



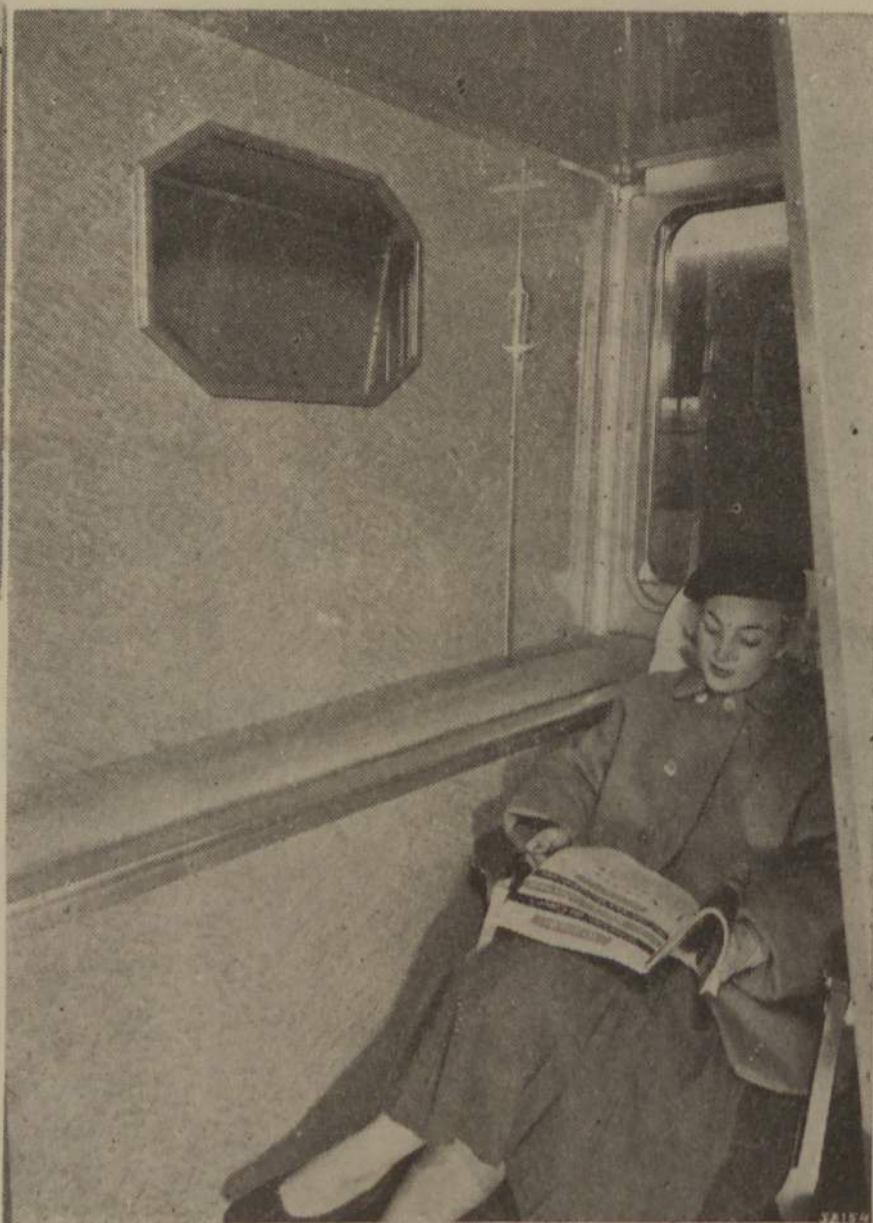
Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXV * N.º 1782 * 16 MARÇO 1962

Celamine



*A chapa
plástica
termolaminada
para
revestimento
decorativo*



Representantes em Portugal
e Províncias Ultramarinas

OCIDENTE

IMPORTADOR E EXPORTADOR, LDA. — RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º — TELEF. 36 7859 - 3 4370

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: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

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 1934
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1782



16 — MARÇO — 1962



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

HENSCHEL**LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M
DIESEL-ELÉCTRICAS**

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

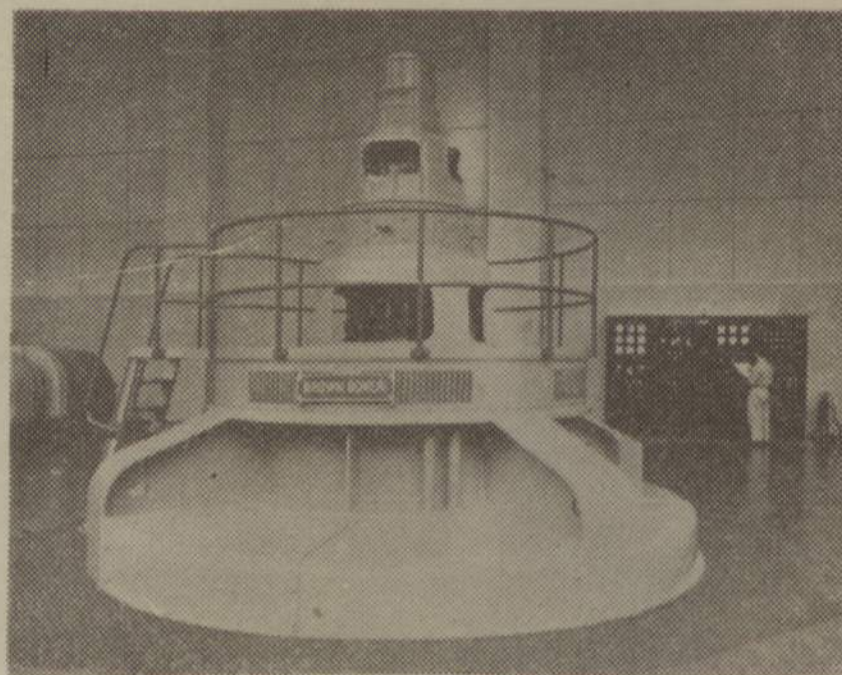
HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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

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

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..



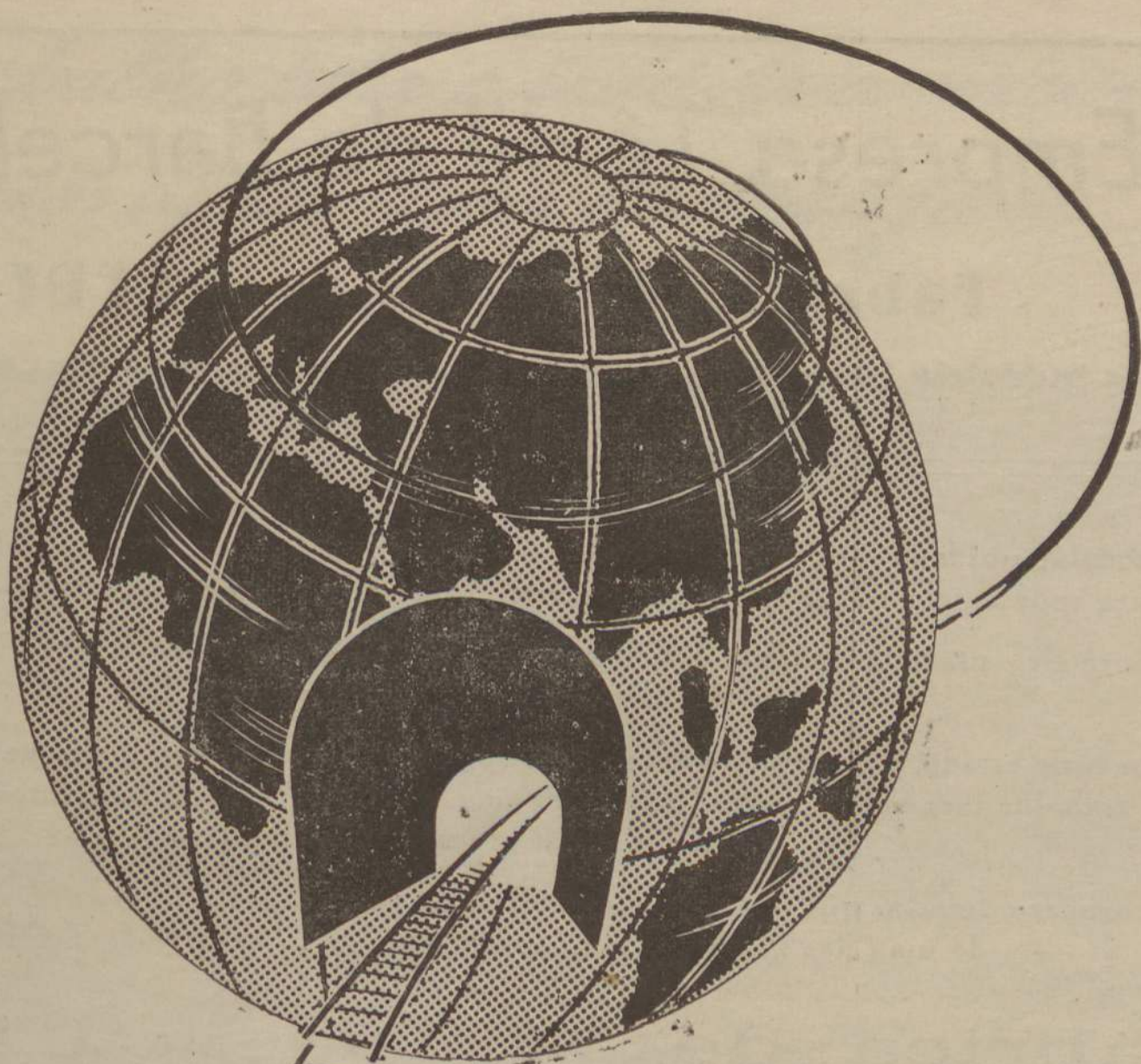
Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

A Empresa Têxtil de Barcelos, L.^{da}

Fábrica de Malhas «TEBE»

honra a Indústria Nacional, mercê do alto nível dos seus conceituados artigos

FORNECEDORES DA C. P.

Esta modelar unidade fabril tem um artigo para cada gosto, um corte para cada corpo, um padrão para cada exigência... Eis o grande virtuosismo das inconfundíveis malhas T E B E.

A senhora elegante exige malhas T E B E. A senhora distinta usa só malhas T E B E. A senhora que trabalha adora as malhas T E B E.

O homem de estado, o médico, o advogado, o engenheiro, o industrial, o comerciante, o estudante, o trabalhador, enfim, todos, procuram nas malhas T E B E, a distinção e bom gosto aliados a um preço sem confronto.

Não é exagero dizer-se que, onde há um indivíduo, há malhas T E B E. Eis o valor substancial de uma das *melhores malhas do Mundo...* as malhas T E B E.

Fábrica de Malhas «TEBE»

BARCELOS — PORTUGAL — TELEF. 8385

Básculas “CACHAPUZ” Balanças

JOSÉ DUARTE RODRIGUES

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

BÁSCULAS

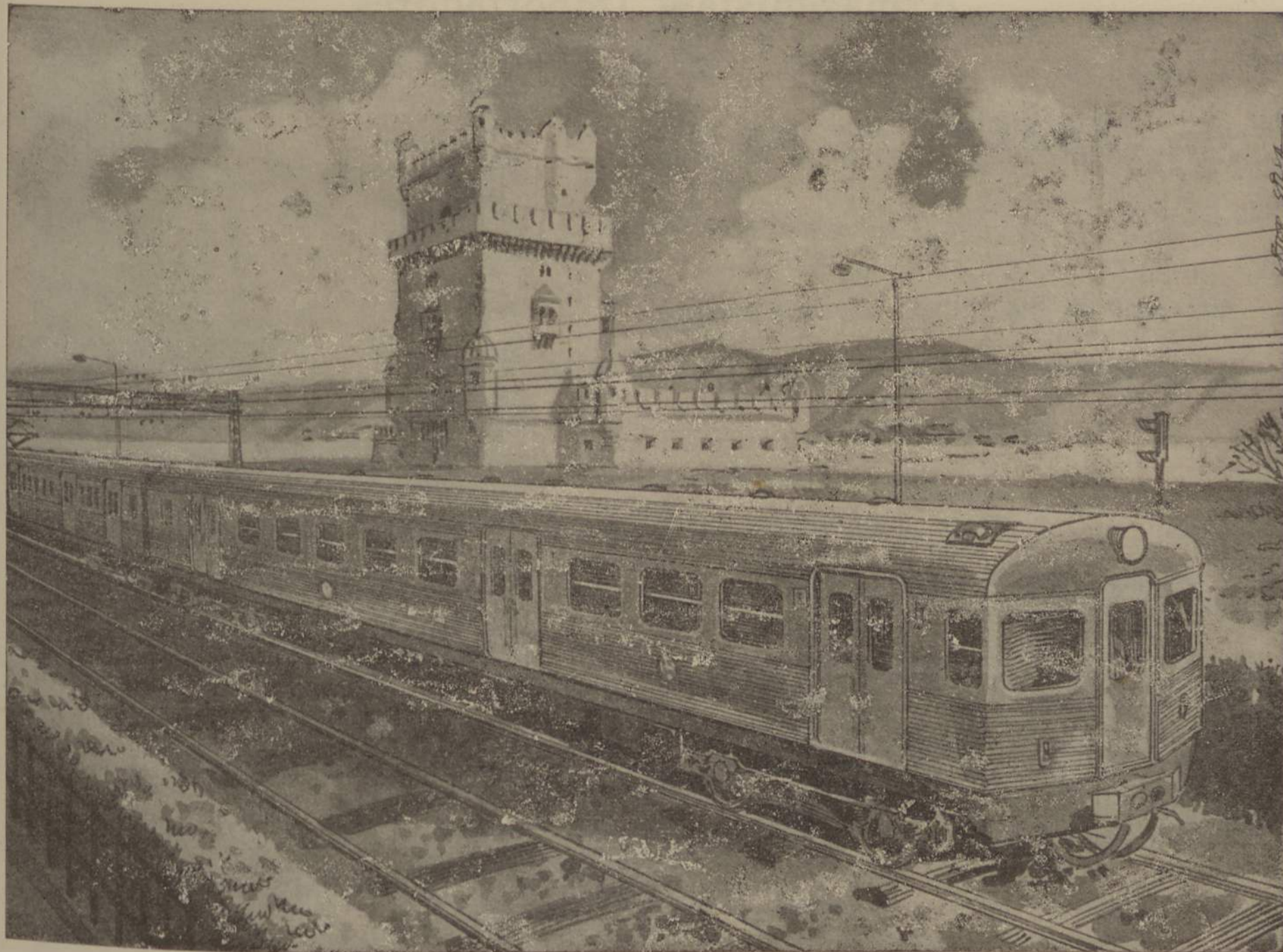
Principal fornecedor da C. P. e único da P. V. T.

Mais de 750 básculas a funcionarem nas principais empresas do País e Províncias Ultramarinas.

BALANÇAS

De todos os tipos e para todos os fins.

*...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

M. Loureiro & Santos, Lda.

Armazenistas Importadores

F e r r o

A ç o s

M e t a i s



Rua Maria Pia, 356 — Vila Graciete

Telefones 67 02 81 - 66 24 72

LISBOA

MÁQUINAS E APARELHOS EM AÇO INOXIDÁVEL
para Indústria Química e Tinturaria

INSTALAÇÕES completas para a extracção
de óleos e farinhas de peixe

MÁQUINAS para as Indústrias de Moagem,
Panificação e Massas

MÁQUINAS para a Indústria de Mármore

Filtros para correcção de
águas para fins industriais

ALFREDO ALVES & C.^A (FILHOS)

Engenheiros-Construtores: C. G. ALVES (Dec. n.º 32 204)

E

FÁBRICAS VULCANO E COLARES

(ENCORPORADA EM 1945)

Rua da Academia das Ciências, 5 — Lisboa — Tel. 3 17 10 - 3 17 19 - P. A. B. X. — Teleg.: FREDALVES

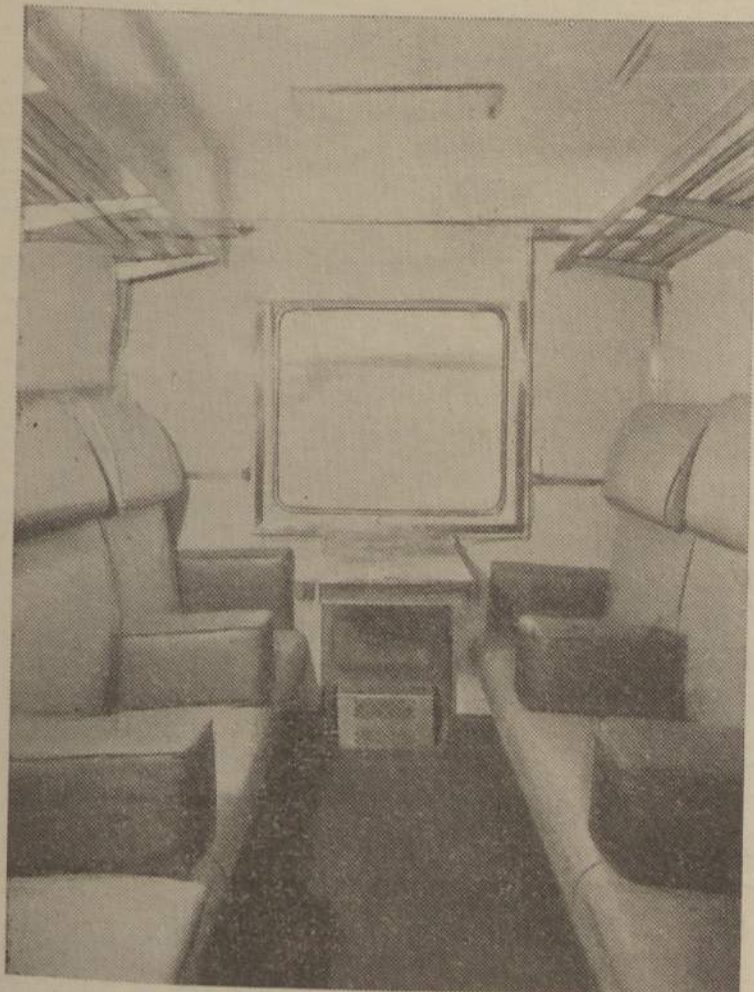
AGÊNCIA no Porto: Praça de D. João I, n.º 25, 1.º — Tel. 2 47 71

Molaflex

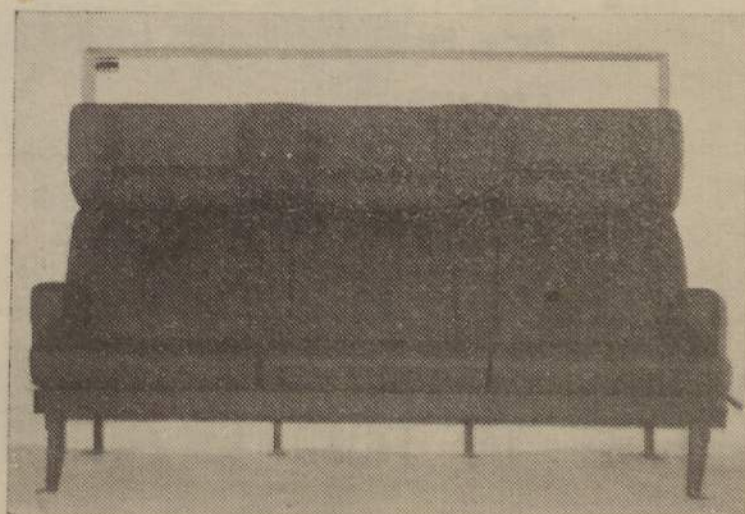
MOLAS FLEXIVEIS, L.^{DA}

==== APARTADO 61 — S. JOÃO DA MADEIRA ====

**FABRICANTES DE TODO O GÉNERO
DE BANCOS E ESTOFOS PARA
CARRUAGENS**



Compartimento durante o dia



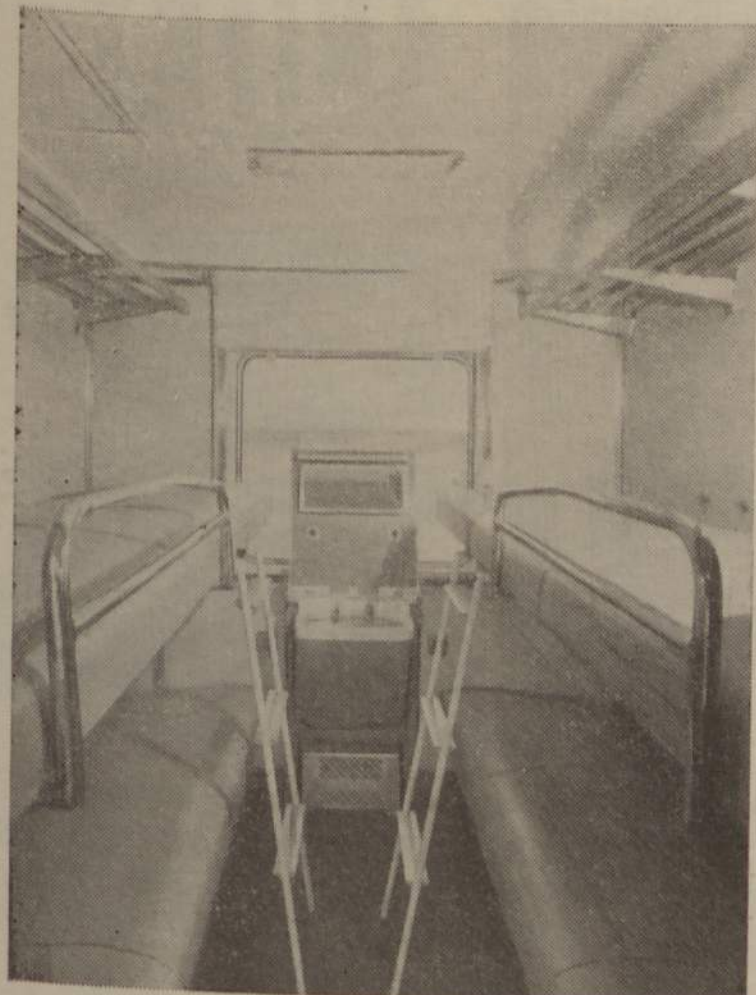
Estofos das novas carruagens do rápido
Lisboa - Porto (1.^a classe)

