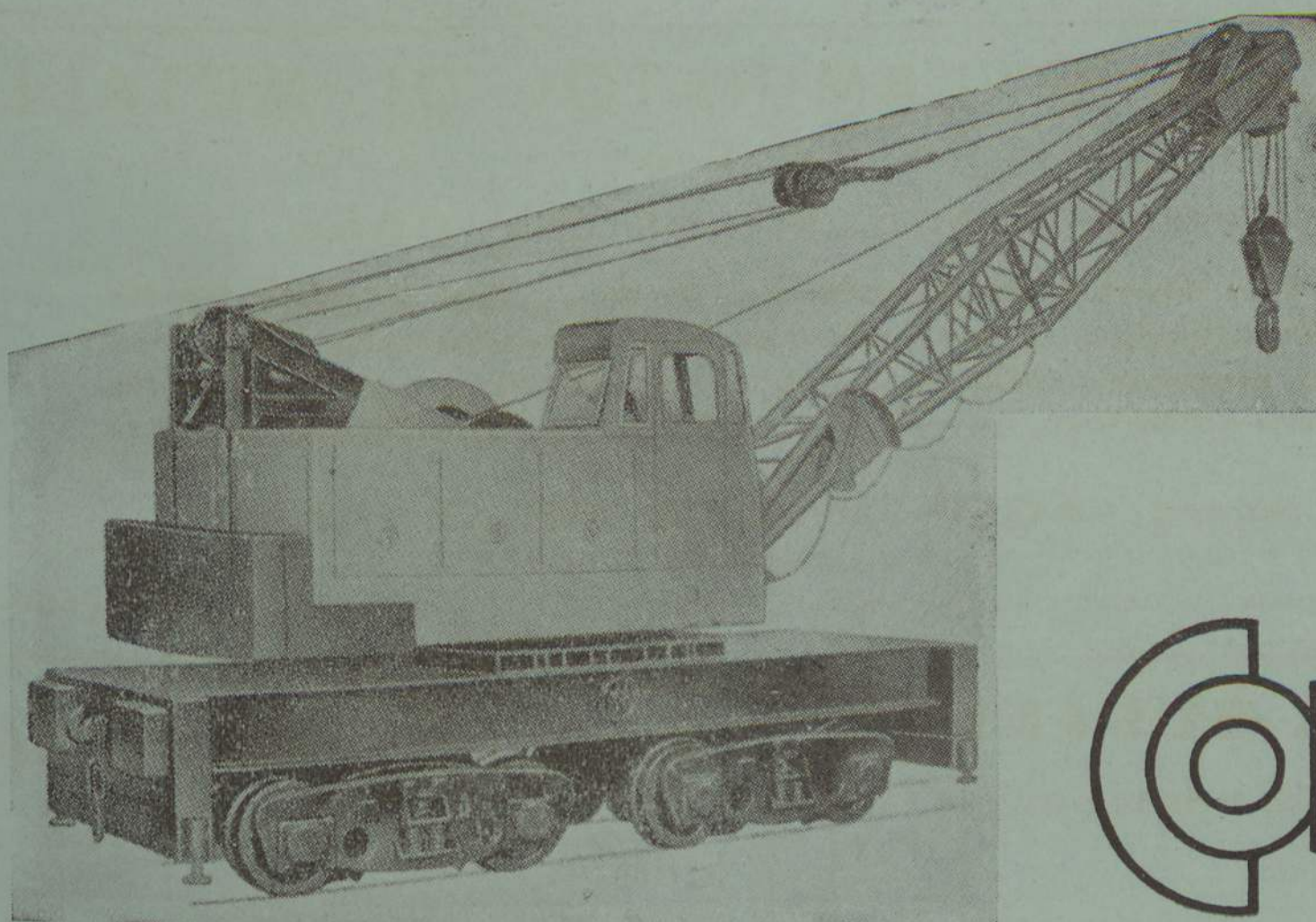
Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas em cestos regionais e caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72

Telefone: 33110

LISBOA



COLES

O NOME DE PESO PARA QUALQUER PESO

CAPACIDADES ATÉ 80 TON.

Motor de translação próprio — Rotação em circuito completo

Todos os movimentos independentes

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua João de Barros, 17

Telefones 4375-3137—C. P. 2010

L U A N D A

Rua de S. Nicolau, 71-4.º

Telefs. 27845-25080—Telegr. GUEDAL

L I S B O A

AUTOMÓVEIS E CAMIONS «MERCEDES BENZ»

EMPILHADORES «COVENTRY CLIMAX»

TRACTORES «MERCURY»

COMPRESSORES «BROOMWADE»

MÁQUINAS DE MOVIMENTAÇÃO DE TERRAS «LETOORNEAU-WESTINGHOUSE»

ESCAVADORAS E GUINDASTES «NEAL UNIT»

TRAFILERIE E LAMINATOI DI METALLI

M I L Ã O

Cobre, Latão, Alumínio e ligas

Chapas, fita, barras, perfis, arames, discos, cabos e tubos. Perfis de liga de alumínio «FEAL» para portas e janelas. Chapas onduladas de alumínio «RUFAL». Cabos de alumínio-aço. Placas de cobre para caldeiras, barras para escoras, placas tubulares, etc.

AGENTES: AGOSTINHO & MELO, LDA.
RUA GARRETT, 36-3.º — LISBOA — TELEFONE 34201

MADEIRA SUPERBIA

Artigos regionais da Ilha da Madeira e Continente

EXPOSIÇÃO E VENDAS:

HOTEL RITZ—LISBOA
HOTEL TIVOLI—LISBOA
CASINO ESTORIL—ESTORIL

MADEIRA SUPERBIA — Aven. Duque de Loulé, 75-A
TELEFONE 73 18 37 LISBOA

Armazéns do Rossio

TECIDOS—MALHAS—LÃS

Grande variedade

Os melhores preços

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

PRAÇA D. PEDRO IV, 78, 79 E 80
TELEF. 22403-34314 — LISBOA

ESPELHOS

A UNIÃO
VIDROS

Rua Luz Soriano, 23-A - Telef. 24485 - LISBOA - 2

COSTA & CONDE, LDA.

RUA DA PRATA, 175-177 — LISBOA
TELEFONE: 26645

DROGARIA E PERFUMARIA
(Fundada em 1866)

REABRIU AO PÚBLICO, completamente remodelada, esta antiga e acreditada firma.

Possui o maior sortido e selecção das mais reputadas marcas de perfumaria, quer NACIONAIS QUER ESTRANGEIRAS.

Variado e completo STOCK em plásticos, borrachas, tintas e produtos químicos.

FAIANÇAS, PORCELANA, VIDROS,
ESMALTES, TALHERES, BANHEIRAS,
LOUÇAS SANITÁRIAS, FOGÕES, ETC.

António Braz, Lda.

Fornecedor da C. P.

Telefone 864561
RUA DA PALMA, 252 e 254-A
L I S B O A

Drogaria Açoreana

Ferreira D Ferreira, Lda.

Perfumarias «BOALIS» — Produtos químicos
— Tinta e Vernizes «ADAMASTOR» «AÇOR»

Telefone } 32 05 40
Telegramas } FERFER

Rua da Prata, 99, 101 e 103-1.º LISBOA

Sociedade Portuguesa de Graxas, Lda.

Rua da Indústria, 54 — Telef. 63 74 13 — LISBOA

Fabricante dos Produtos «JUVENÁLIA»

Pomadas para calçado, estofos, móveis, oleados, soalhos, etc.

CREMES, GRAXAS E LIMPA METAIS

**Pomada para engraxadores
e sapateiros «ROSETE»**

FABRICO PARA EXPORTAÇÃO

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

Casas D Tomás, Sucessor

CASA FUNDADA EM 1920

Curtumes, Tira-Tacôs, Válvulas e Acessórios Hidráulicos
em Couro. Correias, Tacos, Colas e Gelatinas

Fábrica: SENHORA DA HORA

Tele { fone, 95 00 10
gramas, CASTO »

Acessórios em couro para as Indústrias em geral-Técnica Estrangeira

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.

Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.

Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.

Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.

Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.

Consultas, referências e pedidos a

Bettencourt & Silva, Lda.

Rua de S. Julião, 41-2.º

Telefone 2 89 19

L I S B O A

MÁRMORES DE SOUSA BAPTISTA, L.^{DA}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13

Telef. 278 43

L I S B O A

Oficina e serração de mármore

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78 01 52

Casa especializada no preparo de mármore.

Oficinas completas para todos os trabalhos.

Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa,

loijas sanitárias e materiais de construção.

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. HEITOR FERREIRA, SUCR.

A. MONTEZ

(CASA FUNDADA EM 1902)

PRAÇA D. JOÃO DA CÂMARA, 3

TELEFONE 257 31 — LISBOA

*Com os melhores votos de um Ano Próspero
envia aos seus clientes e amigos de todo
o País, as BOAS FESTAS*

SUCATAS

FERRO E METAIS

Para compra ou venda

consultar sempre a firma

ANTÓNIO DOS SANTOS & SILVA

Avenida 24 de Julho, 172

L I S B O A

Tel. 66 17 32

VIDRAÇAS

VIDROS E ESPELHOS

Para obras, mobiliário, automóveis, montras, portas, janelas, etc.

LOUÇAS, VIDROS E TALHERES.

ARTIGOS DE MÉNAGE, ESMALTES,

ALUMÍNIOS, ETC.

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam:

A MOLDURA NACIONAL, L.^{DA}

FORNECEDORA DA C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46

L I S B O A — 2

Telef. 66 43 12

Telef. MOLDURACIONAL

NOVAIS & SILVA, L.^{DA}

DROGUISTAS

TINTAS, VERNIZES, PINCEIS, ETC.

PERFUMARIAS

Rua de S. Paulo, 14-16

Telef. 23798

L I S B O A — 2

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 $2,00 \times 1,00$

Espessuras: de 3 a 36 mm para todas as aplicações

Portas, Lambrins, Tectos, Mobilário, Construção Civil e Naval, Hangares,
Casas Pré-Fabricadas, Carteiras e Mobiliário Escolar, etc., etc.

Esta madeira foi considerada pelos famosos cientistas germânicos em madeira aglomerada, Engenheiro 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 à melhor que se produz no estrangeiro

As construções de maior categoria têm preferido «TABOPAN»

A única fábrica Europeia que produz placas de 3, 4, 5 e 6 milímetros de espessura com uma resistência de 456 kg/cm^2 (cerca de 3 vezes mais que a madeira maciça)

Distribuidor em Lisboa:

Alves de Sá & C.ª, Lda.

Rua das Janelas Verdes, 86 — TELEF. 66 94 22

L I S B O A

Distribuidores no Distrito do Porto e Província do Minho:

Sociedade Comercial de Representações José Soares, Lda.

Rua Rodrigues Sampaio, 169-2.º — TELEF. 2 80 91

P O R T O

RIV

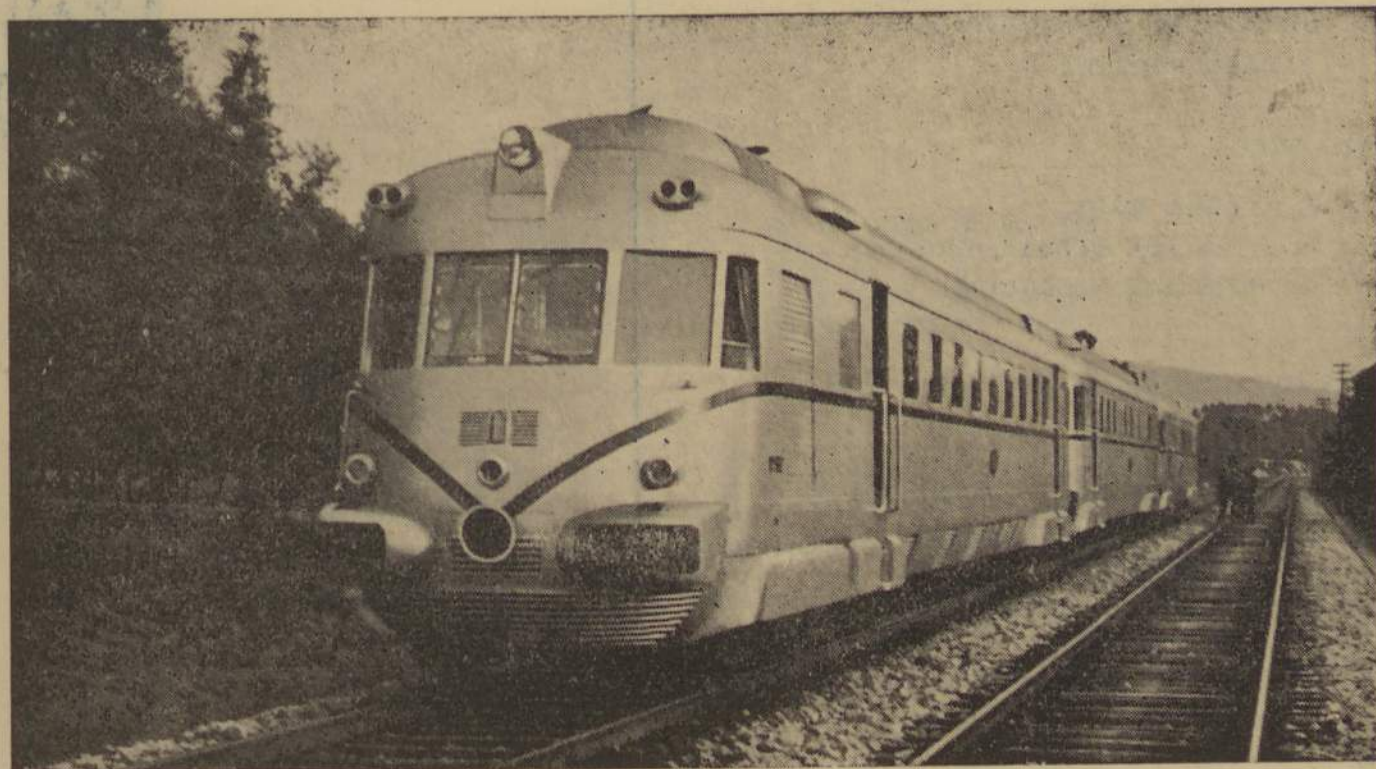
ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



AUTO-LUSITANIA — AVENIDA DA LIBERDADE, 73-79 — LISBOA

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*

A 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

COLABORADORES:

Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

À Porta do Novo Ano	367
Problemas da Recepção Turística Nacional	369
Placas de Fibra de Madeira, pelo Eng.º FRANCISCO RODRI- GUES ANTUNES	377
Um dos maiores poetas de Itália descende de uma família de fer- roviários, por JORGE RAMOS	378
Engates Automáticos nos Comboios, por GUERRA MAIO	379
Brindes e Calendários	380
Livros e Autores	380
Para ajudar a compreender o Átomo — Glossário Atómico francês- -inglês-português, Coligido por A. C. F. P.	381
Anatole France e o Caminho de Ferro, por YVES GANDON	385
A vida portuguesa há 60 anos, reportagem de REBELO DE BETTENCOURT	389
O Dirigente e a Empresa — esquema em sociologia prospectiva, pelo Dr. VIDAL CALDAS NOGUEIRA	413
Os problemas de Estacionamento Urbano, pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE	418
Boas Festas	420
Para a história do Caminho de Ferro do Leste, por EURICO GAMA	422
Há 50 anos	424
Linhas Estrangeiras	424
Os nossos poetas e o caminho de ferro — Um poema de FAUSTO GUEDES TEIXEIRA	426
Publicações recebidas	427

À PORTA DO NOVO

ANO DE 1962

N A nossa edição de 1 de Janeiro de 1961, no nosso habitual artigo de abertura em que saudámos o Ano Novo e nos despedimos do Ano Velho, afirmámos, mais uma vez, que nada havia de pior, na vida, do que o pessimismo e o derrotismo, impondo-se a todos viver com altura e dignidade, ter fé na Providência e em nós próprios, fé absoluta nos destinos e na imortalidade da Pátria. Escrevemos ainda que os inimigos que nos atacavam nas Nações Unidas ignoravam a força dos nossos sentimentos pátrios, a nossa fé num destino comum, o nosso sentido de solidariedade e de fraternidade, como ignoravam algumas das mais impressionantes páginas da nossa História, como as que os timorenses escreveram, na segunda Grande Guerra, como igualmente ignoravam o patriotismo dos goeses que estavam sempre prontos a defender, como os angolanos, como os moçambicanos, como todos os portugueses espalhados por todo o Mundo, a nossa unidade nacional.

Foi sempre timbre dos bons portugueses saber morrer de pé. Morrer com honra é próprio de um povo viril, que não transige com os adversários, que não se acobarda perante o inimigo, por mais numeroso e ameaçador que este se apresente. Os nossos actos de dignidade, a nossa unidade moral, o nosso sentido humano de cultura chamam a atenção do Mundo. Se uns nos compreendem e admiram, outros, por mal informados, não nos prestam a devida justiça.

Entre as pessoas que nos têm prestado inteira justiça, citemos agora dois vultos eminentes: Gilberto Freire e Donatello Grieco.

Gilberto Freire, que conhece Portugal não só através da sua vasta cultura, mas, também, pela nossa história viva, pois visitou,

sem preconceitos, o nosso ultramar, se era um amigo certo e declarado, mais nosso amigo ficou após a sua memorável visita. Em Angola, sentiu-se em Portugal e viu, por diferentes vezes, a soberba imagem do Brasil.

O dr. Donatello Grieco, agora de novo em Lisboa, na qualidade de Ministro Conselheiro da Embaixada do seu País, é outro brasileiro a quem devemos, ultimamente, grandes provas de amizade. Em 30 de Janeiro de 1957 — recordemos, emocionadamente, essa data — o dr. Donatello Grieco, proferiu, como representante do Brasil, um notabilíssimo discurso na Quarta Comissão da XI Assembleia-Geral das Nações Unidas, em que tratou do nosso caso e demonstrou que a Nação Portuguesa é uma unidade psicológica e histórica.

Em dada altura do seu discurso, o dr. Donatello Grieco salientou o seguinte: «O Brasil foi província portuguesa, e os brasileiros orgulham-se da obra civilizadora que os portugueses realizaram em seu solo, legando-lhes, inclusive, essa mesma velha e digna atitude portuguesa de tolerância e de respeito, o amor a todos os semelhantes, sem preconceitos de raça, de cor, de religião e de condição social. Não encaramos o facto de ter o Brasil sido parte integrante de Portugal com qualquer espécie de ressentimento ou de despeito; muito pelo contrário, a nossa ancestralidade lusitana é para nós um motivo autêntico de orgulho, porque não consideramos que, historicamente, as relações entre o Continente e o Brasil fossem em essência as relações entre o senhor e o servo: Portugal e o Brasil formavam, então, uma grande família».

No momento em que traçamos estas linhas, doloroso momento para todos os portugueses, foi-nos grato repetir essas palavras de justiça e de boa amizade, proferidas, desassombradamente, há poucos anos, na ONU, quando eram mais insistentes, mais ferozes as ameaças contra a nossa Província de Goa.

Recordamos agora este nome ilustre e amigo, porque na ocasião em que escrevemos a nossa habitual abertura do número do Ano Novo, nos chega a notícia da invasão de Goa pelos soldados da União Indiana. A Fábula do lobo e do cordeiro continua a ter uma dolorosa e flagrante actualidade. A cobardia do mais forte é a lei dominante. São precisamente aqueles que se servem da força contra o que é justo que a história regista como os maiores inimigos da Humanidade.

A todos os nossos leitores, colaboradores, anunciantes e amigos desejamos um Ano Novo mais feliz do que o de 1961 e mais alegre do que foi o nosso último Natal, tão tristemente assinalado com a invasão de Goa.

Problemas da Recepção Turística Nacional

Exposição pronunciada no «Colóquio Nacional de Turismo», promovido pela Direcção dos Serviços de Turismo do Secretariado Nacional de Informação (S. N. I.) de 19 a 21 de Janeiro de 1961, pelo Doutor João Faria Lapa, Professor do *Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras*

I — As incidências do Turismo

1. — TURISMO LATO SENSU E TURISMO SOCIAL

Para a correcta inteligência das considerações que vão seguir-se, convém precisar o conteúdo e alcance do vocábulo *turismo*, que já tomou entre nós foros de cidadania em detrimento do seu sinónimo «excursionismo», sem dúvida de mais genuína cepa.

Seguimos o conceito adoptado pelos meios que se dedicam ao estudo científico do turismo e proposto, há anos, pelos Professores Hunziker e Krapf: conjunto das relações e dos fenómenos originados pela viagem e pela estadia dos *não-residentes*, desde que tal estadia não dê lugar a uma fixação duradoura ou não decorra de uma actividade lucrativa. Esta será a definição de turismo, no seu significado lato. E atente-se que ela, exactamente pela latitude do seu conceito, se reporta à região ou local em que se observa o turismo, sem consideração da procedência do turista, procedência que tanto pode situar-se adentro das fronteiras do País em que se encontra a região ou local visitado, como fora dessas fronteiras, isto é, em País estrangeiro. Por outras palavras, a definição, porque é ampla, abstrai da existência de fronteiras políticas demarcatórias de territórios estaduais.

E uma vez que em nossos dias toma vulto o que se convencionou chamar «turismo social», convém do mesmo modo, e pela mesma razão, defini-lo, tanto mais que vai interessar ao tema aqui abordado.

Sem embargo de reconhecermos que nos meios competentes ainda não se fixou definitivamente o conceito, não obstante os esforços desenvolvidos, em especial nos dois congressos internacionais do turismo social já realizados, (o primeiro em Berne, em 1956; o segundo, em Viena, 1959), alinhamos

também com o Professor Hunziker, que no último dos referidos congressos apresentou, a título de ensaio, a seguinte definição: por turismo social se deve entender o turismo praticado pelas unidades de menores rendimentos e que se torne viável ou é facilitado através de prestações de serviços de carácter muito peculiar e por isso de fácil identificação.

Este ensaio de definição necessita certamente de esclarecimento complementar que facilite o seu entendimento. Adiante, em 3., quando tratarmos das prestações de turismo, teremos oportunidade de o prestar.

2. — TURISMO INTERNO E TURISMO EXTERNO (ACTIVO E PASSIVO)

Em trabalho que apresentámos no 11.º Congresso da Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme (Leysin, 1960)⁽¹⁾, tivemos ocasião de pôr em relevo a necessidade de tentar a concretização de certa nomenclatura, no domínio da matéria relativa ao turismo, e nomenclatura que sem prejuízo da já consagrada, tomasse em conta a existência de fronteiras políticas, de forma a poder distinguir-se o turismo materializado pelas deslocações intra-fronteiras do turismo que implica a transposição de fronteiras.

Nesta orientação, considerámos *turismo interno*, o turismo que não implica o atravessamento de fronteiras políticas e por *turismo externo*, o turismo para o exercício do qual se verifica o atravessamento das mesmas fronteiras.

Em relação a um país dado, turismo interno será o turismo praticado no território desse país pelos residentes no mesmo país, a maioria dos quais, evidentemente, é constituída por nacionais.

(1) — «La mesure des flux touristiques au Portugal. Méthodes et Résultats», publicado na «Revue de Tourisme», Berne, n.º 2, Abril/Junho 1960.

Em relação a um país dado, turismo externo será o turismo praticado pelos residentes em países estrangeiros (a maioria dos quais é constituída evidentemente por estrangeiros) no território desse país — *turismo activo* — ou ainda o turismo praticado pelos residentes nesse país em território de países estrangeiros — *turismo passivo*.

No nosso caso, turismo interno será o turismo praticado pelos *residentes* em Portugal no território português. Turismo externo será o turismo praticado tanto pelos *não-residentes* em Portugal no território português — *turismo activo* —, como pelos *residentes* em Portugal em territórios de países estrangeiros — *turismo passivo*.

3. — PRESTAÇÕES DE TURISMO

A efectivação do turismo, a possibilidade da sua realização concreta, exige necessariamente que ao turista seja facultada uma série numerosa de prestações, e série que dia a dia tende a alongar-se, por virtude do alargamento crescente do que podemos chamar a «procura turística», devido, em grande medida, à expansão do turismo social.

Como já em outra oportunidade afirmámos⁽²⁾, para que seja assegurado o equilíbrio do mercado turístico, torna-se necessário que a oferta acompanhe a procura. Entre os elementos estruturais da oferta contam-se, além dos valores artísticos, panorâmicos, climáticos, desportivos, político-sociais e até morais, as prestações de serviços, nomeadamente as de hospedagem, restauração e transporte.

Imperativos ditados pela preponderância crescente do turismo social levaram não só à adopção de mais diversificados formulários daquelas prestações tradicionais, mas também à criação de novas prestações, facultadas por entidades chamadas agora à colaboração, ou a ela solicitadas com mais viva insistência.

Referimo-nos às empresas, como dadoras de emprego, que em obediência a ditames da mais vigorosa política social, marca dos nossos dias, facultam aos seus serventuários colónias de férias, subsídios de férias, subsídios para excursões, etc.; aos grupos excursionistas, cuja proliferação notória traduz a ansiedade turística dos estratos populacionais mais modestos, e que, mercê de auxílios e de processos adequados, preparam e dirigem as deslocações turísticas dos seus associados; às agências de viagens que não só acrescem de número como dilatam o seu campo de actividade, alargando a actuação a domínios de realização de

turismo a mais baixos preços; a organismos públicos, como entre nós a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), criados para o fim eminentemente social de sanificar a existência dos dadores de trabalho, em especial nos seus lares, e para a consecução do qual recorrem a múltiplos meios, entre eles o de proporcionarem ou facultarem deslocações turísticas; ao próprio Estado, que através dos seus serviços — como é o caso do S. N. I. — orienta e fomenta o turismo, promovendo-lhe a direcção mais consentânea com os interesses nacionais, de ordem cultural, educativa, económica e político-social, e estimulando-o quer directamente, quer indirectamente através das unidades produtoras de prestações de turismo, até pela concessão a estas de facilidades de ordem financeira, nomeadamente de crédito.

Vemos assim que, a par das prestações de turismo tradicionais, enfileiram outras, assinaladas caracteristicamente pela sua feição social, como resposta a imperativos de ordem educativa, cultural e higiénica dos extractos sociais de menores rendimentos. São estas prestações muito peculiares e por isso de fácil identificação, a que se refere o Professor Hunziker no seu ensaio de definição de turismo social, a que anteriormente aludimos. E é este, o esclarecimento que prometemos, ao mesmo ensaio de definição.

4. — INCIDÊNCIAS DO TURISMO

São do conhecimento geral as profundas e vastas incidências do turismo no campo do económico, do financeiro, do social e do político.

No domínio do económico, ele intensifica a propensão para o investimento, acelera o circuito das trocas, concorre para o alargamento das dimensões dos mercados e constitui, deste modo, variável estratégica do crescimento económico daquele país em relação ao qual o turismo em causa se pode classificar de interno ou de externo activo. Em especial, a um e outro destes géneros de turismo, mas sobretudo ao turismo interno, cabe papel decisivo, como aliás já tivemos ensejo de acentuar⁽³⁾, na política de expansão económica regional, uma das vias do crescimento económico e cuja relevância acaba de ser confirmada por longa e autorizada referência na Proposta da Lei dos Meios para 1961⁽⁴⁾, acabada de apreciar pela

⁽³⁾ — «*Le tourisme, facteur d'expansion régionale au Portugal*» — Comunicação apresentada ao 10.º Congresso da Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme (Paris, 1959) — publicada em «*Le Tourisme*» — Vol. 1 (Berne, 1960).

⁽⁴⁾ — «*Proposta de Lei de autorização das receitas e despesas para 1961*», n.ºs 166 a 170, sob o título «*Política do bem-estar rural*».

⁽²⁾ — «*La position des différents moyens de transport par rapport au tourisme social*» — Comunicação apresentada ao I Congresso Internacional de Turismo Social (Berne, 1956), publicada no «n.º 34 des Publications de la Fédération Suisse du Tourisme».

Câmara Corporativa e pela Assembleia Nacional; na verdade, o turismo pode constituir um dos elementos infra-estruturais dos polos de crescimento regional, pois que estimulante de grande número de actividades locais, desde a hospedagem e restauração, até aos transportes, à exploração de atractivos naturais, às indústrias de produtos regionais, às actividades de grupos folclóricos locais, etc.. Neste aspecto assume particular relevância, para um país dado, a intensificação do seu turismo interno, pois a deslocação inter-regional de massas turísticas, adentro das fronteiras do país, concorrerá, mais do que qualquer outro género de turismo, para anular ou, ao menos, corrigir os efeitos da irregular distribuição da actividade económica, no interior do país, e consequentes discrepâncias na distribuição do rendimento.

No domínio do financeiro, sabe-se qual o valor emprestado pelo turismo à distensão da capacidade tributária de um país e, em especial pelo turismo externo activo, ao incremento da exportação de bens e serviços, em contravariante da colheita de divisas — classificada na rubrica «invisíveis» —, com salutareos efeitos na balança de pagamentos.

No domínio do social, o turismo concede oportunidade de facilitar e alargar a fruição de salutareos lazeres, a uma vez educativos, instrutivos e ilustrativos.

No domínio político, o turismo externo concorre para o conhecimento da diversidade de instituições políticas e das respectivas ambiências peculiares à sua adopção e, no tocante ao turismo interno, para acentuar a homogeneização da comunidade nacional, de largo alcance para o nosso País, unidade pluri-racial dispersa geográficamente.

De tal sorte, o turismo, com esta multitude de incidências, a desenvolverem-se numa constelação de radiais, apresenta-se fonte multimoda de expansão que bem merece as atenções, o estudo, a protecção e o incentivo que universalmente lhe são dispensados.

II — O ambiente de recepção turística nacional

5. — SENSIBILIDADE E RECEPTIVIDADE DO TURISTA INTERNO, DO TURISTA EXTERNO

Turista é a pessoa no exercício do turismo. Por definição, o turista, enquanto assume essa qualidade, entrega-se exclusivamente ao turismo, com a abstracção de qualquer actividade lucrativa.

Natural e forçoso é, por isso, o turista concentrar todas as suas forças anímicas na observação e percepção do meio exterior. Os seus olhos e, em menor grau, embora, os seus ouvidos, são os

órgãos externos permanentemente chamados a exercício, como transmissores das impressões que vai colhendo e no seu consciente ou subconsciente vai gravando, para depois, mais tarde, após a vilegiatura, as caldear no cadinho da sua meditação e as inventariar no rol das suas recordações.

Desta atitude, deste estado de espírito, resulta que o turista, involuntariamente embora, apura a sua sensibilidade e fica dotado de mais aguda receptividade. Faz reparo no que lhe passaria despercebido, se dominado por outras preocupações; dá ao facto notado proporções que o impressionam mais fundo do que o impressionariam em outra atitude mental.

Este apuramento da sensibilidade e esta agudeza da receptividade crescem de grau, na medida em que se torna mais estranho ao turista o ambiente do centro que ele visita. Quanto mais acentuada for, em relação ao meio de residência do turista, a diferenciação de língua, de costumes, de paisagem e de clima, do meio por ele visitado, tanto maior é a sua ansiedade de conhecer, de saber, de compreender a caracterização deste último e, portanto, mais despertadas são a sua sensibilidade e a sua receptividade.

Eis a razão por que, considerado um país, há, neste aspecto, notável diferença entre o turista externo de visita ao País e o turista interno, em digressão no País.

O primeiro porque residente em meio com características diversas das do país visitado, põe o maior interesse e minúcia na observação, no exame, na inquirição.

O segundo, porque se desloca quase sempre falando e ouvindo a sua língua, sempre envolvido pelo «sentimento nacional» e pela similitude de algumas características comuns a todo o país, não é solicitado tão vivamente como o primeiro para apurar os sentidos de observação. Note-se, todavia, que neste apuramento de sentidos, ainda que de escala mais reduzida que no caso do turista externo, há que considerar gradações diferentes, consoante é mais ou menos acentuada a diferenciação inter-regional, de algumas características não comuns a todo o país: costumes, paisagem, clima e até, se for o caso, língua ou dialecto.

6. — EFEITOS DO AMBIENTE DE RECEPÇÃO TURÍSTICA

Esta predisposição do turista, a que acaba de se fazer alusão, implica uma consequência do mais alto valor e da mais exigente consideração no campo da política turística.

De facto, o turista, com multiplicada sensibilidade, regista tudo quanto cai no seu campo de observação, desde o enquadramento geral ao mais ínfimo pormenor; o turista, com multiplicado

poder de receptividade, regista fundo, em impressão quase instantânea e indelével, tudo quanto observou. E boa ou má, correcta ou menos verdadeira, esta impressão — a primeira impressão — permanece. Só seria susceptível de modificar-se após uma estadia mais ou menos longa, durante a qual a colheita de elementos concedida por observações ulteriores desdissem a primitiva conclusão; mas tal estadia, por definição, é incompatível com o turismo — a menos que ela se processe por repetidas visitas de carácter turístico, o que, verificando-se por vezes, não é contudo vulgar.

Estas considerações levam a concluir que o ambiente de recepção turística, dada a importância de que se reveste e o carácter decisivo dos seus efeitos, obriga a permanente atenção e, em especial, a cuidadoso arranjo de todos os seus pormenores, mesmo os aparentemente mais insignificantes.

7. — A RECEPÇÃO TURÍSTICA NACIONAL

Sem dúvida, o ambiente de recepção turística português oferece aspectos que estão isentos de qualquer crítica, antes merecem bem ser destacados para formação de juízo completo sobre a matéria. Nem de outra forma se explicaria a crescente atracção que o País vai exercendo sobre as massas turísticas externas e sobre os próprios turistas internos, de ano para ano acusando mais intensa movimentação no território nacional.

É a paz e tranquilidade de que disfrutamos; é o arranjo e limpeza dos nossos centros populacionais, dos nossos monumentos restaurados; é a nossa rede de viação; é o cuidado e a sóbria elegância dos nossos museus; são os nossos serviços de hospedagem e de restauração, em progressivo e notório empolamento e melhoria; é a expansão e apuramento dos serviços fornecidos pelas agências de turismo e pelas empresas de transporte, na realização de digressões turísticas; é a publicidade e propaganda dos nossos tesouros turísticos (a haver viabilidade, bem mereciam ser intensificadas) — quase tudo, afinal, e por actuação directa ou indirecta, resultado da tão difícil quanto perseverante e inteligente acção do S. N. I., para valorar o acervo dos dons naturais com que a Providência nos contemplou.

A ambiência de recepção turística é, porém, de natureza compósita e extraordinariamente complexa, no sentido de serem incontáveis os elementos componentes e alguns deles só com dificuldade discerníveis. A par daqueles benéficos aspectos que acima referimos, outros há, a prejudicarem a recepção turística nacional, ou a torná-la menos perfeita.

Uns incrustam as suas origens na ainda mo-

desta formação educativa da nossa gente — não obstante se ter assistido, nas últimas dezenas de anos, a notória evolução benéfica, a que não foi de nenhum modo alheia a persistente difusão da instrução primária.