**Alguns dos Estofos executados
pela *Molaflex*,
nas carruagens fabricadas pela
SOREFAME - AMADORA**

//

Gama de Fabricação =

Colchões de Molas «MOLAFLEX»
Estofos para Automóveis e Autocarros
Molas técnicas para a Indústria
Sofás-Camas — Almofadas — Edredons



Compartimento transformado em camas
Interior das carruagens (1.^a classe)
dos C. F. de Moçâmedes e Limpopo



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
divisórias
mesas
balcões
prateleiras
mobiliário
cofragens ci-
mento armado
etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plásticos,
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

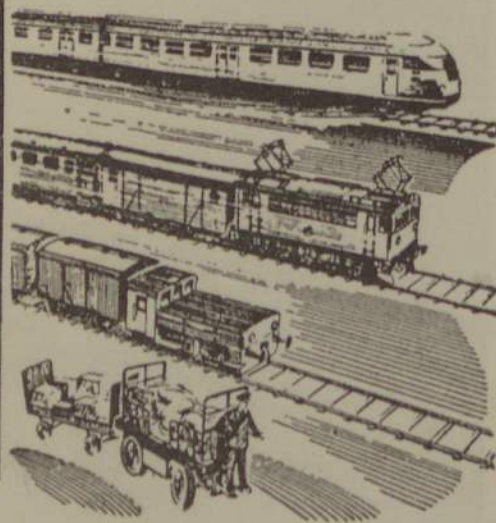
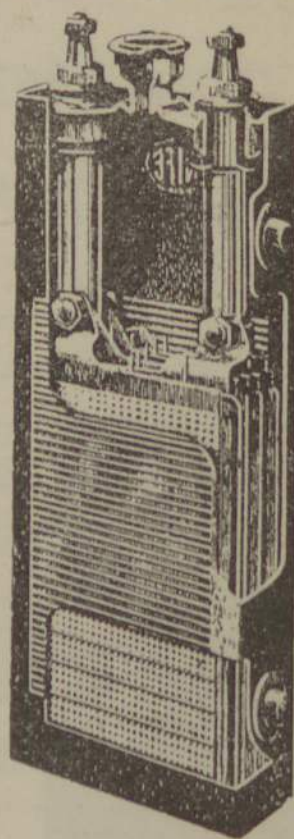
Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**



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:

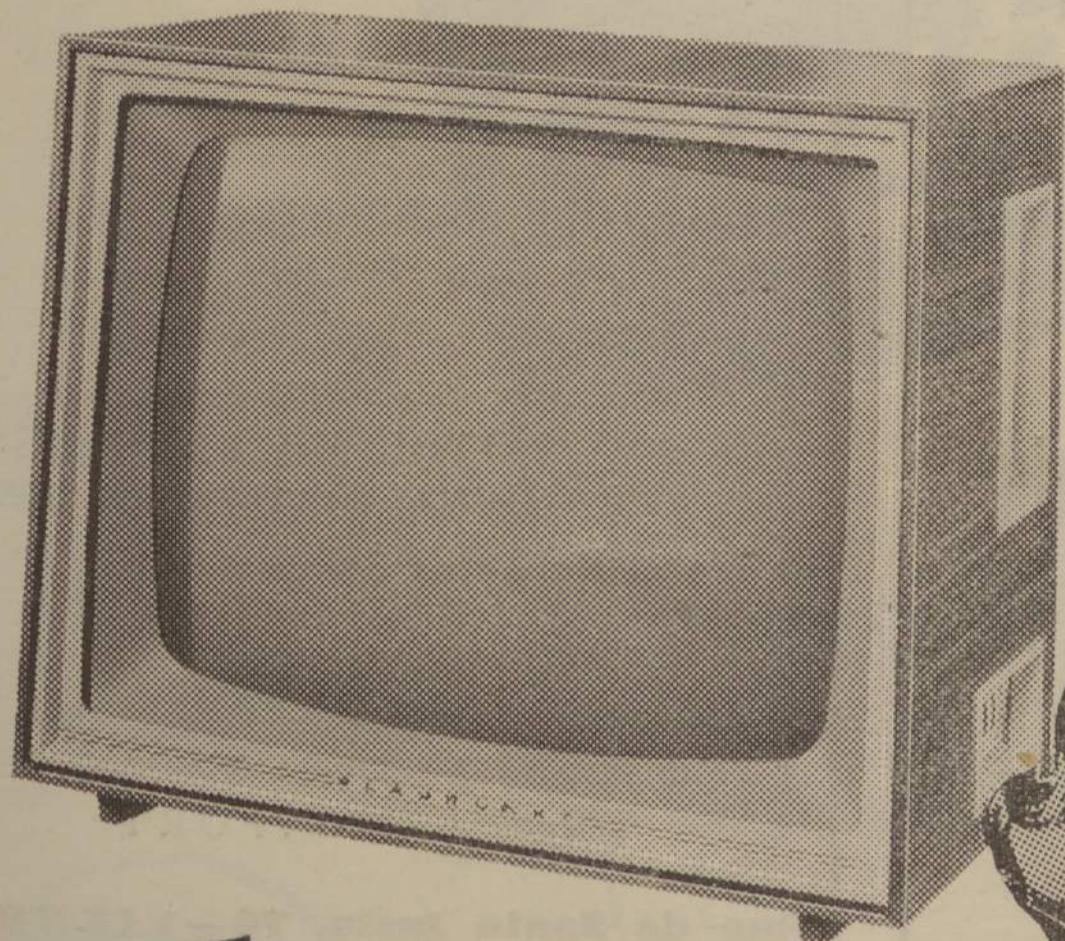
ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

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

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ

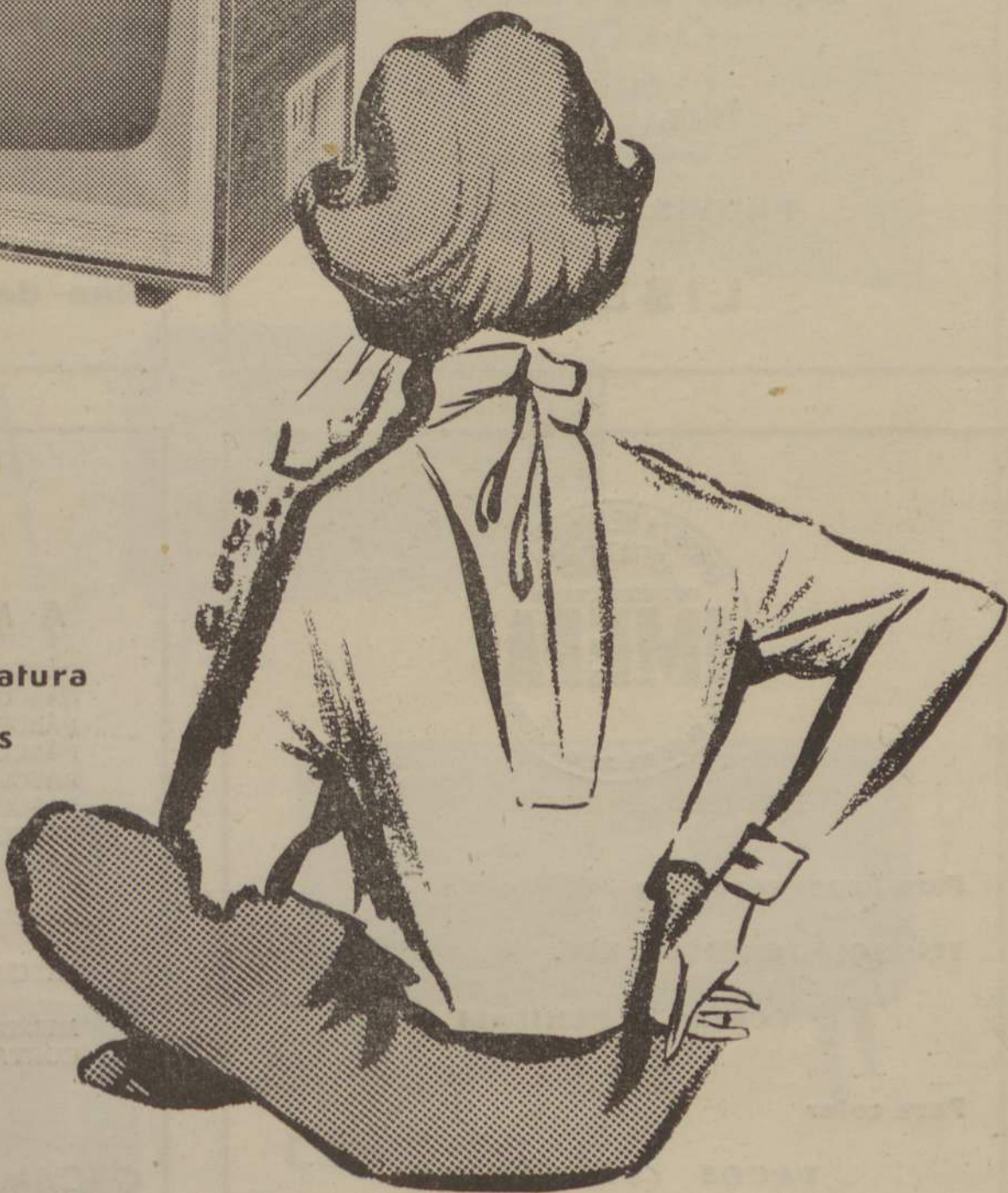
Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Óptima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32, Tel. 73 69 91

Porto — R. Júlio Diniz, 927/35 — Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraia-gem 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

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



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



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

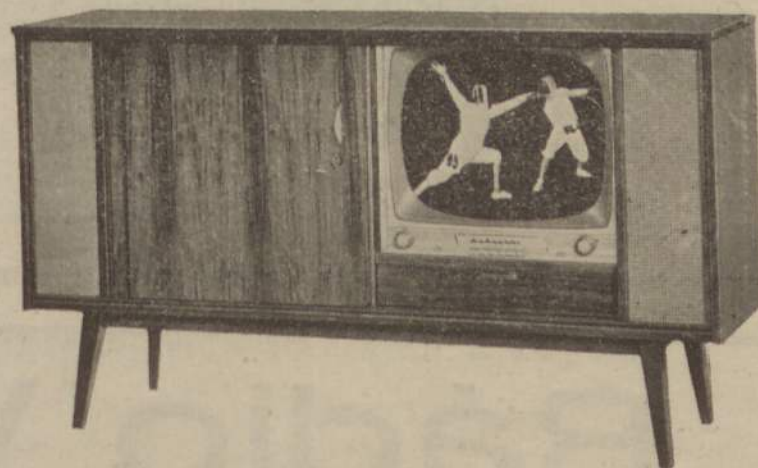
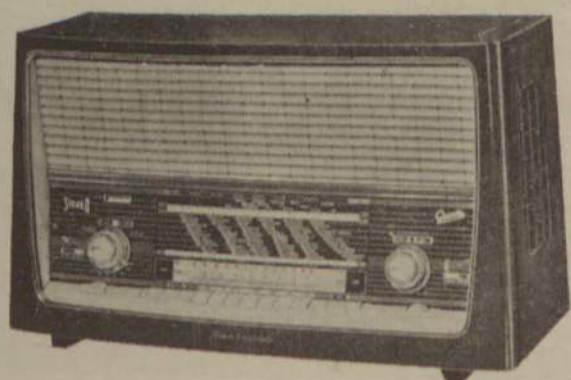
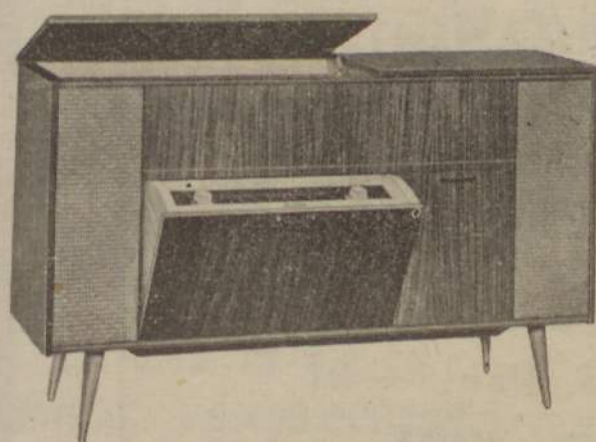
Agências:

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

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

Graetz

**RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES**



**CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE
UNIVERSAL

LISBOA

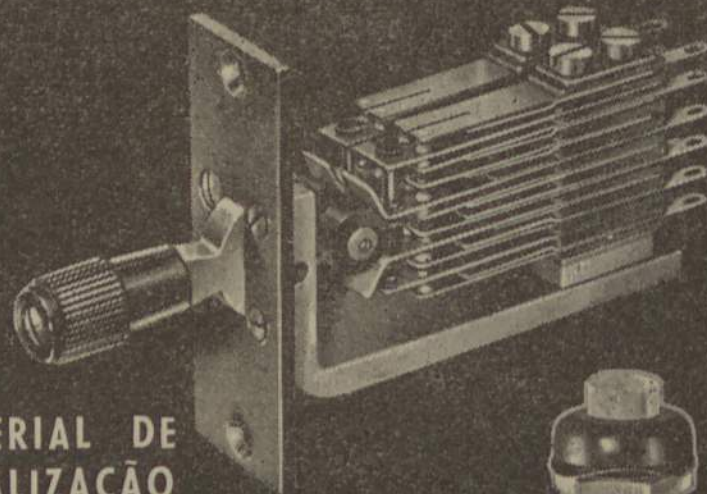
85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 - Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOEIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325

LISBOA

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. C. 320489-362911

ESCRITÓRIO:

RUA DA VITÓRIA, 42-1.º — LISBOA

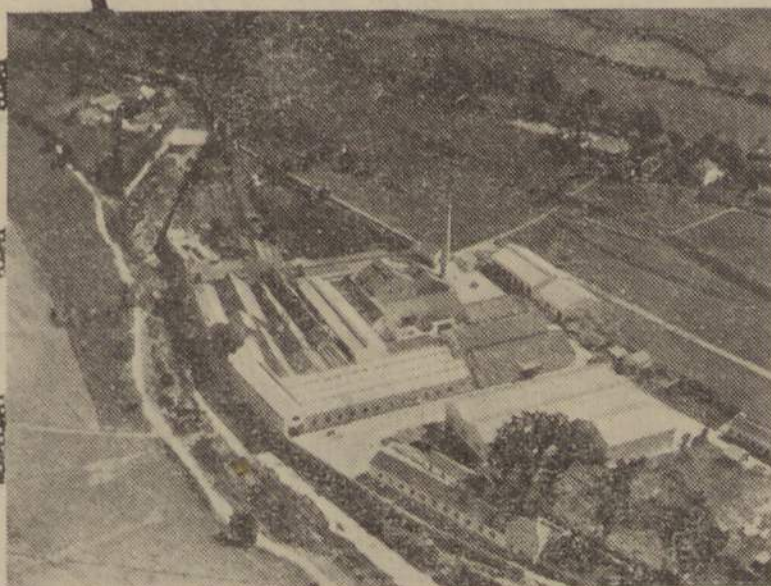
ARMAZÉNS: Rua da Vitória, 42-3.º

PAPEIS



DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



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

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

CAPITAL E RESERVAS: 78.400.000\$00

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, 12-E — Telefone: 834724

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

Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones: 30154/5/6/7 - 366104 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

100 QUARTOS COM BANHO

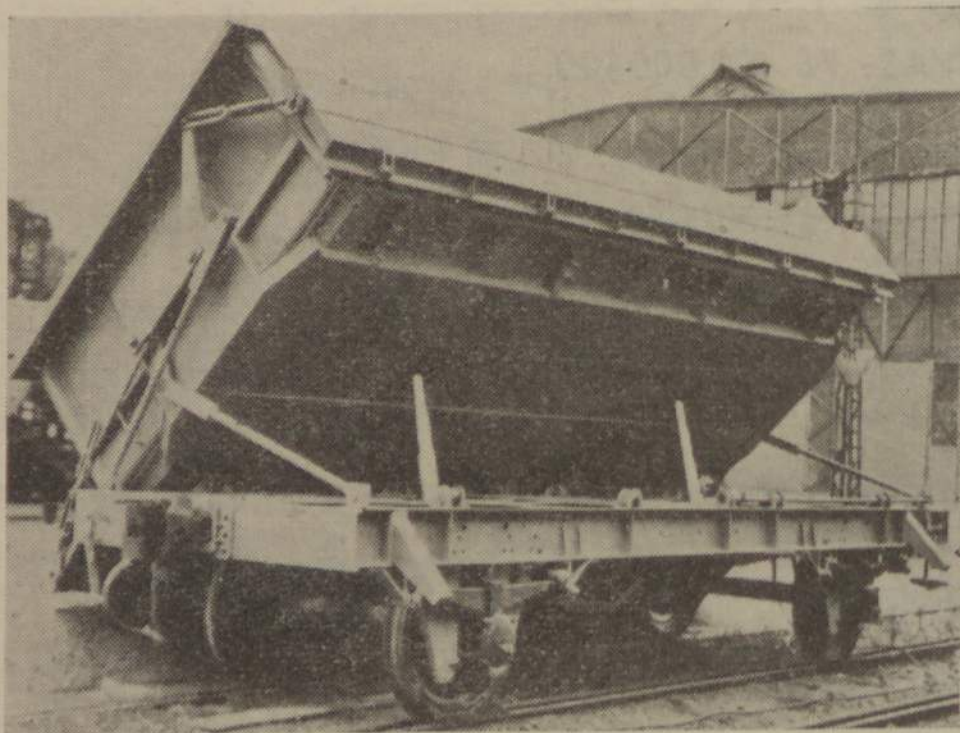
Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional



AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA—FRANCESA E AUSTRIACA
VINHOS SELECTOS—AMERICAN BAR

PREÇOS MODERADOS — PARA ESTADIAS PROLONGADAS CONDIÇÕES ESPECIAIS

BASCULANTES F. X. MEILLER



A famosa marca que equipa 90% dos camiões basculantes que circulam em Portugal

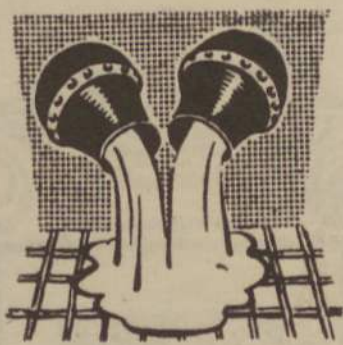
MODELOS PARA TODAS AS TONELAGENS E TIPOS DE CHASSIS

Recomendados especialmente para carga e descarga de vagons de caminho de ferro, pela sua rapidez

ABACAL

Avenida António Augusto de Aguiar, 3, 1.º-A — LISBOA

Telefs. 40237 e 48667



NOVOPCA

Construtores Associados, Lda.

Uma organização de engenharia
colaborando nas maiores realizações do País

Pontes — Túneis — Silos
Construções industriais
Obras hidráulicas, etc. etc.

LISBOA

Il Circular à Avenida Infante
D. Henrique — Lote 7
Telefs. 38 2031/2/3

PORTO

Rua António Cândido, 248
Telefs. 4 29 52
4 88 95

Monteiro Gomes, Limitada

Betoneiras basculantes — Guinchos — Britadeiras e granuladoras — Cilindros compressores de estradas — Máquinas para pavimentos asfálticos — Máquinas para movimentação de terras — Valadoras — Compressores de ar e ferramentas pneumáticas — Motores Diesel — Escavadoras, Sondas e Guindastes — Tractores de rodas e de rasto contínuo — Alfaías agrícolas — Carros transportadores basculantes — Cabos de aço — Aços e metais — Óleos lubrificantes — Máquinas de soldar estáticas e rotativas — Eléctrodos — Locomotivas eléctricas e Diesel eléctricas — Aparelhagem eléctrica de comando e protecção — Corta - circuitos e fusíveis.

SEDE: Rua Cascais, 47 — Telefones: 63 60 83 - 67 70 83
(P. P. C. - 3 linhas) — LISBOA — Telegramas: TRACTORES
SUCURSAIS: Porto, Beja, V. F. de Xira, Faro, Luanda,
Lourenço Marques — AGÊNCIAS: Évora, Torres Novas,
Torres Vedras, Santarém e C. da Rainha



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

PARA ENTREGA IMEDIATA:

Soldadura eléctrica

Dínamos e grupos para c. a. trifásica. Cabos e acessórios.

Motores eléctricos

Monofásicos e trifásicos de várias potências.

Disjuntores automáticos

Para iluminação de 4 a 6 amp.. Para protecção completa de motores trifásicos.

Comutadores e interruptores

Bipolares e tripolares, estanques, secos e em banho de óleo.

Barbequins

Polidoras

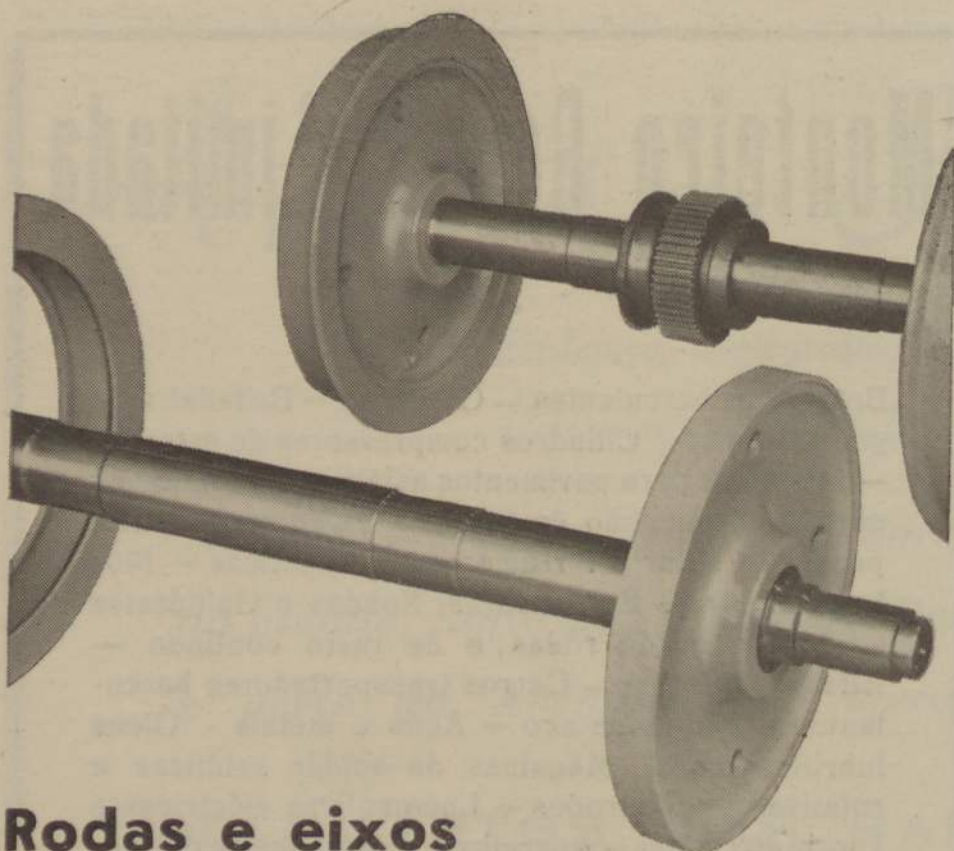
Esmeriladoras

Electro - Bombas

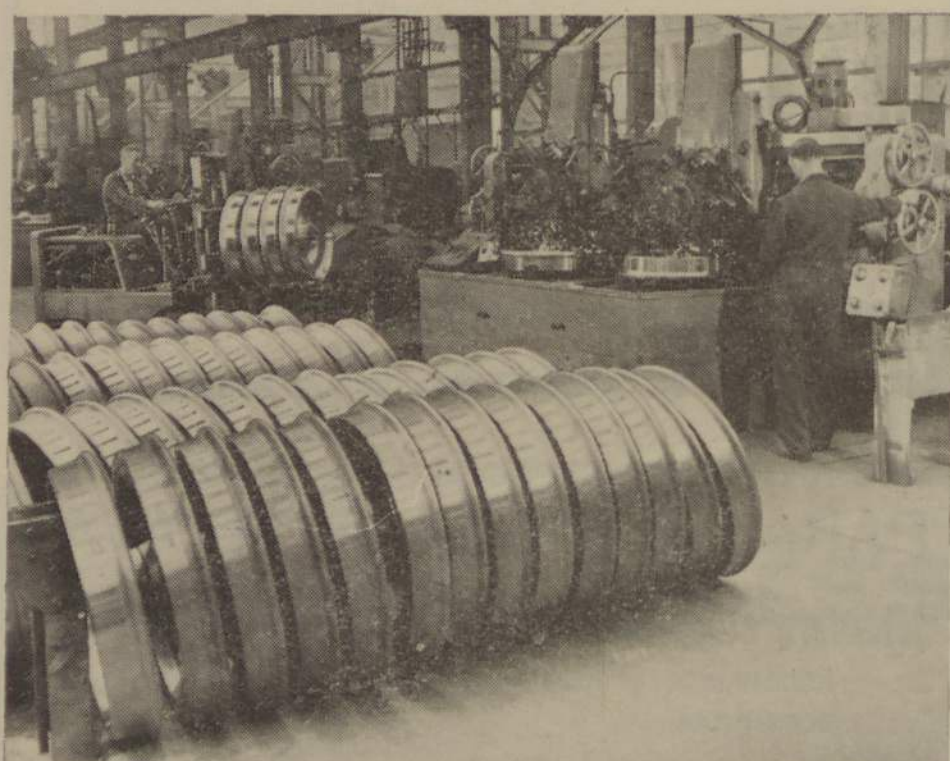
MATERIAL ELÉCTRICO

Soc. Luso - Eléctrica, Lda.

11 — Calçada do Marquês de Abrantes — 13
Telef. 66 80 61 **LISBOA**



Rodas e eixos famosos em todo o Mundo



Os caminhos de ferro de todo o Mundo adoptam os conjuntos de rodas e eixos de perfeito acabamento fabricados, nos mais altos padrões, nas fundições da Companhia **STEEL PEECH And TOZER**.

As máquinas e os conjuntos são produzidos com o maior esmero e o mais moderno equipamento é usado na controlagem e ensaios. Isto assegura a máxima eficiência na sua utilização.

THE UNITED
STEEL
COMPANIES LTD

STEEL, PEECH & TOZER
ROTHERHAM — ENGLAND

UMA ORGANIZAÇÃO SUBSIDIÁRIA DAS

UNITED STEEL COMPANIES LIMITED

OD5/6A



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Scabaltex



A. IGREJA, LDA.

RUA DA PRATA, 80, 2.º — LISBOA

DISTRIBUIDORES ASSOCIADOS EM PORTUGAL DA

SCABAL, S. A. DE BRUXELAS

A maior organização europeia de tecidos de lã

SUCURSAIS:

**Londres, Paris, Haia, Düsseldorf, Turim, Basileia, Copenhague,
Oslo, Estocolmo, Helsínquia, Atenas, Luxemburgo e Viena**

À VENDA NAS PRINCIPAIS ALFAIATARIAS DO PAÍS

Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscose

Prensas hidráulicas, comandos hidráulicos
Instalações de acumuladores hidráulicos
compressores de alta pressão para ar

Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e selagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

WERNER & PFLEIDERER

Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

Rolf KEEL, LISBOA - 5

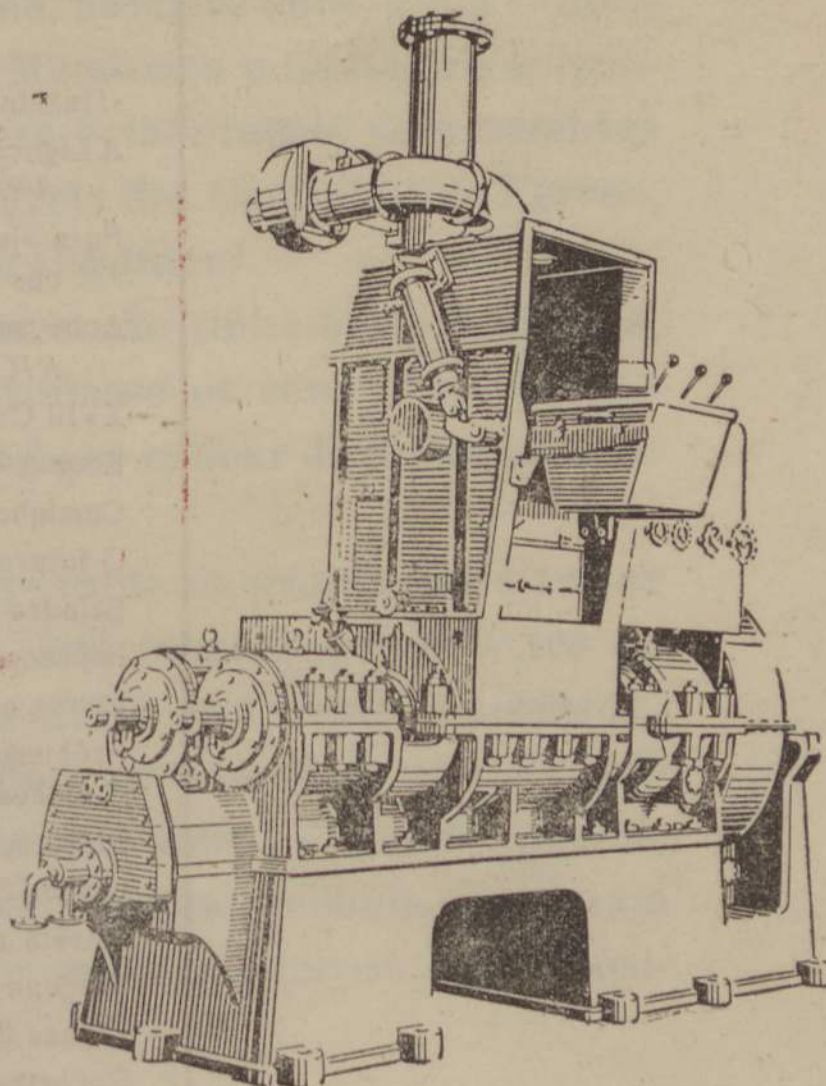
Rua Frei Manuel Cardoso, 16

Telef. 72 09 94

Walther LEUCHT, PORTO

Rua da Cruz, 222

Telef. 4 53 06



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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO



S U M Á R I O

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	3
A Ligação da França à Grã-Bretanha através da Mancha, pelo Eng.º ARMANDO CABREIRA	6
Para ajudar a compreender o Átomo — Glossário Atómico Fran- cês-Inglês-Português, coligido por A. C. F. P.	9
Achegas para a História do Caminho de Ferro do Leste, por EU- RICO GAMA.	13
XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro	15
Ecos & Comentários, por SABEL.	16
Caminhos de Ferro Ultramarinos	16
O futuro dos Caminhos de Ferro, por A. P. MOURÃO	17
Brindes e Calendários	18
Imprensa	18
Livros e autores	18
Problemas ferroviários — Como no Brasil e nos Estados Unidos é encarado o problema da nacionalização dos caminhos de ferro	19
Publicações recebidas	20
Curiosidades e distrações da Gazeta	21
Gazeta dos Caminhos de Ferro	21
Viagens e Transportes	21
Linhas Estrangeiras	23
Recortes sem comentários	29
O Novo Horário dos Combolos Franceses, por GUERRA MAIO	33
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	36
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	38

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

*inicia, com o presente número,
o 75.º ano de publicidade*

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra hoje, com o presente número, no 75.º ano de existência, isto é, dentro de 365 dias vamos celebrar as nossas «Bodas de Diamante».

Neste momento em que ficam para trás 74 anos, não podemos deixar de lembrar o nome do fundador desta publicação, L. de Mendonça e Costa, que era, à data, Inspector-Chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Nessa altura, a França tinha, havia 46 anos, o seu *Journal des Chemins de Fer*, e a vizinha Espanha, havia 29 anos, a sua *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de que L. Mendonça e Costa era colaborador desde 1884. Foi precisamente essa colaboração, com assuntos portugueses, que o levou a fundar a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como a satisfação de uma necessidade inadiável.

Os caminhos de ferro portugueses não tinham, na imprensa, uma publicação que apresentasse e estudasse os seus problemas, e L. de Mendonça e Costa deu-lhes, fazendo-se rodear de distintos colaboradores.

Quanto à posição do fundador perante os problemas a tratar e a política, é bastante esclarecedora esta local que extraímos da página 5 do primeiro número e sob o título de *Questões diversas*: «Só as levantaremos quando no-lo exijam os interesses do País, que nos consideramos na obrigação de defender. Bem entendido, porém, que a política, quando nos visitar, será por nós recebida como uma respeitável matrona que reconhecemos muito poderosa, que consi-

deramos reverentes, mas a que não damos cabida nas colunas da nossa folha. Onde essa senhora começar termina a nossa missão de polemistas defensores de interesses gerais. Nisto não fazemos mais que seguir o aproveitável lema do nosso velho colega *Moniteur des Intérêts Matériels* que se ocupa de «tout ce qui a rapport au bien-être général, hormis la politique».

Definida assim a posição política de L. de Mendonça e Costa e da sua recém-criada «Gazeta dos Caminhos de Ferro», passaremos a extrair desse e de outros números do primeiro ano da sua publicação alguns factos curiosos, que nos vão dar, embora resumida, uma ideia desse remoto ano de 1888. Assim a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que contava nessa altura quinze anos de existência, tinha já ao seu serviço 805 empregados; a Associação Industrial Portuguesa anunciava para Maio uma Exposição Industrial; dá-se notícia de uma menção honrosa atribuída ao chefe da estação de Mato de Miranda, sr. Eduardo Caldas, «que encontrara na plataforma um saco de chita com dinheiro, o qual continha 384\$950 réis, segundo a conferência que ele procedeu em presença de testemunhas, em seguida ao achado. Sabendo depois que pertencia a uma passageira do referido comboio, o mesmo sr. Caldas, com a maior honradez, restituiu a importância indicada à dita passageira, que tinha voltado a pé, da estação do Vale de Figueira à de Mato de Miranda.

É digno de elogio o sr. Eduardo Caldas, pois o seu procedimento representa a probidade e zelo no cumprimento dos seus deveres».

Por um anúncio da Companhia Carris de Ferro ficámos a saber que os bilhetes pessoais e intransmissíveis para trânsito em todos os carros, custavam, por ano, 30\$000 réis e por semestre 18\$000.

No número 3 da «Gazeta» publicou-se uma notícia acerca dos trabalhos do Caminho de Ferro da Beira Baixa, que era, naquela data, a via férrea de maior importância em construção no País; anuncia-se que o projecto do architecto José Luís Monteiro para a fachada da Estação Central de Lisboa (Rossio) fora aprovado pelo Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, em 28 de Abril; noticia-se que na noite de 23 para 24 de Maio ficara aberto, em toda a sua extensão, o grande túnel da linha urbana, entre a Avenida da Liberdade e Campolide; a 1 de Julho,

a «Gazeta» publica a notícia de que o projecto da Linha do Algarve, elaborado pelo Engenheiro Pinheiro Borges, dera entrada no Ministério das Obras Públicas; em 1 de Setembro, na primeira página e sob o título «Linha Urbana de Lisboa», publica-se a gravura que reproduz a fachada da estação do Rossio, em construção; e muitas outras notícias importantes que constituem documentos de que nesse ano os caminhos de ferro já viviam um período eufórico da sua existência.

Daqui se pode tirar a conclusão de que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apareceu na sua hora própria.

O caminho de ferro era já em Portugal uma realidade vitoriosa. As distâncias encurtavam-se. Os principais centros vitais iam-se ligando a pouco e pouco, as linhas ferroviárias alargavam-se, de norte a sul as populações sentiam a necessidade do comboio como meio de transporte de pessoas e mercadorias.

Nos 74 volumes da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» encontram-se reflectidos, como num espelho, os principais factos que testemunham e glorificam a evolução dos caminhos de ferro em Portugal e nas outras nações, evolução que assegura ao comboio, pelos melhoramentos consecutivamente introduzidos, neste sistema de transporte, uma segura e infinda sobrevivência os meios eficientes de resistir à concorrência de outros sistemas de transporte colectivo.

O caminho de ferro renova-se constantemente e de tal modo que por si só desmente tudo quanto se possa dizer acerca da sua desactualidade. O caminho de ferro está cada vez mais longe de poder ser considerado um sistema obsoleto.

Entramos, com este número, em novo ano de existência. A iniciarmos o 75.º ano, estamos convencidos de que não tem sido inútil a nossa actividade, graças não apenas à nossa dedicação, mas também graças à valiosa colaboração de alguns amigos.

A todos, pois, aos nossos prezados colaboradores, assinantes e anunciantes, os protestos do nosso profundo reconhecimento.



A Ligação da França à Grã-Bretanha através da Mancha

(Condensação do artigo de G. Girard em «Le Génie Civil»)*

Pelo Eng.º ARMANDO CABREIRA

Várias têm sido as tentativas efectuadas para ligar a Inglaterra ao Continente Europeu. Citam-se aqui as mais importantes fazendo-se referência especial ao último projecto cuja solução é uma ponte metálica assente sobre pilares ocios de betão armado.

Na era do jacto e das naves espaciais que tentam levar o homem aos outros planetas do Cosmos, um facto ressalta e tem para os ferroviários um alto significado, ainda que todas as concepções não passem até ao presente de meros sonhos: a importância que tem sido atribuída ao caminho de ferro e que mais não é que o reconhecimento do seu papel vital, não só no domínio interno das nações como no plano das suas relações mútuas.

OS PROJECTOS ANTERIORES

Diz-se que já em 1802 o Eng.º francês Mathieu concebera a ideia de ligar a França à Grã-Breta-

nya projectando um túnel sob o canal que seria explorado por diligências; mas a descoberta do caminho de ferro abriu novas perspectivas aos projectistas mais ousados e diversos engenheiros estabeleceram anteprojectos de um túnel ferroviário sob o estreito.

Apontam-se entre outros os estudos devidos a Thomé Gamond (1833 a 1867). Porém, todos os projectos tiveram como sucesso a indiferença ou mesmo a hostilidade dos poderes públicos⁽¹⁾.

Deve-se a M. Basdevant⁽²⁾, em 1938, o anteprojecto de um túnel de 2 andares que deveria dar passagem a veículos automóveis e ao caminho de ferro.

Quase 20 anos depois o agrupamento anglo-francês de estudos do túnel sob a Mancha (1957) elaborava um projecto que foi classificado de completíssimo por reunir um conjunto de dados de toda a espécie desde estudos geológicos, hidrográficos, tecnológicos até ao económico; projecta-

* — Projet de pont pour le franchissement du Pas de Calais — G. Girard — Tome 38, n.º 22, 15 novembre 1961, pg. 474 a 477.

(1) — Descrito em Le Génie Civil — 21 octobre 1916.

(2) — Idem — 11 octobre 1939.



Vista parcial de um vão de 225 m — (Rep. de «Le Génie Civil»)

vam-se dois túneis paralelos de 52 km. de comprimento dotados cada qual de uma via férrea.