A mão que se estende à caridade pública, quantas vezes por vício ou artimanha; o espectáculo de indignidade do vultoso carregado à cabeça ou da tracção humana, pelas ruas ou estradas, de pesados veículos; a prática, perigosa e anti-higiénica, do pé descalço; o gesto repelente de cuspir para a via pública ou para o chão de edifícios públicos, praticado até por agentes de autoridade; o exercício aviltante de demonstrações pseudo-acrobáticas, como à volta dos paquetes chegados ao Funchal, na colheita submarina de moedas arremessadas pelos passageiros, a indiferença perante os enxames de moscas, a conspurcarem alimentos, louças e roupas e a assaltarem o visitante; a multidão, sobretudo nas duas principais cidades do País, de homens, mulheres e crianças na venda ambulante de jornais, de lotarias, de revistas, de mapas, de lâminas de barbear, de sabonetes, de pentes, de esvovas, de esticadores para colarinhos, de canetas, de brinquedos, de lenços e de tantas coisas mais, até de comestíveis, em especial o peixe, expostos ao sol e às poeiras, em miseráveis padiolas; a frequência de engraxadores ambulantes, de aspecto indecoroso, agravada pela insistência na oferta dos seus serviços; as inscrições murais, a que não falta por vezes a nota de obscenidade — tudo isto, e não é pouco, constitui exemplo de elementos perturbadores, alguns deles fortemente perturbadores, do ambiente de recepção turística nacional e que encontram a sua origem primária no nosso nível de educação.

O autor desta exposição quando teve a honra de fazer parte do Conselho Nacional de Turismo, aproveitou o ensejo para à matéria se referir no seio do mesmo Conselho. Porque afinal essa referência apenas valia como tradução de um sentir geral e unânime, encontrou imediato eco, que veio a concretizar-se, graças a decidida resolução do Ilustre Ministro da Presidência, na criação da Comissão de Recuperação Social, em que ao signatário cabe a honra de representar o S. N. I.

Como o problema da mendicidade, de entre os elementos perturbadores apontados, sobrepuja em larga medida todos os outros e com muitos dos quais oferece implicações profundas, sobre ele se têm concentrado as atenções, sendo de esperar que, uma vez entrado em vias de solução, se procure prosseguir no estudo e resolução dos segundos, notando-se que a resolução de problemas desta natureza, radicados em deficiências de carácter educativo, se torna necessariamente morosa e exigente de longa e porfiada acção.

Mas além dos elementos perturbadores indicados, podem apontar-se outros, agora sem profundidade radicular e por isso susceptíveis de mais fácil e mais breve eliminação.

Uns tantos, ainda que revistam as formas mais variadas e até divergentes, se inserem em quadro que podemos encimar com esta epígrafe: «Deficiências de elucidação do turista».

Observe-se que o turista — seja estrangeiro, seja nacional, em digressão no País — faz sacrifício no perguntar. É, para o estrangeiro, a dificuldade de se exprimir e de compreender; é, tanto para ele, como para o nacional, o temor de enfadar, o receio do ridículo, a contingência de, após a explicação solicitada, não conseguir a elucidação suficiente. Ao turista agrada o esclarecimento impessoal, que o dispense da inquirição pessoal; pode dizer-se: o turista deseja a resposta, antes de formular a pergunta.

Não nos esquece a elucidação solicitada por pessoa amiga, francesa, sobre se, de facto, o Santuário de Fátima era servido pela estação de «Cáo de Macasse», pronúncia francesa de Chão de Maças, antigo nome da actual estação de Fátima. À resposta afirmativa (após natural hesitação para nos apercebermos do significado de «Cáo de Macasse») correspondeu logo o pensamento da necessidade de alterar a antiga designação para aquela que se adoptou: Fátima — fácil de pronunciar para um estrangeiro e mais elucidativo para o fim desejado, ainda que arrastando a contingência de poder levar a supor a contiguidade dos dois locais, da estação e do Santuário.

O turista deseja a informação espontânea, o esclarecimento prévio.

Em tal matéria, a França, a Suíça e a Alemanha são mestres — e outros países, como a Áustria, a Itália, a Bélgica, a Holanda, os países escandinavos, a Espanha, lhes vão seguindo na peugada.

Para ilustração do que dizemos, a forma mais breve será indicar alguns exemplos do que nesses países se pode observar neste capítulo e assim propiciar o confronto com a prática doméstica.

Em qualquer centro urbano se encontram patentes ao público, afixadas nas ruas — na Suíça e na Alemanha, quando se trata de centro secundário, no largo fronteiro à estação ferroviária que o serve — plantas minuciosas da localidade, em escala que permite facilíma e imediata orientação. Em Paris, fora ou dentro das estações do metropolitano, tais cartas são até munidas de dispositivo com indicador luminoso do trajecto a seguir para, do ponto onde se está, atingir o local desejado. Um exemplo frisante e característico é o que fornece o Jardim Zoológico de Hamburgo, aliás tão rodeado de fama mas que não consegue ascender à categoria, em todos os títulos, do de

Lisboa — que bem merecia ser mais insistentemente chamado a intervir nos circuitos turísticos da nossa capital. No Jardim Zoológico de Hamburgo as instalações de cada espécie animal estão numeradas em grossos caracteres, de tal forma que o visitante, para seguir itinerário concebido de forma a, na mais curta trajectória, observar todas as espécies expostas, nada mais tem que obedecer à sequência da numeração. Entre nós...

O acesso aos transportes públicos urbanos faz-se sem qualquer hesitação. As indicações, até repetidas para concederem maior grau de segurança, dispensam pedidos de esclarecimento. Isto, nos metropolitanos, mas também nos eléctricos e autocarros, portadores de tabuletas laterais com indicação minuciosa dos itinerários, a confirmar idêntica indicação em quadros afixados nos locais, não apenas de origem e termo das carreiras, mas também em todos os de paragem intermédia. Salvo o metropolitano de Lisboa, que apresenta plantas parciais da cidade e que ainda deixam a desejar, entre nós...

As estações de caminho de ferro ostentam, lá fora, em grandes caracteres, e repetidamente, a sua designação. Entre nós...

As estradas apresentam-se bem sinalizadas, como bem sinalizados se encontram os arruamentos dos centros urbanos de relativa importância. Entre nós, verdade é que muito se tem progredido no primeiro aspecto, mas bastante menos no segundo; nem sequer aparece a tradicional indicação «Centro da Cidade». E é de notar, a respeito, o que em muitos países se pratica, no tocante à viação automóvel intra-muros; é frequente a indicação num cruzamento desprovido de agente de sinalização, da obrigação de paragem, para ulterior retoma de marcha, indicação a que se presta fiel obediência. Entre nós, ainda se não usa e, em todo o caso, quer-nos bem parecer que, se fosse usada, a obediência não seria tão fiel... Outro ponto a notar, as relações automobilista-peão e peão-automobilista, atribuindo intencionalmente à ordem por que se enunciam as duas individualidades significado de primazia.

Nos locais públicos — aeroportos, estações marítimas, estações ferroviárias, estações postais, etc. — são inúmeras, no estrangeiro, as indicações «entrada», «saída», direcção a tomar para este ou aquele departamento, para esta ou aquela instalação. Entre nós parece haver relutância na profusão, limitando-se o esclarecimento à indicação adequada, só no próprio local da instalação ou departamento. Mais, se o francês, inglês ou alemão são línguas correntes e a língua portuguesa o não é para a maioria dos turistas que nos visitam, não desmereceríamos se nos locais a que aludimos empregássemos, a seguir à designação em português, a sua tradução em francês e em inglês

(esta última a justificar-se, até porque se espera importante afluxo de turistas americanos).

E por identidade, ou maioria, de razão, as ementas de todos os estabelecimentos hoteleiros ou de restauração, de certa categoria, deveriam ser acompanhadas sempre das suas traduções em francês e inglês; nos países nórdicos, de idiomas também menos vulgarizados, é comum apresentar-se a ementa na própria língua e em inglês (e muitas vezes também em alemão). Não se justificaria, porém, o procedimento de apresentar a ementa somente em francês; a dignidade, sobretudo, e a eventualidade de servir turistas portugueses, brasileiros, espanhóis ou sul-americanos de língua espanhola, obrigam sempre ao uso simultâneo da língua portuguesa. Verdade seja que inexplicavelmente estão a pulular entre nós as «boutiques», os «bar», as «maisons» e quejandas designações, a inculcarem pretensioso janotismo e a contribuírem para a deseducação — e, ao que parece, em contravenção de posturas municipais não revogadas.

Em numerosos países estrangeiros já é prática de há muito os restaurantes manterem afixados no exterior as listas dos pratos que servem, com indicação dos respectivos preços. E não só nos restaurantes se fornece essa resposta antecipada; todas as entidades que prestam serviços a que o turista pode recorrer ostentam, bem patentes, os preços desses serviços: funiculares, elevadores, museus (preços de entrada e também preços do acompanhamento por guia), monumentos (idem), grutas (idem), transportes fluviais e lacustres, etc., etc.. Entre nós, salvo a indicação dos preços de entrada em alguns museus e monumentos, rara é qualquer outra do género...

Apontadas as deficiências da recepção ao turista que se traduzem pela carência da sua prévia e completa elucidação, foquemos alguns aspectos relativos a albergamento.

O turismo, e sobretudo o turismo social, exige, com crescente interesse, a multiplicação e a boa organização de parques de campismo. A Suíça, a França, a Alemanha, são países modelo, nesse aspecto, não só pelo número avultado de parques que oferecem aos turistas e pelo cuidado e interesse que põem nas respectivas instalações, como pela propaganda que desses parques fazem, através de profusa sinalização e de brochuras-guia, altamente elucidativas.

Há que assinalar, entre nós, o esforço a todos os títulos meritório desenvolvido pelo S. N. I. no sentido de fomentar o estabelecimento de parques de campismo e de aperfeiçoar a organização do seu funcionamento. Este esforço, concretizado na via legal pela portaria n.º 16.334, de 26 de Junho de 1957, e de cujo projecto foi relator, no seio do Conselho Nacional de Turismo — se é que a me-

mória nos não atraíça — a pessoa que com tanta inteligência e denodo desempenha hoje o espinhoso cargo de Secretário Nacional da Informação, o Dr. César Moreira Baptista, sabemos que que tem sido insistentemente prosseguido, na tentativa de vencer as dificuldades, e tantas são, que se levantam para a difusão e melhoria dos parques de campismo — ou parques de campismo e parques de turismo, para usar a nomenclatura legal.

Oferecemos hoje pouco mais de uma dezena de parques, na grande maioria localizados na orla oceânica. São poucos e quase nenhuns no interior do território e na sua maioria de dimensões acanhadas, de recursos limitados e só utilizáveis se o turista dispuser de material de campo. Sobre os seus eventuais utilizadores incide não só a acção mendicante de elementos estranhos ao parque, bem como (e lembramo-nos do parque dos Milagres, em Benfica, Lisboa) a observação impertinente, esta exercida agora em especial sobre os utilizadores do sexo feminino, por parte dos mesmos elementos estranhos — a denotarem triste primitivismo e carência de correcção.

Passemos agora aos hotéis. A obra realizada e a obra em curso estão bem patentes. É quase prodigiosa a mutação em tão breve lapso de tempo. Instalações e qualidade dos serviços beneficiaram de extraordinária melhoria. Há hoje decoro, mesmo elegância nas prestações do serviço hoteleiro. E o interesse no constante aperfeiçoamento continua a perdurar, quer na acção supervisora e orientadora do S. N. I., quer na decidida actuação dos nossos hoteleiros. Um sinal desta vitalidade está na recente criação da Escola de pessoal hoteleiro, cuja organização tivemos o prazer de apreciar e que não desmerece no confronto que nos foi dado estabelecer com outra, italiana, também não há muito inaugurada e que ultimamente visitámos.

Sem dúvida, é de justiça render homenagem a tão relevantes esforços e não parecerá descabida a invocação, a propósito da actuação dos nossos hoteleiros, do nome do seu decano: Alexandre de Almeida. Toda uma vida de dedicação à indústria hoteleira, ele, e com ele os seus familiares, constituem exemplo marcante de quanto valem e quanto podem a inteligência e o esforçado labor.

Este reconhecimento, aliás justíssimo, da obra realizada e da obra em curso em nada se emparará com algumas, poucas, observações que, parece, são tempestivas.

Seguindo o processo, em arremedos de socrático, que vimos a adoptar, indiquemos o que se verifica lá por fora para suscitar o confronto com o cenário interno.

Não há casa de albergamento, com indicação de água corrente, quente e fria, que mantenha essa vantagem apenas durante umas horas; é permanente, seja qual for a hora do dia ou da noite.

Verdade seja dita que não é rara a inversão das respectivas indicações nas torneiras; mas a deficiência é facilmente obviada pela experimentação do cliente. Entre nós, não é invulgar sobretudo na província, a água quente — quando não é só morna — dar sinal da sua presença apenas em curto período diurno...

Lá fora, quando se edifica um hotel, domina a preocupação de nele introduzir as inovações inteligentes que outros adoptaram e, porventura, criar de novo.

São inúmeros, os exemplos. Damos apenas alguns para ilustrar a afirmação. Imprime-se às canalizações de aquecimento, nas casas de banho, disposição atinente a elas servirem de suportes-toalheiros, para que as roupas não se impregnem da humidade ambiente e para que, nas estações rigorosas, se apresentem a uso a temperatura agradável. Evita-se o espectáculo, nos corredores, desde o fechar da noite até de manhã, das fileiras, mais ou menos alinhadas, de calçado à porta dos quartos; é inestética e susceptível de contingências desagradáveis; um simples receptáculo para o calçado, aberto para o quarto e acessível do exterior por portinhola provida de chave resolve o problema em alguns hotéis europeus.

O sistema de elevadores é hoje objecto de aturado estudo, parecendo que se expande a ideia de se tornar mais simpático para a clientela e mais económico para o hoteleiro o sistema da autocondução e portas automáticas.

Procura-se dispor as cozinhas e muni-las de ventilação apropriada, de forma a que os cheiros da confecção culinária não atinjam nem os quartos, nem as divisórias destinadas a refeições. Insiste-se na eliminação de ruídos, quer provinidos do exterior, quer do interior do próprio hotel e tanto nos corredores de acesso aos quartos, como nas próprias salas de refeição, nestas últimas sobretudo os do serviço de copa. Porfia-se em proporcionar, logo de entrada, acolhedora recepção e mantê-la ao longo da sua estadia; em alguns hotéis, o cliente, ao tomar posse do seu quarto, encontra sobre a mesa, acompanhado de cartão com as boas-vindas da gerência, um prato com 2 ou 3 frutos regionais e suspenso do fecho da porta, no interior, um dístico com os dizeres «Não incomode» que ele colocará do lado exterior, caso não queira ser incomodado enquanto permanece no quarto.

Entre nós, é certo que se caminha nesta senda mas talvez sem aquela persistência e generalidade que seriam desejáveis. Dá-se até o caso de na recente construção de um hotel de luxo em Lisboa, em que aliás se adoptou o sistema de utilização, para toalheiros, das canalizações de aquecimento, se ter olvidado a solução que evita o espectáculo da exibição de calçado às portas dos quartos.

Para finalizar, só duas palavras a propósito das formalidades de fronteira, no relativo à passagem de pessoas.

Lá fora, não se nota, quer nos serviços de alfândega, quer nos de polícia, maior contribuição para o ambiente de recepção turística, do que pode observar-se nas nossas fronteiras. Há apenas, como exclusivo nosso, a exigência do preenchimento individual de um pequeno linguado de papel, com elementos de identificação — e que os outros países dispensam.

Haveria ainda a considerar as incidências sobre o ambiente da recepção turística nacional, derivadas do serviço das fronteiras, no relativo a passagem de viaturas, como haveria a considerar também o contributo para o mesmo ambiente por por parte das agências de viagem; da organização dos transportes com vista exclusiva ou dominante do turismo; dos serviços dos guias-intérpretes e dos cicerones; dos serviços informativos oficiais; da literatura de esclarecimento ou informação; etc., etc..

Abstemo-nos de tratar destes aspectos, primeiro, porque nos falece autoridade sobretudo por desconhecermos o condicionalismo em que algumas das actividades se desenvolvem e, segundo, porque, ainda que não nos falecesse essa autoridade, a exposição se tornaria demasiadamente longa.

8. — SUGESTÕES ATINENTES AO APERFEIÇOAMENTO DA RECEPÇÃO TURÍSTICA NACIONAL

Ficaria incompleta a exposição se, depois de enunciadas algumas deficiências do ambiente de recepção turística nacional, não se apresentassem sugestões sobre a forma de a elas prover.

Simplesmente, o processo de exposição que seguimos, de citar exemplos estranhos de algo que por esse mundo se pratica e que entre nós se não vê ou se vê com raridade, inculca desde logo a sugestão de imitar esses exemplos.

Desta sorte, pouco há a acrescentar. Diremos apenas algumas palavras de complemento.

No que respeita aos elementos perturbadores da recepção turística, com origem no nível de educação, a acção a prosseguir reclama tanta e tão prolongada persistência e é tão vasta, implicando a colaboração de numerosos organismos (Ministério da Saúde, Ministério do Interior, Ministério da Educação Nacional, Ministério da Justiça) que parece indicado um concerto mais íntimo entre o S. I. N. e a Comissão de Recuperação Social, hoje concretizado apenas pela permanência de um delegado do primeiro na segunda.

Decerto que a recuperação social, por definição, abrange latitude mais vasta que o já vasto

campo do turismo. Mas sem dúvida tudo quanto conseguisse realizar-se no domínio educacional, com vista a melhoria das condições da recepção turística, constituiria também activo da finalidade social.

No que respeita às elucidações espontâneas dirigidas ao turista, a conceder-se-lhe a resposta antes que ele formule a pergunta, o campo de acção não conhece limites, mas é só proceder como procedem os outros, em tudo quanto procedem bem.

Quanto aos aspectos de albergamento, há que prosseguir na expansão dos parques de campismo e de turismo, na sua disseminação, sobretudo para o interior, no alargamento das dimensões e no saneamento da sua ambiência exterior. No sector hoteleiro, persistir no combate às deficiências,

mesmo pequenas deficiências e manter o conhecimento de todas as inovações úteis, para não perder as oportunidades da sua adopção.

Em suma, nós temos de reconhecer que o aperfeiçoamento do ambiente da recepção turística é obra que não tem termo; por muito que melhore, é sempre susceptível de melhorar ainda mais. A nossa maneira de ser, o já proverbial sentido hospitaleiro de que somos possuídos, nós, os desta vetusta casa lusitana, assegura a viabilidade da tarefa. E a garantia do seu êxito, concedem-na largamente a inteligência e o dinamismo do Ilustre Secretário Nacional da Informação e do jovem e não menos ilustre Director dos Serviços de Turismo.

Disse.



Um aspecto de Lisboa antiga tirado do Vale Pereiro, destacando-se ao fundo o Castelo de S. Jorge

Placas de Fibra de Madeira

Pelo Eng.^o FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

A GORA que se instalou no centro do País, e deve ser inaugurada oficialmente, dentro em pouco, uma fábrica, a primeira em Portugal, para a produção de placas de fibra de madeira, talvez seja oportuno dizer alguma coisa acerca deste material, que bastante aplicação tem também na construção de carruagens.

Escusado será dizer que a fábrica é do modelo mais moderno e de construção sueca. Cerca de 25% do material é nacional; a caldeira tubular, para a produção horária de 10 000 kg de vapor, é de origem alemã; a introdução do combustível na fornalha faz-se automaticamente com o carregador mecânico e os combustíveis utilizados são o bagaço e linhite, isto é, combustíveis nacionais.

As placas de fibra de madeira utilizam-se, com muitas vantagens, na substituição de tábuas delgadas de madeira ou de contraplacado, no fabrico de móveis, no de portas, no revestimento interior de carros, autocarros e carruagens e de paredes, pavimentos, etc. A espessura das placas vai desde 2, 3, 3,2 até 5 mm. ou mesmo mais, sendo a mais usada a de 3,2 mm.

No fabrico de placas de fibra, são utilizadas diferentes fibras vegetais. A mesma qualidade de material pode utilizar-se em placas duras, semiduras ou isoladoras. Por outro lado também pode variar o processo de desfibramento e subsequente tratamento da polpa, para se obterem propriedades particulares a cada tipo de placa.

Na fábrica em referência utiliza-se o pinho até 30 centímetros de grossura, ou os desperdícios das serrações, exceptuando a serradura; a cor da placa depende principalmente da quantidade de carrasca ou casca de pinheiro. A placa pode ser pintada ou revestida de outro material, de maneira que a sua superfície não fica à vista. Contudo há quem prefira a placa tal como é, não só como no revestimento de paredes como de pavimentos. Geralmente o consumidor prefere a cor castanha escura e a textura da placa dura.

A primeira operação do fabrico das placas consiste em reduzir a madeira a aparas no «destroçador». Desta máquina as aparas são conduzidas a um silo,

donde passam a um crivo e as que não passam nele são reenviadas ao «destroçador». Do silo seguem a um transportador que as leva ao «desfibrador». Entre este e o «destroçador» existe um «separador electromagnético», para evitar avarias causadas pela introdução de pedaços de ferro juntamente com as aparas.

O teor de humidade das aparas é de grande importância no funcionamento do «desfibrador», pelo que terá de introduzir-se água nas aparas se não tiverem teor de humidade superior a 15%.

Antes de introduzir as aparas no «desfibrador», as aparas são aquecidas pelo vapor num «Preaquecedor» à temperatura de 150-180° C., que faz perder as suas propriedades aglutinantes que ligam as fibras entre si.

A passagem do material através do «desfibrador», toma cerca de um minuto ou menos e a polpa produzida é então soprada para um «ciclone» onde é misturada com água para obter consistência e fluidez para se seguir à formação da manta húmida.

Depois a polpa é tratada no «refinador»; este é de disco duplo de refinar com pressão hidráulica, triturar ou moer.

Depois da refinação, a polpa é levada à bomba até à máquina de formar a manta húmida, com a aparência de feltro, e regulada a sua consistência; a máquina é semelhante às de formar papel. É geralmente usada para a polpa uma emulsão de parafina e resina, precipitada com alumínio.

As mantas húmidas que vêm da máquina de formar são cortadas relativamente ao comprimento das placas de aquecimento da prensa e são introduzidas simultaneamente nesta. A prensa tem três cilindros de 80 centímetros de diâmetro, pesa cerca de 400 toneladas e exerce a pressão total de 5 000 toneladas. Entre cada manta há uma placa aquecida pelo vapor e que, depois da prensagem, se transforma numa placa de fibra.

As placas vindas da prensa, são por intermédio do descarregador conduzidas à câmara de aquecimento, onde são tratadas pelo ar quente à temperatura de 160 a 170° C. Este tratamento reduz a tendência das placas a absorverem humidade do ar,

Um dos maiores poetas de Itália descende de uma família de ferroviários

Por JORGE RAMOS

O Prémio Nobel, conferido a um poeta de alto voo, «dos mais importantes do século» segundo o autorizado e eminente crítico sueco Osten Sjostrand ⁽¹⁾, (e que é o precursor de uma concepção lírica-social na poesia moderna) galardoou um excepcional artista, de inteligência sensível aos apelos do Sonho, mas de lucidez quase clarividente quando a sua visão abrange o destino, a missão e o significado do Homem. Para Salvatore Quasimodo, *cidadão europeu da Poesia*, na expressão feliz do conhecido ensaísta inglês Cecil Bowra, a poesia é a grande paixão da sua vida.

Colocado na linha dos grandes poetas contemporâneos como Lorca, Pasternak, Eliot, Neruda e Eluard, em 1932, época em que Montale e Ungaretti estavam no apogeu, afirmou o inconfundível acento da sua originalidade ao publicar *Oboe Sommerso*. O poeta siciliano conciliava a linguagem hermética com a agilidade rítmica. Na história da poesia de 1900 ocupa posição muito especial. Fazendo parte do grupo *Solaria*, de Florença, que editava uma revista com o mesmo título, ali publicou os primeiros poemas chamando logo a atenção: estava-se em presença de um poeta autêntico. Quando apareceu *Ed e subito sera*, a crítica recebeu o livro como acontecimento invulgar na vida literária italiana. Nesse volume as primeiras experiências do poeta em *Giorno dopo Giorno*, alargam-se e adquirem maturidade. Com *La Terra Impa-*

reggiale obteve o Prémio Viarégio, e *Acque e Terre* consagrou-o como um dos nomes maiores da poesia europeia. Há nessa obra uma delicada sensibilidade que reveste a própria ductilidade verbal de inusitados coloridos, e há, sobretudo, uma poderosa força de concentração expressiva, uma capacidade não vulgar de sugerir musicalmente ideias e emoções.

A poesia de Quasimodo é um diálogo com os outros homens. Algumas composições de *Poesie* (Milão, 1938) mergulham como sondas complexas na crise do nosso tempo. A compreensão do sofrimento dos homens modelou o trágico protesto da sua mensagem. O melhor da sua inspiração é um profundo interesse pelo destino da humanidade.

Não é preciso que a poesia se vista de belas palavras: basta-lhe a força de convicção inspirada e uma sinceridade absoluta. Em Quasimodo existe um profundo senso crítico que lhe foi revelado – ou melhor, que ele conquistou – através da própria poesia quando traduziu, durante muitos anos, os poetas antigos e modernos – de Sapho a Anacreonte, de Homero a Sófocles, de Virgílio a Catulo, de Shakspeare a Ezra Pound. Todos os grandes poetas foram mais ou menos influenciados por outros grandes... Quando lemos *Erato e Apollion* não é difícil vislumbrar entre esses clarões épicos a sombra de Leopardi...

Mas só um excepcional poeta conseguiria, com surpreendente economia de vocabulário, construir um mundo de significações em plenos domínios de uma imagística fascinante onde tudo possui movimento expressivo e majestoso, uma estilização luminosa e fresca de profundas meditações. Pela limpidez da sua técnica (moderna no sentido mais amplo) realizou o milagre de conservar a dignidade formal, conciliando-a com novas perspectivas.

Este extraordinário poeta que o Prémio Nobel galardoou auxiliando assim um autor já célebre a passar os umbrais da Imortalidade; este poeta para quem a poesia não é monólogo mas um colóquio, uma participação activa nos destinos da Humanidade e do Mundo; este admirável artista-filósofo do *Il falso e vero verde*; este criador de Beleza cuja voz lírica tem ressonâncias grandiosas em *Odore di Eucalyptus*, descende de uma modesta família de ferroviários.

Nasceu em Modica (Siracusa) em 1901, e aos quinze anos escrevia versos. A sua vocação humorística fez dele um autodidacta – vastíssima cultura abrangendo os mais diversos sectores. O pai de Salvatore Quasimodo era ferroviário, e a mesma profissão fora a de seu avô. No poema *Al Padre*, documento decisivo para o estudo da poesia de Quasimodo, encontramos palavras exactas, quase técnicas, da profissão dos seus ascendentes.

(1) – «*Varlden skapas varje dag*».

diminuindo o equilíbrio do teor de humidade no material da fibra e aperfeiçoa a resistência das placas duras e proporciona-lhes outras propriedades desejáveis.

Depois do tratamento pelo aquecimento, as placas são transportadas às serras longitudinais, onde as bordas laterais são aparadas e, a seguir ao humedecimento, para melhor equilíbrio do teor de humidade, a fim de evitar o enfolamento e encurvamento das placas.

Depois pela passagem pelos tratamentos a quente e de humidificação, as placas são transportadas para as serras, onde são cortadas nas dimensões do mercado, simultaneamente verificadas, classificadas e transportadas para o armazém.

Tratando-se, como esta, de uma instalação moderníssima, todos os movimentos do material são efectuados mecânicamente, desde as aparas até ao acabamento das placas. A fábrica é accionada por cerca de 200 motores eléctricos, de potências compreendidas entre 1 até 600 cv.

Engates Automáticos nos Comboios

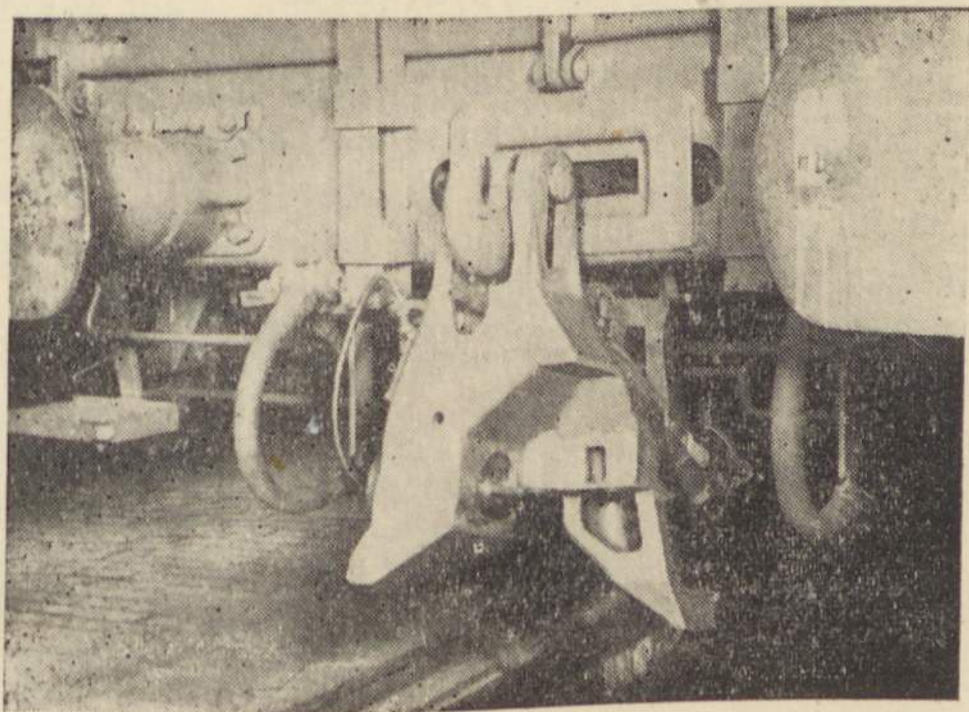
Por GUERRA MAIO

HÁ dias, na estação de Montparnasse, realizou-se a apresentação dos freios automáticos que, de futuro, ligarão os comboios, tanto de passageiros como de mercadorias e que fora organizada pela Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses, a pedido da União Internacional de Caminhos de Ferro; e à qual assistiram delegados de todas as redes europeias.

O nosso País teve a presença do Engenheiro Sr. Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P..

Foram 11 os modelos apresentados, alguns de simples tracção, outros de choque-tracção e qual deles o mais interessante e que foram demoradamente apreciados por uma centena e meia de assistentes.

Antes da visita aos modelos expostos, usou da palavra o Sr. Armand, funcionário superior dos Ca-



Engate automático de simples tracção dos Caminhos de Ferro Franceses (Compact)

minhos de Ferro Franceses e Secretário-Geral da U.I.C., numa substancial explicação do que eram os freios automáticos não só pela rapidez do engate mas que acabaria com o clássico serviço manual dos funcionários, trabalho moroso, nem sempre despido de riscos e que estava já fora do ambiente social da nossa época.

Depois falou o Sr. Buron, Ministro das Obras Públicas que demonstrou, num brilhante improviso,

estar a par dos problemas ferroviários e pôs em relevo a importância dos freios automáticos que iriam ser vistos e apreciados pela assistência.

Os altos funcionários da S. N. C. F. não se pouparam em atenções aos colegas estrangeiros presentes e cada modelo de engate foi objecto da mais meticulosa atenção.

Os 11 modelos de engate apresentados vão ser objecto de demorado estudo pelos técnicos afim de se optar por um, evidentemente o mais prático e económico e que seja adoptado por todas as redes europeias.

A Alemanha apresentou um estudo, simples e que — como aliás todos — permite o engate de transição, quer dizer servindo simultaneamente aos tipos usuais da actualidade e os futuros.

Um outro modelo — Bautzen — apresentaram ainda a Alemanha e a Áustria, que não ficou atrás, mostrou-nos, com grande interesse para os técnicos, o engate automático de choque e de tracção. Os caminhos de ferro franceses trouxeram um engate — Fischer — que a todos impressionou pela sua simplicidade e um outro — Unicupler — que foi objecto também da maior atenção, assim como o Willison, da mesma S. N. C. F..

Os caminhos de ferro britânicos apresentaram também um engate misto e os austríacos um «unicupler» ambos verdadeiramente interessantes.

Os russos também mostraram o seu engate automático e já aplicado nalguns dos seus principais comboios, o que lhes foi possível visto a via ser mais larga que a do centro da Europa e não depender por esse motivo do acordo de outros países. Era o que aconteceria se a Espanha e Portugal adoptassem um engate especial.

Logo que o estudo técnico dos 11 modelos expostos esteja terminado, o que deve levar todavia o seu tempo, proceder-se-á ao seu emprego em toda a Europa com apreciável vantagem para a rapidez dos serviços, cuja tiragem será notavelmente acelerada.

A União Internacional de Caminhos de Ferro apresenta as seguintes condições:

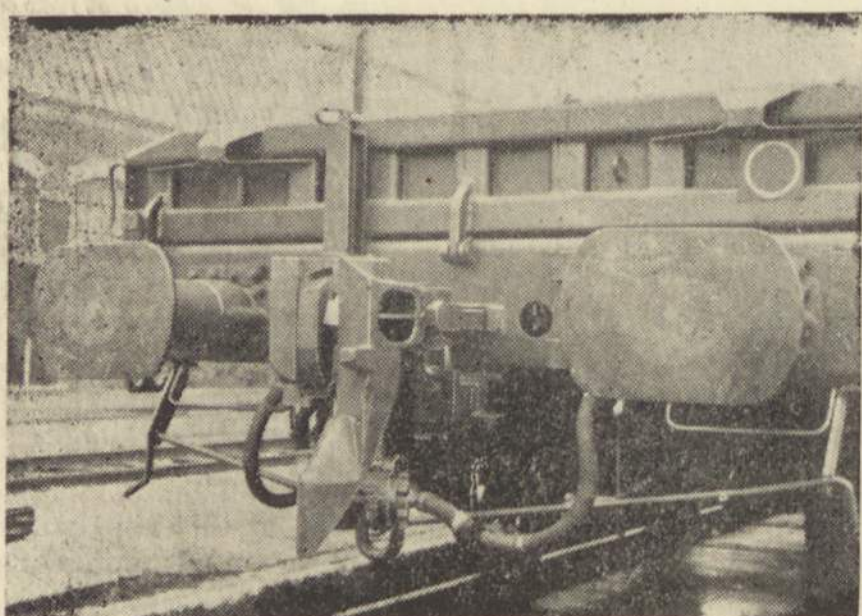
— As cabeças de engates, devem apresentar resistência de 85 toneladas e a 200 idem de compressão.