Todavia, paralelamente aos projectos de túneis, outros houve que pretendiam fazer essa ligação por meio de uma ponte.

O projecto de uma ponte metálica sobre pilares de alvenaria⁽³⁾ foi apresentado em 1889 pelas firmas associadas Schneider e Hersent, o qual deveria dar passagem a duas vias férreas. Tinha 120 pilares de secção 42×17^m . Os vãos entre pilares oscilavam entre 300 a 500^m e as vigas metálicas tinham uma altura de 65^m admitindo uma altura livre acima do nível do mar de 61^m .

O último estudo deve-se à Société d'Etudes du Pont sur la Manche, um agrupamento constituído por firmas construtoras de renome, vários bancos, associações automobilistas, de estradas e empresas ligadas à indústria dos combustíveis.

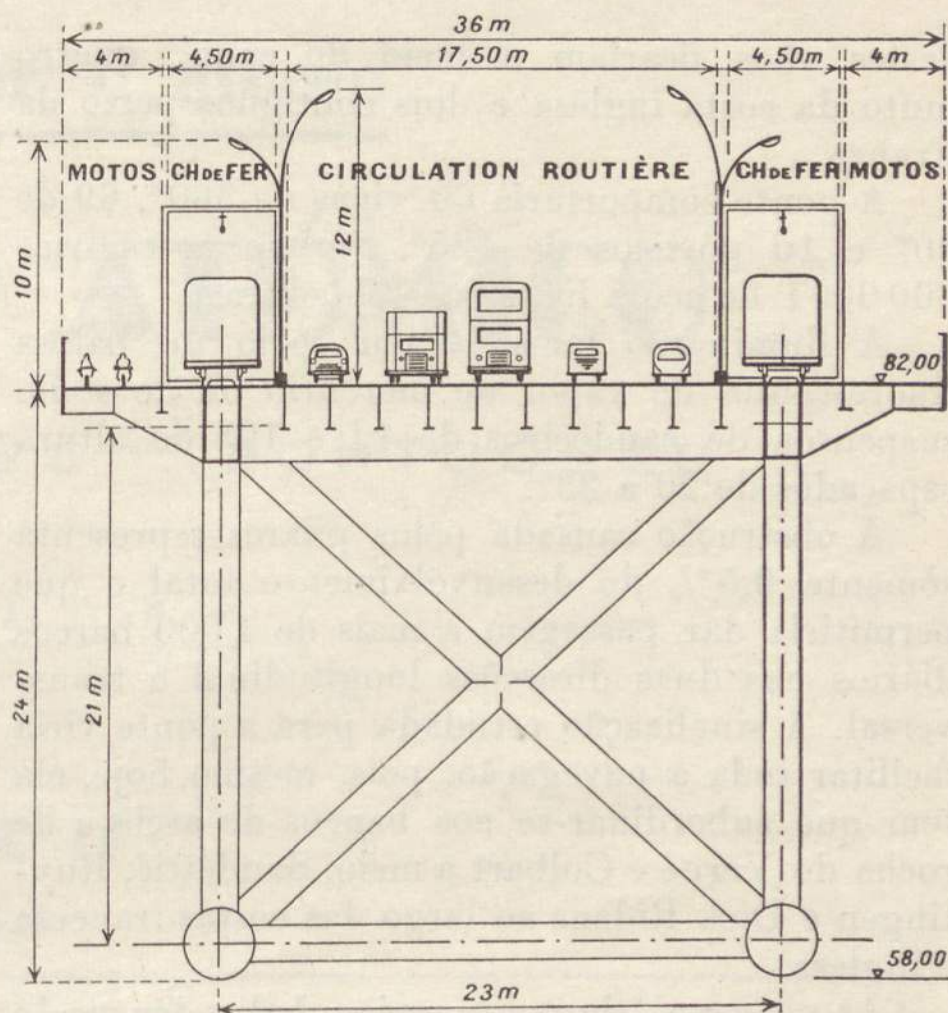
Resumem-se a seguir as características desta solução cuja fig. 1 é uma antevisão dos vãos de 225^m entre pilares.

O PROJECTO ACTUAL

A ponte teria como extremos um ponto a Este do cabo Blanc-Nez na França e outro a Sul de Foreland-Este de Douvres na Inglaterra. Teria de comprimento 33 km.

As duas orlas marítimas, situadas à cota (+70) permitem estabelecer o tabuleiro à cota (+82) e construir os acessos com suficiente largueza por se encontrar livre o terreno adjacente.

A profundidade média do mar entre estes dois pontos é de 35^m , sendo o fundo constituído por calcário aparente, às vezes coberto de bancos de areia ou de burgau. As correntes marítimas têm velocidades inferiores a 5 nós. Estes pormenores tornam fácil a colocação de pilares, previstos em número de 164. A sua forma é a de 2 cilindros ocos monolíticos de betão armado, ligados com reforço nos pontos de tangência e tendo um comprimento máximo de 44^m . Os vários anéis, tendo 10^m de altura, seriam préfabricados em terra, colo-



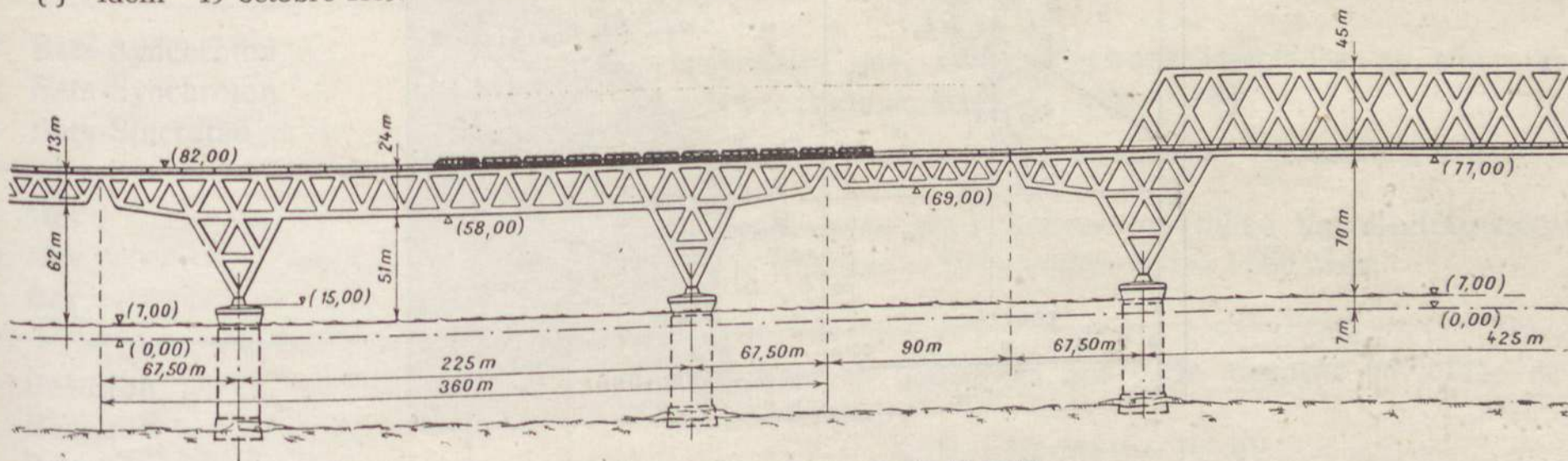
Perfil transversal, Tipo do Tabuleiro (Rep. de «Le Génie Civil»)

cados no local e ligados entre si por tirantes metálicos de amarração, fixos ao terreno de fundação. As paredes teriam a espessura de 1^m . O coroaamento é uma tampa espessa a colocar depois de cheia a parte oca com inertes.

O tabuleiro é concebido para suportar duas vias férreas normais, 5 faixas de $3^m,50$ destinadas a veículos automóveis e 2 faixas laterais de $4^m,0$ destinadas a velocípedes, (fig. 2).

Estudos económicos efectuados, tendo em conta o vão entre pilares, o tipo de material e pormenores construtivos, concluíram que a solução ideal seria a metálica, tubular, devendo as vias férreas ficar colocadas na prumada das vigas principais. O vão óptimo entre pilares é de 225^m . A largura total do tabuleiro é de 36^m . Uma viga em cada duas, seria constituída por um cantilever de 360^m de comprimento, portanto com 2 consolas laterais de $67^m,5$ e um vão simplesmente apoiado de 90^m . Na fig. 3 indica-se um perfil longitudinal tipo podendo ver-se um dos vãos de 425^m com a altura livre de 70^m sobre o nível do mar, destinado a dar passagem a navios de grande calado. Quatro

⁽³⁾ - Idem - 19 octobre 1889.



Perfil longitudinal parcial corrente da ponte

destes vãos ficariam a meio do canal, quatro junto da costa inglesa e dois contíguos perto da França.

A ponte comportaria 60 vigas de 360^m, 69 de 90^m e 10 pórticos de 425^m. Seriam necessárias 800 000T de aço a ligar por soldadura.

A iluminação far-se-ia por meio de balões fluorescentes de vapor de mercúrio ou de sódio suspensos de candeeiros de 14 e 10^m de altura espaçados de 20 a 23^m.

A obstrução causada pelos pilares representa somente 9,5% do desenvolvimento total o que permitiria dar passagem a mais de 1 000 barcos diários nas duas direcções longitudinal e transversal. A sinalização estudada para a ponte viria facilitar toda a navegação, pois, mesmo hoje, ela tem que subordinar-se aos bancos de areia e de rocha do Varne e Colbart a meio, Sandéttié, Ruytingen e Dick Ridens ao largo das costas francesa e inglesa.

As passagens da ponte seriam balizadas sendo a sua vizinhança marcada por um sistema de bóias luminosas e sonoras, instalando-se ainda faróis nos bancos próximos.

Enfim, filas de iluminação indicariam os eixos das vigas, antenas de radar facilitariam a navegação que a possui, e dispositivos especiais para atenuar os efeitos dos ventos, ensaiados e estuda-

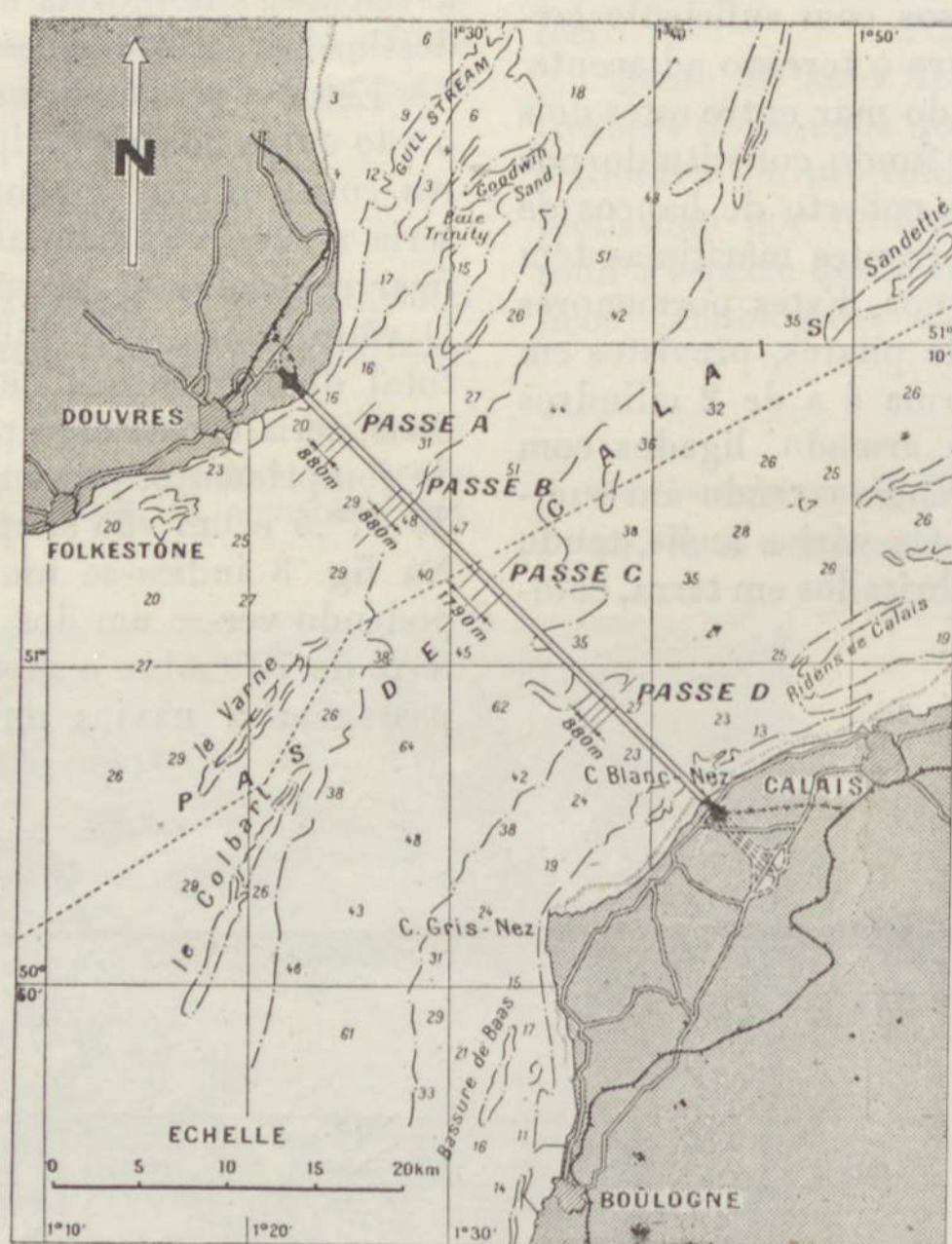
dos tendo em conta o vento natural sobre a ponte ou o criado pelo cruzamento a grande velocidade de comboios e automóveis, seriam ainda montados sobre o tabuleiro.

Nas extremidades foram previstas as instalações necessárias a uma perfeita exploração rodoviária e ferroviária, como portagem, parques, restaurantes, estações de serviço, etc. e estações de caminhos de ferro. As despesas previstas estimam-se em cerca de três biliões de N. F. enquanto o túnel proposto pelo Groupement d'Etude (2 andares) orçava em um bilião e meio.

Mas as vantagens oferecidas pela ponte são incomparáveis, ainda que reine a incerteza na avaliação do tráfego provável sobre ela, quer a longo, quer a curto prazo.

As vantagens gerais que oferece em relação a qualquer outra solução e a adesão da Inglaterra ao Mercado Comum tornam optimistas as perspectivas da Empresa projectista.

A construção interessa não só à Grã-Bretanha e à França como também à Bélgica, Holanda e Alemanha. E como diz G. Girard — a coragem dos capitalistas de hoje ao investirem este empreendimento não é superior à dos do século passado ou do princípio deste século ao financiarem a construção dos caminhos de ferro e dos metropolitanos.



Plano da situação da ponte sobre a Mancha

Para ajudar a compreender o átomo

GLOSSÁRIO ATÓMICO

FRANCÊS — INGLÊS — PORTUGUÊS

Coligido por A. C. F. P.

PARTE II

31 - 38

F.): Atome I.): Atom P.): Átomo	31	— Um dos componentes elementares que constituem a molécula. — O átomo é composto de um núcleo e de uma ou mais camadas de electrões que gravitam à volta do núcleo. — As partículas que constituem o átomo não podem ser destacadas do átomo pelos métodos químicos.
F.): β , β^- , β^+ , Beta I.): β , β^- , β^+ , Beta P.): β , β^- , β^+ , Beta	32	— Símbolos para indicar os raios, partículas ou radiações β. — Partícula 1840 vezes mais pequena que a de um próton e que possui a carga eléctrica unidade; quando a carga é negativa é electrão (β^-), ver n.º 73; quando a carga é positiva é um positrão (β^+), ver n.º 135.
F.): Barn-Bn I.): Barn-Bn P.): Barn-Bn	33	— Uma unidade para medir os elementos capturados por um núcleo exposto ao bombardeamento de partículas nucleares. — 1 barn = 10^{-24} cm² por núcleo.
F.): Be-Beryllium I.): Be-Beryllium P.): Be-Berílio	34	— Símbolo usado para o elemento Berílio. — Elemento abundante na natureza no estado de combinação. Em virtude do seu baixo peso atómico e poder de absorção de neutrões torna-o utilizável para ser usado como moderador em vez de grafite e da água pesada nas pilhas atómicas. Não possui isótopos estáveis.
F.): Bétatron I.): Betatron P.): Betatrão	35	— Acelerador de electrões que utiliza um campo magnético alternativo.
F.): Beta-Synchroton I.): Beta-Synchroton P.): Beta-Sincrotão	36	— Dispositivo que, utiliza electrões injectados no sincrotão pelo processo do Betatrão, ver n.º 164.
F.): Bev I.): Bev P.): Bev	37	— Símbolo usado para indicar um bilião de electrão-volts. 1 Bev = 10^9 electrão-volt = 1 000 Mev.
F.): Bévatron I.): Bevatron P.): Bevatrão	38	— Acelerador de partículas que pode alcançar um bilião de electrões-volts. - BeV = 10^9 MeV = 10^9 eV

F.): Bipartition I.): Bipartition P.): Bipartição	39	— Cisão de um núcleo em 2 fragmentos de massas aproximadas.
F.): c I.): c P.): c	40	— Símbolo utilizado para representar a velocidade da luz. $c = 2,99796 \times 10^{10}$ cm/seg. (aproximadamente 300.000 km. por seg.).
F.): C — Carbone I.): C — Carbon P.): C — Carbono	41	— Símbolo usado para o Carbono. Elemento abundante na natureza quer no estado livre quer combinado com outros elementos. Possui três estados alotrópicos, amorfo, grafite e diamante. São conhecidos dois isótopos estáveis C^{12} e C^{13} , rádio isótopos: C^{10} , C^{11} , C^{14} . A grafite é utilizada como moderador nas pilhas atômicas.
F.): Cd — Cadmium I.): Cd — Cadmium P.): Cd — Cádmio	42	— Símbolo do Cádmio. Isótopos estáveis: Cd^{106} , Cd^{108} , Cd^{110} , Cd^{111} , Cd^{112} , Cd^{113} , Cd^{114} , Cd^{115} . Rádio isótopos: Cd^{107} , Cd^{109} , Cd^{115} , Cd^{117} . Pelo elevado poder de absorção radiactiva, utilizam-se barras de cádmio nos reactores de urânio para reduzir o número de neutrões activos.
F.): Calutron I.): Calutron P.): Calutrão	43	— Aparelho separador e integrador de isótopos. Dispositivo construído, com a finalidade de separar os isótopos de Urânio, U^{235} e U^{238} .
F.): Cathode I.): Cathode P.): Cátodo ou Catódio	44	— Eléctrodo com carga negativa.
F.): Cm — Curium I.): Cm — Curium P.): Cm — Cúrio	45	— Símbolo do Cúrio. Elemento transurânico, fortemente radiactivo. Possui 2 isótopos Cm^{240} e Cm^{242} , emissores de partículas.
F.): Co — Cobalt I.): Co — Cobalt P.): Co — Cobalto	46	— Símbolo do Cobalto (Co^{59}). Elemento que não possui isótopos estáveis. Rádio isótopos Co^{55} , Co^{56} , Co^{58} , Co^{60} , Co^{61} e Co^{62} .
F.): Coincidences I.): Coincidence counter P.): Contadores conjugados	47	— Dispositivo de contadores para estudar a simultaneidade de vários fenómenos radiactivos, ou denunciar a passagem duma partícula em determinado trajecto.
F.): Coulomb I.): Colomb P.): Colomb, ou Colômbio	48	— Unidade prática de quantidade de electricidade. Quantidade de electricidade que fornece por segundo uma corrente de intensidade igual a um ampere.
F.): Corpuscule I.): Corpuscule P.): Corpúsculo	49	— Partícula diminuta.
F.): Cosmotron I.): Cosmotron P.): Cosmotrão	50	— Acelerador que pode provocar às partículas velocidades superiores a 3000 MeV. (Dispositivo planeado pela Brookhaven National Laboratory).
F.): Couches K, L, M... I.): K, L, M... Shells P.): Camadas K, L, M...	51	— Superfícies esféricas concêntricas de raios diferentes, envolventes do núcleo, onde se supõem implantadas as trajectórias dos electrões.

F.): Curie I.): Curie P.): Cúrie	52	— Unidade de medida de radioactividade. Quantidade do elemento radioactivo que emite $3,7 \times 10^{10}$ partículas por segundo, (equivalente à emissão de 1 gr. de Ra 226).
F.): Cyclotron I.): Cyclotron P.): Ciclotrão	53	— Acelerador de partículas utilizando um campo magnético fixo e um acelerador (potencial) de alta frequência.
F.): d — deutéron, ou deutron I.): d — deutron ou deutron P.): d — deuterão	54	— Símbolo do Deuterão, núcleo do Deutério, constituído por um protão e um neutrão. Ver n.º 58.
F.): Défaut de mass, Δ I.): Mass defect, Δ P.): Massa defectada, Δ	55	— Diferença entre o peso de um átomo e a soma das massas dos seus protões e neutrões. $\Delta = m - a$; m , massa atómica do isótopo; a , o seu número massa.
F.): Désintégration I.): Desintegration decay P.): Desintegração	56	— Diminuição de quantidade de substância radioactiva. — Transformação de um núcleo atómico da qual pode resultar a emissão de raios α , β ou γ .
F.): Détecteur I.): Detector P.): Detector	57	— Aparelho ou dispositivo destinado a revelar ou mostrar uma radiação.
F.): Deuterium — D I.): Deuterium — D P.): Deutério — D	58	— Símbolo do Deutério, Isótopo do Hidrogénio (^2H), vulgarmente conhecido por Hidrogénio pesado, o seu núcleo é designado por deuterão, à volta do qual circula um electrão orbital. Ver n.º 54.
F.): Deutron — d I.): Deutron — d P.): Deuterão — d	59	— O mesmo que Deutéron (fr.) ou Deuteron (ing.). Ver n.ºs 54 e 58.
F.): Diffusion I.): Diffusion P.): Difusão	60	— Mistura gradual de substâncias fluídas ou sólidas devido ao movimento de iões, átomos, moléculas ou partículas coloidais, (sem emissão ou expansão de partículas ou libertação de energia).
F.): Dose I.): Dose P.): Dose	61	— Quantidade de radiação emitida por um ou mais elementos radioactivos — Ver n.ºs 62, 63 e 64. As doses e os efeitos são cumulativos.
F.): Dose absorbée I.): Absorbed dose P.): Dose absorvida	62	— Ver n.º 61 — Mede-se pela quantidade de energia libertada pelas radiações ionizantes na unidade de massa das substâncias que sofreram a radiação. Ver n.ºs 142 e 159.
F.): Dose accumulée I.): Accumulated dose P.): Dose acumulada	63	— Ver n.º 61 — É a adição de todas as radiações recebidas na unidade de massa da substância que sofre essas radiações, qualquer que seja o tempo que intervale as diferentes doses recebidas. — Ver n.ºs 142 e 159.
F.): Dose génétique I.): Genetic dose P.): Dose genética	64	— Ver n.º 61 — Determinada dose de radioactividade medida nas gónadas (com vista à genética).

65 - 76

F.): Dynatron I.): Dynatron P.): Mesão	65	— O mesmo que <i>meson</i> (fr), meson (ing.) Ver n.º 118.
F.): E, Énergie I.): E, Energy P.): E, Energia	66	— Símbolo, ou abreviatura da palavra energia. — Tudo que seja capaz de produzir trabalho, (força, potência, etc.)
F.): e I.): e P.): e	67	— Carga electrostática unitária, positiva do electrão. Ver n.ºs 68, 69, 73. $e = 4,77 \times 10^{-10} \text{ u. e. s.} = 1,610^{-19} \text{ coulomb}$
F.): e — I.): e — P.): e —	68	— Símbolo do <i>negatão</i> , (electrão negativo). Ver n.ºs 67 e 123.
F.): e + I.): e + P.): e +	69	— Símbolo do <i>positão</i> (electrão positivo). Ver n.ºs 67 e 136.
F.): ξ I.): ξ P.): ξ	70	— Símbolo de carga electrónica.
F.): Eau lourde I.): Heavy Water P.): Água pesada	71	Combinação do deutério e oxigénio: D ₂ O. — É utilizada como moderador nas pilhas atómicas.
F.): Électrode I.): Electrode P.): Eléctrodo	72	— Parte de um condutor por onde uma corrente eléctrica faz sentir a sua acção exterior. — Designação aplicada, indistintamente para o <i>ânodo</i> , ou para o <i>cátodo</i> . Ver (13 A).
F.): Électron I.): Electron P.): Electrão	73	— Partícula atómica que gira à volta do átomo e cuja carga é tomada como medida eléctrica de carga. $(1,6023 \times 10^{-20} \text{ u. e. m.}). \text{ Ver n.º 31, 67.}$
F.): Électronique I.): Electronic P.): Electrónica	74	— Ciência que estuda as propriedades e comportamento dos electrões.
F.): eV — électron-volt I.): eV — electron-volt P.): eV — electrão-volt	75	— Quantidade de energia igual à que adquire uma partícula de carga <i>e</i> , acelerada para uma diferença de potencial de 1 volt. $eV = 1,59 \times 10^{-12} \text{ erg.}$ — Energia que adquire um electrão submetido à queda de tensão de 1 volt. — Unidade de energia básica da física nuclear.
F.): Électroscope I.): Electroscopie P.): Electroscópio	76	— Aparelho destinado a revelar ou medir pequenas cargas eléctricas, utilizando a repulsão electrostática. O electroscópio mais simples é o chamado «electroscópio de folhas de ouro».

(Continua)

Achegas para a História do Caminho de Ferro do Leste

A chegada do primeiro comboio à estação de Santa Eulália

Ao meu amigo sr. capitão Manuel Rodrigues Carpinteiro

Por EURICO GAMA

TINHA sido minha intenção abordar, por mais alguns números, o fatídico tema da ligação Vila Viçosa-Elvas, ao qual me referi no meu último artigo, mas ao folhear diversos jornais antigos da cidade fronteiriça, deparei com a descrição do grande acontecimento que foi a chegada do primeiro comboio à aldeia de Santa Eulália e não resisti a aproveitá-la já para a

do seu concelho — Elvas — apenas uns 18 quilómetros. Já alguns têm pretendido vê-la alcandorada a Vila, mas os seus filhos mais representativos e sobretudo aquele a quem ela deve altos e inestimáveis serviços: o sr. capitão Manuel Rodrigues Carpinteiro, antigo chefe do Município elvense e actual Presidente da Assembleia Geral da Casa do Povo da simpática localidade, sempre se têm oposto a tal ideia, que me merece franco apoio. Santa Eulália, como aldeia, é sem dúvida a primeira do Império; como vila seria mais uma como tantas.

Santa Eulália, Santa Eulália,
Terra da minha paixão.
Quem me dêra poder dar-lhe
Alma, vida e coração.



A fachada principal da estação de Santa Eulália

«Gazeta», tão saborosa a achei. Os leitores só lucraram com a troca, recebendo em vez da minha prosa tosca e sensaborona, uma narrativa graciosa, aqui e além salpicada de humorismo.

Depois voltarei à minha falada linha de Estremoz a Elvas.

Santa Eulália, rotulada com plena justiça de «Flor do Alentejo», é, seguramente, a mais bonita e progressiva aldeia de Portugal, distante da sede

Quem a cantou assim — e foi o Povo — sabia o que dizia e não lhe faltava sensibilidade. Mas, deixemo-nos de deambulações e vamos ao que importa, que é a reportagem da entrada do primeiro comboio na estação da formosa povoação. Vem no periódico «A Voz do Alentejo», em seu número 234, de 2 de Maio de 1863. E dou a palavra ao ilustre repórter do importante sucesso que levou a Santa Eulália toda a gente do concelho e dos concelhos limítrofes: «Foi no dia 29 de Abril de gloriosa recordação, que teve lugar o fausto acontecimento, da chegada dos comboios do caminho de ferro de leste à estação de Santa Eulália. Em virtude do convite geral, feito a diversas pessoas pelo sr. Manuel António de Araújo Veiga, empreiteiro dos movimentos de terra de 4.º e 5.º lanços da 5.ª secção, para celebrarem no local da estação, tão solene, como grandioso facto, o faustosíssimo acontecimento da chegada dos comboios à estação de Santa Eulália, logo pela manhã come-

çou a sair desta cidade grande número de veículos, que transportavam muitas das elegantes e formosas senhoras desta cidade. Também se dirigiu para aquele local grande número de cavalheiros, a música do Batalhão de Caçadores n.º 8, que muito abrilhantou aquela festa eminentemente civilizadora, e seria uma hora da tarde, estando reunidas no local da estação grandes massas de populares, os quais, com as suas *Marias* e vestidos com os seus fatos domingueiros e de grande gala, também davam um aspecto agradável àquele sítio, pois que parecia um grande arraial, deu-se o sinal da próxima chegada do primeiro comboio, sucedendo-se um movimento geral de alegria e de expansão».

E prossegue o meticoloso articulista: «No momento em que a locomotiva passava pela frente dos *Manés* e das *Marias*, estas, umas abriam a boca e com admiração expressiva contemplavam a maior das maravilhas de engenho humano no século XIX; outras benziam-se pela rapidez com que o comboio desaparecia», imaginando, por certo, tratar-se de «algum artifício de arte mágica». E, finalmente, o júbilo e o regozijo foram completos.

«Muitos cavalheiros tomaram lugar no primeiro comboio e foram assistir à descarga dos carris de ferro, para prolongamento do assentamento da via, percorrendo 2 Kms., e no regresso do comboio à estação, estava já a brilhante música do Batalhão de Caçadores 8, que tocou o hino real apenas avistou a locomotiva.

«Pela tarde chegou segundo comboio de carruagens para mercadorias, e nesse iam os eng.ºs da empresa Salamanca, os srs. Lecrenier, chefe divisionário da linha de Lisboa a Badajoz, Schmidt, chefe da 3.ª secção, Pinault, Gomes e Arjona, e srs. Magnin, eng.º da Companhia, Oppermann, e sr. Pelaio, e à sua chegada lançaram-se foguetes, tocando durante a sua passagem a Banda Militar.

E continua o autor: «Já na aldeia se experimentaram os efeitos benéficos e profícuos desta maravilha da civilização, pois consta-nos que se vendeu pescada fresca a 40 réis e magnífico pão de Lisboa, pois todos os dias vêm pela linha 200 sacos, à razão de 85 rs. e pão de peso de 1 kg.»

Não deixa de ser curiosa esta passagem, já que o Alentejo é o celeiro de Portugal, mas onde, há 100 anos, como hoje, é onde o pão se fabrica pior...

Por isso, com muitos motivos de satisfação, o articulista acrescentava: «Eis como os caminhos de ferro levam a abundância e a barateza a toda a parte por onde passam».

Como não podia deixar de ser numa inauguração, não faltaram os comes e bebes; nem sem eles o acto teria tanto sabor... Assim, «O sr. Araújo Veiga tinha disposta uma tenda de campanha em frente da estação da linha férrea, onde estava posta a competente mesa coberta com diversos pratos de

assados, fiambres, cozidos, ostras, pastelões, doces, pudins, etc. e tudo foi servido com a maior profusão, assim como os vinhos generosos, que foram também profusamente servidos».

A mesa tinha 80 talheres, mas o número de convivas (ora não!) era de 250; daí «as senhoras e alguns cavalheiros se serviram em 1.º e 2.º turnos, reinando sempre a maior alegria e satisfação».

«Um brinde precedido de um eloquente e expressivo discurso, foi feito por Mr. de Lecrenier, eng.º imediato a Mr. Page, o qual saudou a sua majestade el-rei e senhor D. Luís e à prosperidade de Portugal, e o sr. Salamanca como um dos estrénuos promotores dessa prosperidade, pela empresa que organizou para dotar Portugal das vias férreas. O sr. brigadeiro de artilharia, Jacques da Cunha, brindou à saúde do sr. Veiga, pois que na qualidade de empreiteiro teve a glória de ver correr a



A estação de Santa Eulália, para o lado da gare

locomotiva nos trabalhos que felizmente concluíra. O sr. coronel Novais, do Regimento n.º 4, estava para brindar à saúde do Ex.º general Adrião Acácio, mas foi precedido pelo sr. capitão Cunha, e este brinde foi muito aplaudido».

Os brindes não ficaram por aí: «O sr. tenente coronel Freire, de Infantaria 4, brindou à saúde do sr. coronel Novais e foi estrepitosamente (sic!) aplaudido. O sr. Seixas, cirurgião de brigada, brindou à saúde das senhoras que abrilhantaram com a sua presença esta grandiosa festa de civilização. O sr. brigadeiro Cunha brindou à saúde de Mr. Lecrenier, subchefe da linha».

E era tempo de terminarem, mas qual quê, como vamos ver: «O sr. tenente Lacerda brindou à saúde da liberdade e independência de todos os povos da Europa, e esta ideia foi estrepitosamente (termo da particular simpatia do cronista) aplaudido pelos engenheiros da Companhia e por todos

XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Como dissemos no nosso número de 16 de Fevereiro, Portugal estará também presente, na sua qualidade de membro da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, ao XVIII Congresso, que em Junho se realizará em Munique.

A representação da C. P. estará a cargo dos srs. Administradores Major de engenharia Mário Costa e Eng.º Costa Macedo; Director-Geral Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, e Chefes de Divisão Eng.ºs Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim Bastos.

* * *

A propósito deste Congresso, que se realizará de 17 a 27 de Junho próximo, a *Revista Ferroviária*, do Rio de Janeiro, ao anunciá-lo, escreveu o seguinte:

«Do mesmo participarão todos os países da Europa Livre, alguns das Américas e muitos de várias par-

tes do Mundo, a exemplo do que sempre ocorre em outros congressos e como tem ocorrido particularmente nos congressos panamericanos, como ainda em 1960 assistimos ao que foi aqui realizado. Já estão sendo organizados os programas dos seus trabalhos e as visitas que os congressistas procederão aos principais centros da indústria ferroviária europeia, e o assunto, conquanto não tenha tido muita repercussão entre nós, naturalmente é de interesse para os brasileiros. Embora o Brasil esteja mais próximo da técnica americana e dos seus sistemas operacionais mais em uso, é inegável reconhecer o grande progresso e o grande desenvolvimento da técnica europeia em todos os sectores do ferroviarismo onde temos muito que ver e aprender. Não sabemos se está sendo cogitada a participação brasileira no Congresso de Munique, mas têmo-la como útil pelo que de seus ensinamentos poderemos aproveitar.»

os convivas presentes». Brindar à *saúde* da liberdade, não deixa de ser original...

Mas houve mais: «O sr. Araújo brindou à saúde de Mr. Page, eng.º, e do sr. Abreu, eng.º em chefe desta secção. O rev.º sr. Almeida Carvalho, prior da freguesia da Ajuda, brindou à saúde de Mr. Lecrenier, sendo este brinde feito em francês» — o que deve ter sido, realmente, de grande efeito!

E «tiveram brindes especiais Mr. Schmidt, eng.º da 3.ª secção, os srs. Gomes, Mr. Marie, sr. Pelaio, que brindou à saúde dos eng.ºs portugueses, srs. Sanches, Honório Ripado, escrivão de direito Rodrigues Couceiro, major Justiniano, de Infantaria 4, e outros cavalheiros».

Dada a importância da mesa, o jantar prolongou-se pela tarde, e nos intervalos «algumas senhoras e cavalheiros dançaram na sala da estação». E terminado o banquete, saiu o comboio para o Assumar, eram as 18 horas já soadas, começando as cinco mil pessoas que ali se haviam reunido para uma jornada histórica na vida da encantadora aldeia, a dispersar a caminho dos seus lares, e tudo decorreu na melhor ordem e com absoluto sossego.

Como nesses tempos era costume as portas da cidade de Elvas ficarem fechadas durante a noite, o general Adrião Acácio da Silveira Pinto, que era

o Governador e que pouco tempo depois faleceria, ordenou que as mesmas só encerrassem após terem regressado todos os veículos que haviam saído para Santa Eulália.

E é tudo, mas, porque o pundonoroso jornalista falou na sua reportagem no preço dos géneros, pareceu-me interessante transcrever aqui a estiva camarária desse ano. Também se reveste de muita curiosidade, sobretudo se a compararmos com os astronómicos preços de hoje: Trigo, alqueire, 900 rs.; Farinha, 1000 rs.; Cevada, 480 rs.; Milho, 700 rs.; Feijão branco, 1.200 rs.; amarelo, 1.200 rs.; frade, 560 rs.; Pão, 960 rs.; Passas de figo, 960 rs.; Favas, 820 rs.; Castanha seca, 900 rs.; Sal, 240 rs.; Azeite, 1.400 rs. — tudo em alqueiros. Ovos, dúzia, 100 rs.; Aguardente, almude, 2.400 rs.; Vinho, idem, 1.400 rs.; Vinagre, ibidem, 500 rs..

Oh! quem nos dera!

Elvas, em Dia de Reis de MCMLXII.

Nota: As duas fotos que ilustram esta crónica foram obsequiosamente tiradas pelo sr. João Manuel Valente Pereira Carpinteiro, neto do sr. capitão Manuel R. Carpinteiro, e distinto estudante do Liceu de Portalegre. Aqui lhe testemunho o meu «Muito obrigado».

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Turismo Alemão

Por mais de uma vez fizemos aqui, nesta página de comentários, referência ao Turismo Alemão no nosso País, a propósito de publicidade e propaganda.

Numa recente conferência com o sr. Dr. Karl Vacano, ilustre primeiro secretário da Embaixada da Alemanha, tivemos a feliz oportunidade de trocar com esse diplomata algumas agradáveis impressões, e de tal ordem elas foram que resolvemos dar por finda a questão havida entre a administração da «Gazeta» e determinada pessoa do Turismo Alemão.

Uma amabilíssima carta recebida, há dias, da Embaixada da República Federal Alemã, e que muito nos sensibilizou, veio dar maior relevo às excelentes impressões que trouxemos da referida conferência com o sr. Karl Vacano, ilustre personalidade e pessoa de fino trato.

E assim, de vez, ficou arrumado um velho e irritante assunto.

Pelourinho de Aguda

O *Diário Ilustrado*, por comunicação do seu correspondente de Figueiró dos Vinhos, informa que, há alguns anos, o Pelourinho de Ajuda se encontra em pedaços, os quais já estão misturados com outras pedras no largo público da vila. E chama a atenção da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais para este caso bastante lamentável, que dá lugar a vários comentários alguns até de exagerada elasticidade.

O Palácio da Brejoeira

Em Monção, no nosso Minho, existe um sumptuoso Palácio conhecido pelo da Brejoeira que ultimamente foi vendido em hasta pública por causa de uma dívida de 120 contos à Caixa Económica de Lisboa.

Este elegante Palácio, solar dos morgados da Brejoeira, foi principiado a construir em 1806 pelo comendador Luís Pereira Velho de Moscoso, tendo terminado a sua construção em 1834 ou seja 28 anos depois. Não pode considerar-se velho, pois conta 156 anos de existência.

O Palácio forma um quadrado, com quatro fachadas, e tem em cada ângulo um torreão, e noutros tempos era dotado de boas salas, magníficas pinturas, uma bonita capela e jardins de fino gosto, sendo por todas estas atracções considerado o mais sumptuoso dos palácios que existem em Portugal, exceptuando, é claro, os Palácios Reais.

Mas vamos à parte judicial.

A sua arrematação efectuou-se no Tribunal Judicial da Comarca de Monção. Foi arrematante de 16 hectares com o sumptuoso edifício o sr. José Aires Pereira, capitalista do Porto, que ofereceu a quantia de 1055 contos.

O juiz que presidiu à venda declarou que ficava, porém, ressalvado o direito de remissão pelo espaço de 3 dias, visto não ter sido notificada aos executados a data da praça conforme manda a lei.

A filha do antigo proprietário usou do direito salvaguardado e ficou com o Palácio entregando os 1055 contos.

A execução faz lembrar um pouco a venda do Eden Teatro em que o executando vendeu por importância muito superior

à dívida e não indemnizou os proprietários com o sobranço, depois de se pagar da dívida e mais os adicionais que lhes eram devidos.

A dívida dos proprietários do Palácio de Brejoeira era de 120 contos e a filha do seu proprietário pagou 1055 contos para o mesmo Palácio ficar na sua posse.

Não se percebe bem como são feitas estas transacções e gostaríamos que alguém nos explicasse como elas se efectuam.

Dizem-nos que o Palácio da Brejoeira é Monumento Nacional. Será?

Os cães feras e a Protectora

Continua por esclarecer o mistério dos cães que atacam os rebanhos dizimando-os largamente na região de Odivelas.