— Os aparelhos de engates serão, primeiramente,

utilizados em regime de simples tracção e no regime de resistência a tracção será de 100 toneladas.

— Os aparelhos de engate serão susceptíveis de serem facilmente transformáveis em regime de «choque e de tracção».

— As cabeças de engate automático da condução do ar e do freio contínuo, o que implica o aparelho de engate tipo «rígido» por oposição aos engates clássicos utilizados nos Estados Unidos e na Rússia,



Engate automático Willison dos Caminhos de Ferro Franceses

que não exigem que as cabeças sejam tocadas rigidamente.

— Com vista a permitir-se uma introdução progressiva de engate automático, é para desejar que as cabeças de engate, sejam facilmente ligadas à antiga fórmula da ligação dos comboios.

Como se vê, estamos diante de um problema revolucionário em matéria de exploração ferroviária, que exige demorado estudo e que reclama largas somas monetárias para se pôr em serviço.

Brindes e Calendários

Por oferta do Delegado, em Lisboa, do Turismo Espanhol, recebemos um magnífico calendário para 1962, ilustrado com reproduções de algumas obras-primas dos Museus: del Prado e da Arte de Catalunha (Barcelona).

De entre os quadros reproduzidos figuram um fragmento de *Los zancos*, de Goya (séc. XVIII) do Museu do Prado; um fragmento das pinturas murais de Santa Maria de Tahull (séc. XII) do Museu de Arte da Catalunha.

Agradecemos.

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 25334—LISBOA

LIVROS E AUTORES

*Projectado no Futuro — Romance de
Charles Eric Maine*

Um dos mais notáveis escritores ingleses de ficção científica, ilustra, mais uma vez, a Colecção «Argonauta» da editorial «Livros do Brasil». Esse escritor é Charles Eric Main e o seu novo romance intitula-se *Projectado no Futuro*. É um romance estranho e alucinante. É a história de Hugh Macklin, um homem que foi catapultado para fora do seu tempo e lançado numa cadeia de espantosos futuros. Hugh Macklin, brilhante investigador científico, luta desesperadamente por voltar à sua época, e à mulher que amava e ia subconscientemente encontrando em todos os inúmeros futuros por que passava. Além de ser um romance de ficção científica perfeitamente caracterizado, é, também, um invulgar romance de amor. O autor dá nesta obra a medida dos seus dotes de observador e de psicólogo, contando-nos uma história em que os factos obedecem a uma lógica implacável e, ao mesmo tempo, às exigências de uma imaginação viva e poderosa.

Tradução cuidada de Mário Henrique Leiria e capa do distinto pintor Lima de Freitas.

*Três à porta do Lobo — Romance
policial de Rex Stout*

Os grandes Mestres da literatura policial continuam a passar pela popularíssima Colecção «Vampiro», da editorial «Livros do Brasil». Um desses mestres é Rex Stout, que o leitor português já conhece através de duas obras que, sem dúvida, muito o impressionaram: *Champanhe para Um* e *A Caixa Vermelha*.

Mais uma vez, numa excelente tradução de Mascarenhas Barreto, o leitor se encontra com Rex Stout. *Três à porta do Lobo* é um outro romance da sua autoria.

Com saborosa ironia, o romancista apresenta-nos três crimes em que os cadáveres são convivas à mesa do herói, ou vêm, de taxi. Trata-se, pois, de um romance policial repleto de acção, e, por intermédio dela, Nero Wolfe e o seu parceiro Archie «Músculos» desenvolvem prodígios de imaginação e de contabilidade, para solucionarem o enigma profundo daqueles crimes que parecem indecifráveis. O leitor mais experimentado fica indeciso até final, ao longo das excitantes aventuras que Rex Stout nos descreve com grande poder de sugestão. A expectativa dá lugar à viva surpresa, perante as rigorosas deduções de Rex Stout.

Original a capa deste volume, pintada por Lima de Freitas.

Para ajudar a compreender o átomo

GLOSSÁRIO ATÓMICO

FRANCÊS — INGLÊS — PORTUGUÊS

Coligido por A. C. F. P.

PREFÁCIO

Como o título indica, este pequeno trabalho destina-se aos que não possuem conhecimentos que permitam achar atraente, mesmo sob o ponto de vista de divulgação, o muito que se tem escrito e se publica sobre Física Nuclear, ciência da actualidade.

A dificuldade de se encontrar nos dicionários correntes, a correspondência de algumas palavras e abreviaturas empregadas em assuntos atômicos para a nossa língua, sugeriu-nos efectuar o presente trabalho.

É compilação de termos, abreviaturas e símbolos mais generalizados nas línguas francesa e inglesa, que frequentemente aparecem em publicações de vulgarização da ciência físico-atômica, e a sua tradução ou adaptação para português.

Para cada um dos termos mencionados, insere-se uma significação sucinta, que permitirá, aos menos lembrados nas matérias a que dizem respeito, uma ajuda à memória para a sua definição e destriça.

Adicionalmente em «adenda» encontra-se um glossário complementar para alguns vocábulos que aparecem no texto da «Significação».

Para facilidade de consulta, os termos em qualquer das línguas encontram-se, na Parte I do glossário, em ordem alfabética, os seus números insertos entre parêntesis procurados na Parte II dão o significado que se expõe. Os números que são acompanhados da letra A vão em parte final do texto.

O. A.

INTROÍTO

Admite-se que toda a substância ou matéria é formada à custa de partículas elementares que se encontram agregadas por determinada coesão.

Cada uma destas partículas, que o nosso raciocínio leva a não se poder dividir sem alterar a sua constituição e portanto conservar ainda as suas propriedades físicas ou químicas, chama-se *molécula*.

A divisão da molécula, até à separação dos elementos que a constituem, leva-nos a outras partículas, que pelos meios correntes do laboratório químico, não podem ser modificadas na sua estrutura básica, partículas que se chamam átomos.

Há substâncias cujas moléculas são formadas por átomos de um mesmo elemento.

A combinação de átomos de diferentes elementos formam moléculas com propriedades físicas e químicas bem definidas para cada substância. Até a maneira como se dispõem os átomos na molécula determinam à respectiva substância propriedades particulares ou certas características.

Os átomos de um mesmo elemento têm tendência a formarem moléculas, e enquanto não passam a este estado possuem maior actividade química.

Todas as substâncias constituídas por mais de um elemento químico, têm as suas moléculas divididas em 2 partes com cargas eléctricas de nomes contrários. Não significa que cada uma das duas partes da molécula dividida, sejam sempre átomos; cada uma destas partes toma o nome de *ião*. Esta circunstância é posta em evidência colocando a substância em estado fluido e em dispositivo apropriado, onde circula entre o ânodo e o cátodo uma fraca corrente eléctrica (contínua e baixa tensão), no qual o ião com carga negativa vai para o ânodo, e o ião com carga positiva vai para o cátodo, (no ânodo depositam-se os iões positivos, e no cátodo os iões negativos).

Nenhuma reacção química tem lugar entre as moléculas, de substâncias diferentes que possivelmente reajam entre si, se as moléculas não se encontrarem, por qualquer circunstância involuntária ou provocada, sob o estado de iões.

Também nenhuma reacção atômica poderá

haver sem a divisão do átomo cujo equilíbrio entre as partes ou partículas que o constituem, se supõe também ser devido a cargas eléctricas.

* * *

Durante muito tempo, um grande número de intelectuais consideraram o átomo de qualquer elemento, como sendo a porção mais pequena desse elemento, e axiomáticamente, indivisível e imutável.

Meios eléctricos e magnéticos muito poderosos conseguiram fazer ao átomo o que o homem primitivo fez à molécula quando descobriu a maneira de fazer lume.

As principais aplicações da divisão e síntese moleculares foram destinadas ao progresso do nível de vida do homem e restritamente na defesa de seus interesses pessoais.

Na evolução do estudo da molécula predominou a prosperidade e o bem-estar da Humanidade enquanto o mesmo Homem não teve outras «ferramentas» para alterar o comportamento do átomo considerado uno e indivisível, e o conhecimento de outras partículas agora supostas derivadas do átomo.

Pelo estudo e desenvolvimento da electrónica e da física nuclear que resultará? Destruição ou a evolução da Humanidade para uma vida melhor?

* * *

Foram e são muitas as hipóteses para se explicar o comportamento dos fenómenos físicos e químicos atribuídos às moléculas. Bastantes são também as hipóteses que se vão formulando para se tornar mais ou menos compreensivas as propriedades do átomo e das suas partículas.

É de admitir, experiências realizadas assim parecem demonstrar, que o átomo é complexamente constituído.

Na concepção mais corrente, supõe-se que:

— O átomo possui um *núcleo*, tendo ao redor deste núcleo uma ou mais esferas imaginárias, ⁽¹⁾ esferas onde giram, em determinados círculos máximos, uma ou mais partículas que têm o nome de electrões. Quer dizer, estes electrões, em uma ou mais órbitas, gravitam à volta do núcleo do átomo; encontram-se, nos átomos de muitos elementos, os electrões, tão fortemente aprisionados

que só meios muito poderosos poderão alterar a sua trajectória. ⁽²⁾

— O núcleo do átomo, por sua vez, é composto de outras partículas, umas designadas por *protões*, e outras por *neutrões* (um protão ou um neutrão pesam aproximadamente 2 mil vezes mais que um electrão). O número das partículas protões, neutrões e electrões varia consoante o átomo de cada elemento existente ou produzido.

— Elètricamente o átomo, por si só, é neutro. Os protões possuem carga eléctrica positiva, os electrões carga negativa. Os neutrões, admite-se, não possuírem qualquer carga eléctrica.

Por convenção, o símbolo de cada elemento é precedido (sistema francês), ou seguido (sistema inglês), de 2 números, colocados ao lado desse símbolo, o que está na parte superior desse símbolo indica a soma das partículas do núcleo (total dos protões e neutrões) e o inferior a quantidade dos protões. Exemplo: $^{15}_6\text{C}$, ou C ^{15}_6 , indica um átomo de carbono com 9 neutrões e 6 protões.

* * *

Basilarmente, cada átomo de elemento diferente distingue-se entre si pela quantidade de protões, neutrões e electrões que possuem.

Supõe-se que as «partículas», que constituem os átomos de todos os elementos, são da mesma natureza; experiências efectuadas assim parecem confirmar, daqui a possibilidade teórica de poder-se «fabricar» ou «transformar» qualquer elemento consoante o «arranjo» ou «desarranjo» e alteração dos totais dessas partículas que formam os respectivos átomos. Neste campo de experiências, tem-se praticamente obtido muitas transmutações de elementos e, até, criados outros que eram desconhecidos.

Tem sido o objectivo principal, no estudo da física nuclear, o aproveitamento comandado da formidável quantidade de energia que se liberta por um lado, no fenómeno, da *cisão* do átomo ou átomos, por outro, na sua *fusão*. São os neutrões que desempenham o principal papel da transformação do átomo.

Entrámos na «Era» que o Homem passa a dispor, além de inúmeras substâncias e energia obtidas à custa da «divisão e transformação da molécula», mais as que estão sendo obtidas pela «divisão e transformação do átomo», se o «mau génio» do Homem por ambição e egoísmo não utilizar a mais formidável conquista da Técnica Científica para transformar este pequeno Mundo numa «Lua» ou grande «Sol».

O. A.

⁽¹⁾ Estas esferas possuem usualmente o nome de *camada de electrões*. Consoante a distância de cada uma destas camadas de electrões ao seu núcleo, e conforme a ordem em que estão dispostos, designam-se por *camada K*, *camada L*, etc.

(²) Por imagem grosseira podemos supor o «átomo» como um sistema mecânico constituído por um «núcleo», animado de movimento de rotação muito veloz, ao qual estão ligados «compridos e delgados arames», tendo no extremo mais afastado, cada um sua massa (electrão) e que acompanham esse movimento.

Estas «massas» descrevem circunferências que mudam constantemente de plano, e geram as «superfícies esféricas», já referidas, nas quais dissemos circular os «electrões».

Todos nós, em pequenos, se não brincamos com «fundas» para lançamento de pequenos projecteis, pelo menos vimos outros companheiros que se entretinham com estes artifícios. Nestas brincadeiras, bem observamos quanto maior era o comprimento dos braços da «funda» e maior também a velocidade de rotação imprimida, mais aparatoso era também o seu efeito em alcance e velocidade do projectil largado no momento próprio. A «bolsa» da «funda» nesse movimento circular dava a impressão de uma «roda» sem pontos de descontinuidade.

Fenómeno semelhante se passa com o átomo com o nosso sistema mecânico com tantas fundas quanto os electrões, os quais girando em todas as direcções a enorme velocidade, repetimos, formam como que esferas fechadas e estanques, que durante muitos séculos foram consideradas invulneráveis.

Do nosso sistema mecânico assim imaginado temos ideia da dificuldade que oferece «pretendermos» desmanchar o conjunto formado, ou seja «cortar» uma das tais ligações por «empate», por exemplo atirando com uma pedra. Também quando isto é conseguido, bem fazemos ideia do potencial energético que se manifesta dos tais projecteis largados da sua «prisão», pela enorme velocidade que mostram possuir ao soltarem-se.

No caso real, este «desmanchar» do átomo traduz-se pela chamada «explosão atómica», e ao soltar destes elementos manifesta-se por fenómenos violentos de luz, calor, sopro e radiações α , β , γ , além de consequentes fenómenos similares mais ou menos perduráveis que podemos designar por acções indutivas ou secundárias.

Cada elemento da natureza tem o seu átomo, cada um, como o tal sistema mecânico atrás referido, de composição e complexidade mais ou menos heterogénea.

Actualmente, a composição dos átomos de todos os elementos é conhecida.

Hoje sabe-se quais são os átomos mais «manobráveis», modo de graduar o comportamento de cada um, quer por fenómenos de «cisão» tais como o que acabamos de mencionar, quer por fenómenos de «fusão», reacção nuclear inversa da anterior.

PARTE I

Glossário Atômico

A — Feixe

Expressão — Vide Parte II, número:		Expressão — Vide Parte II, número:		Expressão — Vide Parte II, número:		Expressão — Vide Parte II, número:	
A	(1)	Anticatode	(23)	Cathode	(44)	Dose	(61)
A°	(2)	Anticatódio	(23)	Catião	(5 A)	Dose absorvida	(62)
α, Alfa	(3)	Anticátodo	(23)	Cátodio	(44)	Dose absorvée	(62)
α, Alpha	(3)	Anticoincidences	(24)	Cátodo	(44)	Dose acumulada	(63)
α, Rays	(151)	Anti-electrão	(25)	Cd	(42)	Dose accumulé	(63)
Abampere	(4)	Anti-electron	(25)	Ciclotrão	(53)	Dose genética	(64)
Abampère	(4)	Anti-électron	(25)	Circuito	(6 A)	Dose génétique	(64)
Abampério	(4)	Anti-neutrão	(27)	Cisão	(86)	Dynatron	(65,118)
Abcolomb	(5)	Anti-neutrino	(26)	Cissão	(86)	E	(66)
Abcolombio	(5)	Antineutrino	(26)	Cm	(45)	e	(67)
Abfarad	(6)	Anti-neutron	(27)	Co	(46)	e +	(68,136,137)
Abfarádio	(6)	Antiprotão	(28)	Cobalt	(46)	e —	(69,123)
Abhenri	(7)	Anti-proton	(28)	Cobalto	(46)	ε	(70)
Abhenry	(7)	Atomic-pile	(135)	Coincidence	(47)	Eau lourde	(71)
Abmho	(8)	Atomic mass	(126)	Coincidence coun-	(24,47)	Electrão	(67,73)
Abohm	(9)	Atomic number	(126)	ter	(24,47)	Electrão — volt	(75)
Absorved dose (62)	(62)	Ar	(29)	Colomb	(48)	Electrão — vóltio	(75)
Abvatio	(11)	Argon	(29)	Condutancia	(7 A)	Electrode (13 A)	(72)
Abvolt	(10)	Arrachement	(30)	Condutor (eléc-	(8 A)	Électrode	(72)
Abvoltio	(10)	Arrancamento	(30)	trico)	(8 A)	Elétrodo	(72)
Abwatt	(11)	Arrastamento	(30)	Contadores conju-	(24)	Electron	(67,73)
Ac	(12)	Atom	(31)	gados	(24)	Électron	(67,73)
Accélérateur	(13)	Atome	(31)	Colômbio	(48)	Electrónica	(74)
Acceleration	(14)	Atomic mass	(126)	Corpuscule	(49)	Electronics	(74)
Accélération	(14)	Atomic number	(126)	Corpúsculo	(49)	Électronique	(74)
Accelerator	(13)	Atomic pile reactor	(135)	Corrente eléctrica	(9 A)	Electron-volt	(75)
Accumulated dose	(63)	Átomo	(31)	contínua	(9 A)	Électron-volt	(75)
Acelerador	(13)	β, β — β, + β	(32,123,136)	Corrente eléctrica	(10 A)	Electroscope	(76)
Aceleração	(14)	β, Rays	(152)	alterna	(10 A)	Électroscope	(76)
Actinium	(12)	Barn	(134)	Cosmic rays	(153)	Electroscópio	(76)
Actínio	(12)	Be	(135)	Cosmotrão	(50)	Electromagnetic-	(145)
Actividade	(15)	Berílio	(34)	Cosmotron	(50)	-radiation	(145)
Actividade radi-	(15,16)	Beryllium	(34)	Couches K, L, M,	(51)	Element	(77)
active	(15,16)	Beta	(32)	Coulomb	(48)	Elément	(77)
Activité	(15)	Bêta	(32)	Critical mass	(115)	Elemento	(77)
Activité radioactif	(16)	Beta rays	(152)	Curie	(52)	Elemento transurâ-	(14 A)
Activity	(15)	Betatrão	(35)	Cúrio	(45)	nico	(14 A)
Acumulador	(1 A)	Betatron	(35)	Curium	(45)	Emanação	(78)
Água pesada	(71)	Bêtatron	(35)	Curto circuito	(11 A)	Emanation	(78)
Alfa	(3)	Beta-sincrotrão	(36)	Cyclotron	(53)	Émanation	(78)
Alpha	(3)	Beta-synchroton	(36)	d	(54,59)	Emf, E. m. f.	(85)
Alpha rays	(3,151)	Bêta-synchroton	(36)	D	(58)	Emissão	(79)
Am	(17)	Bev	(37)	δ	(33)	Émission	(79)
Americium	(17)	Bevatrão	(38)	δ, rays	(154)	Emission	(79)
Américo	(17)	Bevatron	(38)	Δ	(55)	Emissor	(80)
Ampere (2 A)	(18)	Bévatron	(38)	Decay	(56)	Emitteur	(80)
Ampère	(18)	Bipartição	(39)	Défaut mass	(55)	Emitter	(80)
Ampério	(18)	Bipartition	(39)	Delta rays	(154)	Energia	(66)
Amplificador	(19)	Bn	(134)	Desintegração	(56)	Energie	(66)
Amplificateur	(19)	Brownian movement	(122)	Desintegration	(56)	Energy	(66)
Amplifier	(19)	Bundle	(95)	Désintégration	(56)	Esu E. S. U.	(172)
Actinon	(20)	c	(40)	Décteur	(57)	EV, ev.	(75)
Amu, A. m. u.	(173)	C	(41)	Detector	(57)	Éter	(81)
An	(20)	Cádmio	(42)	Deuterão	(54)	Ether	(81)
Anião	(3 A)	Cadmium	(42)	Deutério	(58)	Éther	(81)
Aniquilação	(21)	Calutrão	(43)	Deuterium	(58)	Epaisseur de moitié	(82)
Annihilation	(21)	Calutron	(43)	Deuteron	(54,59)	Faggot	(95)
Annihilation	(21)	Camada de elec-	(51)	Deutéron	(54,59)	Fall-out	(82)
Anod	(22)	trões K, L, M, etc.	(51)	Deuton	(54,59)	Família (radioactiva)	(83)
Anode	(22)	Capacidade	(4 A)	Diffusion	(60)	Famille radio-actif	(83)
Anódio	(22)	Carbon	(41)	Diferença de poten-	(12 A)	Family	(83)
Ânodo	(22)	Carbone	(41)	cial	(12 A)	Farad	(84)
Anticathode	(23)	Carbono	(41)	Difusão	(60)	Feixe	(95)

(Continua)

LITERATURA FERROVIÁRIA

ANATOLE FRANCE
e o Caminho de ferro

Por YVES GANDON

Na grande revista semanal La Vie du Rail, que se publica em Paris, e tem, sob o título, esta legenda: «Le savoir est le plus précieux bagage de l'homme», publicou-se, na sua edição de 10 de Setembro passado, um artigo sobre «Anatole France e o caminho de ferro», da autoria do distinto escritor Yves Gandon, que, com a devida vénia, reproduzimos, em versão portuguesa, nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Trata-se de um estudo muito interessante acerca de um dos mais notáveis escritores franceses, que muito viajou pela Europa e pela América e que tinha tanto pelo comboio como pelos ferroviários uma grande simpatia.

Anatole France, que recebeu o prémio Nobel, conheceu a sua celebridade universal e teve funerais nacionais, atravessou, após a sua morte, um longo período desse purgatório que não poupa os melhores escritores. Voltará a encontrar de novo o favor que obteve enquanto foi vivo? Todos os franceses que prezam a pureza do seu idioma assim o desejam. O nosso tempo, ai de nós!, está mais de acordo com os energúmenos delirantes do que com os cépticos enamorados das gradações. Aqueles que esmurram as mesas e vociferam aos microfones, também eles, de há uns trinta anos para

cá, arrebataram as multidões em prejuízo de um filósofo reconciliado com todas as coisas para murmurar: «Se alguém duvidar, é preciso calar-mo-nos, porque qualquer discurso que possamos manter, pronunciar, é afirmar. É porque eu não tinha a coragem do silêncio e da renúncia, eu quis acreditar, e acreditei. Acreditei pelo menos na relatividade das coisas e na sucessão dos fenómenos».

Eis uma bela subtileza de espírito! O autor de *A Revolta dos Anjos* sabia defender-se daqueles que lhe censuravam um cepticismo absoluto. E ele acrescentava logo:

«De qualquer maneira que se conceba a vida e a conheçamos para o sonho de um sonho, vivemos...».

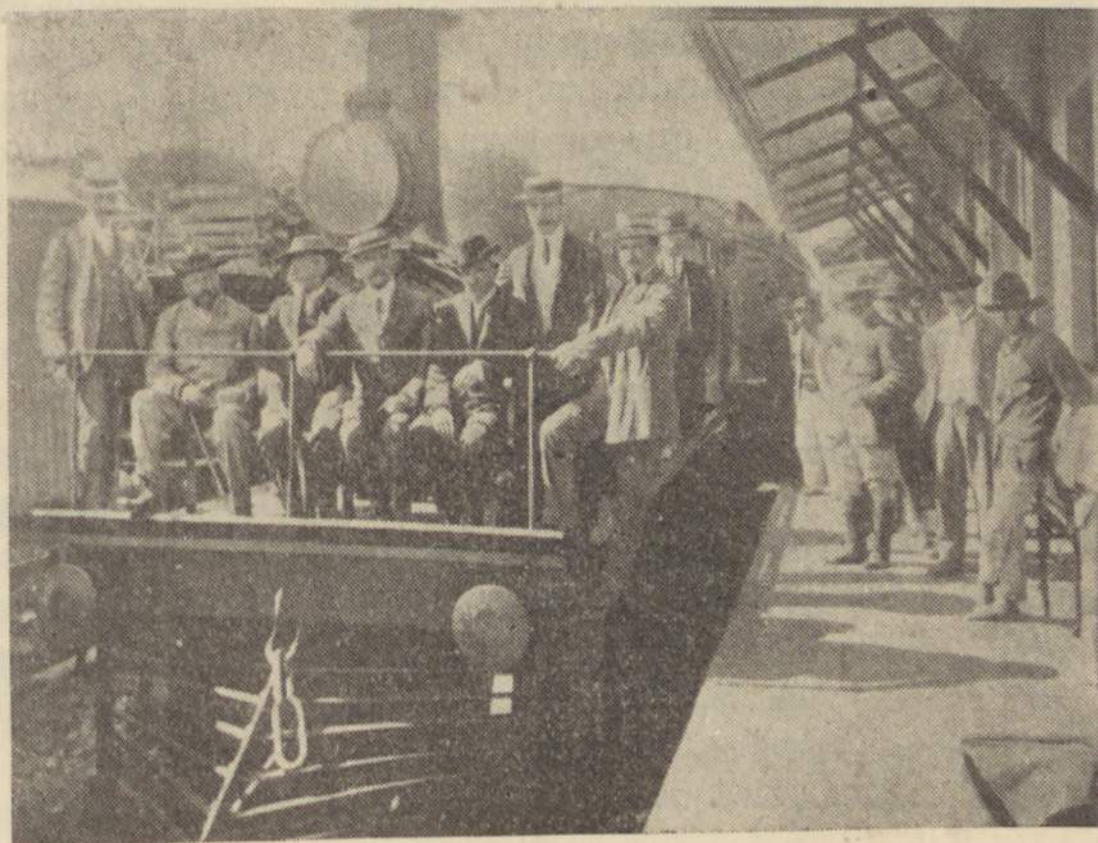
Sim, e Anatole France amava a vida. Este erudito amador de livros encadernados e com ferros, de estampas raras, de Budas indianos, de deusas gregas e de Madonas italianas, este homem de gabinete não se privou de conhecer o Mundo e soube viajar.

Pode-se lamentar que os seus biógrafos, os benévolos e os malquerentes, de Léon Carias a Jacques Suffel, e de Michel Corday a Jean-Jacques Brousson — excepção feita, para este último, da digressão aos Estados Unidos — muito

✱

Anatole France (o terceiro passageiro, sentado, a contar da esquerda), viajando, como convidado, quando se inaugurou em S. Paulo, Brasil, uma nova linha férrea

✱



pouco nos tenham dito acerca das suas viagens. Ele mesmo se mostrou bastante avaro de confidências nos seus cadernos de viagem.

Fez nada menos de dezassete estadias na Itália, de 1893 a 1913. Em 1906, percorreu a Austria e a Alemanha; em 1907, a Grécia e a Turquia, — em 1908 esteve mais uma vez na Grécia. Em 1909, visitou o Brasil, a Argentina e o Uruguai. Em 1912 foi o ano da Algéria, da Tunísia, da Bélgica e da Holanda. No ano seguinte, aos sessenta e oito anos de idade, alcançava a Rússia.

Gostava de se deslocar em automóvel. Nos tempos heróicos da aviação, em 1910, depois de Blériot ter atravessado a Mancha, não hesitou em receber o baptismo do ar no aeroplano de Henri Farman. Em 1913, no decurso de uma segunda viagem à Alemanha, foi passageiro de um zeppelin.

* * *

Que lugar teve o caminho de ferro na sua vida?

Não foi medíocre, porque era a idade de ouro do comboio. Parece que a sua primeira viagem por linha férrea se realizou em 1859. Contava quinze anos de idade e dirigia-se então com sua mãe para a região de Avranches. Ele devia voltar ali, em férias, dois anos mais tarde, para casa de pessoas amigas de sua família, e um delicioso capítulo de *La Vie en fleur*, guardou-lhe a lembrança. «A linha férrea — diz-nos ele — ia nessa época até Carantan». As suas impressões ferroviárias limitam-se a esta nota, muito embora o percurso se fizesse então durante uma noite inteira. Tendo descido em Carentan, dirigiu-se, em diligência, a Granville. Tinha posto um Virgílio na sua mala, lia e relia as *Bucólicas* e eu não queria deixar de citar, nesta ocasião, o gracioso final do capítulo em causa.

«Enquanto, por um quente dia, eu dormitava no meu bosque, sob a folhagem que o Sol crivava de flechas de ouro, fui acordado por uma mão que poisava no meu rosto. Era a filha do meu hospedeiro, a menina Matilde, que esmagava amoras nas minhas faces e fontes, imitando, sem o saber, Eglé, a mais bela das náíades, que pintava, com este sumo purpurado, a cara de Sileno adormecido. Mas Matilde Gonse, que me sabia sem génio, não me pediu como Eglé ao divino Sileno um desses cantos que encantam os pastores, os faunos e os animais selvagens. Sem esperar que eu acordasse, fugiu vivamente, soltando uma risada trocista».

Poucas cousas sabemos acerca das suas viagens a Itália, que ele fazia regularmente, todos os anos, até 1908, primeiramente com a sua Egéria, M.^{me} Armand de Caillavet, e em seguida com a sua segunda mulher, Ema Laprévotle. Pelo menos tirou dessas viagens *Le Lys rouge* e os capítulos



SE TEM FILHOS

e precisar de óculos: o **Oculista de Lisboa** que por último deve consultar é: **O OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, 9-2.º** (ao Rossio), Antiga R. Eugénio dos Santos, porque inspira confiança. O maior e moderno sortido de aros para criança com 30 a 40 % de desconto.

Óculos Sol graduados 120\$00 / Bifocais 190\$00

(armações e lentes 2 = D) Emprestamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias fazemos descontos especiais

É bom guardar esta notícia

TELEFONE 32 37 97

introdutivos de um dos seus melhores livros — *Sur la pierre blanche*.

Posteriormente a 1908, pude recolher algumas anedotas dignas de serem contadas.

A primeira situa-se no mês de Setembro de 1914. Anatole France acabava de deixar a sua casa da vila Saïd, onde tinha trabalhos em curso, e residia em Versailles. Os exércitos de Guilherme II avançavam então a marchas forçadas em direcção a Paris. O prefeito de Seine-et-Oise creu dever prevenir o seu glorioso administrado dos perigos que corria. Se o inimigo ocupasse Paris, ele arriscava-se a ser internado como refém.

A França mandou então transferir a sua biblioteca e o respectivo mobiliário, para os pôr ao abrigo da pilhagem ou das depredações e, no dia 3 de Setembro, ele tomava lugar com sua mulher Ema num comboio de refugiados com destino a Chartres. Era sua intenção ir até Nogent-le-Rotrou. O seu compartimento de primeira classe estava cheio de passageiros desvairados, e não deixaria de ter interesse saber quais teriam sido as conversas que France-Bergeret entabulou com os seus companheiros durante o percurso. Estariam elas imbuídas da sua habitual filosofia? Creio ouvir o ilustre sussurro:

— Meus amigos, nós fugimos das nossas residências, cujo solo sagrado será calcado, talvez amanhã, pelas hordas bárbaras de um novo Armínus. *A nostris diis penatibus proecipites ejecti*, como diria aquele Cícero tagarela. Sim, amanhã, soldados de frente obtusa pisarão com as suas botas sórdidas um retrato de Clouet cuja graça aparecerá como um insulto à sua rusticidade nativa, as suas vozes roucas ofenderão os ouvidos destas rainhas do Luxemburgo cuja pedra verde oferece menos atractivos que a carne tenra das jovens modistas que vão namorar à sombra dos castanheiros vizinhos. Mas quê? Nós não somos os primeiros a comer o pão amargo do exílio. Considerai que mais vale dormir só em Nogent-le-Rotrou do que em Paris nos braços de Prosérpina. A sabedoria dos povos disse que um cão vivo

valia mais que um leão morto. E depois os vencedores acabam sempre por ser os vencidos. Gallia victo ferum victorem cepit...

Com efeito, Anatole France passou a noite prevista em Nogent-le-Retrou, antes de alcançar Tour e o solar de Béchellerie, que ele devia adquirir definitivamente em Outubro de 1916.

Possuo uma segunda anedota do seu neto, M. Lucien Psichari. A mãe deste, filha do escritor, faleceu no dia 28 de Outubro de 1918, vítima da gripe espanhola. Anatole France estava então em Béchellerie. O prefeito de Indre-et-Loire ofereceu-lhe o seu automóvel para o conduzir à estação de Tours. Emocionado e apressado, o passageiro, no momento de franquear a porta, não encontra o seu bilhete. O empregado reclama-o, e como esse velho de alta estatura, que ele não conhece, tenta forçar a passagem, observa-lhe que ele não pode deixar de cumprir a sua função, que todos os utentes devem conformar-se com o regulamento dos caminhos de ferro. Então o escritor, desolado, exclama:

— Mas eu sou Anatole France! Sou Anatole France!

O incidente encerrou-se depressa, graças à intervenção do «chauffeur» da prefeitura, ou porque, simplesmente, Anatole France achou o seu bilhete. «A vivacidade desta reacção — disse-me Lucien Psichari, era inteiramente contrária aos hábitos de meu avô, imutavelmente sorridente e afectuoso, e singularmente para os ferroviários». Para prova, uma greve geral das companhias (a S. N. C. F. ainda não existia), a qual foi declarada em 1920. M. Bergeret acabava então de expedir de Paris, por vagão, diversos móveis, objectos e «bibelots» com destino a Tours e a Béchellerie. A coincidência era aborrecida. Como um dos seus amigos se queixasse deste contratempo e incriminasse os grevistas, encolheu filosoficamente os ombros:

— Ora! — disse ele — estes rapazes devem ter as suas razões de suspender o trabalho. Não há momentos em que deponho a pena para descansar noutros cuidados mais doces? Durante este tempo, a terra continua a girar, a loira Ceres faz germinar a semente atirada para os regos da terra. Deste modo, esta greve há-de terminar, e os meus móveis hão-de chegar mais rapidamente do que no tempo dos patachos.

Nos últimos anos da sua vida, anunciaram-lhe uma visita que vinha expressamente de Tours para lhe testemunhar a sua admiração. Recebeu-a imediatamente e perguntou-lhe qual era a sua profissão.

— Empregado do caminho de ferro na estação de Tours, Mestre — respondeu o homem.

— Muito bem, meu amigo — disse France —; e como já deu meio-dia vai dar-me o prazer de almoçar comigo.

O ferroviário aceitou e tão maravilhado ficou com a gentileza do escritor que, ao partir, lhe anunciou:

— Se o Mestre mo permitir, voltarei no próximo domingo.

Não somente no domingo seguinte, mas em todos os domingos a contar desse dia, a Béchellerie devia receber o empregado do P. O., trazendo na cabeça o boné regulamentar, partilhar um repasto que lhe teriam invejado, em todo o Mundo, numerosos leitores do seu anfitrião. Este divertia-se imenso com isso. Todos os sábados prevenia a cozinheira com a sua solicitude.

— Não se esqueça, minha amiga, que amanhã temos mais um conviva. Vamos receber «o nosso pequeno caminho de ferro».

* * *

Na própria bibliografia de Anatole France apenas notei duas obras em que ele traz uma contribuição interessante à literatura ferroviária. Em primeiro lugar o terceiro tomo de *La Vie littéraire*, quando apareceu *La Bête humaine*, de Emile Zola, e em seguida o livro *L'Ile des Pingouins* onde, numa espécie de antecipação, descreve um comboio do futuro.

Em 1887, atacara violentamente Zola pela sua obra *La Terre*. Em 1890, por ocasião de *La Bête humaine*, foi completa a mudança de tom. O artigo tinha sido publicado primitivamente em *Le temps*, em forma de diálogo. No novo tomo dos *Rougon-Macquart*, via uma notável «monografia das linhas férreas». Citemos:

O Crítico

«... Dir-se-ia que o bom Júlio Verne inspirou o sr. Emile Zola. Cada cena trai um vulgarizador metódico. O comboio retido nas neves, o encontro de um camião na passagem de nível, que provocou um descarrilamento, e a luta do motorista com o fogueiro na pequena ponte de ferro da locomotiva, enquanto o comboio corre com toda a velocidade, são episódios instrutivos. Não receio dizer-lo: é Verne e do melhor.

«E que cuidados pedagógicos, que astúcias maternas para ensinar os jovens a distinguir a locomotiva do expresso de duas grandes rodas acopladas da pequena máquina-tênder de três rodas baixas, para os iniciar na manobra das placas giratórias, das agulhas e dos sinais, para lhes mostrar a desarticulação de um comboio e fazê-los observar a locomotiva que deseja saber, apitando, qual a via que deve seguir? Nenhum amigo da mocidade, nem, mesmo, M. Guillemin, enumerou com mais meritória paciência as partes diversas da máquina, cilindros, alavanca, válvulas,

tirantes, regulador, separadores de água, as duas longarinas, os distribuidores com os seus excêntricos, os copos para sebo dos cilindros, o varão da contra-frechal e o varão do apito, o volante do injector, o volante de mudança de velocidade».

O idealista

«Isto, com efeito, é razoavelmente analítico e o sr. Émile Zola compraz-se em fazer a sua enumeração. E nisso assemelha-se a Homero. Mas quando ele fala desta lógica, desta exactidão que faz a beleza dos seres de metal, credes que ele lembra ainda Verne e Guillemin? Quando ele faz da máquina montada por Jacques Lantier, da Lison, um ser vivo, quando ele a mostra tão bela na sua mocidade ardente e ágil, depois atingida, sob uma tempestade de neve, por uma doença surda e profunda e se torna como tísica, e em seguida morrendo de morte violenta, desventrada e entregando a alma, será ele um pueril vulgarizador das conquistas da ciência? Não, não; este homem é um poeta. O seu génio, grande e simples, cria símbolos. Dá vida a novos mitos. Os gregos criaram a dríade. Ele criou a Lison: estas duas criações equivalem-se e ambos são imortais. Ele é o grande lírico deste tempo».

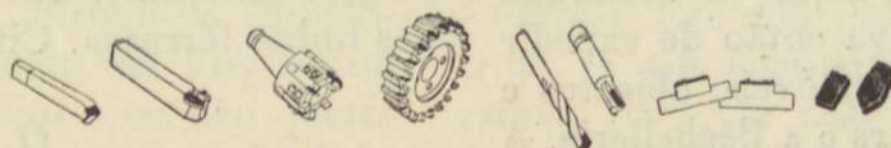
Em *L'Ile des Pingouins*, o romancista mostra o professor Obnubile desembarcando na baía de Titanport onde fundeiam milhares de navios. E prossegue:

«... O sábio pinguim, tendo desembarcado, foi servido, num hotel de quarenta e oito andares, por autómatos e, depois, tomou a grande linha férrea que conduz a Gigantopolis, capital da Nova-Atlântida. Havia no comboio restaurantes, salas de jogos, pistas atléticas, um escritório de correspondências comerciais e financeiras, uma capela evangélica e a imprensa dum grande jornal que o Doutor não pôde ler, porque ele nada conhecia da língua dos Novos Atlântidos. O comboio encontrava, nas margens dos grandes rios, cidades fabris que obscureciam o céu com o fumo dos seus fornos: cidades negras de dia, cidades vermelhas, à noite, cheias de clamores sob o sol e de clamores na sombra.

Anatole France via em grande e os nossos comboios modernos, tanto na Europa como na América, não atingiram o grau de perfeição que ele profetizava. Mas *A Ilha dos Pinguins* apareceu em 1908. A aviação estava então na infância, e a imaginação podia dar-se largas sobre o futuro do carril triunfante.

SANDVIK
Coromant

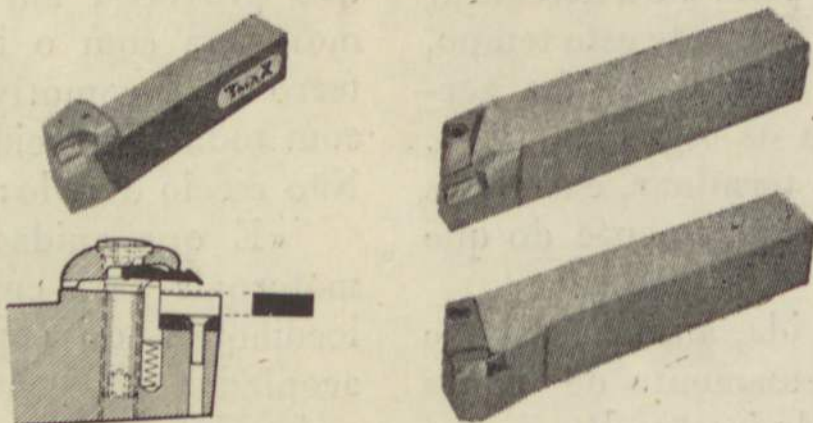
Ferramentas suecas com
pontas de metal duro.



apresenta AGORA...

Coromant
T-MAX

Coromant
GAMMAX



...Um suporte... para todas as qualidades!
representando economia - perfeição - rapidez de trabalho

JAYME DA COSTA, L.^{da}

LISBOA
8 - R. dos Correios - 26

PORTO
12 - P. da Batalha - 12-A

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A vida portuguesa há 60 anos

O falecimento de Mouzinho de Albuquerque e os funerais nacionais que tiveram a presença de El-Rei D. Carlos. ■ Algumas palavras de homenagem escritas por Paiva Couceiro. ■ O Carnaval de 1902 e o estado em que ficou o Teatro S. Carlos. ■ Na Sociedade de Geografia de Lisboa evoca-se a memória de Victor Hugo. ■ Recordar-se, a propósito, um belo discurso pronunciado, alguns anos antes, pelo notável orador António Cândido. ■ No dia 15 de Abril D. Carlos e D. Amélia inauguram, na Sociedade Nacional de Belas-Artes, uma exposição de pintura a óleo, aguarela e escultura. ■ Inauguração, em Belém, da estátua de Afonso de Albuquerque. ■ Morte de Guilherme Gomes Fernandes. ■ Viagem de D. Carlos a França, Inglaterra e Espanha.

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

ESTAMOS em Janeiro de 1902. O grande acontecimento — grande e doloroso — deste mês, é o falecimento, no dia 8, de Joaquim Mouzinho de Albuquerque, o herói de Chaimite. Nobre figura nacional, o seu funeral constituiu uma impressionante manifestação de pesar de toda a população de Lisboa.

A urna, com os seus restos mortais, saiu do Hospital da Estrela, ladeada pelos sargentos condecorados com a Torre e Espada, que pegaram às borlas, e pelos companheiros de Mouzinho, em África, que pegaram às argolas. Encorporaram-se no préstito, em coches reais. Sua Majestade El-Rei D. Carlos e o Infante D. Afonso. Toda a officialidade de Lisboa tomou parte nessa manifestação de pesar. Entre os officiais de alta patente que aguardavam o funeral, à porta do Cemitério dos Prazeres, via-se o Príncipe Real D. Luís Filipe. Um coche da Casa Real transportava numerosas coroas de flores. O público impressionou-se também ao ver, no préstito fúnebre, o cavalo de Mouzinho, todo envolto em pano preto.

Henrique de Paiva Couceiro, outro português de lei, num admirável artigo que a revista *Brasil-Portugal* publicou em 16 de Janeiro, escreveu algumas sentidas palavras de homenagem àquele que, *baixando à terra, sepultou consigo a luz patriótica mais intensa e fulgurante, que nos últimos tempos resplandecera sobre o solo de Portugal*. O sublinhado é nosso. As palavras são de Couceiro. E são de Couceiro mais as seguintes, que ides ler:

«Com o nome aureolado por fama, que nas

fronteiras não coube,—tendo do Chefe do Estado recebido, no encargo de educar o Príncipe Herdeiro, o mais frisante penhor de confiança pessoal e política,—côncio, por certo, das próprias capacidades e valor, cuja consagração, já tão notória, lhe devia alimentar a esperança de futura interferência, imediata e directa, nos destinos do País, novo, sem doenças, sem complicações na vida, sem causas aparentes de desgosto — precipitou-se voluntariamente nos mistérios ignorados da morte — sem se saber porquê — dizem os que menor desacerto aventam, em matéria de tal melindre. Pois, diremos nós, se motivos não avultam, que cheguem para justificar a fundo o extremo da resolução, há-os suficientes, pelo menos, para torná-la compreensível, como sequência coerente à vida e ao íntimo sentir deste português fundamentalmente amante do seu País».

Desse artigo, queremos dar relevo especial a esta frase:

«Mouzinho foi realista, mas a sua briosa dedicação — rebento, na origem, da natureza herdada — afirmou-se pelo alcance dos sacrifícios, nunca pela curvatura da espinha».

Henrique de Paiva Couceiro, que possuía admiráveis qualidades de escritor, deu-nos, mais adiante, nesse mesmo artigo, este retrato de Mouzinho de Albuquerque:

«A clareza do intellecto, o cultivo do espirito, a elevação das tendências e a finura do sentir — imprimem, naqueles que os professam, e sem dependência da vontade, uma antipatia instintiva

contra os predicados opostos, e um particular modo de ser, físico e moral, que, tornando-o distinto, o aristocratizam, no melhor sentido da palavra.

«Todavia esse mesmo ente de eleição — e justamente porque o é — compenetrado de verdade e de justiça, não compreende, nem aceita, em princípio, desigualdades entre os seus semelhantes, que não sejam as inerentes às faculdades e actos de cada um, e repele todo o autoritarismo não baseado nas bem entendidas exigências de governo. Assim Mouzinho — autoritário por impetuosidade de temperamento — aristocrata pelo sangue, gostos e feitio — era no fundo um liberal».

Desse notabilíssimo artigo, recortamos mais algumas das suas últimas linhas:

«Possuído de uma inata impulsão para os mais elevados objectivos da glória — retemperado ainda pela leitura assídua da história dos grandes vultos nacionais — dispondo da enorme força moral que a Fé sincera, e o puro amor pátrio inspiram — pretendeu fundar *Obra* sua, inconfundível e perdurável. Já alto pairava a águia nesse empenho, quando — não à falta de envergadura — mas por influências estranhas, teve de abater o voo.

«Não desanimou logo. Na Metrópole veio ocupar o seu honroso cargo. Prosseguiu o mundo

indiferente no seu giro, e a política portuguesa — cuja apreciação aqui não cabe — ia, no entanto, impelindo a Nação, inocente, por um corredor suspeito, onde o morcego da administração estrangeira esvoaça, roçando-lhe a dignidade com a asa do mau agouro. Fora da arena, o homem de acção e de mando — o lutador honrado, crente e patriota — corrói-se de impaciência. Acaba a tristeza por dominá-lo e o desalento invade-o.

«Em certo momento murmura: «Isto dá vontade de morrer». Uns passos mais adiante executa o seu desejo. E — sem discutir os processos da reacção — há muito quem pense com ele, insuportável o amargo das causas determinantes».

A página mais brilhante da carreira militar de Mouzinho de Albuquerque foi a vitória de Chaimite e a prisão de Gungunhana.

Na Câmara dos Pares, o Conde de Valença, fazendo o elogio de Mouzinho disse:

«Foi um dos videntes da África, e hoje já se podem lá arrotear novas terras, produzir riqueza; e ele foi um dos que abriu a porta a tão grande campo de actividade, pela espada, de que hoje se pode construir o ferro do arado».

No Teatro Avenida sobe à cena uma produção portuguesa: *O tição negro*, farsa lírica de H. Lopes

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL 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

RIBA-COA

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA 55 905 KVA — QUEDA BRUTA TOTAL 1 200 m

Mais de 1 000 Km de linhas de A. T. construídas através de 28 Concelhos

de Mendonça, música de Augusto Machado. O poema foi baseado nos melhores episódios dos autos de Gil Vicente. Palmira Bastos obteve no desempenho dessa opereta um dos seus grandes triunfos artísticos. Nessa peça distinguiram-se também Jesuína Saraiva, Alfredo de Carvalho e Roldão. Era empresário do Avenida Sousa Bastos, que encenou o *Tição negro* com bom gosto.

Neste mesmo mês encontra-se também em cena, com grande êxito, a revista *Na Ponta da Unha*, original de dois escritores distintos: Alfredo Mesquita e Câmara Lima, então dois rapazes na força da vida, ambos açorianos e ambos da mesma Ilha Terceira. O Teatro da Rua dos Condes enchia-se todas as noites. O grande actor José Vale, Rafaela Fons e Rosa de Oliveira foram os seus principais intérpretes.

Nada mais há digno de importância a recordar neste mês de Janeiro.

Passemos ao mês de Fevereiro.

O Entrudo, que devia ser uma festa graciosa, em que os homens de espírito dessem largas à sua fantasia, o Entrudo, em Lisboa, neste ano de 1902, não deixou saudades — afirma-nos na sua «Crónica», da revista «O Ocidente», o saudoso escritor e dramaturgo D. João da Câmara, que, modestamente, assinava todos os seus escritos sem o *Dom*, a que tinha direito.

Diz-nos ele, no número de 20 de Fevereiro daquela revista:

«Os bailes públicos não quiseram deixar de concorrer para a má fama com que o entrudo passou desta para pior. Muito grito, muito álcool, uma sensaboria que por vezes atingia a graduação de fúnebre. Alguns graciosos sem graça nenhuma diziam coisas a que achavam muita graça e que decerto lhes haviam sido sugeridas por algum cangalheiro em dia alegre de enterro rico. A porcaria é que dominava. No meio disto, o céu misericordioso lembrou-se de dar à cidade uma lavagem monumental. Mas isso sim! Ainda foi pior. Era como o sangue na mão de Macbeth que nem todo o mar lavaria e era capaz de avermelhar o mar. O Chiado ficou uma lástima, os fatos imundos de pó ficaram imundos de goma, as máscaras levaram para os bailes a lama das ruas».

Mas o que sucedeu em S. Carlos excedeu em muito o que se passou nas ruas. Foi uma vergonha.

Vamos continuar a dar a palavra a D. João da Câmara:

«No teatro lírico devia cantar a Bellincioni, uma das melhores artistas que têm vindo a S. Carlos. Não a deixaram cantar. Como se vê, o espírito dominava. Foi uma excelente partida carnavalesca. Assim é que se entende um homem divertir-se. O que foi em terça-feira gorda no principal teatro de Lisboa, contam-no por diversos

modos os que tiveram a desgraça de assistir ao divertimento. Começou às oito e meia, acabou às dez. Depois duas horas de intervalo. Entretanto voava através da sala a maior variedade de projecteis ofensivos. Os combatentes davam urros, nem que assistissem à meia-noite a uma missa negra.

«Foi tal o estado em que a sala ficou que, na quinta-feira, ainda não pôde haver espectáculo. Não havia onde uma pessoa se sentasse que não fosse num bocado de nata, num quilo de manteiga, numa sanduíche esborrachada. O público protestou, pateou e não deixou que o maestro Mancinelli ocupasse o seu lugar. Interveio o sr. Governador Civil, as rabecas recolheram às caixas, procedeu-se a melhor limpeza e ainda na sexta-feira não houve cartaz, porque as carroças ainda saíam do Largo de S. Carlos, atulhadas de quanto há de mais sujo. Vale a pena à Bellincioni ser das maiores artistas do mundo».

Não houve aqui exagero da parte de D. João da Câmara, que era um espírito probo, e a revista «O Ocidente» era, por sua vez, uma publicação séria.

Os tempos mudaram. O Carnaval morreu em Lisboa. O público melhorou, civilizou-se. Os teatros agora é que nem sempre se enchem.

MENDES PEREIRA, HERDEIROS, LDA.

FÁBRICA PORTUGUESA
DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

TINTAS PARA ESCREVER / TINTAS
ESTILOGRÁFICAS / TINTAS
E ALMOFADAS PARA CARIMBOS /
/ TINTAS PARA DESENHO E
GUACHES / COLAS PARA
ESCRITÓRIO / LACRES
PARA TODOS OS FINS, ETC.

12 Medalhas de ouro e prata em diversas Exposições nacionais e estrangeiras

Na Sala Portugal da Sociedade de Geografia de Lisboa, realizou-se, na noite de 26, uma grande sessão solene para comemorar o centenário de Victor Hugo. Promoveu e organizou a festa, que registou a assistência de sete mil pessoas, uma comissão da Associação dos Jornalistas, constituída pelos srs. Alfredo da Cunha, Brito Aranha, D. João da Câmara, Oliveira Pires, Ferreira Mendes, Lopes de Mendonça, Magalhães Lima, Morais de Carvalho, Alfredo Mesquita, Henrique de Vasconcelos, Cândido de Figueiredo, Lorjô Tavares e Jaime Victor.

A assistência era brilhante e a sala achava-se lindamente ornamentada. Em lugar de relevo, via-se o busto do genial poeta francês modelado em barro das Caldas da Rainha pelo grande artista Rafael Bordalo Pinheiro.

Falou em primeiro lugar o presidente da Associação dos Jornalistas, Brito Aranha, que explicou o significado da homenagem. Em seguida subiu ao estrado, o insigne actor Ferreira da Silva, que leu uma poesia de Guerra Junqueiro expressamente escrita para aquela festa. Como todos os versos de circunstância ou feitos de encomenda, nada tem de extraordinário a produção do grande poeta de *Os simples*. Ferreira da Silva, com a sua arte de dizer, deu ao auditório a impressão de que os versos eram muito mais belos.

O Professor Consiglieri Pedroso proferiu em seguida um discurso, após o qual se fizeram ouvir, recitando versos de Victor Hugo, traduzidos por Henrique Lopes de Mendonça, Jaime Victor e D. João da Câmara, as notáveis actrizes Lucinda Simões e sua filha Lucília Simões, Georgina Pinto e Laura Cruz.

Não era pela primeira vez que a obra e a figura do genial poeta francês era objecto das homenagens dos intelectuais portugueses. Dezassete anos antes, no Ateneu Comercial do Porto, o grande António Cândido (António Cândido Ribeiro da Costa era assim o seu nome completo) proferiu um belo discurso, que talvez não seja, para os ensaístas modernos, um modelo de crítica, mas constitui, no entanto, uma peça literária de muito valor.

Um trecho, para termos uma amostra do seu estilo:

«Na visão amplificada das coisas e na antítese ideológica e sentimental, que são o carácter e o progresso do grande poeta, não está somente uma soberba inspiração literária; está também a razão daquela bondade, simpática e efusiva, que fez Victor Hugo profundamente amado, neste século, pela maioria do género humano.

«Ah! Se não fosse bom não seria génio! Mas foi tudo. Fundou uma escola de Arte e construiu um capítulo de moral! Combateu a guerra no que ela tem de monstruoso; a miséria, no que ela tem

de involuntário; a ignorância, no que ela tem de fatal! Consolou os povos oprimidos, e puniu, com a espada diamantina e flamejante da sua palavra, os tiranos do seu tempo desde Miguel de Portugal até Napoleão de Sédan! Para vingar a liberdade e para defender a pátria, ora foi semideus no rochedo de Guernesey, ora homem, simplesmente, com blusa e kepi no cerco de Paris! Pugnou convictamente pela inviolabilidade da vida humana, quer a hipótese fosse Maximiliano do México, quer fosse a condenação de qualquer miserável, apenas conhecido pelo seu crime!

«Foi um sublime criador de *visões*, como Shakespeare foi um assombroso criador de almas».

Ao contrário da «Nau Catrineta», Março não nos diz nada de pasmar. Passaremos, pois, adiante.

No dia 15 de Abril a Sociedade Nacional de Belas Artes inaugura a sua segunda exposição. Foi um acontecimento. El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia presidem à inauguração e mais uma vez dão aos artistas portugueses uma prova de consideração, de carinho e de camaradagem, expondo ao lado deles e adquirindo alguns quadros.

Mestre Columbano traz, entre outros trabalhos, o seu célebre quadro *Santo António*, que em Paris, no *Salon*, um ano antes fora distinguido com medalha de ouro. José Malhoa, que fora galardoado em Madrid e também em Paris com o seu belo, pitoresco e portuguesíssimo quadro *A Volta da Romaria*, chama também a atenção dos entendedores não só com esse trabalho, mas também com o *Retrato* de António Novais, uma verdadeira obra-prima no género. Um outro artista distinguido no *Salon* de Paris se apresenta nesta grande exposição: Veloso Salgado, com quatro primorosos retratos. Um outro notabilíssimo artista concorre para o alto nível da Exposição: é Mestre Carlos Reis, por quem D. Carlos sentia uma grande estima. Todos os géneros lhe são familiares e fáceis: retratos, paisagem, cenas campestres, familiares. Exuberância. Talento. Sentido poético das coisas. O seu quadro *A Caminho da Fonte* é premiado pelo Júri com uma 1.^a medalha.

Estamos numa grande época. Escritores, poetas, músicos, pintores, architectos, escultores. Eis a razão por que, na Sociedade Nacional de Belas-Artes, concorrem outros notáveis artistas, como João Vaz, uma glória de Setúbal; Condeixa, Domingos Costa, Henrique Pinto, a quem El-Rei D. Carlos adquiriu o quadro *Na Lareira*; Almeida e Silva, Domingos Costa, Cristino da Silva, os escultores Costa Mota Tio, Costa Mota Sobrinho, Fernandes de Sá e Francisco dos Santos, discípulo de Simões de Almeida.

A architectura fez-se representar com alguns dos seus melhores valores: — Rozendo Carva-

lheira, com as plantas e alçados do Sanatório Sant'Ana, em construção nas proximidades de Carcavelos; José Alexandre Soares, com o projecto de um cais; Frederico Evaristo da Silva Gomes, com o projecto de um quartel.

Em Arte aplicada via-se um lenço de renda, da autoria de D. Maria Augusta Bordalo Pinheiro, cujos trabalhos haviam conquistado, em Paris, na Exposição de 1900, uma medalha de ouro.

Entre os mais novos figurava uma discípula de José Malhoa, Emília Adelaide dos Santos Braga.

Guardámos propositadamente para fecharmos, com chave de ouro, esta referência à 2.^a Exposição da Sociedade Nacional de Belas-Artes, três nomes: D. Carlos, D. Amélia e Casanova. De El-Rei D. Carlos, via-se um admirável quadro pintado a pastel: *Ao cair da tarde*; da rainha D. Amélia, discípula de Casanova, lindas e delicadas aguarelas; do Mestre aguarelista Casanova, que obteve nessa Exposição a 1.^a medalha, algumas belas e delicadas aguarelas.

Voltemos mais uma folha ao calendário.

Estamos agora em Maio, o mês das flores, por excelência. A vida decorre fácil e amena. Os teatros apresentam excelentes companhias e espectáculos.

O grande empresário Visconde de S. Luís de Braga, a quem Lisboa ficou a dever inestimáveis serviços, no ponto de vista artístico, trouxe ao seu teatro, o antigo D. Amélia, e hoje, em justa homenagem à sua ilustre memória, crismado com o título de «Cine-Teatro S. Luís», esse grande empresário que trouxe ao nosso País, para encantamento de um público inteligente e exigente, a Réjane, o Emmanuel e o Zacconi, apresentou neste mês de Maio de 1902, uma extraordinária artista japonesa: Sada Iacco.

Junho, Julho e Agosto...

No dia 10 de Agosto morre em Lisboa, com 51 anos de idade, o conselheiro Elvino José de Sousa e Brito, não apenas uma grande figura do partido progressista mas também um notável ferroviário.

Foi muitas vezes deputado e no ministério presidido por José Luciano de Castro, geriu os negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Diplomado pela Academia Politécnica do Porto, iniciou a sua carreira de funcionário como engenheiro adjunto dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro. Depois é nomeado chefe de secção da Direcção das Obras Públicas de Vila Real, e, passado pouco tempo, vemo-lo director das Obras

ESPAÑA-S. A.

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEF.º 25053 e 367147

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 25303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA — S. A.» COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
- b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

- 1.º — A dispensa completa do pagamento de prémios.
- 2.º — O pagamento duma renda anual de 12% sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
- 3.º — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia ou ao Agente mais próximo da sua localidade

Públicas de S. Tomé e Príncipe. Regressado à Metrópole, assume o cargo de engenheiro adjunto à Direcção fiscal da construção dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Mais tarde, entre outros cargos, que desempenhou brilhantemente, é nomeado adjunto do Comissário Régio na Companhia Real dos Caminhos de Ferro. Foi também professor do Instituto Industrial e Comercial de Lisboa, Vogal do Tribunal de Contas e Provedor da Real Casa Pia de Lisboa.

Politicamente, começou por exercer o cargo de secretário do Ministro das Obras Públicas, Saraiva de Carvalho. Era natural de Nova Goa.

Setembro é o mês das férias e das vindimas. Passemos, pois, a Outubro.

No dia 3 deste mês inaugura-se, em Belém, o monumento a Afonso d'Albuquerque, obra do escultor Costa Mota. Em frente, no Tejo, fundeava uma divisão naval composta dos cruzadores D. Carlos, D. Amélia, S. Rafael, da corveta Duque da Terceira e da canhoneira Sado. A vasta praça estava repleta de povo. Em volta do monumento viam-se, ao norte, a tribuna Real; ao sul um pavilhão para senhoras e outros convidados; a imprensa tinha um lugar reservado; as forças militares, que faziam a guarda de honra ao monumento eram constituídas pelo Regimento de Infantaria 1 e um corpo de marinheiros. Os alunos da Casa Pia, em número de 600, fizeram alas ao monumento. Á uma hora da tarde, chegou o Infante D. Afonso e a seguir El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia, acompanhados do príncipe D. Luís Filipe e do Infante D. Manuel.

A Câmara Municipal, com seu estandarte à frente, conduzido pelo vereador José Belo, recebeu os soberanos.

O Conde d'Ávila, presidente do Município, leu uma alocução de que recortamos os dois seguintes períodos:

«Coube a iniciativa patriótica desta solenidade ao honrado cidadão e estudioso historiador das nossas lutas liberais—Simão José da Luz Soriano—que, na pertinácia com que viveu, dando lições de civismo, soube na hora extrema e a expensas suas, consagrar um monumento ao mais forte e mais brilhante guerreiro da nossa terra. Cumprida a derradeira vontade daquele cidadão ilustre, pela comissão testamentária, que pôs ao serviço de tão honrada tarefa talento e dedicação, assumiu a posse dessa obra, em que se aliam o primor artístico à invenção histórica, a fidalga e gentil cidade de Lisboa».

Pelo seu interesse histórico, reproduzimos, integralmente, a resposta de El-Rei D. Carlos:

«Os monumentos públicos, levantados pela gratidão dos povos à memória dos homens ilustres

da sua pátria, glorificam esses varões egrégios, comemoram os seus feitos insignes, e também enobrecem a Nação, que assim os perpetua. Na história das glórias portuguesas e daqueles «varões assinalados que mais do que prometia a força humana» foram sublimes, nenhum excedeu Afonso de Albuquerque, justamente cognominado — o grande — não só pelos seus conterrâneos, mas também pelos estranhos, e até por adversários.

«Grande no Mundo, em que Duarte Pacheco mereceu chamar-se o Aquiles português; grande na conquista, nas batalhas e no governo daquela Índia em que sucedeu ao ínclito D. Francisco de Almeida, e teve sucessores tão famigerados, como o imortal descobridor do caminho marítimo da Índia e o heróico vice-rei de quem tão conceituosamente se escreveu que excedera o próprio nome e vitórias. Em Afonso de Albuquerque o esplendor das vitórias de Goa, Malaca e Ormuz, a magnanimidade de coração, a firmeza da fé, a integridade da justiça, a magnitude dos planos concebidos por extraordinário alcance de inteligência, e até as amarguras, que nem aos mais espíritos poupa a fortuna, ganharam para ele tamanha glória, fama e respeito, que até na morte foi pranteado pelos inimigos, de que na vida fora terror e assombro.

«Por mim falarão as coisas da Índia», disse ele na comovedora despedida enviada a El-Rei; e falaram tão alto dos seus actos e façanhas, que emudeceram inimizades, despeitos e invejas, e não ousaram mais empanar-lhe o fulgurante brilho.

«Honrado e patriótico foi, pois, o benemérito cidadão Simão José da Luz Soriano tributando nas suas disposições testamentárias uma derradeira e significativa homenagem àquele grande vulto; devido e bem justificado é o preito que hoje lhe presta a comissão administrativa do Município de Lisboa, com a inauguração deste monumento, e a que Eu me associo gostosamente com o entusiasmo de verdadeiro português, e o legítimo orgulho de Rei de uma Nação, em cuja história são lidas com admiração universal tão famosas páginas».

Lido que foi este admirável discurso, Suas Majestades e Altezas dirigiram-se, seguidos de luzido cortejo, para o monumento. El-Rei puxou, então, o cordão da bandeira azul e branca que envolvia a estátua.

As bandas regimentais tocaram o hino nacional e a divisão naval, que fundeava no Tejo, em frente do monumento, salvou com 21 tiros.

A cerimónia terminou com a assinatura, na tribuna real, do auto de inauguração pela Família Real e numerosos convidados.

O mês de Outubro fecha com uma nota triste. Morre em Lisboa, no dia 31 desse mês, vítima de um cancro na língua, uma grande e popularíssima

figura portuense: o inspector do serviço de Incêndios, Guilherme Gomes Fernandes.

O seu funeral em Lisboa constituiu uma impressionante manifestação de dor, a que se associaram não só o povo da capital mas os representantes daquela benemérita e prestigiosa corporação portuense, que fundou em 1874 e à qual, homem de invulgar actividade, deu tanto relevo, consagrando-lhe o melhor da sua actividade e dedicação.

Natural da Baía, filho de pais portugueses, veio para a Europa com a idade de três anos e foi educado na Inglaterra. Terminados os estudos e após uma grande viagem por alguns países da Europa, fixou residência no Porto. Dedicou-se ao desporto, principalmente à ginástica. Á sua custa foi sempre aos congressos de bombeiros no estrangeiro e à sua custa transportou o material e nove bombeiros que o acompanharam, em 1893, a Londres e em 1894, a Lyon, a fim de tomar parte nos exercícios internacionais que se efectuaram naquelas cidades. Era condecorado com a Torre e Espada do valor, lealdade e mérito.

Estamos agora em Novembro.

Um grande acontecimento, entre outros factos importantes, ilustra este mês. É a viagem de El-Rei D. Carlos à França e à Inglaterra. Apesar

de ter viajado incógnito, El-Rei foi recebido nos dois países com todas as honras devidas a um chefe do Estado: na França, pelo Presidente Loubet e, na Inglaterra, o rei Eduardo VII foi à estação de Windsor esperar o monarca português.

Entre as numerosas e lindas festas oferecidas a D. Carlos em Paris, conta-se uma *matinée* promovida pela Redacção do *Figaro*. Num palco armado no salão principal, tomaram parte no espectáculo alguns dos mais notáveis príncipes da cena francesa de então, como: Coquelin, Marguerite Carré, Lucien Guitry, M.^{me} Akte, da Ópera de Paris, e Réjane. D. Carlos, sentado na primeira fila, tinha à sua direita a princesa Eulália e o ministro português Rosa, e à esquerda o príncipe Roland Bonaparte, Brito Capelo, Conde de Arnoso, Pinto Bastos e capitão Surère.

Para esse notável espectáculo a Redacção do *Figaro* convidou o corpo diplomático acreditado em Paris. Assim, estavam representados os seguintes países: Brasil, Inglaterra, Espanha, Alemanha, Estados Unidos, Japão, Coreia, Itália, e outros.

Terminado o espectáculo, Mr. Calmette, director do *Figaro*, ofereceu, em honra de D. Carlos, uma taça de champagne.

No dia 16 saiu El-Rei de Paris com destino à Inglaterra. Em Boulogne-sur-mer aguardava-o

- D E S I N F E C Ç Õ E S
- E X P U R G O S
- D E S R A T I Z A Ç Õ E S
- D E S I N F E S T A Ç Õ E S
- T R A T A M E N T O S D E M A D E I R A S



Higienização de navios, carruagens e outros transportes colectivos

Gasos - Esterilizadora, Lda.

Av. Infante D. Henrique, 30

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 43

LISBOA-2

VILA NOVA DE GAIA

Telefs. { 86 70 25
86 83 77

Telef. 39 21 11

um navio posto às suas ordens pelo Governo britânico para o conduzir a Folkestone.

Neste mês há que registar dois falecimentos.

Em Paço de Arcos, no dia 1, faleceu o distinto escritor Tomás Lino d'Assumpção, Inspector das Bibliotecas e Arquivos Públicos. Sucumbiu, inesperadamente, a uma angina pectoris, que durante trinta e seis horas o fez sofrer horrivelmente. Contava 58 anos de idade. Autor de vários livros, escreveu também para o teatro.

No dia 6, com a idade de 52 anos, faleceu o distinto jornalista e poeta Urbano de Castro. A convite de Manuel Pinheiro Chagas, quando Ministro da Marinha, Urbano de Castro assumira a direcção do «Diário da Manhã». Foi deputado, redactor da Câmara dos Pares e membro do Conselho Dramático. Fazia parte de uma empresa literária com Alvaro Pinheiro Chagas. D. João da Câmara considerava-o um dos mais altos espíritos da sua geração e *um coração tamanho que nele coube tudo o que há de maior no sentimento humano*.

Dezembro.

El-Rei D. Carlos regressou no dia 16 deste mês da sua viagem, que durou cerca de dois meses, a Paris, Londres e Madrid.

Apesar de ter viajado incógnito, o malogrado monarca foi aclamado em Paris e em Inglaterra e recebido com o maior carinho em Madrid. Na estação do Rossio, recebeu D. Carlos uma prova de quanto o estimava a população de Lisboa.

O rei de Espanha, D. Afonso XIII, virá em 1903 retribuir a visita que lhe fez o rei português, e fala-se que o rei da Inglaterra e o imperador da Alemanha virão também a Portugal.