Lemos algures que um numeroso grupo de caçadores tendo encontrado, pelo menos três cães raivosos, não os conseguindo apanhar por estes terem fugido cada um em sentido contrário. As espingardas não se dispararam porque não está certo que se matem os cãesinhos que cometem o simples crime de destruir os rebanhos e, se tiverem tempo, até comem os pastores.

Apareceu agora a Sociedade Protectora dos Animais a dizer que esta tem tratado do caso e está empenhada em descobrir na extensa área os causadores dos assaltos e capturá-los, ao mesmo tempo que se mostra receosa que haja um massacre aos cães abandonados na região.

Resta saber se os proprietários dos rebanhos pertencem à Protectora e deixem matar as ovelhas para salvar os cães raivosos.

Um cão ferroviário

Uma agência internacional informou que os habitantes da região de Campiglia Maritima (Itália) se haviam reunido para inaugurar um monumento a um cão ferroviário, tendo sido uma garota, que o cão habitualmente acompanhava no caminho da escola, encarregada de descerrar a estátua que, com um metro, representava «Lampo».

A história do «cão ferroviário» conta-se em duas linhas:

Apareceu na estação de caminho de ferro de Campiglia, há aproximadamente oito anos, um cão rafeiro cuja estampa deixava muito a desejar. Por várias vezes foi enxotado, mas habituou-se aos bons e maus tratos e não abandonou a estação pelo que os empregados resolveram adoptá-lo.

O cão fixou as horas da partida e do regresso dos comboios que mais lhe interessavam e diariamente tomava um comboio em Campiglia, comia no vagão-restaurante, descia na estação seguinte e apanhava o comboio de regresso a casa.

Um dia, não tomou conta da mudança de horários e foi colhido mortalmente por uma locomotiva.

O chefe da estação resolveu abrir uma subscrição, sendo encarregado um escultor de talhar a figura do animal numa rocha vulcânica erguida junto da estação de Campiglia, olhando para os comboios com a pata direita erguida, tal como outrora ele se apresentava para embarcar.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

Efectuou-se na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro de Moçambique — Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro da Beira, um concurso para arrematação de obras de aterro destinado à gare de mercadorias de Munhava. A base de licitação foi de 5 640 000\$00.

O futuro dos Caminhos de Ferro

A organização dos T. E. E. assegura
a sua vitalidade

Por A. P. MOURÃO

AS crianças de hoje, ao verem sair de uma gare uma locomotiva moderna, sentem a mesma impressão de poder e energia que as locomotivas a vapor produziam à geração nascida nos primeiros anos deste século.

Mas qual será o futuro dos Caminhos de Ferro quando os jovens de hoje forem homens de negócios e turistas exigentes? Tal é o problema a que se consagram todos os dias os técnicos ferroviários e é este também o argumento mais discutido nos gabinetes da direcção e nas salas de conferência.

Não é fácil, evidentemente, fazer previsões sobre o futuro, muito embora esse futuro tenha começado ontem e que as iniciativas do presente estejam antes em atraso do que em avanço.

Contudo, num recente congresso internacional realizado nos Estados Unidos, afirmou-se, no referente à velocidade dos transportes, que o problema consiste, daqui em diante, em saber diminuir a marcha de preferência a ir mais depressa. Como num círculo dantesco, a lei das compensações obrigaria hoje os homens que tanto fizeram para atingir velocidades vertiginosas a refrear as suas locomotivas se quiserem empregá-las útilmente à escala humana.

As mais altas velocidades foram atingidas ou vão sê-lo num futuro imediato, mas a velocidade que se pode atingir não é a velocidade utilizável e os congressistas sublinharam a importância do que chamamos velocidades comerciais. Estas — disseram eles — são destidadas a ficar constantes ou a aumentarem um pouco. O problema técnico tornou-se um problema humano.

Estas opiniões demonstram a validade da fórmula dos T. E. E. Hoje, com uma velocidade média ultrapassando um pouco mais os 100 km./h, estes comboios não receiam a concorrência dos serviços aéreos nas distâncias médias, isto é, em percursos que vão de 500 a 700 km. Amanhã, com velocidades comerciais susceptíveis de um sensível aumento gradual e mantendo as garantias actuais de segurança e conforto, as vantagens do T. E. E. em relação ao avião, poderão fazer-se sentir igualmente em distâncias muito maiores.

Os passageiros, com efeito, hão-de sempre preferir renunciar ao ganho de uma hora ou duas, para ir

de um ponto a outro sem ter que se desalojar do seu lugar, durante a viagem, seja para satisfazer formalidades de passaporte ou de alfândega, ou para se transferir da sala de espera de uma gare terminal a um autocarro, de um autocarro à sala de espera de um aeroporto, de esta ao avião e vice-versa, à chegada.

As perspectivas poderiam ainda ser mais favoráveis se, como é de esperar, a futura comunidade europeia pudesse trazer, graças ao equilíbrio da organização, à sagaz repartição das aptidões e à preparação dos quadros, à vinda de uma classe de homens de negócios que não se preocuparão em ganhar uma hora de tempo no seu dia e preferem evitar o cansaço e gozarem alguns momentos de folga diária.

Em todo o caso, o próprio facto de ter nascido a organização T. E. E. afrontando os inevitáveis riscos de uma experiência nova e complexa e que ela se tenha imposto com êxito, demonstra claramente a vitalidade dos Caminhos de Ferro e permite-lhes encarar o futuro com confiança.

Todavia, esta vitalidade não se manifesta unicamente através da experiência inovadora dos Trans-Europ-Express. Todos os meios de transporte que os Caminhos de Ferro destinam às relações internacionais estão actualmente equipadas de maneira a satisfazer todas as exigências do passageiro moderno.

Nestes comboios o passageiro encontra, pois, todo o conforto ambicionado; uma estabilidade perfeita, não importa a velocidade, assentos cómodos; um sistema de aquecimento, de insonorização e de iluminação estudado cuidadosamente, vastas janelas envidraçadas; excelentes serviços de restaurante e de bar.

De noite, o passageiro pode descansar numa carruagem de quatro ou seis «couchetes» por compartimento ou nas carruagens-camas de compartimentos individuais, ou para duas ou três pessoas. Em certos comboios existe um serviço de secretariado (com stenodactilógrafas à disposição dos homens de negócios); noutros há carruagens-dancings, salões de cabeleireiro e mesmo compartimentos especiais para as crianças. Enfim o telefone fez a sua aparição a bordo de alguns comboios permitindo assim aos passageiros comunicar, durante a viagem, com as redes telefónicas normais.

Os Caminhos de Ferro oferecem também aos

homens de negócios uma nova fórmula de viagem: comboio para os longos percursos completado, à chegada ao seu destino, pela locação de um automóvel sem motorista para as curtas deslocações. Aos turistas oferecem uma outra combinação entre o comboio e o automóvel, a saber os comboios «carsleepers» compostos de carruagens-couchettes, carruagens-camas e furgões equipados para o transporte dos automóveis: podem-se fazer assim longas viagens através da Europa trazendo consigo o seu próprio carro, desta maneira evitando a fadiga de dias inteiros passados ao volante.

Graças à colaboração de todos os Caminhos de Ferro no plano internacional, o comboio encontra-se hoje em condições de oferecer esta variedade e esta qualidade de serviços aos quais a clientela de um moderno meio de transporte pode pretender a justo título.

São enormes e infindáveis, pois, os recursos dos caminhos de ferro. As experiências de novos tipos de locomotivas e de carruagens são de molde a vaticinar a este sistema de transporte um largo e imprevisível futuro. É que não se pára nem nas oficinas nem nos gabinetes dos técnicos. Os técnicos quase que adivinham as exigências futuras dos que preferem o comboio, para as longas distâncias, ao automóvel e até mesmo ao avião. Pelo número de comodidades que a pouco e pouco se vão introduzindo nos comboios, as viagens constituem para o passageiro um dos grandes prazeres da vida.

É por isso que ao fazer-se a pergunta «qual será o futuro dos Caminhos de Ferro», apenas os técnicos mais experientes estão nas condições de lhe dar a resposta mais acertada.

Se tudo que sai da inteligência e do saber dos engenheiros é susceptível de aperfeiçoamento, se, há mais de cem anos, o caminho de ferro, se tem colocado sempre à cabeça de todos os transportes terrestres, não será agora que, passado quase século e meio, o caminho de ferro há-de ser vencido por outro sistema. E é fácil compreender a razão da sua vitalidade: a cada inovação ou aperfeiçoamento que se verifica nos transportes concorrentes os caminhos de ferro respondem com outra inovação e com outro aperfeiçoamento.

Brindes e Calendários

Continuamos a receber, de várias firmas, lindos calendários para o ano corrente.

Entre os mais recentes permitam-nos dar especial relevo aos que «A Iluminante» nos enviou, de propaganda às lâmpadas «Lumiar».

Da Companhia de transportes aéreos «Trans World Airlines» recebemos dois belos calendários, ilustrados com aspectos de várias cidades europeias e americanas.

Agradecemos.

Imprensa

Vida Ribatejana

Completo quarenta e cinco anos de publicação o semanário vilafranquense «Vida Ribatejana», da ilustre direcção de Fausto Nunes Dias.

Fundado pelo seu próprio director, «Vida Ribatejana» é um jornal independente que, desde o seu primeiro número, vem defendendo, com extrema dedicação, os interesses superiores não só da vila progressiva e seu concelho, mas, também, do Ribatejo.

A Fausto Nunes Dias e aos seus colaboradores mais chegados apresentamos as nossa sinceras e amigas felicitações, com votos de que Vila Franca de Xira nunca esqueça os altos serviços que este semanário lhe tem prestado e celebre, condignamente, daqui a cinco anos, meio século de existência nas mãos de um só proprietário e director,

LIVROS E AUTORES

Lírica de Luís de Camões

Com o fascículo n.º 20 terminou a obra ilustrada pelo grande artista Lima de Freitas, *Lírica de Luís de Camões*, obra apresentada pela editorial «Artis», a quem se devem outras publicações notáveis.

Esta edição da *Lírica de Luís de Camões*, além das soberbas estampas de Lima de Freitas, está valorizada com um prefácio do ilustre Prof. Doutor Hernâni Cidade, de leitura imprescindível para a compreensão total da obra do grande poeta português.

Terminada a edição da *Lírica*, a «Artis» que já nos dera *Os Lusíadas*, vai apresentar-nos brevemente o primeiro fascículo de *O Teatro e as Cartas*, rematando assim a edição monumental das Obras Completas do maior poeta português.

Beethoven (Grandes períodos criadores) — Por Romain Rolland

Grande romancista, Romain Rolland, Prémio Nobel da Literatura, tem no seu longo e admirável estudo crítico *Beethoven (Grandes períodos criadores)* a sua obra máxima, em cuja feitura gastou muitos anos da sua vida operosa.

É um trabalho assombroso, este, que traduz a paixão do romancista pela vida de Beethoven e do crítico que se apaixonou igualmente pela obra do músico genial.

O fascículo n.º 23, agora distribuído, mantém o interesse dos anteriores e é ilustrado com várias e sugestivas gravuras.

A tradução desta obra foi confiada a um distinto compositor e escritor português, o professor Fernando Lopes Graça.

Edição, muito cuidada, da «Cosmos».

PROBLEMAS FERROVIÁRIOS

Como no Brasil e nos Estados Unidos é encarado o problema da nacionalização dos caminhos de ferro

Na «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro, encontramos, na sua edição de Janeiro de 1962 e sob o título *As ferrovias reivindicam outro tratamento*, o seguinte artigo cuja leitura oferece especial interesse, tanto mais que nele se transcreve um artigo da revista «Railway Age», que contraria, nos Estados Unidos, a ideia da nacionalização dos caminhos de ferro americanos.

Com a devida vénia reproduzimos o artigo em referência:

«A crise que as estradas de ferro enfrentam em quase todos os países do mundo como resultado da concorrência dos outros meios de transporte fortemente subvencionados em razão da orientação política seguida pelos respectivos governos nos últimos tempos, vem provocando uma reacção que, certamente, terá influência nas condições do problema.

Excepto os países onde essa concorrência não pode subsistir devido a condições geográficas, climáticas ou de imposição governamental, como nos casos da Suíça, da Suécia e da Rússia, o desequilíbrio é grande e os meios ferroviários vêm reclamando medidas assecuratórias da sua sobrevivência, sem embargo de estarem procurando resistir pela racionalização e pelo aperfeiçoamento dos seus métodos de operação, com o que procuram obter a máxima vantagem da característica que lhes é própria, qual seja a de transporte económico de grandes massas.

Nos Estados Unidos, onde todas as ferrovias são empresas particulares e, por isso mesmo, buscam auferir lucros, a grita é maior. Sentindo diminuir, ano a ano, a rentabilidade dos capitais nelas investidos por causa do desenvolvimento que têm tido os outros meios de transporte favorecidos pelas medidas oficiais, as estradas procuram reagir, seja através as associações de classe — à frente das quais a «Association of American Railroads», seja pelas revistas especializadas, pelos ferroviários em geral, por meio de publicações, propaganda na imprensa, convenções, trabalhos de esclarecimento junto às autoridades fiscalizadoras e aos membros do Congresso, etc.

A esse respeito, vale a pena fixar a atenção sobre um artigo que publicou «Railway Age» repelindo a

ideia da nacionalização das estradas de ferro americanas, como solução para os problemas em que se debatem as mesmas.

A nacionalização não resolve os problemas

«Praticamente, todos os grandes países do mundo livre têm enveredado por uma falsa política económica em relação aos transportes. O resultado é que neles o transporte está custando muito mais do que devia. Estão sendo desviados bilhões que poderiam ser melhor empregados em rubricas mais úteis como, por exemplo, defesa nacional, educação, etc. O colosso comunista não está incidindo em tal erro. Por isto, a Rússia poderá contar dentro em breve com um sistema de transporte pelo menos tão eficiente como o de qualquer outro país do Ocidente — e a um custo inferior de manutenção, renovação e trabalho.

A economia desvirtuada que está desperdiçando transporte no Ocidente — muito mais nos Estados Unidos do que em outro qualquer país — é a insensata duplicação de facilidades e o excessivo investimento público em matéria de transportes. Esse desperdício torna-se possível com a desculpa de que a demanda económica justifica todos e quaisquer dos formidáveis investimentos que têm sido ou estão sendo feitos em rodovias de outros sistemas de transporte explorados publicamente.

A demanda económica [no sentido de auto-suficiência e livre emprego da palavra] não tem permitido estabelecer limites para os investimentos em rodovias, na rede fluvial ou no transporte aéreo. As estradas de ferro, entretanto, são operadas pelas antigas regras. Não podem obter recursos em dinheiro para aumentar ou melhorar as suas propriedades, a não ser que haja uma evidência gritante de que o desembolso irá obter ganhos mais que suficientes para amortizar todo o capital e as despesas de manutenção, operação e impostos.

Em contraste, o dinheiro gasto em rodovias, vias fluviais e transporte aéreo é obtido politicamente e aplicado politicamente — tomando-se o devido cuidado

para não fazer cair nos usuários destes sistemas o peso completo dos custos. O resultado é que essa aplicação indisciplinada de fundos públicos, pode desviar, e muitas vezes o faz, um transporte económico sobre trilhos para um sistema muito mais oneroso. Era quase impossível que uma economia centralizada, como a da Rússia, caísse ou viesse a cair em erro tão grave.

A experiência do livre-mercado como garantia das aplicações de capital — para as quais sempre se espera a obtenção de um lucro — é um método mais eficiente do que o controlo centralizado da Rússia, que dirige os investimentos para onde possam obter o máximo de rentabilidade com o mínimo de desembolso. Mas a América — e praticamente todos os grandes países do Ocidente — abandonaram o sistema de mercado livre pelos investimentos nos transportes, por motivação política.

Mesmo os países do mundo livre, que suprimiram a propriedade privada das estradas de ferro, estão ainda usando o seguro sistema do mercado livre para medir a produtividade dos investimentos nas estradas de ferro. Mas não estão usando o mesmo padrão para aferir a rentabilidade dos fundos públicos nos outros tipos de transporte.

Aqui está a diferença. Quando eles calculam os resultados económicos de um investimento em estradas de ferro, procuram demonstrar que lucro caberá à empresa ferroviária. Mas, quando visam a justificar as despesas nas rodovias, não consideram a rentabilidade para o sistema rodoviário.

Em vez disso, a prática comum é avaliar o total de tempo economizado por todos os usuários da rodovia proposta e calcular quanto iria custar em dinheiro aos usuários esse tempo economizado. Sir Reginald Wilson, da «British Transport Commission» asseverou que, se a justificação económica de um investimento numa ferrovia fosse assim apoiada, quase todas as aplicações de dinheiro em estradas de ferro indicariam «lucros» astronómicos para o capital proposto».

Se a justificação económica fosse honestamente aplicada ao problema de um financiamento equitativo para todos os sistemas de transporte, as estradas de ferro prosperariam pelas suas próprias características. Não haveria qualquer pressão ou justificativa para a nacionalização — que nada mais é do que um modo de permitir às estradas, perseguidas pelos déficits, a sobrevivência como dependentes do tesouro público. Com apoio financeiro equitativo, cada tipo de transporte pode prosperar de acordo com os méritos económicos de cada um e não devido ao seu poder político, como hoje. O transporte seria um negócio honesto, perdendo esse carácter irregular que hoje apresenta».

Publicações recebidas

Folhetos de propaganda editados pelos Caminhos de Ferro Europeus

O Centro de Informação e da Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus, que faz parte da União Internacional dos Caminhos de Ferro, acaba de editar alguns folhetos de muito interesse.

A brochura ilustrada *Quiz* é uma das suas publicações. Através do seu texto, impresso em dez línguas, uma das quais o português, dá-nos a conhecer a importância dos caminhos de ferro no domínio da vida económica actual e contém grande quantidade de informações sobre as linhas férreas da Europa.

Uma outra brochura, esta ilustrada com numerosos aspectos paisagísticos e pormenores do interior dos comboios modernos, onde ao luxo se aliam todas as comodidades, intitula-se *A Travers L'Europe*. Os idiomas empregados nesta brochura consagrada aos serviços dos comboios Trans-Europ-Express, são o francês, o inglês, o italiano e o alemão.

Trata-se, escusado será acrescentar, do elogio do moderno comboio que, pelas suas comodidades e segurança, continua a ser o transporte ideal para dar a conhecer a quem viaja as mais lindas cidades europeias e as mais poéticas paisagens.



A MUNDIAL

COMPANHIA DE SEGUROS

Capital e Reservas:
373 MIL CONTOS

Sede: Largo do Chiado, 8
em LISBOA

Filial: Praça Guilherme Gomes Fernandes, 10

PORTO

Agentes por todo o Continente,
Ilhas e Ultramar



Tropelias de dois jovens

Dois rapazes ingleses, de 19 anos de idade, foram condenados, recentemente, a dois meses de cadeia, além do pagamento de indemnização, pelos estragos causados num comboio, no regresso de uma excursão. Foram estes os estragos: quebra de vidros das janelas, avarias nos «lavabos», terem atirado com garrafas de cerveja contra os cristais das janelas, partindo-os, e atingido, com o líquido, alguns passageiros, cujos fatos ficaram manchados; terem puxado repetidas vezes pelo sinal de alarme, o que ocasionou o atraso de mais de três horas na viagem.

Além disso, atacaram, no corredor, duas raparigas.

Escusado será dizer que estes rapazes tinham tomado bebidas em excesso.

Cálculos curiosos

Havia os que colecionavam caixas de rapé, relógios antigos, bengalas e havia também os que se dedicavam a fazer cálculos. Eis aqui alguns muito curiosos.

Certo indivíduo calculou que, no decurso de um ano, o homem profere 11.800.000 palavras; registou, em média, 1:200 apertos de mão, representando a força suficiente para levantar uma locomotiva de 80 toneladas.

Abre as pálpebras 94.600.000 vezes, empregando nisto a energia muscular capaz de erguer um peso de 25 quilos.

Um outro calculista, o sr. P. W. Everett, calculou que uma vida de sessenta anos assim se divide: Sono, 24 anos e nove meses e meio. Diversões, 11 anos e oito meses. Alimentação, 5 anos e dez meses. Viagens, 7 anos e quatro meses. Toilette, 2 anos e onze meses. Preguiça, 1 ano e cinco meses e meio. Reflexão, 1 ano e cinco meses e meio. Tempo perdido, 1 ano e cinco meses.

Qual foi, em 1960, o movimento de passageiros em diversos metropolitanos da Europa

A rede metropolitana de Paris continua a ser, entre os diferentes «Metros» de capitais europeias, a mais movimentada e a que maior número de passageiros transportou em 1960.