A propósito da viagem de D. Carlos ao estrangeiro, D. João da Câmara fez este comentário para o qual pedimos a atenção dos leitores:

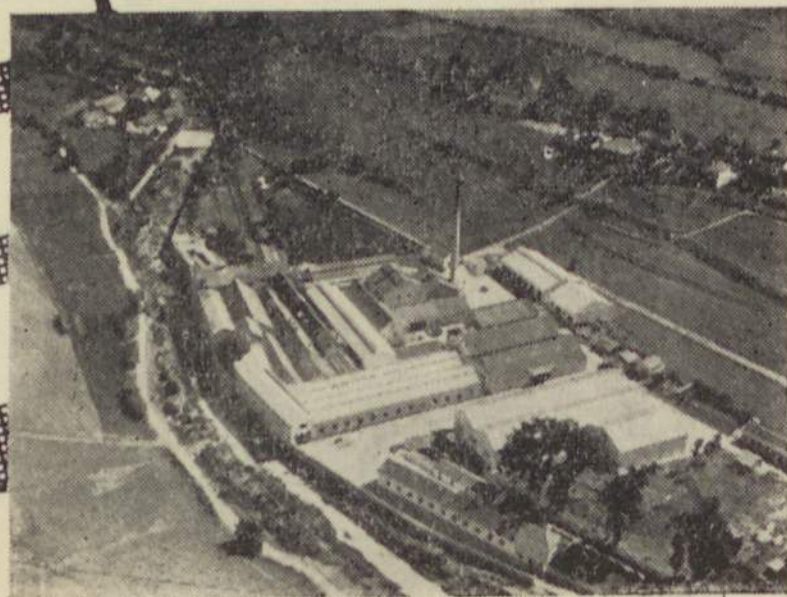
«Da resolução de tantos problemas referentes às nossas colónias se preocupam hoje os homens de Estado e diplomatas, não só portugueses, mas do Mundo inteiro, que não é para admiração que em toda a Europa fosse discutida e comentada a viagem de El-Rei de Portugal e a recepção que lhe fizeram o presidente da Republica francesa, o monarca poderoso, Rei da Inglaterra e Imperador das Índias, e o rei da nossa vizinha Espanha, que, com o seu convite, tanto demonstrou desejar rivalizar em atenções com os chefes de tão poderosos impérios coloniais. Tudo é para nós motivo para nos esperarmos num melhor futuro».

PAPEIS



DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



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

Paulo da Silva Ranito, L.^{da}

FÁBRICAS DE CURTUMES E CORREIAS DE TRANSMISSÃO

RANILON

CORREIAS DE TRANSMISSÃO
DE PLÁSTICO E COURO
PLANAS E TRAPEZOIDAIS

LEVE

MAIOR
PRODUÇÃO

+30%

NÃO ESTIC.

NÃO DESLISA

USE CORREIA PLANA RANILON MAS
SE NÃO PUDE, USE A TRAPEZOIDAL
RANILON COM 1 FAZ O SERVIÇO DE 2

MUITO FORTE

COM O TIPO **CE** PODE
USAR TAMBOR DE PRESSÃO

Ranilon

PAULO DA SILVA RANITO
LIMITEADA
PONTE DA PEDRA - S. MAMEDE DE INFESTA

Telefone 950513 (4 linhas)

**S. MAMEDE DE INFESTA
PORTUGAL**

TELEFONE P. P. C. S. M. 900513 (4 LINHAS)

TACOS PARA TECELAGEM EM PLÁSTICO
CORREIAS DE PLÁSTICO RANILON
FITA DE CONTÍNUO EM PLÁSTICO
LANIERES EM COURO E PLÁSTICO
CORREIAS TRAPEZOIDAIS EM PLÁSTICO
SALVA ESPADAS EM PLÁSTICO
ABRAÇADEIRAS EM PLÁSTICO PARA TEARES
CORREIAS DE TANINO E DE CROMO
TACOS EM COURO — TIRA-TACOS
MANCHONS DE PENTEACÃO
e todos os utensílios de couro para a indústria

MIRANDA & MALHEIRO, SUCR.

ESTABELECIDOS EM 1891

PORTO

Rua do Almada, 151-B, 1.º

Telefs. 25292-22807

LISBOA

Rua da Boavista, 81, 4.º-Dto.

Telefs. 668267-668520

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 Lingotes, Correntes e Cabos eléctricos de todos os tipos,
Creosote, Carvões, etc., etc.

ESTRUTURAS METÁLICAS E PONTES

À CONSTRUÇÃO CIVIL

Richard Johnson & Nephew Ltd.
MANCHESTER

*Especialistas no fabrico de Arames de Aço
lisos ou indentados, para Betão Pré-esforçado*

Agentes:

Alfredo M. Gomes, Lda.

Pr. D. Filipa de Lencastre, 22, 2.º
Salas 39 e 40 — PORTO

BANCO BORGES & IRMÃO

S. A. R. L.

PORTO

Instituição fundada em 1884

LISBOA

Capital e Reservas — Esc. 150.000.000\$00

Dependências no Porto — Bonjardim (Casa Antiga) — Sá da Bandeira
Infante D. Henrique — Costa Cabral — Campanhã — Carvalho
Foz do Douro — Boavista — Carlos Alberto e Costa Cabral (Areosa)

Dependências em Lisboa — Praça dos Estados Unidos da América,
Avenida Fontes Pereira de Melo, Rua Pascoal de Melo e Avenida
Alvares Cabral (ao Rato)

AGÊNCIAS — Braga, Setúbal, Ovar, Matosinhos, Amarante, Lourosa,
Gondomar, Vila do Conde, Murtosa e Albergaria-a-Velha.

POSTO em Vilar Formoso.

Correspondente no Rio de Janeiro — Banco Borges

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

DESPERDÍCIOS FARGE

Para limpeza de máquinas

L. FARGE, LDA.

PORTO

Rua do Freixo, 1291 — Telef. 51094

FORNECEDORES DA C. P.

Fábrica de Fiação e Tecidos de Délães

PINHEIRO, MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados — Cotins — Zéfires — Fantasias

Fábrica:

DÉLÃES — FAMALICÃO

Escritório:

Rua de Aviz, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 20 461

Teleg. «Fabridélães»

PORTO

António Augusto
da Silva & C.ª, L.ª

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:

Rua do Almada, 565

Rua de Moçambique

Via Rápida à Circunvalação (em construção)

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

Telefones: 24623 e 24624 (P. P. C.)

PORTO

FERRO E AÇO

José Pinto de Magalhães & C.ª

Fornecedores da C. P.

✱✱

End. Teleg. REIFERRO

277, Rua do Almada, 283

PORTO

Telefones: 24 011 (3 linhas)

PORTUGAL

FÁBRICAS **Triunfo**

COIMBRA
LISBOA
PORTO
ABRANTES
FARO

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL DO CENTRO DO PAÍS

Moagens (2)

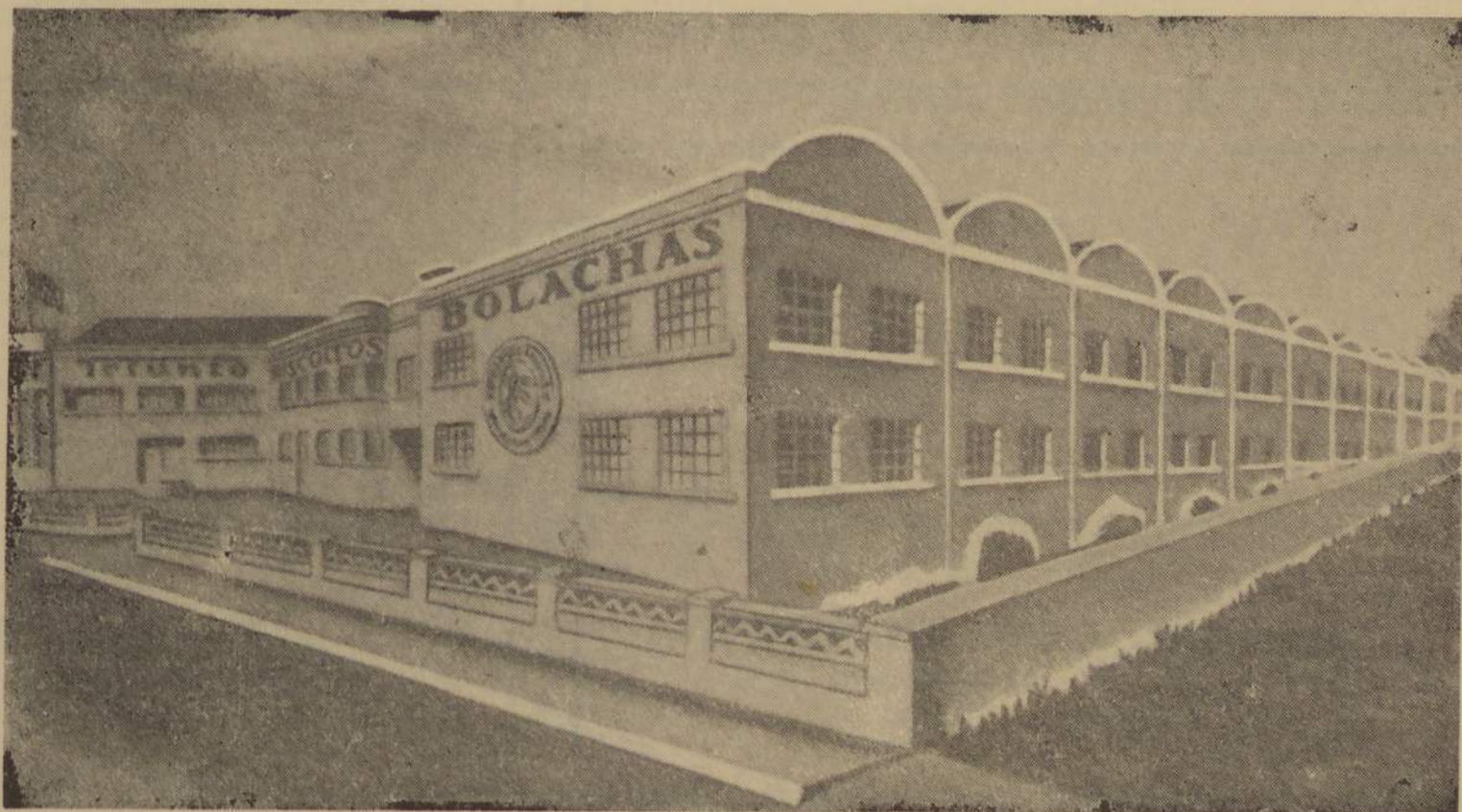
Massas Ali-
mentícias

Bolachas

Arroz

Drops

Rebuçados



FORJARTE

JOSÉ POMPEU AROSO, LDA.

CROMAGENS

F E R R O S

ARTÍSTICOS

ALUMÍNIOS

ANODISADOS

FORNECEDORES DA C. P.

Rua da Nogueira, 8-10

Telef. 23367

COIMBRA

Fábrica de Tecidos Finos do Monte dos Burgos, L.^{da}

*Especializada no fabrico de Etamines
Marquissettes e todo o género
de tecidos abertos*

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»

MONTE DOS BURGOS
PORTO

FÁBRICA PORTUGUESA DE PASSAMANARIAS

**ANTÓNIO GOMES
DE SOUSA, F.º & C.ª**

RUA DA LOMBA, 153

TELEFONE: 5 10 35

P O R T O

ETIQUETAS TECIDAS,
ELÁSTICOS
E FITAS DE SEDA

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

POLÓNIO BASTO & C.ª

**TIPOS * TINTAS
MÁQUINAS * PAPÉIS**

Telefones: } Escritório - 2 44 78
 } Armazém - 287 24 P.P.C.

Telegramas: «PEBÊCÊ»

SEDE NO PORTO:

Travessa de S. Carlos, 41, — (A Coronel Pacheco)

DEPÓSITO EM LISBOA:

Avenida Elias Garcia, 114 — Telefone: 77 41 26

EXPOSIÇÃO DE MÁQUINAS:

Rua de Santa Teresa, 2

P O R T O

TELEFS. Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: Matosinhos 12 e 1703
Lisboa: 3 49 43 (5 linhas)
Londres: Avenue 17 43 4
Telex: Li boa 135
Porto 124

Endereços Telegráficos

AMORAS — (Todos os escritórios)

EM LONDRES:
Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.
City Chambers — 65 A, Fenchurch
Street
LONDON E C 3
Telex: 25 10 2

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
SETÚBAL (Delegação): Av. Luísa Todi, 281

SEU DEPARTAMENTO DE TURISMO:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

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



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1962

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS,
AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}

Avenida da Liberdade, 42, 1.º-Esq.

Telefones: 36 60 51/52/53

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54

Telef. 25024 (P. P. C.)

PORTO

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 COM FIOCO
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



BORGES

VINHOS DO PORTO

BORGES

VINHOS DE MESA

BORGES

ESPUMANTES NATURAIS

BORGES

BRANDIES VELHOS



MANUFACTURA DE BORRACHA NATURAL
E SINTÉTICA PARA TODOS OS FINS

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

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicletas
ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — planas, trapezoidais e transportadoras

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança — LATEX

REVESTIMENTO DE CILINDROS

PLÁSTICOS

PRODUTOS

JAPE

TRANSPORTES BARBAS

— ANTÓNIO LEAL BARBAS —

Agência em Lisboa:

Nascimento, Pacheco & Simões

Rua Caminhos de Ferro, 134-1.º — Telef. 845923

Rua Pinto Bessa — Telef. 53464-52745

PORTO

Residência:

S. Romão do Coronado

Telef. 993051



TRATAMENTO INTERNO ARMAND

PROSIM, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e de locomotivas

Em Portugal: SÓQUÍMICA

RUA DOS CORREIROS, 113, 2.º e 3.º LISBOA



**ED. FERREIRINHA
& IRMÃO, LDA.**

*Pistões-Segmentos
Camisas-Cavilhas
Máquinas de Furar
T o r n o s
Motores Diesel
Fundição Especializada
Meehanite*

**RUA DA BOA NOVA, 163
P O R T O**

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

*Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS ★ AÇOS ★ METAIS*

**Carris
Máquinas-ferramentas
Material de
Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça**

Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA—Lisboa



**Teodolitos — Taqueómetros
Níveis de luneta**

**Material para topografia e geodesia de fama mundial
pela precisão e perfeição técnica**

Investigações aturadas e a experiência de longos anos de fabricação, conquistaram para os instrumentos Kern grande prestígio em todo o Mundo. O vasto programa de fabrico oferece a todos os técnicos especializados na cartografia, geodesia e actividades afins o instrumento adequado

Kern & Co. S. A., Aarau

Representantes para Portugal:

Emílio de Azevedo Campos & C.ª, Lda.

*Rua Santo António, 137 — PORTO — Tel. 20254
Rua Antero Quental, 17-1.º — LISBOA — Tel. 53366*



**Corporação Industrial
do Norte, L.ª**

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

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

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

A vossa consulta será sempre no v/interesse

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

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO
partado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:

Largo do Poço do Borratém, 13-1.º-Dt.º
Telefones: 86 50 53 e 86 50 54
partado N.º 2 912



Uma nova indústria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

Características :

dois tipos : normal e leve
forma e volume constante
espessura garantida
não racha
absolutamente plana
resistente ao caruncho
isolante acustico, termico

O ideal para :

portas
lambrins
tectos
divisorias
mesas
balcões
prateleiras
mobiliario
cofragens ci-
mento armado
etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plasticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf** Soc. de Iniciativa e Aproveitamentos Florestais sarl

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31
Porto : Palacio Atlantico 403, tel. 3 25 26
e nos armazenistas

madeira — mas melhor!

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958



FUNDADA EM 1895

LACOSE



Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 42385-452 P. P. C. — APART. 238
LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5-B — Telef. 46712 P. P. C. — APART. 1130



H. JUNGHEINRICH & CO
HAMBURGO

Empilhadores
e tractores
para todos os fins



FORNECEDORES DA C. P.

Representantes exclusivos :

SOCIEDADE PERMUTADORA

S. A. R. L.

LISBOA-PORTO



COMPANHIA DE SEGUROS SOBERANA

CAPITAL ESC. 7.500.000\$00

Rua da Vitória, 88 e
Rua dos Sapateiros, 107-109 (Edifício próprio)

LISBOA

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



VINHOS DE MESA AGUARDENTES VELHAS LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

S U R D O S

*Srs. Ferroviários
e pessoal da C. P.*

Enviem o vosso nome e endereço ao
LABORATÓRIO DE ACÚSTICA MÉDICA
e receberão literatura gratuita das
últimas novidades em **APARELHOS
INVISÍVEIS E ÓCULOS SEM FIOS PARA
BEM OUVIR. 20% de desconto contra
a apresentação deste anúncio na
aquisição de um moderno TÍMPANO
ELECTRÓNICO — o último exclusivo da
América para vencer a surdez**

Dirija-se ao fornecedor exclusivo da C. P.

Laboratório de Acústica Médica

Avenida da Liberdade, 158 — Telef. 34086

LISBOA

**SOCIEDADE DE
CONSTRUÇÕES
AMADEU
GAUDÊNCIO**

ESCRITÓRIO
E OFICINAS
R. ALEXANDRE
BRAGA, 4-A
115004



Telefs. P. P. C. A. 43191-43192-59000

End. Teleg. «CONSTRUÇÃO»

Construções Civas — Carpintaria Mecânica
Betão Armado — Trabalhos de Pintura

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

S. A. R. L.

CAMPELOS

GUIMARÃES

*FIOS, ATOALHADOS
E TECIDOS DIVERSOS*

TELEFONE 47229 — TAIPAS

Endereço Teleg. CAMPELOS

CALDAS DAS TAIPAS

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA
e de SOURE

FORNECEDORES DA C. P.

Fiação fina / Torcedura / Tecela-
gem / Branqueação e Acabamento.
Linhas para coser e bordar
Fiação e tecelagem de linho

Telegramas: NORTE — S. A. DA HORA

TELEFONES { P. P. C. — Expediente 95 01 41 - 95 01 45 - S. Hora
— Armazém 95 01 42 - S. Hora
— Gerência 95 00 68 - S. Hora

**FÁBRICA DE FIAÇÃO
E TECIDOS DE SOURE**

PALEÃO — SOURE

Telefone: COIMBRA - 6714

S O G Á S

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

■ Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás Carbónico * Argon e outros.

■ Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.

■ Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

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



GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Construções metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos
— Fogões e Aquecimento Central — Tubagens para Água, Vapor e Gás

Fornecedor da C. P. em :

Fogões de grandes capacidades para as suas
cozinhas — Depósitos de grandes capacidades
para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas
de blocos para as suas obras — Portas de cais
mecânicas e todos os trabalhos referentes a ser-
ralharia civil

Telefone 86 3137
45-A, Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)
LISBOA



Cerâmica de Souzelas, L.da

Cèsol

LOUÇAS DOMÉSTICAS
FINAS E SANITÁRIAS
MATERIAIS EM GRÉS

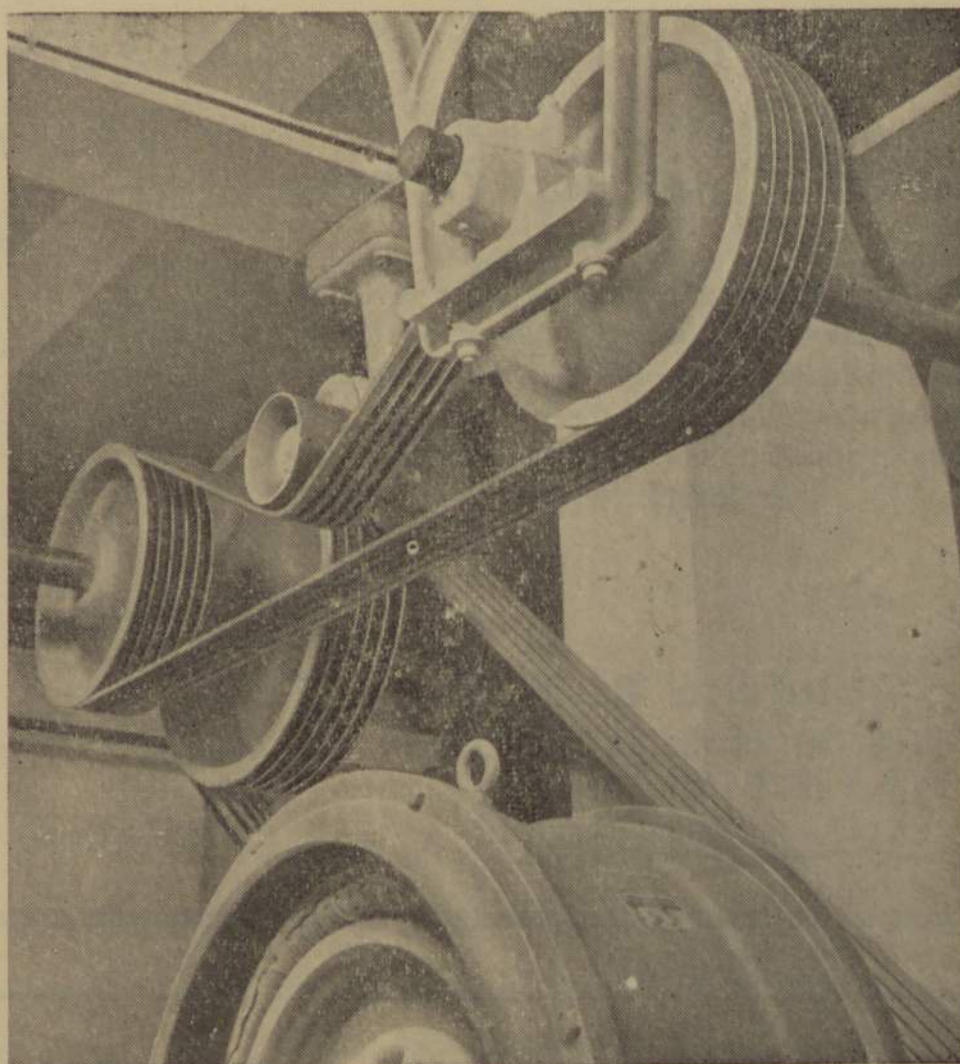
AZULEJOS DECORATIVOS
E DE CONSTRUÇÃO
REFRACTÁRIOS

SEDE E ESTABELECIMENTO FABRIL

TELEFONE 7415

SOUZELAS — COIMBRA

PIRELLI



CORREIAS TRAPEZOIDAIS



PNEUS ANTIDERRAPANTES

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Rua do Telhal, 4-B — LISBOA

R. S. Contreras, Lda.

Telefs. 3695 87 / 334 00

Rádio Vitória, L.^{da}

A EMBAIXADA DO BOM GOSTO

CANDEEIROS ■ LUSTRES ■ ABATJOURS

Apliques, Lanternas e Ferro Forjado

O maior e mais lindo sortido de modelos modernos e de estilo

APARELHAGEM ELÉCTRICA E A GAZ

Aparelhagem de TELEVISÃO e RÁDIO das melhores marcas

Material eléctrico para todo o género de instalações

Nesta casa encontra V. Ex.^a os melhores artigos aos melhores preços

Vendas com facilidades através das C. R. G. E. até 24 meses

SALÃO DE VENDAS:

RUA DA VITÓRIA, 46-48 - Rua dos Correeiros, 98 a 104

SALÃO DE EXPOSIÇÃO - no 1.º andar

Telefones P. P. G. 32 04 89-36 29 11

ESCRITÓRIO:

RUA DA VITÓRIA, 42-1.º - LISBOA

ARMAZÉNS: Rua da Vitória, 42-3.º

A. DA SILVA MARTHA

R. Vera Cruz, 63 — PORTO — Telef. 5 01 64 (3 linhas)

Estância e Serração — Madeiras Nacionais e Exóticas — Prensados e Materiais Decorativos

Exposições e Vendas — Rua Santa Catarina, 1025/29
Filial em Braga — R. Irmãos Roby, 10 — Telef. 22881

Emulsões betuminosas

Para PAVIMENTOS, ISOLAMENTOS,
PROTECÇÃO DE EMBALAGENS, etc.

À BASE DE BETUMES DE PONTOS DE
AMOLECIMENTO BAIXO E ELEVADO
(TIPOS 180/200 — 80/100 85/25 E OUTROS)

Fabricantes

PRINCOL

Sociedade Produtos Industriais e Comerciais, Lda.

Rua Particular Justino Teixeira, n.º 5

Telef. 5 20 46

PORTO

Também fabricantes especializados em

Colas e gomas para todos os fins



PORTO

Ramos-Pinto

Costa Braga & Filhos, L.^{da}

Rua de Santo António, 194

PORTO

Fornecedores da C. P.

Fardamentos

Bonés

Galões

Emblemas, etc.

Óxido de Zinco «CAMPINO»

Indústrias Portuguesas de Zinco

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-1.º ESQ.º

LISBOA

Calçado finíssimo é o da
Fábrica de calçado «ALVA»

— de JOSÉ MARIA PINTO —

Parte do melhor calçado que se fabrica no
País é produto da Fábrica «ALVA»

Um dos mais antigos Fornecedores da C. P.

S. TIAGO DE RIBA-UL

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone: 129

SERRAÇÃO E VENDA DE MADEIRAS

— DE —

Matos & Rosa, Lda.

(CASA FUNDADA EM 1884)

Serragem, recortes, moldados, aparelhos e
furações. Tabuados de pinho e casquinha.
Guarnecimentos feitos e depósito de ma-
deiras nacionais e estrangeiras serradas
em grossuras e almofadas, guarnecimento
tremido, folheados e contraplacagem

Calçada do Tejolo, 41-43 e Rua Nova do Loureiro, 33
Telefone 32 09 28 — LISBOA

**Fábrica de Camisas
Atlântida, Lda.**

Rua dos Douradores, 6, 3.º-D.º — Telef. 36 75 20

Fundada em 1945

Há 17 anos ao serviço do público

BLUSÕES PARA HOMEM E CRIANÇA
CAMISAS — CUECAS — PIJAMAS
FATOS MACACOS — CALÇAS
E ROUPARIA DIVERSA



O MAIS EFICAZ IMPERMEABILIZADOR DE
CIMENTO, BETÃO E MARMORITE

Empregado pelos Serviços Officiais do Minis-
tério das Obras Públicas, Defesa Nacional,
Aviação, Marinha, etc.; C. M. L. e outras;
Comp.ªs: C. P., Electricidade, Telefones, Sacor,
U. F. Azoto, Raret, CUF, etc.

As melhores referências dos melhores construtores
FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41-3.º LISBOA-2 Telef. 318 05

Henrique C. de Lacerda, (Herdeiros)

AMANTOS — EMPANQUES — VEDANTES

Todos os acessórios para máquinas industriais e navais

Cartões para isolamentos e juntas

Pulverizadores agrícolas e máquinas de desinfecção

Chapas de revestimento para a construção civil

Contra o fogo, o vapor, a humidade e os ácidos

Rua da Boavista, 136-138

Telef. 32 74 28

LISBOA

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JÓIALHEIRO



65, Rua Áurea, 67 — LISBOA
PORTUGAL

TELEFONES: 326329-34204 Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

Sociedade Industrial de Toldos e Encerados

Rua Vale Santo António, 59 - Telef. 84 53 57 e 83 05 89 - LISBOA

SOFÁS BALOIÇO, SOFÁS CAMA
CADEIRAS JARDIM, MESAS, BANCOS
BARRACAS E SOMBREIROS

Para todos os fins em lonas lisas, listradas e cruas

— TOLDOS —

Estabelecimentos, Terraços e Jardins

Tendas e material completo para campismo

Encerados, Oleados e Fatos impermeáveis

Aluguer de encerados, toldos, chapéus,
cadeiras e material de decorações

Rua Vale Santo António, 59 — SITE

CLARK
EQUIPMENT

**EQUIPAMENTO INDUSTRIAL
DE TRANSPORTE E ELEVAÇÃO:**



Plataformas eléctricas para estações

Empilhadores de todas as capacidades

• Tractores de rodas

• Atrelados

Clark-Ross carriers

MAIS 40% DE LUCRO!

Sim, os equipamentos "Clark" podem reduzir em cerca de 40 %, as suas despesas de transporte e elevação de materiais e mercadorias, aumentando os seus lucros em igual proporção, além de eliminarem os danos de manuseamento.

Apresente-nos o seu problema.

Os nossos técnicos encontrar-lhe-ão a melhor solução.

UMA ORGANIZAÇÃO AO SERVIÇO DA INDÚSTRIA

ROMAR

LISBOA
R. DA BOA VISTA, 32-1º-D. TELÉF. 61161/2/3/4/5
PORTO
R. DE SÁ DA BANDEIRA, 189
TELÉF. 31871 - 32105

LUANDA - BENGUELA - LOURENÇO MARQUES

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
SEM DISTINTIVO (LUXO)

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
SEM CONDUTOR

STALL

Sociedade de Transportes em Automóveis de Luxo, L.^{da}

Escritório:

RUA SOC. FARMACÊUTICA, 30-A-B

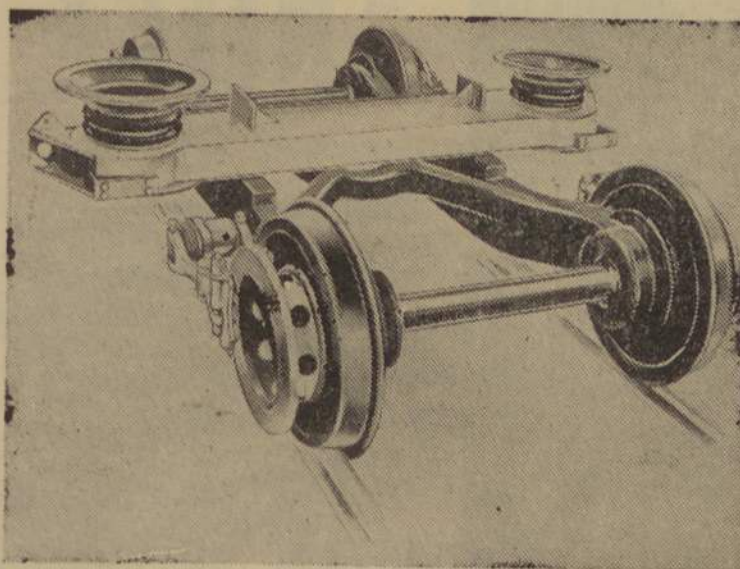
Garagem:

R. DE SANTA MARTA, 57-A

Telefones 55 30 33 - 4 37 53 - 55 58 49

LISBOA

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

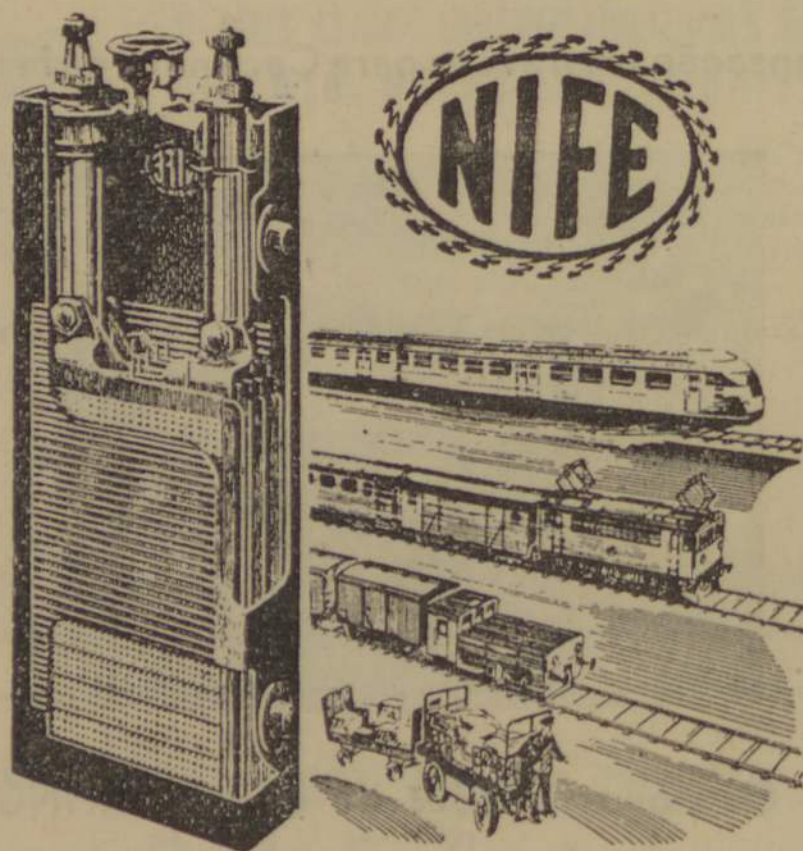
LISBOA

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}**EXPORTADORES***Casa Fundada em 1898***Rua do Ouro, 140-1.º — LISBOA**

PROPRIETÁRIOS DAS MARCAS:

VINHO «SERRADAYRES» — AGUARDENTE VELHA «1920»

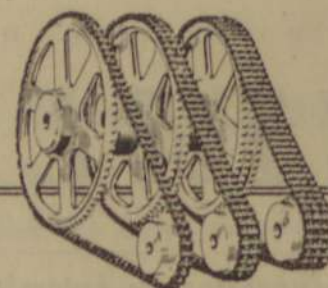
AGENTE DISTRIBUIDOR:

J. A. da Costa Pina**RUA DO ALECRIM, 69 — LISBOA****COMPANHIA GERAL DE COMBUSTÍVEIS, S. A. R. L.****LISBOA:** Avenida 24 de Julho, 1, 2.º-Esq.
Telefones: 322361-322362-325061**PORTO:** Rua Mouzinho da Silveira, 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 — Basculantes para camions — Impermeabilizantes — Imunizadores para madeiras — NOVOPAN, WIRUS e HOMAPAS — Bombas submersíveis.**SECÇÃO DE EQUIPAMENTO DE SALVAMENTO:** Jangadas pneumáticas c/insuflação automática para todos os tipos de navios.**Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio****INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:****ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.**

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.**Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 4 21 88 — LISBOA**

- A transmissão mais eficiente
- Ausência de escorregamento
- Funcionamento silencioso

Economia
de
EspaçoLonga
Duração**RENOLD**ÚNICOS AGENTES:
HARKER, SUMNER & C.^a, L.^{da}
LISBOA — PORTO

O DIRIGENTE E A EMPRESA

esquema em sociologia prospectiva

Pelo Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

TÃO intensa é de sugestões a década em que vivemos que bem difícil foi ao articulista seleccionar na motivação que o estimula um tema de artigo. E, como não quis rejeitar o grato convite para estar presente mais uma vez neste número especial da nossa revista, houve por bem trazer às suas colunas a exposição ligeira duma conversa que há dias tivera com dois *antigos* discípulos.

Sublinho ali «antigos» um tanto irònicamente, porque me afasto deles menos duma dezena de anos. Se bem que tenha tomado outros rumos divergentes do magistério, a verdade é que me ficaram para trás alguns adolescentes que hoje, formados, me encontram e me deslocam para outra geração, aceitando os posso aconselhar. Foi o caso presente. Reuni-me com dois, um graduado em engenharia e outro em economia. Aquele é moço filho de burguês industrial e cresceu endinheirado, este é filho de um funcionário categorizado sem outra renda além dos vencimentos. Ensaiei aqui referir ao correr do ditado as questões de ambos prévias às considerações que lhes dirigi. Questões básicas do primeiro: ¿deverá fazer-se um verdadeiro engenheiro? Brilhante que é valerá a pena ir lá fora adquirir extensões à sua graduação? Daí empregar-se algures ou aceitar a proposta do pai para gerir os seus negócios?

Ao segundo deparam-se-lhe preocupações de outra ordem. É-lhe fácil também colocar-se em boa posição, mas o rapaz tem — como é vulgo dizer-se — vistas largas. ¿Tidas em conta as mutações em curso na sociedade, seja ao nível internacional, ao nacional, ao da indústria, ao da empresa, ao da pessoa, em que medida deve ele comprometer-se com o primeiro lugar que lhe ofereçam? Deve ele submeter-se passivamente à vida prática? ou pugnar e pôr as suas disponibilidades ao serviço de algo diferente?

Eis a síntese das minhas ditas considerações, que

presumo válidas para ambos e para quantos cheguem ao campo da actividade produtiva graduados com uma licença universitária.

Já que, entre nós, não há ainda uma comunhão ou um diálogo entre a escola e a actividade económica — de resto países mais desenvolvidos queixam-se embora em menor escala de tal divórcio — cabe aos novos graduados procurarem nutrir uma atitude e um estilo de vida por que se realizem a pleno no trabalho que os espera. É de citar aqui ter esta preocupação aproximado nos últimos dois anos uma das grandes escolas europeias de engenheiros (École des Mines de Nancy) do Centre d'Études Prospectives no propósito de uma reorganização de tipo prospectivo. Explique-se que a prospectiva é uma filosofia humana e um método de conduta, aquela inspirando e infra-estruturando a tal atitude e o tal estilo que referimos, e esta mostrando os caminhos e os processos que levam à vivência do homem em sociedade. Ou mais planamente, a prospectiva é um jacto de luz a direito que ilumina para a frente a caminhada de cada um de nós. Sobre ela há já informação escrita de muita sedução, seja nos cadernos «Prospective» da P. U. F., seja na obra de Alfred Sauvy, seja tácitamente no rumo da revista internacional «Synthèses».

Pense cada um qual será mais acertado prospectivamente: viver o presente em função do passado ou vivê-lo em função do futuro? A primeira atitude, quando radical, é a daquele que adopta um estilo conservador, de reacção ao progresso; a segunda atitude é a do progressista dinâmico, todavia equilibrado e còncio dos condicionamentos sociais (e éticos) a respeitar. Assim o estilo da pessoa, da empresa, da indústria, da economia nacional, da actividade internacional terão de ser homotéticos e — neste discurrer — prospectivos. Imaginemos cada uma das classes acima como sendo um atleta que salta à vara uma baliza: ele vai atrás, volta, arremete e projecta-se

à frente. Tal como ele cada classe deve ir atrás impregnar-se na história da cultura (esta a dos valores pessoais) e da civilização (esta a dos valores universais) e, sem ficar aí, prever com tais valores um futuro a curto, a médio, a longo prazo: dois a dez anos para a pessoa e para a empresa, dez a cinquenta senão mais para a sociedade. Em face dessa previsão irá pois viver-se o presente. Por isso que, necessária e logicamente, a prospectiva é uma atitude científica, bem inerente aos graduados universitários.

Compreende-se agora melhor que a École des Mines de Nancy se tenha programado ad hoc. E aceitou que o engenheiro — e por extensão o graduado em qualquer ramo de ciências — terá durante toda a sua vida de profissional de praticar uma atitude prospectiva, renovando completamente de cinco em cinco ou dez em dez anos o curriculum dos seus conhecimentos. Aquele que por incúria ou natureza de ocupação o não fizer é mais um técnico agente que um engenheiro ou cientista mentor.

Quem estiver a par dos problemas suscitados pela Comunidade Europeia que, por via da expansão económica mais ou menos planificada, tem enfrentado soluções de reconversão de minas em fábricas, de zonas rurais em industriais, de preparação por pedagogia acelerada de operários têxteis em metalomecânicos, avaliará bem como o especialista haverá por seu turno de oferecer capacidade de ajustamento, e mesmo de despecialização, se as condições sócio-económicas lho exigirem.

A universidade, no diálogo que um dia encetar com a actividade produtiva, devia por tal razão aceitar que não lhe compete graduar profissionais. Essa é a missão de escolas profissionais de nível médio ou especial. A universidade compete atribuir licenças em todos os ramos da ciência. Cada licenciado, em atitude prospectiva, trará consigo a capacidade de ajustamento e virtualidades bastantes para o encaminharem à pluralidade de profissões ou actividades, evidentemente reguladas por Sindicatos ou Ordens e Instituições afins.

Dentro da política social de rentabilidade, produtividade e crescimento económico de hoje, dar ao graduado universitário uma profissão ab initio equivale ao que um industrial faria há quinze ou vinte anos quando visitava uma feira de máquinas e comprava aquela que tecnologicamente satisfazia os seus requisitos sem todavia a sua capacidade, consumo, versatilidade e grau de mecanização ou automação estarem

de acordo com as exigências da dimensão da fábrica: daí o seu dimensionamento defeituoso. Há trinta anos também a vigente tecnocracia tivera jus e pedia-se a uma universidade técnica profissionais do mais alto nível — seja o engenheiro — para a chefia de todos os sectores da actividade. É que as empresas de então, em regime de economia fechada — longe da economia aberta de mercados e mais ainda da sociedade actual em expansão económica — estruturavam-se por hierarquia de chefia como os departamentos estatais e para-estatais, seus homotéticos. Era a tecno-burocracia. Aí sem dúvida seria preciso o profissional superior como chefe e urgia que a escola o fornecesse. Porém, na sociedade económica de hoje, a estruturação organizacional das empresas, prospectiva e aberta às mutações da técnica, dos mercados e dos ajustamentos sociais, não é feita para satisfazer uma hierarquia ou para enquadramento de lugares de chefia. O chefe no alto nível transformou-se em dirigente. Aquele está voltado ao passado, é o disciplinador e o mantenedor da rotina empresarial. Este é o prospectivista, o que projecta a empresa no amanhã, o que a torna produtiva e social. A disciplina, seja do trabalho ou do processo, não é um fim em si, está implícita na organização moderna e é vigiada por monitores ou agentes técnicos executivos.

Ou clarificando ainda: hoje o dirigente não controla o pessoal ou as repartições ou a sua burocracia; controla, sim, operações e processos, cujo somatório se integra no fluxo empresarial. Não é por isso estranho que um director de empresa funcional com dez ou vinte empregados possa controlar cinquenta mil ou mais operações por ano. Ele não dirige os empregados, dirige as operações que no seu determinismo e probabilismo comprometem a empresa com a sua envolvente sócio-económica.

*

Aos conceitos de chefia e disciplina sobrevieram por motivação científica os da «descentralização de autoridade e responsabilidade com centralização de controle». O organigrama da empresa moderna, ao colocar no topo um Presidente, sob este os Directores Comercial, de Produção, de Assuntos Sociais e Financeiro (e sob estes respectivamente os Gerentes, os Chefes de Serviços, os Técnicos, os Mestres e Encarregados) não o faz em atenção a preconceitos de liderança, mas porque o controle orçamental e a gestão da empresa, por exemplo, assim o exigem, sendo para o efeito igualmente necessários Engenheiros, Econo-

mistas, Comercialistas, Financeiros, Legistas, Sociólogos e Tecnologistas de ramo vários, cujo posto depende em autoridade e responsabilidade das latitudes e meridianas do dito organigrama. Agora se vê por certo por que se pede à universidade o seu diálogo com a actividade produtiva, não lhe fornecendo licenciados com uma dimensão profissional ab initio que iria muitas vezes perturbar a gestão óptima da empresa. Cabe por isso às instituições profissionais, e não à universidade, criar o regulamento da profissão através de graus sobremodo ajustáveis pela ciência de organização.

Levanta-se aqui, em corolário, outro problema também de natureza sócio-económica e de importância quer para o jovem filho de industrial quer para aquele graduado sem rendimentos pessoais: Qual deles terá mais possibilidades no acesso a dirigente empresarial? pela óptica conservadora dir-se-ia que o primeiro está talhado a fortiori para a chefia de topo. Ora ele sabe já, pela visão prospectiva, que tal chefia é hoje sinónimo de direcção. Para dirigir, é preciso saber prever, para tanto é preciso ter-se larga e sempre renovada bagagem científica. Logo, um e outro estão ao mesmo nível de capacidade de acesso ao lugar de direcção, a despeito de ter ou não fortuna. Quer isto dizer que o capitalista e o investidor, sejam pessoas ou sociedades, serão na economia de expansão, da época presente, obrigados a delegar em graduados eficientes a direcção da actividade produtiva. Não vai sem omissão que podem – e muito sucede felizmente entre nós – o capitalista ou investidor ter eles mesmos tal capacidade científica de direcção, o que não é o mesmo que a intuição ou o faro do negócio, velhos fósseis das economias fechadas e obsoletas.

Parafraseando um professor da New York University podemos mesmo afirmar, como ele já na década de quarenta o escreve, que atravessamos o período da Revolução dos dirigentes. Diríamos nós, ainda a justificar a posição dos dois jovens e por inspiração prospectiva, que uma solução possível para a sociedade moderna estaria não no capitalismo liberal conservador, já obsoleto, nem no socialismo ou fabiano ou para-comunista, já por demais temidos – mas no Empresarismo.

Aparecido que é este vocábulo no andar da exposição, temos de lhe caracterizar a doutrina que contém. Defini-lo nos termos de dialéctica, sendo o capi-

talismo a tese, o socialismo a antítese e o nosso empresarismo a síntese, tornava-se presunção artificiosa, visto que ele não é uma construção utópica ou teórica, planificada no gabinete e a pôr em execução por qualquer agrupamento político mais ou menos representativo. Trata-se antes de uma construção de sociologia económica, mas positiva, cuja prospectiva no futuro facultar-lhe-á os ajustamentos à vivência social envolvente. Também o empresarismo não corresponde à teoria dum *Social Balance* na *Affluent Society* de J. K. Galbraith, em que um equilíbrio previsto entre o consumo de serviços e bens e os investimentos, entre as rendas da livre empresa e as da administração pública, terá por fim obviar à desigualdade dos cidadãos e à tendência para a inflação na conjuntura, mantendo-se a sociedade abastada. E não, porque o nosso empresarismo não é só económico, ou só tecnológico, ou só político, ou só financeiro, ou só comercial, ou só industrial, mas é sempre social. A sua prospectiva obriga antes de tudo a tomarmos por base o seu protótipo – ou seja a Empresa na actividade produtiva. Encaremo-la tecnicamente como sendo a organização, colocada dentro da sociedade, em que um fluxo económico se realiza através de conversões – sejam obrigações e acções em dinheiro ou crédito, estes em equipamentos e ou materiais e serviços, estes em produtos e ou serviços, estes de novo em dinheiro ou crédito por via do marketing. Se apenas os aspectos técnicos condicionassem tal Empresa é bem de ver que não havia mais que pedir à ciência princípios de gestão pela qual o fluxo fosse o mais rentável para os investidores a despeito de todos os demais factores concernentes. Mas para além do seu conteúdo técnico, qualitativo e quantitativo, a Empresa tem argumentos de validade, ou seja, ela só é legítima em nossa doutrina quando procurar cumprir três desses argumentos: proporcionar o maior rendimento ao capital investido, produzir em qualidade ao mais baixo preço de competição e pagar os mais altos salários aos operários, técnicos e dirigentes.

O conservador dirá que tais finalidades são utópicas, senão absurdas. O socialista ou todo aquele que é vítima de mercados fechados, sem diálogo cosmopolita – digamos – , afirmarão que as mesmas são de facto um ideal distante, mas é preferível o sacrifício de não as atingir, se em contrapartida o edifício fechado da sua actuação é soprado por ideias e modas, ainda que progressistas e de boa prospectiva. Parecem-nos estes e aqueles igualmente reaccionários.

Estará no empresarismo a virtude?

De modo simplista olhemos para dentro duma Empresa através de seus três últimos Balanços e de suas correspondentes Contas de Ganhos e Perdas. Feita análise, verifica-se por hipótese que ela não é rentável e não mostra tendência a melhorar. Um conselho acaciano será que se pratique o aumento das vendas, mais uma melhoria de organização, mais uma redução de custos, mais uma redução de inventários — e tudo equivale a mais lucros. Todavia em todo esse esforço para mais não poderá esquecer-se a validade social da Empresa nos argumentos acima postos. A análise terá de ser mais penetrante e sentenciar se a dita Empresa poderá ajustar-se e sobreviver, ou se deverá simplesmente extinguir-se na defesa mútua dos seus empresários e da sociedade. O empresarismo, cosmopolita que é, toma por axioma que é sempre possível ajustar uma Empresa à sobrevivência amoldes sociais, desde que, prospectivamente, ela se dimensione em função de mercados amplos (ainda que descontínuos pelo globo), em função duma tecnologia específica e actual, e desde que tais funções sejam bases sine qua non para atrair os investimentos e os financiamentos calculados. Deste axioma é igualmente deduzido aquele teorema hoje corrente nas economias políticas europeias de que, em princípio, um país pobre de recursos naturais e de matérias primas pode, a despeito disso, enriquecer. Bastam-lhe os recursos humanos e a tecnologia e um convívio internacinal (fazedor de mercados), para que os capitais e os créditos sejam seguramente atraídos. Figura-se pois uma acção empresarial que só produzirá o que puder vender economicamente e comprará ou importará o que não puder produzir como tal.

Claro que, neste aspecto, a prospectiva dá sugestões e encaminha os planificadores e projectistas em tal linha para o futuro, mas não esquece dificuldades inumeráveis. O seu mérito é esforçar-se por indicar desde já os rumos em que a sociedade poderá polarizar-se, quando aceite uma estruturação empresarista da sua actividade.

Ao lado portanto de empresas produtoras de bens e serviços de carácter privado estariam as empresas estatais e para-estatais produtoras de bens e serviços de carácter público. Os capitais a converter nas mesmas sairiam fundamentalmente e como é óbvio dos rendimentos investidos e não consumidos, sendo precisamente na atracção daqueles que reside um dos factores da política empresarial. Associadas para o

efeito as Empresas de Bancos e *Trustees* (estes ainda a fomentar entre nós), além de chamarem a si o caudal da poupança nacional e bem assim a subscrição de títulos por estrangeiros, porque não haveriam de ser os mentores da actividade produtiva ao elucidar o povo por meio de gabinetes de planificação, de Consultores, de revistas, de palestras, de propaganda sobre as vantagens de investir em tais e tais esquemas de empresa? Cedo seria de senso comum que um esquema sem o apoio de tal ou tais associações estava condenado. E par a par com o grande capitalista, estariam o médio e os pequenos, estes representados pelo seu *Trustee*, mas todos obrigados e condicionados pela prospectiva empresarial sob a custódia das associações bancárias, onde estariam representados nos seus corpos gerentes os conselhos de outras instituições estatais, industriais, comerciais, profissionais, sindicatos de operários e trabalhadores, cooperativas de consumidores e produtores, todos interessados no crescimento económico e planificado do país.

Insistir no crescimento económico é outro axioma do empresarismo como doutrina social, porquanto é indiscutível hoje que o progresso da sociedade depende desse crescimento, e daí o aumento da produtividade do aparelho produtivo. O empresarismo sublinha de novo que esse aumento não será obtido à custa de desemprego ou do retraimento das finalidades sociais da Empresa, razão por que não parece haver outra saída senão através do aumento da produção de bens e de serviços a colocar em mercados óptimos.

Parece não ser descabido concluir que a mais profunda e social vantagem da prospectiva empresarial reside no seu virtuosismo tácito para acabar com o duelo histórico entre empresário e consumidor. Ambos estão, por nossa caracterização de Empresa, confundidos senão consubstanciados. As implicações tecnológicas e organizacionais do empresarismo em plena economia de crescimento não permitirão mais o atropelo da iniciativa, o desvio do lucro, a obliteração da qualidade, o sofisma ou evasiva da tributação (esta justa e maximizada para Fomento Público e *Social Balance*), a aventura dos inaptos, o infra — ou sobre-dimensionamento, a concorrência caótica.

O «crepúsculo da função de empresário» e a «destruição das camadas protectoras» que levam Joseph A. Shumpeter, face a tal duelo, a interrogar num seu livro se «poderá o Capitalismo sobreviver»? não nos

levaram, prospectivamente falando, a abraçar o socialismo. Optamos ainda, a despeito do grande mestre, pelo empresarismo.

Seria estultícia ignorar, neste comenos, que do contacto, da cooperação e do conflito entre grupos sociais resulta o ciclo da conjuntura a pôr em risco o funcionamento harmónico e social da nossa Empresa. Todavia, quando atribuímos às associações de bancos e trustees a função condicionante do nosso esquema, quis-nos parecer ser esse o caminho de barrar o ciclo. Observemos para o efeito as espirais primária (de investimento) e secundária (do poder de compra) de Johan Åckerman, que mostram a interdependência dos oito grupos sociais intervindo na conjuntura, isto é, os empresários das indústrias de bens de capital, os dirigentes dos bancos comerciais, os dirigentes dos bancos centrais, os investidores de capitais, os operários, os comerciantes, os agricultores e os empresários de indústrias de consumo. O movimento das espirais propaga-se à medida que uma melhoria é introduzida num dos grupos sociais ou vice-versa, sendo fatal o processo cíclico. No empresarismo, porém, tida em conta a função do grupo social constituído pelas associações bancárias, estas não estariam, ao que parece, à mercê do ciclo: elas em concomitância liderante com os outros grupos ditariam tanto quanto possível o processo económico, ora por meio da planificação de investimentos e financiamentos, ora por garantia da gestão empresarial oferecida por dirigentes acreditados.

Assim, paralelas desta doutrina, afinal paralelas senão coincidentes com a programação político-económica que preocupa agora os dirigentes da nossa vida pública e privada, estão também na mente de todo o cidadão esclarecido. Criada uma atmosfera e uma mentalidade, em atitude prospectiva, repetimos, a melhor doutrina germinará e a sociedade daí colherá frutos.

E, feita esta exposição a jeito de palestra, podem talvez os dois jovens ajudar a prospectivar o futuro em plano sócio-económico pelo menos, começando já no presente por nutrir a atitude e o estilo de vida à altura desse mesmo Futuro.

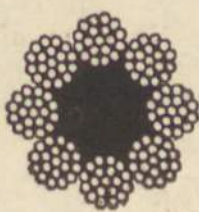
A cada um deles cabe responder, por si e por ajuda

desta exposição ligeira, às questões que os trouxeram a mim.

Não encerremos todavia a exposição sem ir ao de perto com as questões iniciais dos mesmos. Um e outro, pela doutrina evocada, sabem que em relação à actividade produtiva os esperam três níveis de acção — um na latitude directiva, outro na latitude da gestão, do controle, da tecnologia, da investigação ou da pesquisa operacional, e ainda o terceiro na latitude da técnica executiva. Acolá nos primeiros operando sobre princípios e axiomática lógica que conduzem cientificamente à previsão e à elaboração de projectos, aqui operando sobre regras e formulários práticos que permitem as realizações materiais.

Podemos agora deduzir que é possível, e muitas vezes exigido senão necessário, passar um graduado da primeira latitude às restantes ou acumular funções nelas, não sendo porém, em geral, igualmente verificável a recíproca. Sendo os dois primeiros níveis de natureza científica, o terceiro de natureza técnica, é possível e vantajoso aos nossos jovens — seja o de ciências de engenharia, seja o de ciências económicas — exercer na latitude de técnicos até à hora de sua promoção. Mas sim exercício em atitude prospectiva, com espírito aberto ao estudo e à cientificação da conduta e do trabalho, nos planos tecnológico, sociológico, psicológico, organizacional e administrativo, com capacidade de ajustamento às novas estimulações empresariais, mercadológicas e político-económicas no tempo e no espaço.

Não será pois desassusado que o nosso jovem engenheiro aceite lugar na empresa de família, pois de antemão sabe que a prospectiva empresarista traçada não lhe dá foros e regalias particulares à posição de herdeiro, a não ser ele se escude com a atitude e o estilo de vida a que se fez apologética. E não será igualmente fora de tom aconselhar o nosso jovem economista a acalmar as suas preocupações, porquanto para qualquer dos níveis em que se empregue ele bem sabe que não há mais na empresa moderna lugares «fossilizantes» (digamos) e que o sucesso depende menos da hierarquia que do seu pessoal estilo prospectivista e da sua bagagem científica ao serviço da mesma empresa.



Os problemas de Estacionamento Urbano

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

DIZ o Prof. Giorgio Rigotti, eminente urbanista italiano, que o estacionamento urbano dos veículos alcançando proporções tais que comprometeu a segurança e a fluidez da circulação urbana, constitui problema premente na urbanística moderna.

Como é de calcular, é nas cidades antigas ou na parte antiga das cidades que ele se põe com toda a sua acuidade, embora cidades relativamente modernas também sintam o fenómeno. Na realidade, a rede de arruamentos na zona central da maioria das cidades remonta a uma época em que o tráfego predominante era de peões e veículos de tracção animal. Essa estrutura citadina centralizada foi sendo mantida através dos tempos com o desenvolvimento dos transportes colectivos que, de forma satisfatória, asseguravam o escoamento do tráfego na zona central «apesar da pouca largura das suas ruas quase medievais». Mas entre as duas guerras mundiais a estrutura do tráfego modificou-se.

O automóvel particular passou a influenciar, de forma crescente, a circulação, e, de tal modo, que o tráfego urbano mudou inteiramente de carácter. Como bem acentua um relatório da *Union Internationale des Transports Publics* (com sede em Bruxelas), organismo que de há anos vem dedicando a este problema a melhor atenção⁽¹⁾, assiste-se ao fenómeno, de certo modo curioso, de serem os transportes em comum que transportam a grande massa de público urbano, se bem que em menor proporção, mas são os veículos particulares que predominam no pavimento, a tal

ponto que, em certas horas, a circulação congestionada só consegue fazer-se com dificuldade. Muitas cidades podem apresentar autocarros modernos, equipados com motores de 150 C. V. mas que não conseguem atingir a velocidade dos antigos trens de tracção animal modelo 1900 — ou seja, menos de 10 Km./h. E acrescenta o mesmo organismo: em Nova York apurou-se que a lentidão do trânsito custava à comunidade urbana 1.000 milhões de dólares por ano; em Londres as empresas de transportes públicos suportavam despesas suplementares por congestionamento de trânsito da ordem de 1 milhão de libras esterlinas; em Paris essas despesas avaliavam-se em 1.500 milhões de francos e em Estocolmo e Copenhague, respectivamente 6 milhões de coroas suecas e 2 milhões de coroas dinamarquesas.

Teria grande interesse a apreciação pormenorizada do relatório a que nos reportamos, mas a sua extensão é incompatível com a simples síntese que nos propusemos versar neste número.

Apesar de tudo não resistimos a transcrever alguns passos:

«A circulação urbana perdeu, hoje em dia, todo o seu equilíbrio. E perdeu-o, não tanto pelo maior número de pessoas que se encaminham para a zona central, mas antes pela maior quantidade de viaturas que aí pretendem penetrar. São portanto os veículos e não as pessoas, a causa das nossas dificuldades. Ocupam demasiado espaço quando circulam e quando estacionam, e ainda quando vagueiam à procura de lugar para arrumação. O automóvel é instrumento excelente na nossa civilização moderna, desde que utilizado judiciosamente consoante o momento e o lugar, mas não se presta ao transporte individual no centro do tráfego urbano.

.....»

Quando um indivíduo se transporta de autocarro da sua residência ao local de trabalho, no centro da cidade, ocupa 0,35^{m2} de superfície de rua nos trajectos de ida e volta, contentando-se, no seu escritório, com um espaço de 5^{m2}, em média

(1) — V. Relatório do XXXII Congresso da C. I. T. P. em Hamburgo-Berlim (1957), intitulado *Encombrement du Trafic* de E. Nielsen. Lêem-se com proveito vários outros relatórios promovidos pelo estado organismo, como por exemplo: *La circulation privée et publique dans les villes*, do Dr. Kurt Leibbrand (1954), *Le problème de l'encombrement de la circulation dans les grandes villes*, do Prof. Eng.º A. Patrassi (1955), *La congestion des rues et les communications de l'avenir*, do Dr. Eng.º R. Maestralli (1957) e *Propositions pour une collaboration fructueuse entre les transports publics et les transports privés* por O. Miescher e Dr. Eng.º F. Lehner (1959).

para desempenhar o seu trabalho. Se utilizar o seu próprio automóvel, ocupa, no seu trajecto, cerca de 7^{m2} de via pública, e arrumando o seu carro no centro da cidade, irá ocupar durante cerca de 8 horas, uma superfície de 7^{m2}, ou seja, um espaço maior do que ele próprio utiliza no seu escritório.

E depois de focar o dilema em que nos encontramos — deverão adaptar-se as cidades ao trânsito, ou o trânsito às cidades? — e de justificar a opção pelo segundo critério, mormente no que toca à zona central das cidades, prossegue:

“
Na maioria das cidades, esta zona central é de bem modestas proporções, em relação à superfície total do aglomerado. É nessa zona restrita (talvez 5 a 10% da área total da cidade) que as dificuldades se acumulam. As principais correntes de tráfego convergem para o centro; as ruas aí são estreitas, mas cada qual pretende alcançá-las no seu veículo particular e aí estacionar. Essa prática deve cessar. É necessário que se empreguem esforços para que não seja admitido no centro das cidades senão o número de veículos privados ou públicos, que não obstruam a circulação.

Segundo o prof. K. Leibbrand, de Zurique, o mais alto quociente de motorização que uma cidade de 1 milhão de habitantes pode suportar, sem que se verifique congestionamento grave da circulação é de 1:6 (1 automóvel por 6 habitantes), desde que as ruas não sejam utilizadas senão para a circulação do trânsito; mas esse quociente será apenas de 1:24, se for permitido, como actualmente sucede, arrumar os carros ao longo dos passeios.”

Estas considerações permitem extrair a conclusão de que para o estacionamento se volvem as maiores atenções dos especialistas do trânsito urbano precisamente pela influência que ele exerce na própria circulação em si.

Chega-se mesmo a ir mais longe e a considerar o estacionamento como o grande elemento perturbador do trânsito urbano. É o que se pode encontrar nas opiniões expendidas por três pessoas altamente classificadas para o fazer, conforme a seguir reproduzimos:

«As principais dificuldades de circulação provêm do facto de continuar a ser consentido o estacionamento nas grandes artérias. Ao estacionamento normalmente admitido e regulamentado junta-se o estacionamento irregular e desordenado, por vezes em duas filas, dos veículos utilitários, procedendo à recolha ou distribuição de mercadorias» (L. Bartherotte, Director da Rede de Bordéus da Cie Générale Française de Transports et d'Entreprises).

«Há que lutar contra a arrumação maciça de

carros no centro das cidades. Permite aos empregados estacionar os seus carros em frente das lojas, mas impede os fregueses de ali entrarem. Causará no futuro congestionamentos de circulação nas horas de ponta, de manhã e de tarde, como nunca conhecemos. Provocará a desorganização dos transportes públicos, e afastará os compradores dos centros das cidades». (Joseph Berger, Presidente do *Central Parking Council* de Chicago).

Como é de calcular, na prática os programas das municipalidades baseiam-se em soluções mistas.

Para se avaliar quanto o problema do estacionamento preocupa os dirigentes municipais americanos basta citar o exemplo da cidade de Chicago. Nesta imensa urbe estadunidense de 4 milhões de habitantes procura-se porfiadamente desde 1952 «evitar a asfixia» que a ameaça. E assim durante 5 anos de esforços conjugados da parte das autoridades municipais, dos bónus e dos peritos realizou-se a emissão de uma série de empréstimos cujo total se elevava, em 1957, a 41 milhões de dólares e que foram destinados a financiar a construção de 15 garagens, (de vários andares), de sessenta e dois parques (uns na zona central, outros na periferia) e a instalação de 30.000 contadores de estacionamento. Só as garagens e os parques guardados representam 15.164 locais. Em 1956 metade das instalações funcionava já. 3.247.000 automóveis haviam utilizado os parques guardados e as garagens, produzindo uma receita de 2 milhões de dólares. Dos contadores a receita elevou-se a 2.400.000 dólares.

Como facto importante há a assinalar que a base inicial do funcionamento provém dos próprios «contadores de estacionamento», com o que se consegue proceder à construção dos outros tipos de instalação. Por outro lado, as instalações da zona central mostram-se rendáveis ao contrário dos parques situados na periferia, mas o excesso de receitas proveniente do primeiro grupo cobre amplamente o deficit do segundo grupo e faculta ainda um remanescente para a ampliação do sistema, inclusive novos parques ao longo das vias de desobstrução, no exterior do perímetro atravancado. O número de parques periféricos previsto é de 50.

Além das vantagens gerais da facilitação do trânsito o sistema favoreceu os velhos bairros de negócio de Chicago os quais começavam a sofrer da concorrência dos novos centros comerciais precisamente por virtude dos entraves do estacionamento. E assim tem-se assistido ali a uma melhoria da actividade comercial e a uma renovação de confiança. As lojas modernizaram-se, reabriram armazéns que haviam já encerrado e os imóveis melhoraram a sua utilização. Cita-se até o exemplo de um teatro abandonado, contíguo a um dos

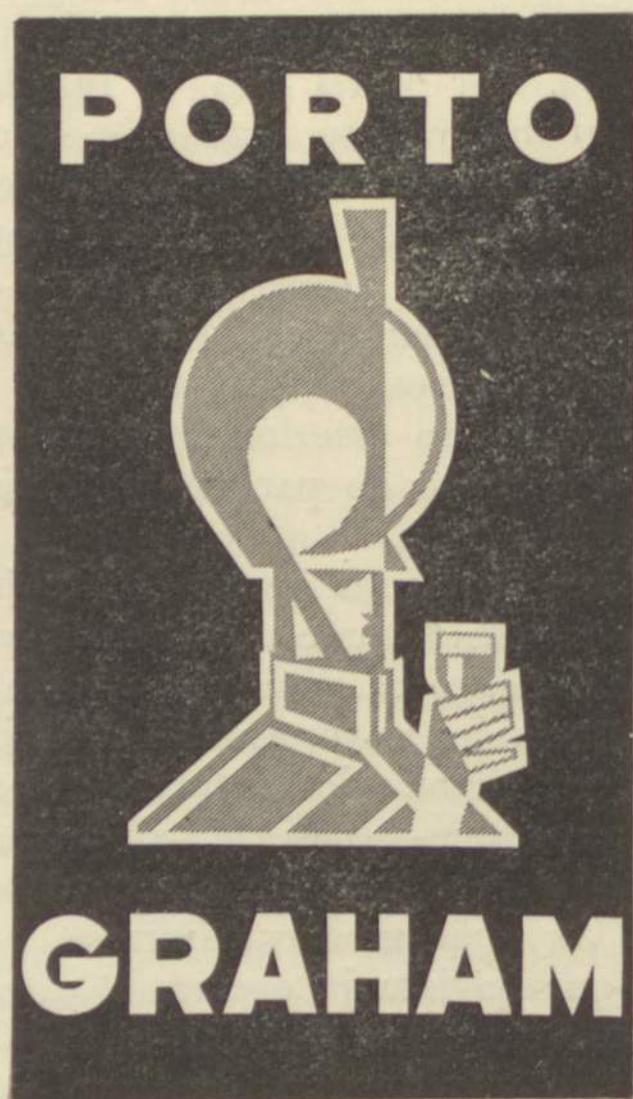
parques de automóveis, que se tornou em lugar de distracção próspero.

Subiu ainda o valor locativo de alguns imóveis, de numerosos andares por virtude de se passar a facultar agora estacionamento próximo concedendo maior comodidade aos respectivos moradores.

Evidentemente que o exemplo relatado, próprio do ambiente americano, e para mais de uma das maiores cidades estadunidenses, apresenta-se com peculiaridades que o invalidam só por si para modelo. Todavia, alguma coisa de útil haverá a reter para aplicar a algumas das nossas maiores cidades, em especial Lisboa⁽¹⁾.

Não é segredo para ninguém que as nossas maiores cidades têm sérios problemas de estacionamento a resolver. Trata-se é certo de assunto da competência das municipalidades mas o mesmo só ganha se for devidamente equacionado previamente em estudos de conjunto, em que todas as convenientes soluções sejam ponderadas por forma a extraírem-se normas de orientação. Aos urbanistas cabe, inegavelmente, papel muito importante na resolução dos vários aspectos do problema. Assim pensam, segundo cremos, alguns dos mais destacados intervenientes do recente *Colóquio sobre Urbanismo*, realizado em Março de 1961 sob a iniciativa do Ministério das Obras Públicas.

(1) — Segundo a opinião dos especialistas em questões do tráfego americanos a fórmula do programa de Chicago é susceptível de ser aplicada a outras cidades maiores ou mais pequenas. (V. *Traffic Quarterly*, artigo do Eng.º Luiscott, cit. no *Bulletin de Documentation SCETA*, n.º 107, Juillet-Août, 1959).