Efectivamente, nas suas linhas férreas de 169 quilómetros, o «Metro» da capital francesa transportou, naquele ano, 1 116 milhões de passageiros.

O movimento de passageiros nos outros «Metros» europeus foi o seguinte:

Moscovo: 5 milhões de habitantes, 75 quilómetros de via, 1 022 milhões de passageiros. Madrid: 1,8 milhões de habitantes, 28 quilómetros de via, 416 milhões de passageiros. Barcelona: 1,4 milhões de habitantes, 21 quilómetros de via, 171 milhões de passageiros. Estocolmo: 800 mil habitantes, 39,5 quilómetros de rede, 150 milhões de passageiros. Berlim-Oeste: 2,2 milhões de habitantes, 93,5 quilómetros de via, 141 milhões de passageiros. Hamburgo: 1,8 milhões de habitantes, 69 quilómetros de extensão, 120 milhões de passageiros.

O «Metro» de Madrid ganhou o recorde de passageiros-quilómetro com a cifra de 14 860 000 durante o mesmo ano.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O «Diário Popular», ao registar a nossa edição extraordinária de 1 de Janeiro, publicou a lista dos colaboradores que, com os seus originais, contribuíram para o interesse daquela edição.

Agradecemos.

A «Voz», de 8 de Fevereiro, sob o título de «O problema das passagens de nível», fez apreciável resumo do nosso editorial, com o mesmo nome, e do mesmo número.

Os nossos agradecimentos.

Viagens e Transportes

Alteração dos horários de comboios internacionais

A partir do dia 1 de Abril próximo e por motivo da mudança da hora, os comboios abaixo mencionados passam a ter as seguintes alterações:

«Sud-Express» — Lisboa, Santa Apolónia, partida às 14,15 (diário), chegada às 16,50 (diário).

«Lusitânia-Express» — Lisboa, Santa Apolónia, partida às 20,40 (diário), chegada às 10,50 (diário).

Armazém de Materiais de Construção
Sal, Mercearia e Adubos, Lagar de Azeite

Viúva de António Lopes Lagarto

Fábrica de Serração — Madeiras em bruto e aparelhadas — Lenhas
Travesas para caminhos de ferro — Postes telegráficos
Depositária do Fibrocimento «Novinco»

Telef. } Escritório e Fábrica, 30
 } Estabelecimento, 3

FORNOS DE ALGODRES — GARE

Fábrica Mecânica de Chapéus e Calçado «REZENDE»

Francisco Leite Soares de Rezende, Lda.

Tele } fone, 55 (Rede de S. J. da Madeira)
 } gramas: FRANCISCO LEITE
 APARTADO N.º 1

ARRIFANA — Vale do Vouga
PORTUGAL

Os CHAPÉUS e CALÇADO «REZENDE»
vendem-se de Norte a Sul e em toda a parte...

JOSÉ PIRES DA FONSECA, H.ºS



FÁBRICA DE COBERTORES,
CARDAÇÃO, FIAÇÃO DE LÃS
E FIOS PARA TAPETES



GUARDA — Telef. 301
MAÇAINHAS
GUARDA
PORTUGAL

Armazém de drogas, Adubos e Materiais de Construção

J. CASTANHEIRA, L.ª

das loiças «SACAVÉM»
dos cimentos «TEJO» e «LIZ»
da LUSALITE
da ROBBIALAC PORTUGUESA
dos EXPLOSIVOS DA TRAFARIA
dos ADUBOS «NITROPAOSKA»

Agentes Depositários

Telefone P. B. X. 227 e 287
Escritório: Rua de S. Jorge, 11
Estabelecimento: Rua de S. Jorge, 22, 24 e 26
Armazém: Estação C.º de Ferro — Av. 28 de Maio
CASTELO BRANCO

L. Salgado

Óculos — Binóculos — Lupas — Conta-fios — Óculos para Sol
Barómetros — Termómetros — Higrómetros, etc.

Rigorous aviamento de receituário oftalmológico

Artigos Fotográficos e Relojoaria — LENTES ZEISS e AMERICAN OPTICAL C.º

Rua do Comércio, 13 — Telefone 327 — **GUARDA**

SERRAÇÃO GOMES

SERRAÇÃO — TANOARIA — CARPINTARIA

TELEFONE 52127
FUNDÃO

ANTÓNIO JOÃO

Lãs nacionais — Fábrica de cobertores de papa e fios de lã — Comércio geral

TELEFONE } 242
GUARDA }

GUARDA — MAÇAINHAS

Azeites-Cereais-Legumes-Tripas-Frutas-Cairo e Fôlha de Flan-
dres — Alferrarede — Telefone 91 — Abrantez — Telegramas SIL-
VAR — Lisboa — Rua Rodrigues Sampaio, 19-5.º D. — Telefone
45253 — Teleg. Silvarlis

SILVA PEREIRA (IRMÃOS), LDA.

Importação e Exportação — Refinação de azeites
para conservas e consumo
ALFERRAREDE (Portugal)

A. PEREIRA DE MATOS

Produtos «Shell» químicos e agrícolas — Flinikote — Agente distrital

«Shell Butagaz» — Material «Bosch» — Frigoríficos — Rádios Televisores

Apartado 7 — Telef. 597

GUARDA

Casa Leitão e Antiga Casa Patrício

Estabelecimentos de Fazendas que mais
barato vendem em todo o Ribatejo
VILA FRANCA DE XIRA

RAUL LÍVIO MENEZES QUEIROZ

Esclarecimentos sobre Transportes de Caminhos de Ferro —
Rectificação de taxas de transportes e reclamações por avari-
as, molhas, faltas, repesos e atrasos de remesas — Entrega
ou recebe volumes a domicílio — Cargas e descargas de va-
gons completos

VILA NOVA DE GAIA

Linhas Estrangeiras

ÁUSTRIA Os Caminhos de Ferro federais austríacos aceleraram, em 1961, o ritmo de modernização do seu parque de carruagens. Renovaram e modernizaram o interior de 94 carruagens de quatro eixos e de 133 carruagens de dois eixos por ocasião de uma grande revisão. Começaram também a melhorar as qualidades de rotação das carruagens dos comboios directos, com a substituição ou transformação dos «bogies». Fizeram igualmente a encomenda de 120 «bogies» modernos, de que já receberam os primeiros, e de peças necessárias à transformação de 100 «bogies» de tipos antigos.

110 carruagens deslizarão incomparavelmente me-

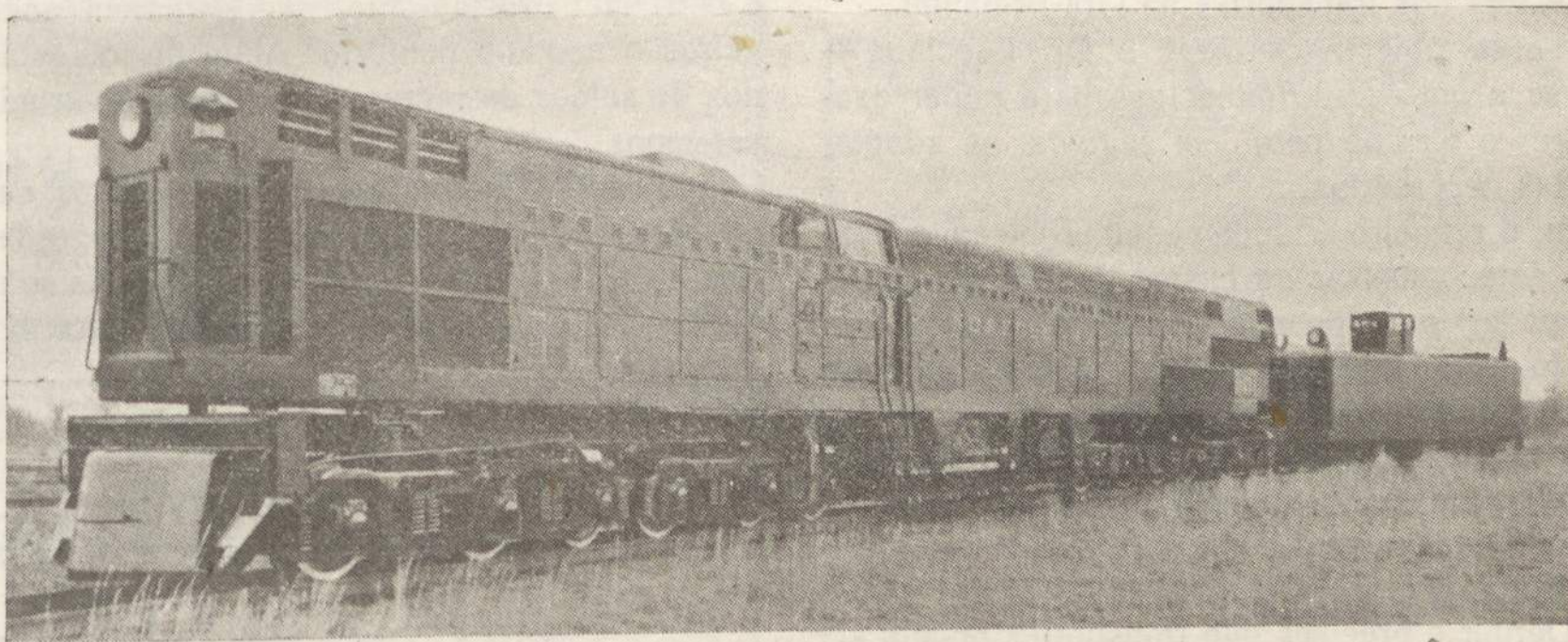
E pela primeira vez, depois da primeira guerra mundial, que vão circular nos Estados Unidos locomotoras estrangeiras. Em geral, os caminhos de ferro norte-americanos empregam locomotoras Diesel-elétricas, com preferência as Diesel-hidráulicas.

As locomotoras que vão ser entregues não são, contudo, de construção inteiramente alemã, numerosas peças, nelas empregadas, foram fornecidas por algumas firmas dos Estados Unidos.

ESPAÑA A convite dos Marqueses de Villaverde e visconde de Villamiranda, passaram uns dias de férias em Madrid, em fins de Dezembro, os Duques de Windsor.

Para os ferroviários espanhóis, o acontecimento que constituiu essa visita nada teve de banal, pelo facto de os Duques terem feito a viagem de Paris a Madrid não em automóvel nem de avião, mas, muito simplesmente, em caminho de ferro.

A preferência do simpático e feliz casal pelo com-



A locomotiva experimental da Companhia Norfolk e Western Railway

lhor e de maneira mais estável, mesmo à velocidade de 120 Km/h e mais.

ESTADOS UNIDOS O primeiro comboio de passageiros totalmente automático já começou a prestar serviço num percurso de um quilómetro, entre a estação Central de Nova York e a de Times Square. Porém, a composição ainda levava condutor.

A viagem inaugural iniciou-se com trinta minutos de atraso, pelo facto de o presidente do Município de Nova York, Robert F. Wagner, ter chegado tarde.

O comboio, que custou 300 000 dólares, destina-se a prestar serviço nas «horas de ponta» da manhã e da tarde durante um período experimental de seis meses.

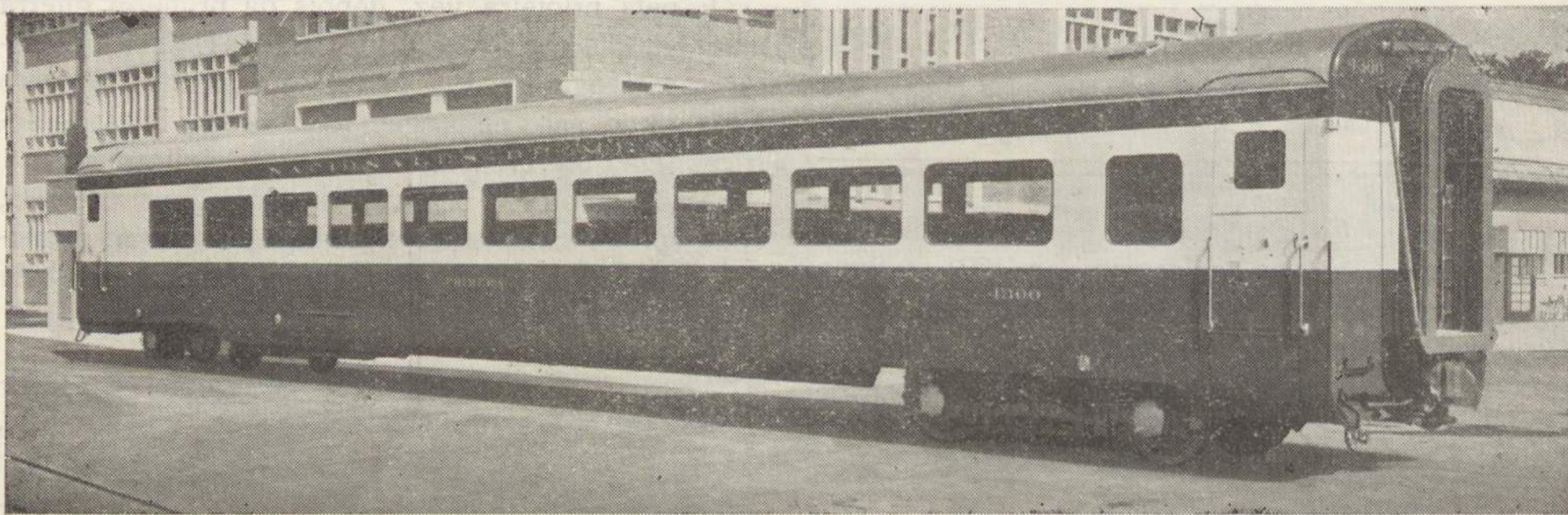
— Duas companhias de caminhos de ferro dos Estados Unidos vão pôr em serviço este ano locomotoras de construção alemã. Trata-se de seis máquinas Diesel-hidráulicas de 4000 CV.

boio foi extremamente grata a todos os ferroviários espanhóis.

— Em Dezembro de 1961 inaugurou-se a tracção eléctrica no percurso Alsasua-Miranda do Ebro, na extensão de 76,5 Km. o que permitiu a circulação dos comboios eléctricos em toda a linha Irun-Miranda do Ebro. Em breve será a vez do troço Ponferrada-Manforte de Lemos, levando assim a 238 Km. a extensão das vias electrificadas entre Palência e Corunha.

Os trabalhos de electrificação avançam igualmente entre Madrid-Atocha e Alcazar de San Juan. Em breve, toda a linha Madrid-Cordoba, numa extensão de 442 Km., estará sob tensão.

A electrificação do percurso de Massanet-Massanas a Port-Bou está a terminar; os comboios eléctricos poderão em breve circular entre Barcelona e a fronteira.



Uma das carruagens para passageiros de 1.ª classe em serviço nos Caminhos de Ferro Nacionais do México

GRÃ-BRETANHA O presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Britânicos, Dr. Beeching, afirmou, entre outras declarações, que os mesmos estão decididos a ocupar o lugar que lhes compete na esfera dos transportes da Grã-Bretanha.

Com esse objectivo — disse o Dr. Beeching — procede-se a um estudo minucioso para poder examinar bem o terreno para, em seguida, se adoptar as medidas necessárias.

Assim, o primeiro e fundamental problema a solucionar é este: analisar os custos do tráfego com o fim de poder solucionar e avaliar o mesmo. Por outro lado, estuda-se também tudo que se relaciona com os seguintes pontos específicos:

1 — Definir e precisar quais os serviços de transporte que podem e devem ser realizados pelos caminhos de ferro melhor do que outros sistemas de transporte.

2 — Definir e precisar que transportes podem ser captados pelos caminhos de ferro e onde podem ser encontrados.

O problema apresentado para a sobrevivência do caminho de ferro é este: Enquanto, por um lado, deve desfazer-se de parte do transporte que não lhe convém ou não lhe é útil, por outro deve conquistar outro tráfego que lhe seja economicamente mais vantajoso, de tal maneira que o caminho de ferro possa realizá-lo melhor oferecendo melhores serviços.

Desta maneira — segundo acentuou o Dr. Beeching — os caminhos de ferro contribuirão para uma coordenação mais perfeita nos meios de transporte e para um desenvolvimento mais lógico e racional do que o realizado até ao presente.

Se todas as empresas de transporte, públicos ou privados, adoptassem medidas semelhantes, o futuro do transporte seria, com certeza, muito mais vantajoso do que tem sido.

ITALIA Sabe-se, de fonte autorizada, que se vai examinar na Itália a possibilidade de se organizar comboios-hotel do

tipo dos que, com bastante êxito, foram experimentados na Suécia e nalguns outros países.

Os comboios em questão (que prestariam serviço unicamente em determinados itinerários turísticos) estão concebidos de tal modo, com carruagens-camas e carruagens-restaurant, que garantem aos passageiros o máximo conforto. Além disso, estão dotados de salões de recreio, com rádio e variados passatempos.

No caso de serem aprovados e postos em serviço, estes comboios permitirão desfrutar agradáveis férias de dois ou três dias, durante as quais se poderão visitar vários lugares num reduzido espaço de tempo.

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

Cartonagens * Sacos de Papel * Encadernações

Cidália-Cartonagem

FUNDADA EM 1944

David Coelho da Silva

Caixa Postal, 6 End. Teleg. CIDÁLIA Telefone, 12

VILA DA FEIRA
PORTUGAL

João Belo & Filhos, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone 12

CEBOLAIS DE CIMA

Domingos Duarte Belo

INDUSTRIAL DE LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA — Telef. 27

CEBOLAIS DE CIMA

Botões de alta fantasia

Manufacturas Erbis, Lda.

Telefone 54 * Apartado 15 * Telegramas ERBIS

S. JOÃO DA MADEIRA

JOÃO DUARTE BELO

LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA — TELEF. 60

CEBOLAIS DE CIMA

CARVALHO & APARÍCIO, LDA.

EXPORTADORES DE MADEIRAS

Fábricas de Serração Mecânica em Alferrarede e Chão de Ccdes
Madeiras em fisco e aplainadas para Construção Civil - Toros e Lenhas - Calxotaria
Fábricas de Alcatrão Vegetal e Oleos Essenciais

SEDE EM ALFERRAREDE: Telef. 18 Fábrica — 61 Residência — Chão de Codes 3

Emilio Mendes Ramos

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telef. 33

CEBOLAIS DE CIMA

M. Carmona & Irmãos, L.^{da}

Fábrica de Regeneração de
Fibras Têxteis e Lanifícios

Cebolais de Cima

Telef. 31

Domingos de Matos Romãozinho

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

BEIRA BAIXA — Telef. 7

CEBOLAIS DE CIMA

PORTUGAL

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO

Jaime Pereira Alves da Rocha

ARRIFANA VALE DO VOUGA TELEFONE 404

S. JOÃO DA MADEIRA

fábrica de Calçado LINER

VAZ DA SILVA & LIMA, LDA.

« LINER »

Calçado para Homem e Senhora

G.N.I.C. 99 Telefone, 241

J.N.P.P. 8893 Apartado, 7

S. JOÃO DA MADEIRA

PORTUGAL

« LINITO »

Calçado para Criança

Manuel Mendes Salavessa

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Fábrica de Cardação, Fiação e Tecelagem Mecânica
Ultimação e Tinturaria a vapor

Beira Baixa-Telefone 30

CEBOLAIS DE CIMA

VINHOS RIBATEJANOS

SANTA IRIA**JORGE FERNANDES**

Ribeira de Santarém

Joaquim Fernandes Baptista, L.^{da}

Adubos químicos orgânicos, compostos e purgueira

Fábricas na Ribeira de Santarém e Selúbal

TELEF. 235 — SANTARÉM**Preferir os nossos adubos
é garantia de boas colheitas**

Sede na RIBEIRA DE SANTARÉM

CAFÉ E RESTAURANTE DA

Pensão Ribatejana

Sob a gerência de JÚLIO DOS SANTOS MORGADO

Almoços-Jantares — Mariscos, etc.