BOAS FESTAS

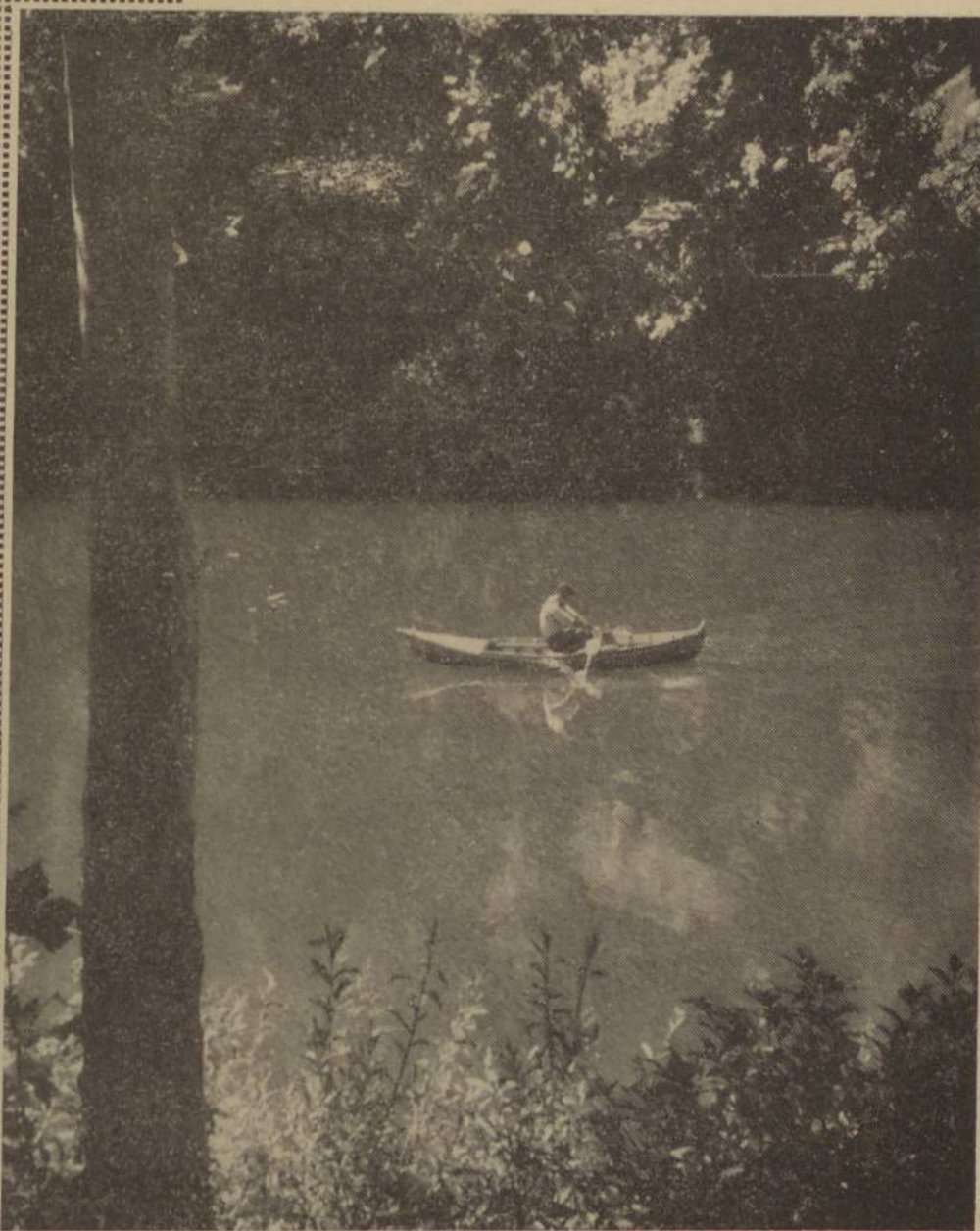
Pela Quadra do Natal, recebemos cartões de Boas-Festas, que amistosamente retribuímos, das seguintes pessoas:

Eng.º R. de Espregueira Mendes, Manuel Chaves Caminha, D. Juan B. Cabrera, Dr. Gottlieb Diezinger, Eurico Gama, António Neves, Capitão Manuel da Silva Guerra, Victor Afonso, José de Mattos Serra Júnior, D. Alejandro Freijal del Villar, Dr. Rogério Torroais Valente, Alberto Bartissol, Casimiro Jorge, D. Maria Pereira, Luís dos Santos Bagorro, Jorge Lemos e Figueiredo, Dr. Élio Cardoso, Adelino de Carvalho, Mário Rocha Pereira, Dr. Américo Marinho, Coronel F. Burniat, Dr. Ernesto Sanchez, Jorge Silva, Carlos Trindade, Carlos Purvis, Carlos dos Santos Martins, Orlando Cardoso Duarte, Carlos Alves, Gentil Marques, General Trimpermin, Jaime Machado Alves, Conselheiro Xavier Echarri, José Lemos Figueira, Carlos Rodrigues Teixeira, Joaquim Martins d'Almeida, Professor Doutor João Faria Lapa, A. Leão de Carvalho, Carlos Roque Santos, Professor Orbelino Ferreira, Francisco da Silva Braz, Carlos Alves, João Inácio, Manuel dos Santos, Carlos Neves, José Júlio, Joaquim Barroca, Francisco M. Gonçalves, António Martins de Sousa, Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, Manuel Casqueiro Haderer, Manuel Gouveia de Sousa, Jornalista César dos Santos, José Augusto de Sousa, Pierre le Bourdieu, António José Areia Borges, Guerra Maio.

Idênticos cumprimentos, que muito agradecemos, recebemos das seguintes firmas:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Ch. Lorilleux, Rovere, Restaurante Típico Machado, Sociedade Técnica de Artes Gráficas Stag, Lda.; Secrétariat de la Fédération Internationale de la Presse Périodique; Cope, Limitada; Associação Industrial Portuguesa; Camisaria Moderna, Olavo Cruz, Limitada; Chaves & Rezende, Lda.; A. Rodrigues, Limitada; Fotogravura Nodarte, Manuel Reis Morais & Irmão; Robialac Portuguesa, Hotel Flórida, Papelaria Fernandes, Casa Pereira da Conceição, Conselho de Administração da Ciesa, Bonson, Primavera de Lisboa, Sabena, Conselho de Administração da Sociedade Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, Restaurante Típico Márcia Condessa, Selecções Femininas, Direcção do Orfanato dos Ferroviários da C. P., Agência Universo, Simão Guimarães, Filhos, Lda.; Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Banda Artística Lisbonense, Lux, Luplex, Baeta, Joalheiros, António Ordoñez.

CONHEÇA O MELHOR



tanto nas belezas naturais do nosso país, como nos produtos que lhe garantem feliz viagem.

Lubrificantes



SOCIEDADE NACIONAL DE PETRÓLEOS

S.A.R.L.

61-194

Para a história do Caminho de Ferro do Leste

Por EURICO GAMA

DEPOIS de prolongado interregno motivado por uma vida de mil e um afazeres, volto a reunir alguns apontamentos sobre o Caminho de Ferro do Leste. Eu sei que eles são de pouca monta e mal alinhavados, mas, na esperança de que se revistam de alguma utilidade, aqui os vou deixando para a hipótese de poderem servir a alguém, ou pelo menos para satisfazerem o espírito de um ou outro mais curioso...

Hoje o tema será o da ligação VILA VIÇOSA-ELVAS, que não é, propriamente, o destas desataviadas notas. O assunto tem, porém, basto interesse e reveste-se, a miúdo, de aspectos picarescos.

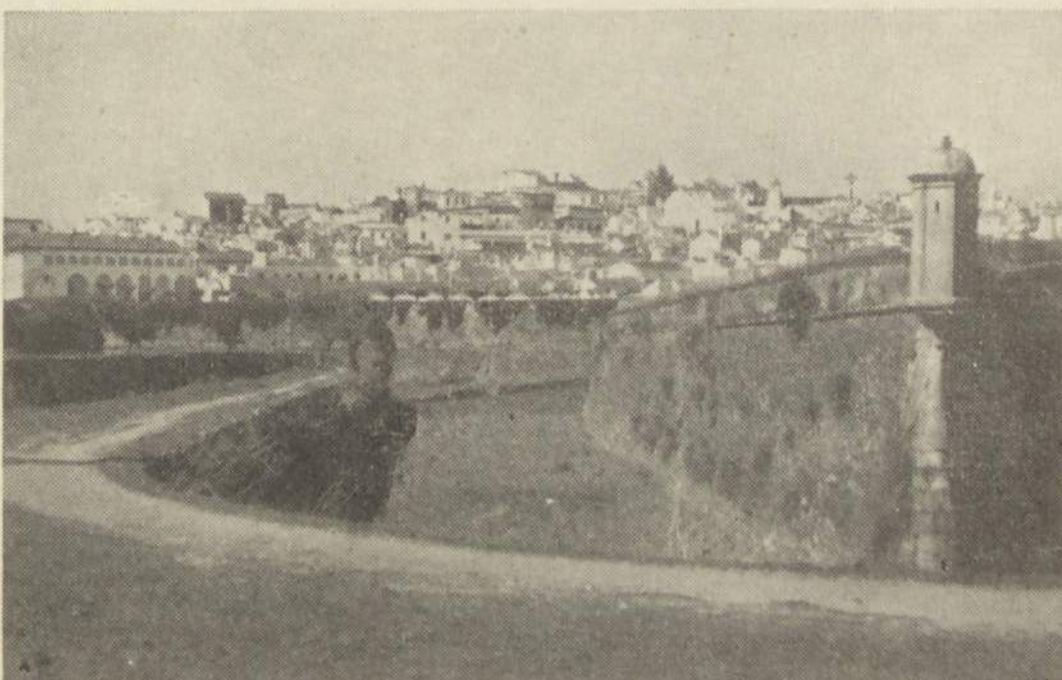
Como o leitor perfeitamente sabe, a linha LISBOA-ELVAS foi aberta à exploração, na sua totalidade, em 29 de Julho de 1863, e a extensão de ELVAS à

de facto. Tenho, por exemplo, na minha frente, um extracto da sessão da Câmara de Elvas, de 5 de Fevereiro de 1878. Tem o seu interesse, como vamos ver.

Nela o vereador Atilano António da Silva Rijo pediu a palavra e disse que à Câmara dos Deputados fora apresentado um projecto para ligar o caminho de ferro do Sul em Estremoz, com o de Leste, e com esse fim dois engenheiros estavam já completando os estudos para os traçados, sendo um de Estremoz à estação de Chança, e o outro de Estremoz a Elvas.

E acrescentou o digno edil: «Pode imaginar-se a grande importância para esta terra, de ser aqui o entroncamento de duas linhas férreas; e a Câmara Municipal não pode de modo algum ser indiferente a uma questão tão importante.» E prosseguindo a sua oportuna explanação, lembrou que a Direcção-

Excelente perspectiva das notáveis muralhas de Elvas



FRONTEIRA — 11,057 kms. — em 24 de Setembro, conforme já relatei em artigo anterior.

Quanto à linha de ÉVORA, o troço ESTREMOZ-VILA VIÇOSA, de 16 kms., entrou em exploração no dia 1 de Agosto de 1905, e se já antes muito se falava na ligação para Elvas, a partir dessa data o caso chegou a assumir aspectos doentios, mas, no fundo, com carradas de razão, pois ainda hoje não pode aceitar-se a solução de continuidade existente entre a vila ducal e a cidade raiana, tanto mais que as comunicações, por este lado, entre os distritos de Évora e Portalegre são quase negativas, o que em 1961 e quando tanto se fala de turismo, não é muito lisonjeiro...

Escrevia eu que, já antes de concluído o ramal para Vila Viçosa, o assunto era falado e assim sucedia

-geral de Engenharia militar julgara o caso de tanta consideração que propusera que o caminho de ferro de Estremoz viesse a Elvas, por ser perigosa a outra linha para a nossa independência.

E certo dos nobres sentimentos que animavam todos os camaristas, propunha: 1.º que se representasse superiormente sobre a vantagem do caminho de ferro do Sul vir entroncar a Elvas; 2.º que se nomeasse uma comissão de três membros para tratar da representação quanto antes. A proposta, naturalmente acolhida com o maior interesse, obteve aprovação unânime, sendo escolhidos para a Comissão o vice-presidente João José Ferreira e Silva, o fiscal Joaquim António Rijo e o proponente.

A 19 do mesmo mês foi lida uma carta do capitão

de engenharia Miguel Carlos Correia Pais, chefe da tracção e conservação do Caminho de Ferro de Sueste, que juntara 10 exemplares da sua «Memória sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico». Nela o autor fazia diferentes considerações sobre a conveniência que havia na construção do ramal de Estremoz a Elvas e convidava a Câmara a tomar a iniciativa no assunto.

A edilidade elvense não ficou inactiva e assim, a 12 de Março, o requerimento às Cortes era assinado pela Câmara e Conselho Municipal. E no dia 26, a vereação tomava conhecimento de uma carta do eng.^o Miguel Pais, com data de 20, por via de quem se remeteu a representação, declarando que a 15 a entregara ao deputado Faria e Mello, que, por sua vez, a apresentou na Câmara em 16.

Tudo parecia bem encaminhado ou pelo menos da forma conveniente, mas em breve esmoreceu. O ferro voltaria, contudo, a pôr-se em brasa uma vez, duas, três vezes, sei lá quantas, mas sempre infrutiferamente. Quando se tratava de eleições, era certo e sabido que o caminho de ferro de Estremoz a Elvas entrava logo no número daquelas muitas promessas que, depois, passado o momento de euforia, nunca se cumpriam! A Política sempre gostou muito do jogo da cabra-cega!

Mas, voltemos a folhear os livros da Câmara de Elvas, onde há assunto de sobejo para uma série interminável de artigos.

Encontro-me agora perante a acta municipal de 13 de Fevereiro de 1882 – quatro anos iam já decorridos sobre as tentativas anteriores. Outras se projectavam, inglòriamente também!

Desta feita, coube ao deputado Manuel Joaquim da Silva e Mata, abordar a questão. E disse que havia tido o pensamento de apresentar em cortes um projecto de lei sobre o prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Elvas, pois estava convencido de que esta parte do Alentejo ganharia extraordinariamente com esse melhoramento. E o ilustre político ia mais longe, afirmando que tencionava apresentar também outro projecto: o do prolongamento do caminho de ferro de Casevel a Faro – o que veio, na verdade, a concretizar-se daí a sete anos [o troço de Casevel a Amoreiras aberto em 3 de Junho de 1888, e o de Amoreiras a Faro em 1 de Julho seguinte]. Quanto ao de Estremoz – isso era uma cantiga muito diversa, que se arrastaria como se fosse entoada por cantadores de Serpa! No entanto, estes chegam sempre ao fim.

Da esperançosa oração do sr. General Matta há um apontamento digno de registo: a alturas tantas, o ilustre elvense, tendo referido os pensamentos que lhe haviam acudido, declarou que não os levaria, porém, avante, visto saber que o ministro das Obras Públicas ia brevemente submeter ao parlamento um projecto de proporções mais gigantescas – são pala-

vas suas! – sobre a rede dos caminhos de ferro do Sul, pelo que entendia dever ceder o passo ao sr. ministro. Mas, não o julgassem em falso, parecia-lhe necessário um esclarecimento: «Que falando sobre esta matéria com sua ex.^a o ministro, este o informara de que no seu projecto incluía o prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a um ponto conveniente da linha de Estremoz a um ponto conveniente da linha de Leste, não indicando expressamente Elvas».

Não se conformou – e louvores se dêem à sua memória – o deputado sr. Matta, o que o levaria a solicitar e a instar com o titular das Obras Públicas para indicar Elvas como término desse prolongamento, e não anuindo o ministro, ele, deputado, ver-se-ia obrigado a fazer uma emenda ao projecto naquele sentido.

Levando mais longe a sua opinião, disse saber que a Companhia do Caminho de Ferro de Leste se opunha à construção da linha projectada, e aduziu diferentes argumentos que demonstraram com suficiência não ter razão a mesma Companhia para assim proceder.

A finalizar a sua exposição, a que não faltou bairrismo e entusiasmo, proclamou a sua convicção de que, se o projecto fosse apresentado e aprovado na sessão parlamentar que se avizinhava, «nós teremos o caminho de ferro de Estremoz a Elvas».

Mas tudo continuaria como dantes, quartel-general em Abrantes!

E eu por aqui me fico hoje, mas num dos próximos números cá estarei de novo, se isso for da vontade do distinto Director desta «Gazeta».

Elvas, dia de Santa Luzia de 1961.



ELVAS – Uma das portas da 2.^a cerca árabe radicalmente modificada no seu estilo

Há 50 anos

Linhas Estrangeiras

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1912)

Linhas portuguesas

Penafiel a Lixa. — Prosseguem os trabalhos de construção desta linha, devendo em breve fazer-se o assentamento da via no troço entre Novellas e Louzada, e a seguir até Felgueiras e Lixa.

Entroncamento a Gouveia. — Sob a presidência do vice-almirante Sr. Tasso de Figueiredo, realizou-se ha dias na camara municipal de Lisboa uma reunião de diversos representantes dos concelhos de Thomar, Coimbra, Ferreira do Zezere, Alvaizere, Figueiró dos Vinhos, Ancião, Pedrogam, Certã, Arganil, Miranda do Corvo, Ceia, Gouveia, Vila do Rei, Penela e Condeixa, a fim de assentar na forma de obter do governo a construção desta projectada linha férrea, sendo resolvido entregar ao Sr. ministro do Fomento uma representação formulando os desejos daquellas terras e mostrando quanto são justas as suas reclamações.

O sr. dr. Estevam de Vasconcelos recebeu a comissão, respondendo que reconhecia a importância desse melhoramento e que se empenharia em o realisar, pelo que mandará abrir concurso para a construção, logo que lhe seja entregue o parecer da comissão incumbida de estudar o traçado da referida via.

O sr. ministro determinou já que a repartição dos Caminhos de ferro, junto daquelle ministerio proceda á elaboração do programa do concurso.

Gayã a Villa Franca das Naves. — Foi pedida auctorização para a construção e exploração de uma linha de via reduzida, de Villa Nova de Gaya a Villa Franca das Naves, passando por Arouca e Villa Nova de Paiva.

BRASIL

Na Escola de Engenharia da Universidade do Brasil (Rio de Janeiro), foi criado, sob o patrocínio da «Rede Ferroviária Federal» e em coordenação com o Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnicas, o Curso Intensivo de Aperfeiçoamento de Engenheiros Ferroviários.

O Curso, dirigido pelo Prof. Jerónimo Monteiro Filho, catedrático da Cadeira de Caminhos de Ferro daquela Escola, diplomou mais uma turma especializada em Locomoção e Tracção.

Este Curso foi ministrado durante os meses de Julho e Agosto de 1961 a engenheiros de diversas empresas da Rede e teve também a assistência de muitos académicos e técnicos ferroviários.

FINLANDIA

O sr. Aalto, director-geral dos Caminhos de Ferro Finlandeses, e o Ministro das Obras Públicas, que visitaram, recentemente, a França, encomendaram, em Paris, à Sociedade Alsthom, duas locomotoras Diesel-Eléctricas para este ano de 1962. Além disso, aquella fábrica autorizou a construção de mais 16 locomotoras do mesmo tipo, por empresas de material ferroviário, na Finlândia.

Estas locomotoras podem rebocar comboios de mercadorias de 1 300 toneladas métricas a 100 quilómetros por hora, e composições de passageiros de 800 toneladas métricas, a 140 km. por hora.

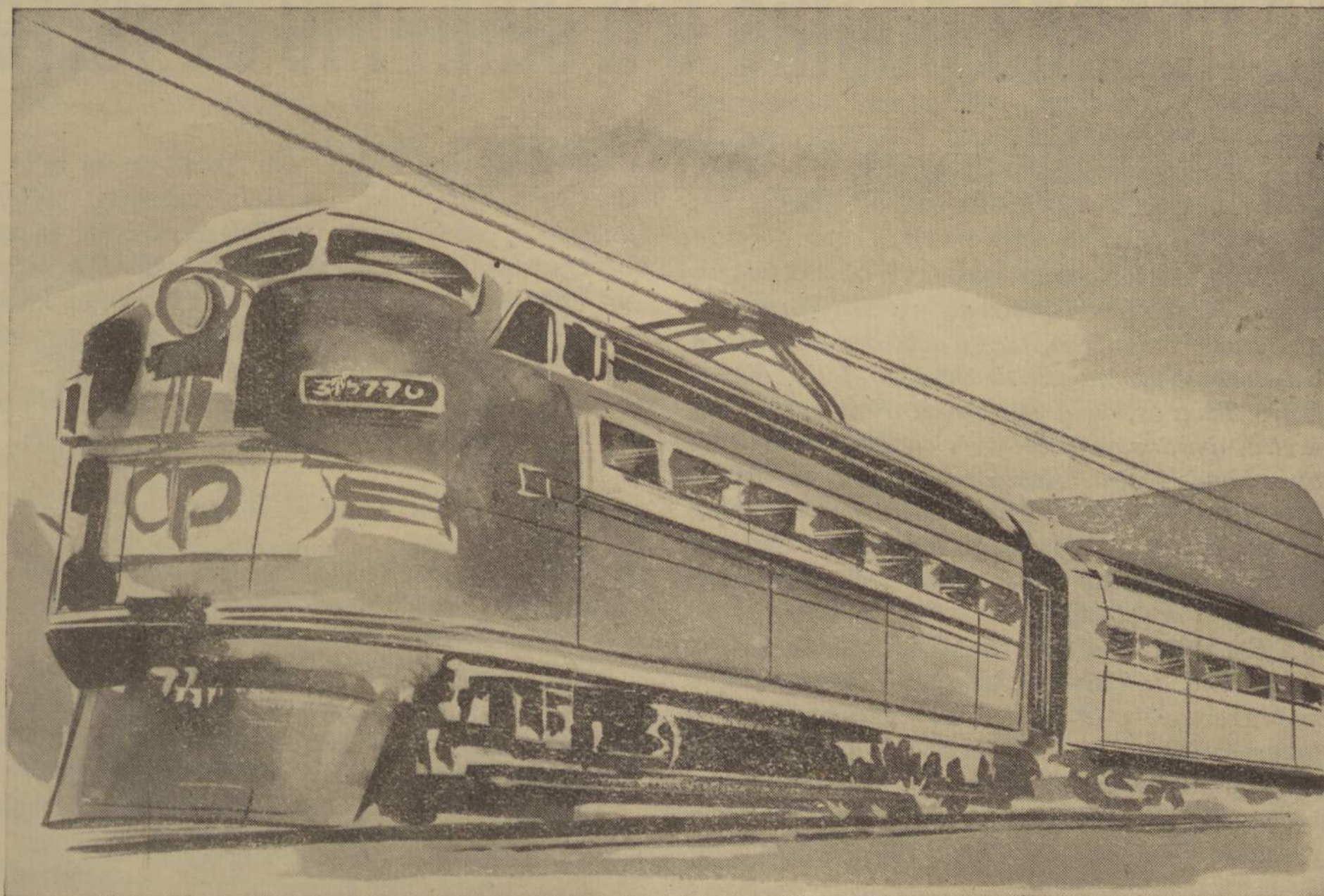
THROUGHOUT THE WORLD—



BENARUS LIMITADA — Rua da Emenda, 100 — Telef. 32 56 74

Vai a Sevilha?

Viaje de comboio até Vila Real de Santo António, atravesse o Guadiana e aproveite os serviços da EMPRESA AUTOMOBILÍSTICA INTERNACIONAL de D. Arturo L. Damas, utilizando tanto os seus barcos como o autocarro que sai de Ayamonte às 16,30 e chega a Huelva às 18,30 e a Sevilha às 20,20. Paisagem simpática e cómodo transporte em primeira classe.



CEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

Os nossos poetas e o caminho de ferro

Um poema de FAUSTO GUEDES TEIXEIRA

Sob o título Em Sintra encontrámos, ao folhear o número 87 da revista quinzenal «Brasil-Portugal», (1 de Setembro de 1902), que se publicava em Lisboa sob a direcção de Augusto de Castilho, Jayme Victor e Lorjô Tavares, uma poesia de Fausto Guedes Teixeira, um dos mais notáveis contemporâneos de Afonso Lopes Vieira. Nessa poesia, em que há um certo sabor de Cesário Verde, descreve o poeta uma viagem, no mês de Agosto, a Sintra, em caminho de ferro. Como não foi incluída, nem em parte, no livro do nosso saudoso e ilustre colaborador Eng.º Frederico de Quadros Abragão — Cem anos de Caminhos de Ferro na Literatura Portuguesa, é com prazer que a arquivamos, integralmente, nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», certos de que os nossos habituais leitores hão-de apreciar uma bela e expressiva página de literatura portuguesa.

Em Sintra

Lisboa a arder. Domingo. A gare cheia.
Vai largar o comboio. E' tempo. E logo
Vamos rolando entre a cidade feia
E muros altos, sob um céu de fogo.

— Horas de paz premiando tanta lida!... —
Pouco depois o túnel já distante,
Uns grandes arcos passam Campolide
Pra Lisboa, com passos de gigante.

Pára o comboio e uma voz de moça
Lança um lindo pregão: entra mais gente...
E este ri, outro canta, aquele troça,
E o comboio segue alegremente.

Um mar de relva espraia-se a distância,
Searas p'ra o longe e ainda mais longe o mar,
E agora o ar é cheio de fragrância,
E os nossos maus pulmões já sentem ar!

Na minha frente uma família inglesa;
Curva-se para um livro um rapaz novo;
Mas não falta a guitarra portuguesa
Nem a velha alegria deste povo.

Tudo alegre e feliz por este dia,
Cheios de sol, de pó, gente que ri.
Como é honesta aquela companhia
E como nos tornamos bons ali!

Ó soturno Suíço dos lit'ratos,
Com tanta inveja e coisa miseranda
Toma um banho, sacode os teus sapatos
E vem connosco para Sintra, anda.

E' a feira de Agosto em que as mais belas
Damas da nossa terra e as mais nobres
Não sei se vendem rosas ou estrelas,
Mas enchem de oiro e amor as mãos dos pobres.

Festa linda a que a estrela da manhã
Vem no mais nobre vulto de Princesa,
Tão boa que parece nossa irmã!
Tão linda que parece portuguesa!

E fico-me a pensar na terra santa...
— Estações passam; é mais fresco o vento —
E já p'ra longe a Pena se levanta
Apontando para o céu alto e cinzento.

A serra toda cheia de verdura
Vem até nós num áspero declive...
Salve habitação tão casta e pura!
Ó ninho de águia onde uma pomba vive!

Mas chegamos. E pela estrada fora,
Cheia de sombra e cheia de alegria,
Uma fontinha é tudo quanto chora
E sofre em Sintra por aquele dia.

Vestidos claros, chapéus de abas largas
Tudo se funde agora por um atalho...
E vale esta hora boa as cem amargas
De uma longa semana de trabalho!...

Romarias da Beira, que saudade!
Sob este mesmo Sol e o mesmo céu,
Com descantes, sem nada da cidade,
Rosas no peito e santos no chapéu.

E' toda a festa aqui dif'rente em tudo
— De semelhante é só o que se ri —
As raparigas vestem de veludo
E há-de haver chapéus altos para aí...

Mas tem graça; é o gosto de luzir
De que fala o grande Eça e que, afinal,
Como ele o viu e no-lo fez sentir,
E' português, é nosso, é natural.

E chegamos ao termo da romagem;
Vamos cheios de pó; há sol ainda...
Barracas enfeitadas de folhagem,
Mulheres, crianças e a paisagem linda ..

O céu formoso tem de quando em vez
Uns vagos tons de cobre. O chão é ardente...
E para que seja tudo português
Uma charanga toca horivelmente.

Não temos música; é a nossa falha!
Sabemos a do vento e mais do mar...
E' a da Índia e do campo de batalha,
Que o próprio fado é um modo de chorar! ..

Publicações recebidas

Turismo Espanhol

Por oferta do sr. dr. Alejandro Freijal de Villar, ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos alguns magníficos cartazes de propaganda turística do seu país. Todos eles são aliciantes de poder atractivo, contudo seja-nos permitido dar especial relevo aos consagrados a uma corrida de touros em Chinchon, à Costa Brava e às Fontes Luminosas de Montjuich.

Agradecemos a oferta.

Boletim de Minas (Nova Série)

Editado pela Repartição de Minas, da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, recebemos o n.º 12 do «Boletim de Minas» (Nova Série).

Abre este número com um interessante estudo — *Acerca da presença de Arsénio em instrumentos primitivos, encontrados em Portugal*, pelo Eng.º O. da Veiga Ferreira, dos Serviços Geológicos de Portugal e Bolseiro do Instituto para a Alta Cultura.

Segue-se a este trabalho outras páginas de bastante interesse, como as assinadas por J. M. Bairrão Oleiro e Luís de Albuquerque e Castro — *Pequeno Ensaio de um aparelho M. — Scope na prospecção de elementos arqueológicos em Conimbriga*.

Fecha-se este tomo com uma lista de *Registos efectuados durante o terceiro trimestre de 1961*.

Anuário dos C. T. T. — 1960

O «Anuário dos C. T. T.» de 1960 apresenta-nos números de muito interesse. O tráfego, em permanente ascensão, atingiu no ano passado, em referên-

cia a 1959, e em milhares de unidades: na exploração postal — mais 21 848; na exploração telegráfica — mais 92; na exploração telefónica — mais 44 134.

Para simplificar os trabalhos preparatórios de distribuição postal, foi suprimida a marcação de correspondência à chegada. Procedeu-se ao alargamento do sistema de entrega de encomendas postais por intermédio das estações urbanas de Lisboa e Porto e com o restabelecimento das comunicações aéreas Lisboa-Madeira via Porto Santo, restabeleceram-se também as correspondências aéreas para aquelas duas ilhas.

Os C. T. T. associaram-se brilhantemente às Comemorações Henriquinas com a emissão de lindos postais ilustrados da iniciativa do Serviço de Publicações da Mocidade Portuguesa e com selos e carimbos especiais, que os filatelistas muito apreciaram. Também se fizeram emissões comemorativas do cinquentenário do regime e do cinquentenário do Aero Clube de Portugal e, entre outras emissões, uma comemorativa do X aniversário da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

Inauguraram-se novas instalações em Lisboa e na província. À inauguração da estação da Ribeira Brava, presidiu o sr. Ministro das Comunicações que, no momento, se encontrava em visita de estudo às ilhas da Madeira e Porto Santo.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS FARMÁCIAS
LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Mas no local da festa, de repente
Tudo se agita, os olhos com mais brilhos,
E correm para a porta ansiosamente;
E' a Rainha que chega entre os seus filhos.

Ó ramos dessas árvores frondosas,
Inclinai-vos agora até ao chão!
Ó crianchinhas, atirai-lhe rosas!
Poetas de Portugal, beijai-lhe a mão!

E a tarde cai. Voltamos. Toda a estrada
E' cheia de sorrisos e de gente...
Salta de ramo em ramo a passarada...
E subo p'ra o comboio tristemente.

Deito p'ra Pena um longo olhar ainda...
Distingue-se no céu já uma estrela...
Sintra cheia de graça e sempre linda!
Sintra de Bernardim, do Lord e d'Ela!

Fausto Guedes Teixeira

Pastelaria

FILIAL:

RUA BERNARDO LOPES, 43-47-Tel. 22465

FIGUEIRA DA FOZ

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

RUA DA SOFIA, 165—COIMBRA—TELEFONE 23655

Confeitaria

FILIAL:

AV. FERNÃO MAGALHÃES, 38-Tel. 25388

COIMBRA



FABRICAÇÃO
PORTUGUESA
DE TINTAS
ESMALTES
VERNIZES
E
SECANTES

TINTALUSA

S. A. R. L.

Telegramas: TINTALUSA

Telefone: 637109



RUA ARTUR LAMAS, 2 a 6 (Junqueira)

LISBOA

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO

tem o Mundo nas mãos!

A saúde não está ao alcance de todos, mas o DINHEIRO
está à vossa espera na casa que mais sortes grandes
tem distribuído há mais de meio século:

Lama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA

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-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

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**ANIZ «DÔMÚZ»**

O REI DO ANIZ

PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE — SECO — MEL DE DAMAS

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

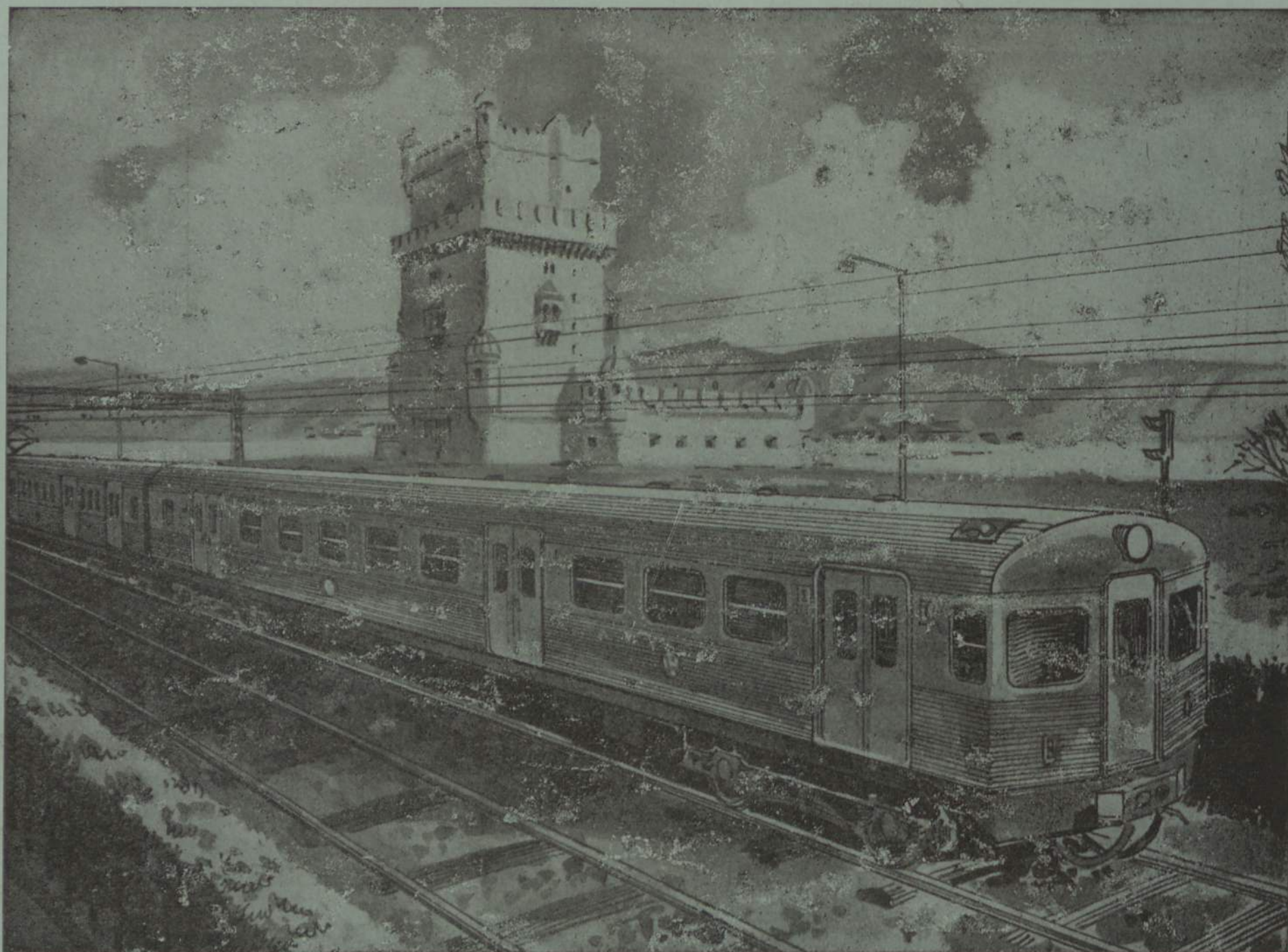
Telefone: 27464



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*



A encomenda obtida, em concurso, pela SOREFAME, de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL, constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

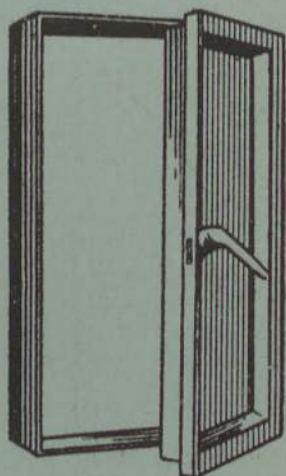
SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e Santarém (CP)
e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME

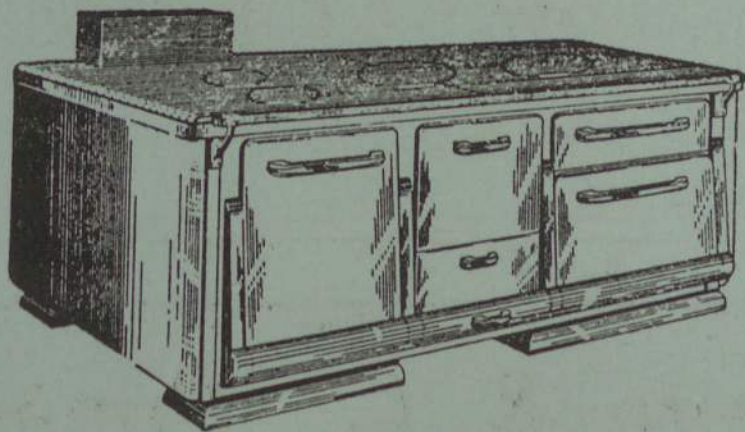
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

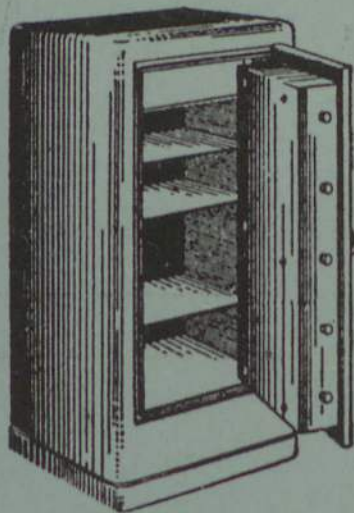
- CAIXILHARIA E FRETE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ESTRUTURAS METÁLICAS
- PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASOL



- COFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- PORTAS PARA COFRES FORTES

JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38
LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
LISBOA — Telefone: 2 44 63

**Companhia Industrial de Cordoarias
Têxteis e Metálicas**

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

PÓVOA DE VARZIM

Telefs. P. P. C. } 11
308
650

End. Tel. CORDAS

Caixa Postal 10

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 Loy 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



FÁBRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

SEDE EM:
ALBERGARIA - A-VELHA
Telefone P. P. C. 5 22 06/7
Telegramas "ALBA"

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Correeiros, 40-2.º-E.
Telefone 32 13 63
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas
Construção Mecânica

ACESSÓRIOS PARA REDES DE ÁGUAS E
SANEAMENTO; ARTIGOS DOMÉSTICOS E SANI-
TÁRIOS; APARELHAGEM VINÍCOLA;
ACESSÓRIOS PARA INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS;
ARTIGOS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL, ETC.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 26

Telefs. 26792 - 34505 - 25952

FORNECEDORES DOS ARMAZÉNS DE VÍVERES
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

MERCEARIAS-DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS



*não diga.....
desejo um lápis,
diga antes: quero um*

Caran d'Ache

A VENDA NAS BONS PAPELARIAS

Sicula Oceânica, S. A.

(SIOSA)

Serviço regular mensal de LISBOA para
**FUNCHAL, TRINIDAD, LA GUAIRA,
CURAÇAO, KINGSTON e SOUTHAMPTON**

com os paquetes rápidos de 12.000 tons.

«IRPINIA» E «ASCANIA»

Magníficas acomodações em 1.^a classe e turística
a preços económicos

AGENTES GERAIS:

**SOCIEDADE MARÍTIMA
ARGONAUTA, LDA.**

72-D, AV. D. CAFLOS I, LISBOA — TELEFS. 665054 - 672319

VITROFIB

A MELHOR SOLUÇÃO PARA ISOLAR
DO CALOR, DO FRIO, DO RUÍDO

**Utilizado com exito completo na
construção moderna e nas obras
executadas pela C. P.**

Milhares de referências de arquitectos,
engenheiros e construtores civis

INFORMAÇÕES TÉCNICAS E COMERCIAIS:

**NACIONAL FIBRAS
DE VIDRO, L.^{DA}**

Rua Braamcamp, 15, 2.^o D.^o

Telefs. 59150 - 59124 — LISBOA



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

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

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM - LISBOA

Hotel Internacional

ROSSIO — LISBOA

///

**O mais bem situado de Lisboa
com frentes para a Rua Augusta e Rossio**

///

Quartos simples e com banho / Águas
correntes e telefone em todos os quar-
tos / Conforto / Excelente cozinha
= **BAR PRIVATIVO** =

///

TELEFONE P. P. C. 36 64 01

TELEG. **HONAL**

Fundição de Mangualde **EMBEL, L.^{DA}**

ESTANHO E SEUS DERIVADOS

MARCA «EMBEL»

Fábrica em Mangualde

Agência em LISBOA

Rua do Carmo, 51, 6.º-E.

Endereço telegráfico: CONTEXIM

Telefones: 32 55 87, 306 46 e 36 77 50

LISBOA

Farinhas «Favorita»

As melhores farinhas alimentícias de fava, arroz, sêmola, tapioca, trigo torrado, pudins instantâneos, aveia, batata, etc., etc.

A melhor farinha de trigo para usos culinários

Preferir estes artigos, é ter a certeza de bem servir



Pedidos a

Fernandes & Fonseca, Lda.

Praça da Alegria, 36

Telefone 32 19 40

LISBOA

APETRECHAMENTOS DE

COZINHAS — LAVANDARIAS
— ENGOMADARIAS — FÁBRICAS DE CARNE E CONSERVAS

MÁQUINAS E MATÉRIAS-PRIMAS

METAIS — FERRAMENTAS DE PRECISÃO

FR. ISSEL (FILHOS)

FUNDADA EM 1910

RUA DE S. BENTO, 644, 1.º

TELEFS. 68 11 18-68 11 19-68 11 10

LISBOA

esferovite esferovite esferovite

isolamento térmico
isolamento acústico
condicionamento acústico

Estudos e orçamentos
gratuitos

DAVITA, LDA.

Rua das Portas de Santo Antão, 81, 1.º-E

LISBOA

Telef. { 32 09 02
3 42 05

FÁBRICA DE PAPEL DO ALMONDA, LDA.

"A RENOVA" — (Fundada em 1818)

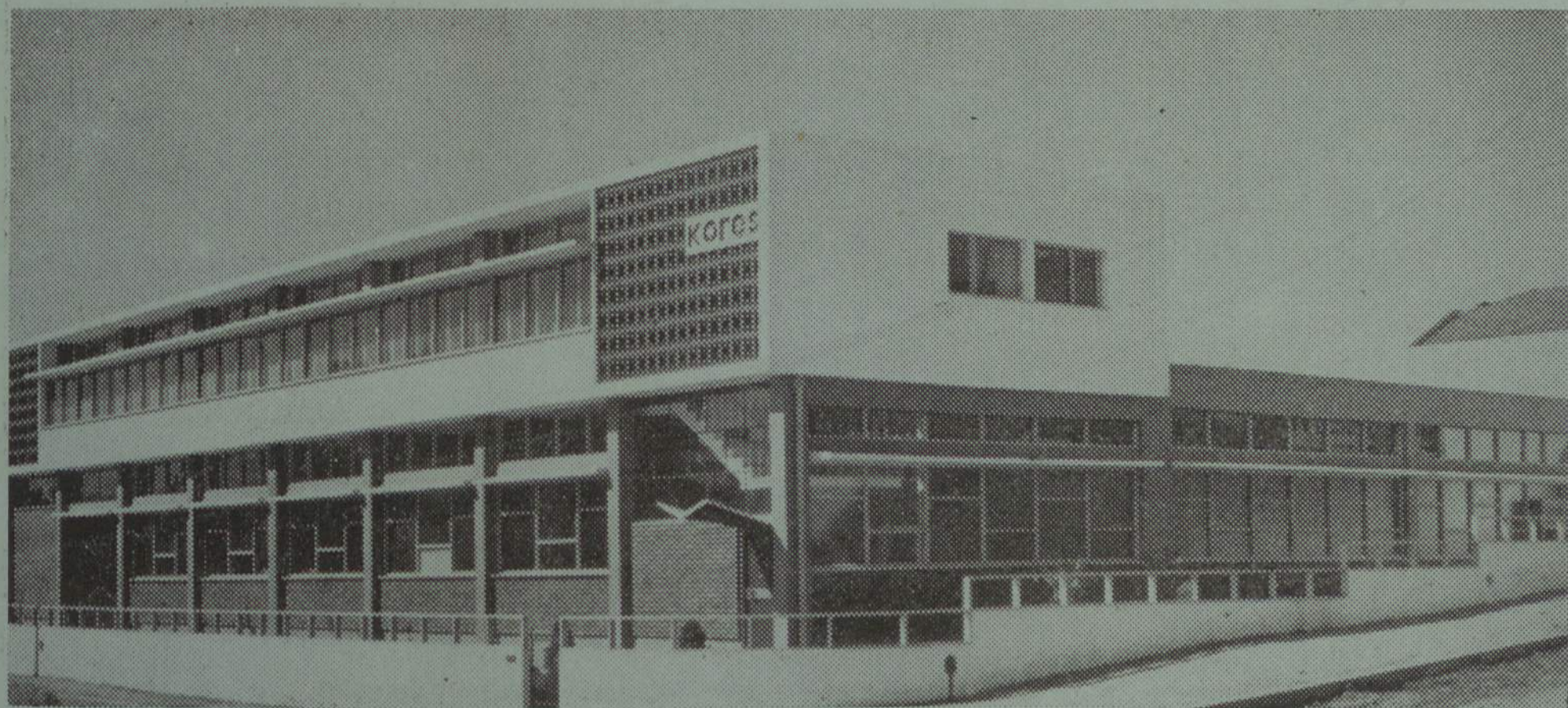
RENOVA — TORRES NOVAS

Telefones: 22355 — 22977 (P. P. C.) — TORRES NOVAS

Telegramas: PAPEL — TORRES NOVAS

PAPÉIS:

ESCRITA — IMPRESSÃO — CARTOLINAS
EMBALAGEM FINA — KRAFT'S
CREPADOS — HIGIÉNICOS — E OUTROS
PAPÉIS ESPECIAIS



KORES, LDA.

FÁBRICA DE PAPÉIS QUÍMICOS, FITA PARA ESCREVER E STENCIZ

CABO RUIVO

LISBOA

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS * TACOS * PARQUETE
SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA
ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORIFICOS "FRIGIDO"

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185 * TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Lda.

LISBOA

Praça do Duque da Terceira, 24-2.º — Telef. 36 97 28 — Teleg. «DEKADE» — LISBOA

Fornecedores de

CARVÃO — COQUE — ANTRACITE



Representante Exclusivo do

D. K. D. — Deutsches Kohlen Depot.
— **Handelsgesellschaft m. b. H.**

E S S E N

Exportadores de todas as qualidades de
CARVÕES DO RUHR

SERRALHARIA ARTÍSTICA

VICTOR HUGO DE CARVALHO, SUCR.

DE **ANTÓNIO MANUEL CASTRO**

Executa todos os trabalhos pertencentes à CONSTRUÇÃO CIVIL
Fornecedores dos Caminhos de Ferro Portugueses e do S. N. I. (POUSADAS)

Largo do Picadeiro, 12

Telef. 36 93 19

LISBOA

Rua Elias Garcia, 332

Telef. 93 05 93

AMADORA

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 : 44722-49174-49757-51835

COIMBRA

Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone : 23754

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones : 23525-21724

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone : 2788

GUIMARAES

Avenida Conde Margaride
Telefone : 4417

CORTEGAÇA

Telefone : 91

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

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 22254



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 22256



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 22255

Camisas REGOJO

44 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

End. Teleg. «REGOJO»

Telefs. 86 21 65 / 6

L I S B O A

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES—CANTARIAS
GRÉS—LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 60879 - 63708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

L I S B O A

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraiagem
para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. { 2 47 30
2 03 30
2 16 41
2 03 38/9

PROVÍNCIA 30954

LISBOA

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— — PARA USOS CULINÁRIOS — —

EXTRA E ESPECIAL



CAMPO GRANDE, 33

Telef. 77 22 72

LISBOA

ALVES RIBEIRO, LDA.

Empreiteiros de Obras Públicas
Construção Civil

Direcção Técnica:

Eng.^{os}: Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

Agente Técnico: Victor Manuel Silva Ribeiro

Construtor Civil: Joaquim Ribeiro Bouça



Fábricas * Aeródromos * Estradas
Barragens de terras * Estádios
Pavimentos * Edifícios * Estruturas



AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A — LISBOA

Telefs.: 76 18 60 e 77 15 12

Ch. Lorilleux S. A.

CASA FUNDADA EM 1818



**Tintas para todos
os processos gráficos.
Massas para rolos.
Vernizes — Secantes.**



Telefs. 389061 — 389082

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fábricas:

Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais
— Lote 47

CABO RUIVO
OLIVAIS — LISBOA - 6

Companhia Hanseática Lohmann & C.^a, Lda.

Rua do Ouro, 191, 3.^o-5.^o — Telefones 321370-320780

LISBOA

Osnabruecker Kupfer-und Drahtwerk: Cobre
e suas ligas, metais leves, em tubos, chapas,
perfis, arames
Cabos eléctricos

Hoesch-Export G. m. b. H.: todos os produtos
siderúrgicos

Material de construção para C. F., molas

Stahlwerke Roehling-Buderus A. G.: Aços
de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro
em Máquinas e Ferramentas.

Perfis e ferragens modernas de alu-
mínio anodizado
Tintas e vernizes.

Baterias Alcalinas

S A F T

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.

Telef. 5 05 31

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 — Telefone 21277

M. Martins

(Herdeiros)

Casa fundada em 1897

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e dos Hospitais Cíveis e Militares



Aparelhos ortopédicos e protéticos
Fundas * Cintas Medicinais
Meias elásticas, etc.



170, Rua da Madalena, 172

Telef. 86 65 35

NÃO CONFUNDIR: N.º 170

MATERIAIS DE PROTECÇÃO PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

Corta-circuitos de alto poder de corte
Cartuchos fusíveis de alto poder de corte
Disjuntores baixa tensão, reguláveis até 60 Amps.

GARDY

SUIÇA-FRANÇA-BÉLGICA-ESPANHA

Disjuntores MINIHUILE, COUPARC e TRIDUC-TEUR, fixos e extractíveis, até 100 kV.

Seccionadores de carga auto-pneumáticos, STOPARC, até 24 kV, 600 A.

Isoladores ARALDITE.

Representantes:

ANTÓNIO BARÓ, LDA.

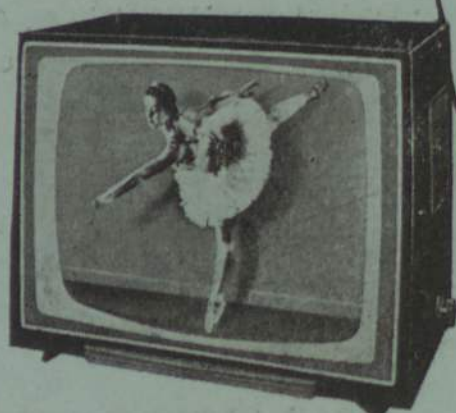
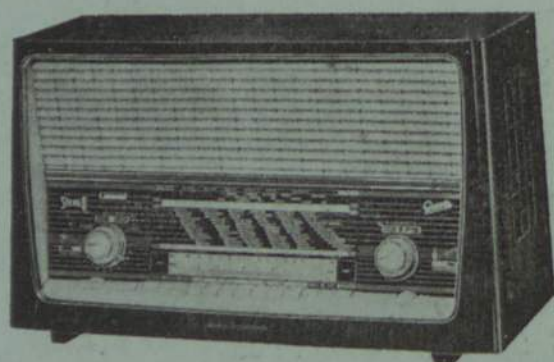
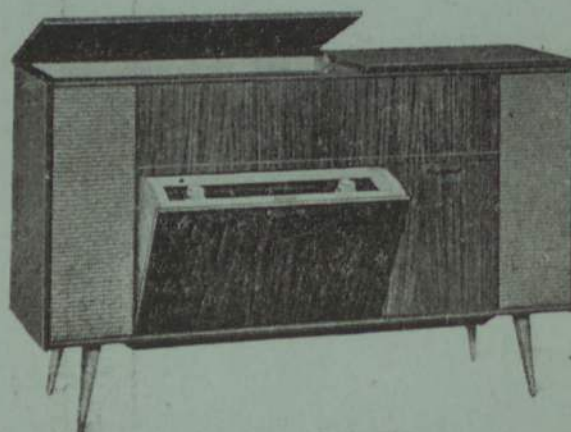
Rua da Assunção, 99, 2.º-Dt.º

LISBOA

Telef. 367006 e 31726

Graetz

**RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES**



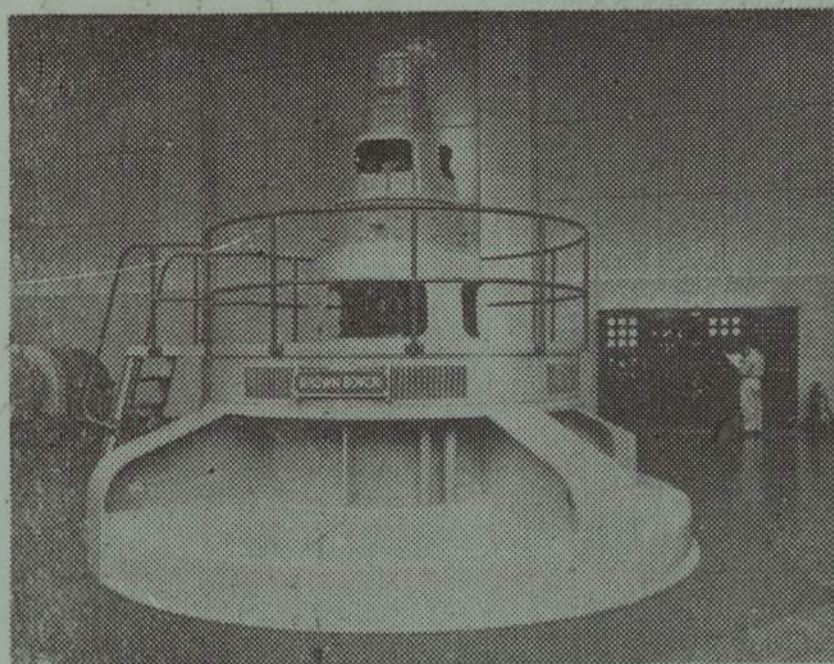
**CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

PORTO — E. T. ROBERTO CUDELL, LDA. — LISBOA



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA} **BANQUEIROS**

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 P P C (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 26-D, 26-E — Telefone: 83 47 24

AMARANTE, ARCOS DE VALDEVEZ, PENICHE, FÁTIMA, VILA DA FEIRA E ELVAS

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

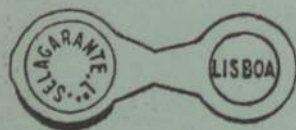
Correspondentes no Brasil:

Casa Bancária Pinto de Magalhães, Lda.

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

SELAGARANTE, L.^{DA}

Fabricantes especializados
em SELOS DE FOLHA
para toda a espécie de em-
balagens, Moagens, Adubos,



Cimentos, Caminhos de
Ferro, Gazcidla, Descasque
de Arroz, Sacos de Brique-
tes, etc., etc.

**O SELO MAIS PERFEITO QUE
SE FABRICA EM PORTUGAL**

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3—TELEFONE 637759—**LISBOA**

**«A BRASILEIRA», L.^{DA}**

DISPÕE DOS MELHORES LOTES DE CAFÉS PUROS DE QUALIDADE SUPERIOR
PARA FORNECER SEMPRE FRESCOS EM QUALQUER PONTO DO PAÍS

Fornecedores da C. P. há mais de 20 anos

VENDAS A PESO:

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM

Calçada do Carmo, 29
Telefs. 3 00 00 e 3 10 00 - **LISBOA**

**CAFÉ
«A BRASILEIRA DO CHIADO»**

Rua Garrett, 120
Telefs. 29541 e 368792 - **LISBOA**

**CAFÉ
«A PAULISTANA»**

Av. Fontes Pereira de Melo, 52-B
Telefone 4 00 44 - **LISBOA**

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA

1924 - 1961

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes nacionais e estrangeiros

FORNECEDORES DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Tecidos para estofos e decorações

ALCATIFAS - CARPETES - TAPETES

RUA DA PRATA, 214, 1.º-2.º — TELEF. 322051 - 33627

OS MAIORES! ARMAZÉNS DA ESPECIALIDADE

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs Táxis Palhinha

SERVIÇO PERMANENTE DE TÁXIS - OS MAIS MODERNOS E CONFORTÁVEIS
AUTOMÓVEIS DE LUXO, DE ASPECTO ABSOLUTAMENTE PARTICULAR, PARA
CASAMENTOS E OUTRAS CERIMÓNIAS — TODO O SERVIÇO DENTRO E FORA
DO PAÍS COM MOTORISTAS FALANDO INGLÊS E FRANCÊS

Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra

Escritório, Garagem e Oficinas: RUA VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — **LISBOA** — Telefs. 736174/5/6

Café NICOLA

O café dos bons apreciadores

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUÊNCIA

Excelente Serviço de Restaurante

24, ROSSIO, 25

LISBOA

GUERREIRO GALLA, LDA.

Rua da Madalena, 171 — LISBOA

Telegramas MARAIVA—Telefs. 327086-327321
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

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

Telefones { Escritório 366453
Loja 369081

TUDO PARA CASA DE BANHO
EM LOIÇA NACIONAL E ESTRANGEIRA

Azulejos — Mosaicos — Fogões — Candeeiros, etc. etc.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

Relojoaria Zurique, Lda.

OURO * JÓIAS * PRATAS
RELÓGIOS

6-E, Largo D. Estefânia, 6-F

Telef. 553616 — LISBOA-1

Azulejos e faianças artísticas

GÉNERO ANTIGO

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA

Telefs. 322537-638292

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas

Representantes:

SCC. COM. CROCKUR, DELAFORCE & C.^A
S. A. R. L.

Rua D. João V, 2-2.^o

LISBOA

LITOGRAFIA TEJO, LDA.

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

Trabalhos em Offset — 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 — Teletone 321825

LISBOA

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Telefs. 31581 (10 linhas) — LISBOA

CARVÃO

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS
SEGUROS, REPRESENTAÇÕES (Industriais, etc.)
EXPORTAÇÕES — IMPORTAÇÕES

NO PORTO

KENDAL, PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

VIÚVA FERRÃO, LDA.

Casa Fundada em 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

Estampagem sobre folha de Flandres
e Fábrica Mecânica de embalagens em folha de Flandres

L A T A S

para todos os produtos, Azeite, Óleos, Manteiga,
Conservas, Café, Especialidades Farmacêuticas, etc.

Latas de fantasia para géneros e usos domésticos

CÁPSULAS «COROA» para garrafas e refrigerantes
SELOS METÁLICOS para encomendas postais, sacas,
etc. CHAPAS para BATOQUES, para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante casa
da especialidade

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

Rua do Cais do Tojo, 35

LISBOA

BELMONTE, L.^{DA}

ARAMEIROS

FÁBRICA DE REDES PARA VEDAÇÕES DE JARDINS,
CAMPOS DE JOGOS, GALINHEIROS, ETC.

FORNECEDOR DA C. P.

RUA DE S. BENTO, 30 — Telef. 67 05 77 — LISBOA

FÁBRICA LANIFÍCIOS

*Manuel Lopes Henriques
& Filho, Limitada*

AV. INFANTE D. HENRIQUE

Telef. 38 11 14 - 38 14 17

LISBOA

1916

há 46 anos

1962

RAUL GALAMAS iniciou a especiali-
zação do ramo **MUDANÇAS**

actualmente

Raul Galamas, L.^{da}

Embalagens de mobiliário e bagagens e expedição
para todos os países

Orçamentos grátis

Telefone 2 86 00

68 — Rua da Madalena — 70

Teleg.: RAGALAMAS — LISBOA

FABRICAS ALELUIA

AZULEJOS—LOUÇAS

TELEFONE, 22061-3 LINHAS

AVEIRO

LISBOA

Rua Rodrigo da Fonseca, 70 — r/c — Esquerdo

TELEFONE, 54872

PORTO

Galeria de Paris, 96, 1.º

TELEFONE, 27012



TELEFS. 32 27 72 - 32 33 12 - 32 27 62

Armazenistas e Importadores

Telefones — Sinalização - T. N.

Relógios Eléctricos - T. N.

Pilhas secas BEREÇ

Disjuntores automáticos

Rádios DUCRETET - THOMSON

Aparelhagem de Precisão

Aparelhagem de Medida

Aparelhagem Doméstica

Estabilizadores de Tensão - AROS

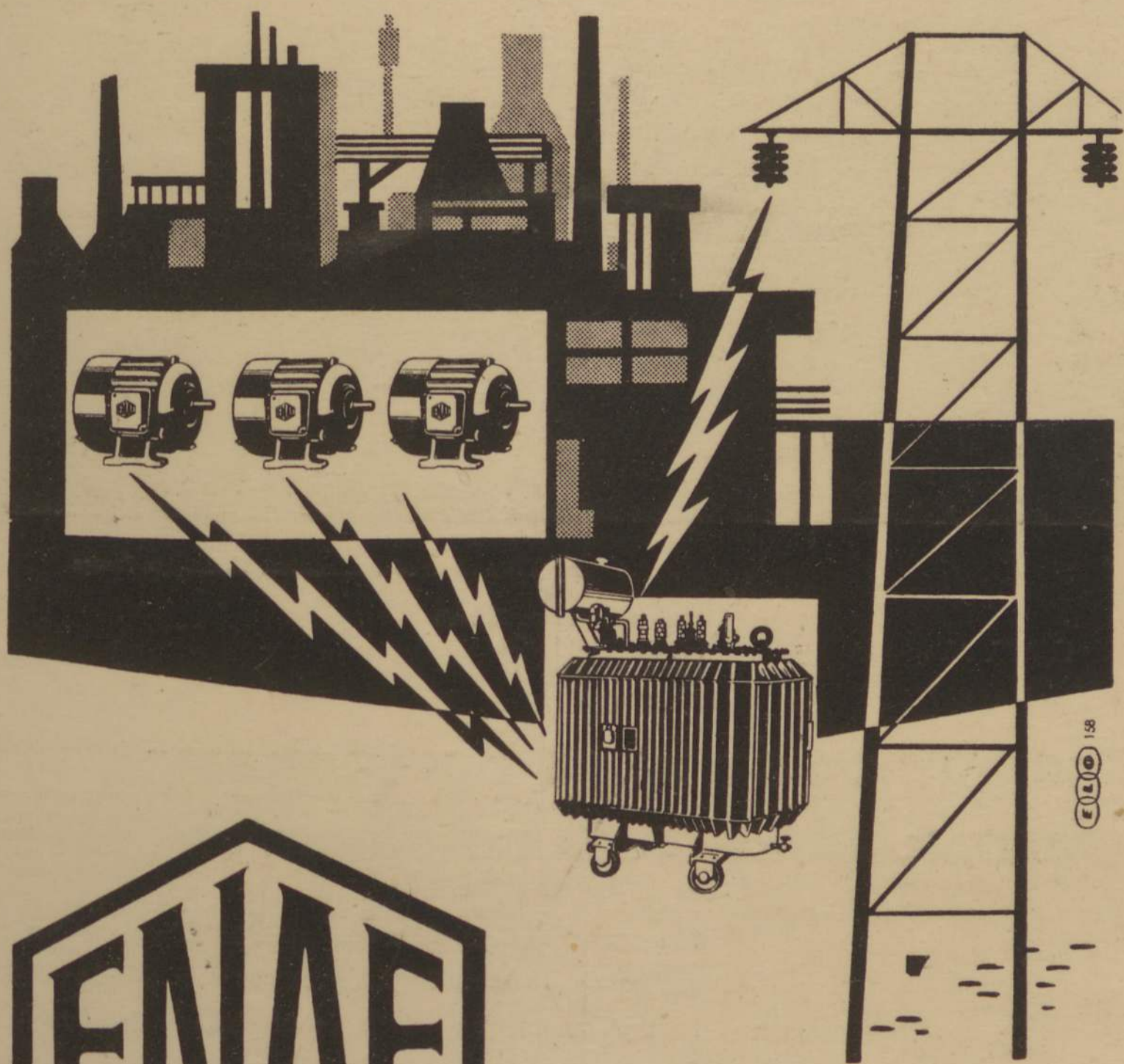
Lâmpadas e Válvulas

Acessórios de T. S. F.

Ferros de soldar e de engomar

Condutores eléctricos

Materiais de instalação



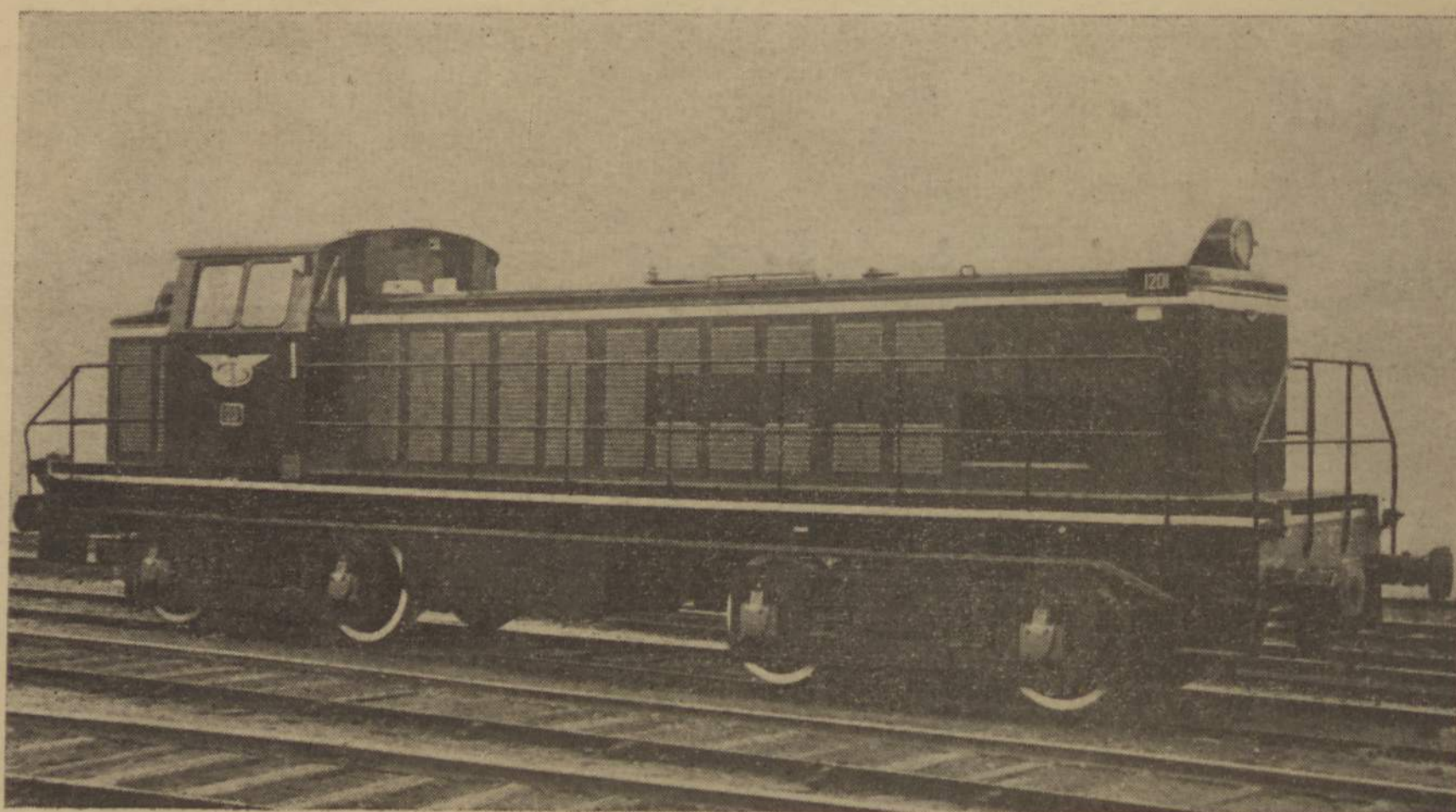
MOTORES E TRANSFORMADORES

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

MOTRA

EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS, S. A. R. L.

AV. INFANTE SANTO - 56 D APARTADO 2579-USROA TEL. 06 10 36/69 67 29 52

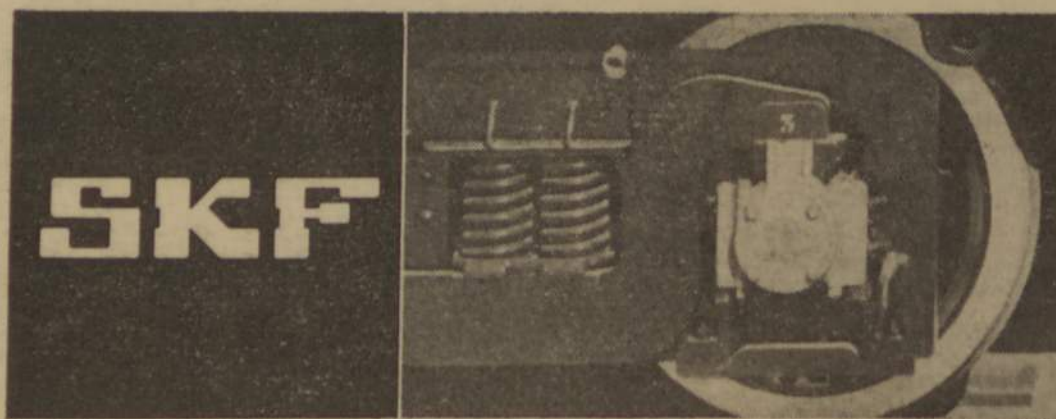
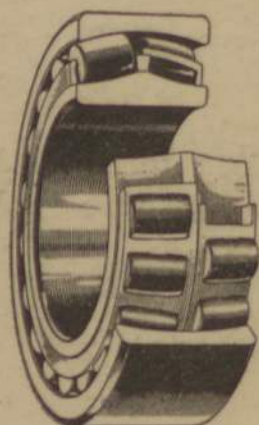


Motor Diesel tipo "MGO" 12 Va 175 SH,
fabricado pela Sté. Alsacienne de Constructions Mécaniques, França
Potência: 825 CV
Velocidade máxima: 80 km/h
Comprimento: 14,68 m
Peso total: 66 t

Os caminhos de ferro portugueses preferem caixas com rolamentos **SKF**

15 locomotivas diesel-eléctricas, iguais à da figura,
acabam de ser fornecidas à Companhia dos Caminhos de Ferro
Portugueses, "CP", ao abrigo de um plano da Eurofima.
Estas locomotivas foram construídas pela Sorefame, na Amadora,
sob licença de Brissonneau & Lotz, França.

Todas as 15 locomotivas estão equipadas com caixas **SKF**



SOCIEDADE SKF LIMITADA
LISBOA • PORTO