FRANGOS NO ESPETO

Rua Serpa Pinto, 136 - Largo Marquês de Pombal, 138

Telef. 91 // **Vila Franca de Xira**

(Junto à Estação dos Caminhos de Ferro)

Theotónio Dias Ferreira & Filho, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1902

**FERRAGENS, DROGAS E
CASA DAS UTILIDADES**RUA ALMIRANTE REIS, 82 a 86
e RUA PALHA BLANCO, 38 a 42

Telefone P. B. X. 84

VILA FRANCA DE XIRA**Sociedade de Madeiras****Manuel Vieira da Cruz
& Filhos, S. A. R. L.**

(CASA FUNDADA EM 1888)

Fornecedores de Caixotaria em toco e
aplainada para todas as embalagens.
Madeiras de pinho para construção

Fábricas de Serração em:

Praia do Ribatejo — Pombal — Mogofores — Luso — Muge — S. Pedro do Sul

Telefone N.º 3

Telegramas: «VIEIRACRUZ»

Sede: **PRAIA DO RIBATEJO****CAMIONAGEM RIBATEJANA, LDA.****TELEFONES 69 e 639**

Serviço especial para excursões

Rua Sá da Bandeira, 41 a 57

SANTARÉM**FERREIRA, MACHADO & C.^a**

Telef. 171

ROSSIO AO SUL DO TEJOOs melhores lubrificantes desde 1921 — Representante
exclusivo dos famosos óleos «Quaker State»**MANUEL ALVES**Especialidades Vegeto-Naturais, Científicas e Dietéticas
Plantas Medicinais e seus derivados de procedência
nacional e estrangeira — Chás medicinais

Telefone 303

Rossio ao Sul do Tejo

Ribatejo — **MOURISCAS - (Portugal)****JOÃO GOMES DOS SANTOS**Automóveis de Aluguer, Fazendas, Mercaria, Sub-
agente da *Sacor*. Telha, Sal e Cal, Depositário do
Gazcidla — Serviços combinados com os Caminhos
de Ferro Portugueses

Telefone 16

Fornos de Algodres-Gare**António Ferreira Dias**Armazém de motorizadas — Bicycletas — Carrinhos e
Triciclos para criança — Acessórios para as mesmas

RUA OLIVEIRA JÚNIOR

S. JOÃO DA MADEIRA**Mathias & C.^a, L.^{da}**Armazéns de Mercarias, Azeites, Cereais,
Sulfato de Cobre e Enxofre**DEPÓSITO DE PREGARIA DA COMPANHIA PREVIDENTE**Agentes do Cimento «LIZ» nos concelhos de
NELAS, CEIA, MANGUALDE e CASTENDO**DEPOSITÁRIO DOS TABACOS DA TABAQUEIRA**Telegramas: **ARMAZÉM** — Telef. 66311/2/3 (P. P. C.) 3 linhas**N E L A S**

FÁBRICAS

DE

FERRAGENS, CUTELARIAS E CALÇADO

AUGUSTO MENDES

Calçado **SPORT** — Cutelarias **PUNHAL**

MARCA-51

AS MELHORES DO PAÍS

Rua Gil Vicente

Telefone 4425

Apartado 25

GUIMARÃES

Varela, Pinto & C.^a, L.^{da}

**Fábrica de Tecidos de Algodão
e Seda**



Telefone 48251

VIZELA — Portugal

ARFIL

Francisco da Silva Areias, F.^{cs}, L.^{da}

FÁBRICA DE TECIDOS
DE ALGODÃO E LINHO

TELEF. 42161

COVAS

GUIMARÃES

Supercorte

empresa de confecções, limitada

**Todo o género de camisas
para o continente e exportação**

Apartado 6 — Telef. 52

S. Martinho do Campo — Minho II

CASA DOS LINHOS

DE

Teixeira de Abreu & C.^a, Limitada

Fabrico especial de panos de linho de Guimarães

Pano Infante de Sagres — Atoalhados — Panos de
algodão — Lenços de linho e de algodão — Colchas
de seda e de algodão — Cobertores de algodão e de
lã — Enxovais — Bordados regionais — Etc.

Teleg. TEIXEIRABREU Telef. P. P. C.-42209-42200

GUIMARÃES

Pensão Rio Sul

BOA MESA

BONS QUARTOS

BONS PREÇOS

Telefone 72345

S. Pedro do Sul

FÁBRICA DE ATOALHADOS ADAMASCADOS, RISCADOS PARA COLCHÕES,
TOALHAS TURCAS E FELPAS

DE

MANUEL RODRIGUES

COVAS — GUIMARÃES

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE

GERVÁSIO GONÇALVES

*Atoalhados turcos — Jogos de mesa — Cobertores
de contrato — Algodão hidrófilo*

CEPÃES

Telefone 49326

FAFE

MANUEL PINHEIRO GUIMARÃES & C.^a, SU CRS.

(CASA FUNDADA EM 1798)

Armazém de Lanifícios e Tecidos de Algodão

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO

106, Largo do Toural, 111

Telefone 42018

GUIMARÃES

Fábrica de Tecidos da Azenha

DE

M. Almeida & Companhia

Telefone 49231

CEPÃES - FAFE

MADEICOL

Madeiras e Materiais de Construção, Lda.

**Serração
e Estância de Madeiras**

Junto ao Mercado

FORNOS DE ALGODRES

Telefone 67

///

Madeiras em Tosco

Madeiras Aparelhadas

Taco e Caixotaria

Travessas para os C. F.

Cimento e Cal

Telhas e Tijolos, etc.

Sampaínho & Lima

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TELEF. 45 — APARTADO 18

G O U V E I A
P O R T U G A L

Sociedade Vinícola do Dão, Lda

S Ò V I D A

ARMAZENISTA E EXPORTADORA
VINHOS DA REGIÃO DEMARCADA DO DÃO
SELECÇÃO DE VINHOS DE MESA,
BRANCOS E TINTOS, VELHOS E NOVOS
ENGARRAFADOS, ENGARRAFONADOS E BARRIS

Av. Dr. António José Almeida

Telef. «DÃO»

Telef. 22588

VISEU-PORTUGAL

Oficina Mecânica de

Delfim Augusto Nunes

Reparações em Automóveis, Motos, Bicicletas motorizadas e quaisquer Máquinas Industriais
Soldaduras a Autogénio e a Electrogénio — Cargas para Baterias — Óleos ESSO e Wm Penn.
Agente das bicicletas motorizadas Famel

Fornos de Algodres Telef. 23

REGADAS & IRMÃO, LDA.

CASA FUNDADA EM 1920

TELEFONE 88212 P. P. C.

Especialidade em Noras para tirar água por tracção animal e manual e fogões de fogo circular

Serralharia e armazéns de Ferro, Aço e Carvão

Armazém de Materiais de Construção,
Bicicletas e Acessórios
Agentes Depositários da SHELL—ROBBIALAC
LUSALITE — MABOR — C. U. F.

SANTA COMBA DÃO - GARE

Eugénio de Almeida

Fábrica de Camisas

Camisas VOUGA

Camisas CONDESTÁVEL

Fabricantes das já afamadas camisas
em Tricot de Nylon VOUGA-TEX

Apartado n.º 7 — Telef. 567

ARRIFANA V. V.

PENSÃO REGADAS

DE

FRANCISCO FERREIRA REGADAS

TELEFONE 88225

Santa Comba Dão - Gare

Casa Nun'Alvares

Papelaria / Artigos religiosos, Fotográficos e Desporto

GAZCIDIA E PROPACIDIA

*Agente de: COMPANHIA PORTUGUESA DE TABACOS
- A TABAQUEIRA - COMPANHIA DE SEGUROS A PÁTRIA*

Rua de Santa Cruz — Telef. 109 — GOUVEIA

Recortes sem comentários

Um genro que promete

NÁPOLES, 8. — Na aldeia de Giugliano, o pároco aguardou em vão que perante ele comparecesse Luigi Rizzo e Antonietta Palma, a fim de os casar, conforme estava convencionado.

Mais tarde veio a saber, pela polícia, que o jovem Rizzo passara o dia muito ocupado em perseguir, armado de uma espingarda, o seu futuro sogro, intimando-o a contribuir com quinhentas mil liras — o equivalente a 22 500 escudos — para ajuda do novo casal.

Levara com ele um primo, a fim de reforçar ainda mais as suas exigências. Entretanto o pai da noiva, que achava ter já contribuído bem com o mobiliário e artigos domésticos, resistiu às reclamações do genro em perspectiva e barricou-se, também de arma em punho, na sua casa.

Porém, quando a polícia chegou ao local, Rizzo e o primo puseram-se em debandada, o que não os salvou, contudo, de juntamente com o velho Palma serem autuados pelo porte ilegal de arma e por ameaças armadas.

Os íntimos da família da noiva declaram, porém, que Palma está ansioso por resolver o caso, estando já a diligenciar reunir duzentas mil liras — nove contos — para entregar de sinal ao futuro genro. — (ANI).

O médico de Voltaire

O médico de Voltaire foi um português e chamava-se João Baptista da Silva. Era doutorado por Montpellier, tendo nascido em Bordéus, filho de pais portugueses, em 1682, e formou-se com dezanove anos.

O duque de Orléans, chamou-o a Paris e pouco depois foi nomeado médico de Luís XV.

Teve tal reputação que a Imperatriz da Rússia fez-lhe, por várias vezes, propostas para ele ir para a corte moscovita, propostas que ele sempre recusou.

Voltaire, em verso, chamou-lhe eloquente e sábio, e perito na arte de curar. Deixou uma obra sobre sangrias, escrita em português, e morreu em 1742.

(Do *Jornal do Médico*)

Impostora?

MADRID, 28 de Fevereiro — O diário «Ya», de Madrid, publica hoje uma carta do «Conselho do lugar-tenente de sua alteza real D. Duarte, duque de Bragança» na qual se afirma que «a pessoa que se intitula sua alteza real Maria Pia, duquesa de Bragança» e que organizou no dia um do mês de Fevereiro uma missa de «requiem» por alma de sua majestade o rei D. Carlos I de Portugal e do príncipe D. Luís Filipe «não é filha de sua majestade o rei D. Carlos e não são suas netas as que como tais se querem fazer passar, ostentando títulos nobiliárquicos que não lhes pertencem».

O conselho da lugar tenência acrescenta que «se reserva o direito de lançar mão de quantas acções judiciais sejam procedentes contra qualquer autor de semelhante mistificação». — (F. P.).

Ovos e tomates podres

CIDADE DA GUATEMALA, 28 de Fevereiro — Cerca de trezentos manifestantes, num protesto tumultuoso contra a recusa da Inglaterra em ceder as Honduras Britânicas à Guatemala, atacaram o edifício da Legação inglesa, nesta cidade,

com tomates e ovos podres, arrancaram a tabuleta da entrada e espancaram os empregados que tentaram recuperá-la.

Os manifestantes empunhavam cartazes com os dizeres: «Colonialistas britânicos, saiam da Guatemala». A entrada da Legação içaram uma bandeira com a inscrição: «Belize é nossa». — (ANI).

Comboios sem rodas

Dentro de poucos anos as rodas estarão completamente desactualizadas, pelo menos no que diz respeito aos comboios rápidos.

Um comboio sem rodas, que desliza sobre uma camada de ar, foi apresentado recentemente pela primeira vez, e dizem os construtores que poderá atingir velocidades até 800 quilómetros horários.

A companhia produtora do comboio sem rodas entrou em negociações com uma companhia ferroviária para a instalação do sistema entre Nova Iorque e Filadélfia, o que permitia cobrir a distância de 150 quilómetros em 53 minutos — ou seja: à velocidade de quase trezentos quilómetros horários. Em distâncias maiores, o comboio poderá desenvolver ainda velocidade superior.

A composição não necessita de pessoal, pois a sua marcha é controlada automaticamente. As carruagens deslizam pelos carris sem tocar neles, graças a uma camada de ar com uma fracção de milímetro.

Golver Briggs, um dos engenheiros que trabalham no projecto, explica que este género de comboios será ideal para longas viagens, pois poderá viajar a velocidades comparáveis às dos aviões, com mais eficiência, pois actualmente o espaço aéreo das grandes cidades começa a estar congestionado representando um problema.

A firma construtora está também em negociações com com três grandes companhias ferroviárias dos Estados Unidos: a New York Central, a Santa Fé e a Southern Pacific, ao mesmo tempo que efectua estudos para apurar o custo dos novos comboios, dos carris e do funcionamento do sistema incluindo o «controle» automático.

Os actuais planos prevêem a construção de linhas férreas aéreas, passando acima das vias normais actualmente existentes. A propulsão dos comboios será feita por motores de aviação a turbo-hélice e outros mais pequenos injectam ar sobre os carris, através de chapas com orifícios.

(Do *Jornal do Médico*)

Cem mil pessoas mortas nas estradas

GENEBRA, 28 de Fevereiro — A lista de mortos em consequência de desastres de viação que ocorrem no Mundo excede por ano o número de 100 000, segundo revela a revista «Saúde Mundial», da Organização Mundial de Saúde.

Os primeiros dois acidentes de viação registaram-se em 1896 na Grã-Bretanha. Hoje, nos Estados Unidos, a série negra nas estradas 38 000 — é mais numerosa do que os óbitos provocados por todas as doenças — 24 000.

A média mais baixa de desastres de viação regista-se entre motoristas do grupo dos 50 aos 60 anos.

A revista sublinha, também, que entre a população masculina, os homens casados desfrutam da média mais baixa de desastres. As médias mais elevadas encontram-se entre homens solteiros e viúvos e mais altas ainda entre os homens divorciados. — (R.).

Caso de chantagem

PARIS 28 de Fevereiro — Uma rapariga de Rueil Malmaison, nos arredores parisienses, de nome Annie Atrux, de 20 anos, que fazia chantagem contra um dos seus vizinhos foi condenada a cinco meses de prisão com pena suspensa.

O operário português, Manuel da Silva, de 42 anos, vivendo em Rueil — Malmaison, recebeu em Agosto e Setembro do ano passado várias cartas de ameaças concebidas neste estilo: «Se deseja viver me'a 500 000 francos antigos numa caixinha que deve deixar na caixa do correio do n.º 16 da Rua Massena. Não previna a Polícia se não quer que lhe suceda um desastre».

O operário português alertou o Comissariado e a autora das cartas foi identificada. Na audiência do julgamento a rapariga não soube explicar o seu acto, limitando-se a dizer «Eu não precisava de dinheiro». — (F. P.).

Cães afortunados

ESTOCOLMO — O falecido capitão Gustaf Vannberg deixou toda a sua fortuna de 1,5 milhões de coroas suecas — cerca de 9000 contos — «para melhoria das condições de vida dos cães de guarda» do sul da Suécia.

O testamento de Vannberg foi ontem aberto e a Associação sueca de Protecção aos Animais encarregar-se-á de administrar o legado, mas ainda não conseguiu chegar a uma conclusão definitiva acerca da forma de cumprir os desejos do falecido. — (A. N. I.).

Tony jornalista

LONDRES — Tony Armstrong-Jones, conde de Snowdon e marido da princesa Margarida, começou hoje a trabalhar, como conselheiro artístico do «Sunday Times», no que respeita o novo suplemento, a cores, do jornal. Exercerá, também, funções de fotógrafo.

Tony foi para o trabalho de automóvel, com motorista, e acompanhado por um inspector da Polícia. A' chegada, uma pequena multidão de curiosos ovacionou-o. Setenta e oitenta jornalistas e fotógrafos aguardavam igualmente o marido da princesa Margarida em frente do jornal. O conde de Snowdon apeou-se e caminhou rapidamente para a porta sem se deter, com os olhos pregados no chão, sem relancear para a esquerda nem para a direita.

O «novo empregado» chegou à redacção do «Sunday Times» vinte e cinco minutos depois do «patrão». — (A. N. I.).

Maníacos

LONDRES — Um polícia de trânsito em Farnborough, ao sul de Londres, não queria acreditar no que viam os seus olhos quando descobriu um jovem aprendiz das oficinas aeronáuticas locais descer uma rua guiando uma cama.

A cama, com um motor de explosão adaptado, fazia parte do cortejo de caridade promovido pelos aprendizes e que rendeu em Setembro passado cerca de 48 contos.

Ontem, o motorista de tão estranho veículo, o jovem Richard Brown, de 19 anos de idade, revelou que a Polícia o multara por cinco vezes — por se servir «dum veículo de propulsão mecânica» sem licença e por ter violado diversas regras de trânsito. — (R.).

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO**NOBREZA****ARTUR SOARES FERREIRA**

Telefone 302

ARRIFANA (Vale do Vouga)

BERNARDO & SERRAS, L.^{DA}

Adubos e Vinhos «Bom Sucesso», Materiais de Construção, Motores e Acessórios, Ferragens, Cimento, Louças e Vidros, Carnes fumadas e Azeitonas, Fazendas e Mercarias — Purgueiras, Superfosfatos, Nitrocalciamon, Sulfato de Amónio, Nitrato Sódio, etc. — Sulfato de Cobalto e Enxofre

Fábrica em Lamarosa

Armazéns em Alferrarede

Telefones (Alferrarede 315
(Lamarosa 5

Alferrarede e Lamarosa

JOSÉ DOS SANTOS LOPES

Armazém de Mercarias — Cereais, Adubos, Sal e Materiais de Construção — Correspondente Bancário
CANAS DE SENHORIM

FRANCISCO RAMOS

Sub-Agente da Sacor e Cidra — Revenda de Gasolina

Casa de Pasto

Pousada do Rei Wamba — Telef. 15 — Vila Velha de Rodão

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

ÁGUA DE LUSO

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 770396 * LISBOA-4

Baterias Alcalinas SAFT

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

Eng.º Ramalho Rosa

Rua Braamcamp, 96, 1.º-Esq.

Telef. 5 05 31

LISBOA

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 «DÓMÚZ»

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: 32 74 64

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIRO



65, Rua Áurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEFONES: 326329-34204 Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

Companhia Aveirense de Moagens

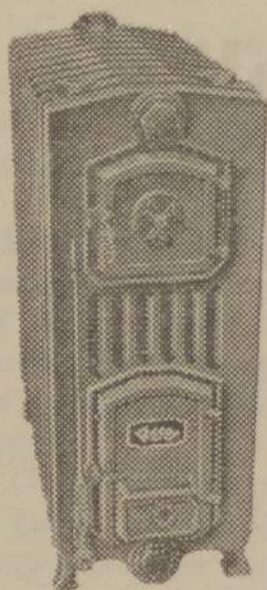
S. A. R. L.

MOAGENS DE CEREAIS, DESCASQUE
DE ARROZ E FARINHAS PARA
ALIMENTAÇÃO DE GADO

Endereço Teleg.: MOAGENS

Rua do Clube dos Galitos, 6 — Telef. 41

AVEIRO

**RECOR**

Caldeiras para água quente e vapor
a baixa pressão

Radiadores
para
aquecimento
central
(ferro fundido)



OFICINAS METALÚRGICAS RECOR
ALEXANDRE FERREIRA TAVARES

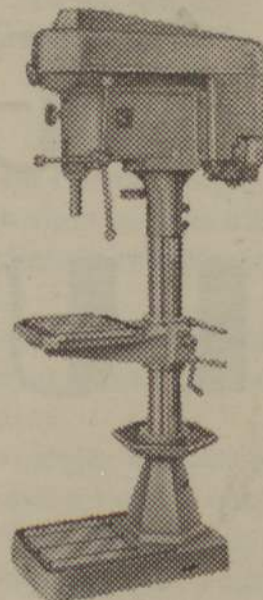
ARRIFANA — V. Vouga — Telef. 556 (rede S. João da Madeira)

TAF

Máquinas de furar coluna alta e baixa
16-20 e 25 m/m (15 tipos diferentes)



Ventoinhas
Bombas relógio
Tornos bancada
Bases
giratórias



À INDÚSTRIA HOTELEIRA

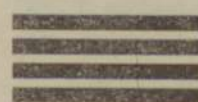
**Todo o material para cozinha
moderna**

- 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

**PLATEX**

PLACA DE
FIBRA DE
MADEIRA



TABELA DE PREÇOS DE
VENDA AO PÚBLICO

Qualidade	Espessura	Preço m/2
DURO	2,3 m/m	11\$00
DURO	3,2 m/m	13\$00
DURO	5 m/m	17\$00
TEMPERADO (a óleo)	3,2 m/m	18\$00
TEMPERADO (a óleo)	5 m/m	21\$00
PERFURADO	2,3 m/m	19\$00
PERFURADO	3,2 m/m	22\$50

MEDIDAS STANDARD : 2,13 — 2,75 — 1,22 x 1,70

Fábricas Mendes Godinho

S. A. R. L.

Apartado 3

TOMAR

**FÁBRICA DE SERRAÇÃO E CARPINTARIA**

Madeiras nacionais e estrangeiras, aparelhadas e em toco
Secagem em estufa e todo o serviço de máquinas à hora ou a metro

PARQUETES **MEETADO**

Moagem de Cereais — Lagar de Azelte
CAMIONS DE ALUGUER
Aguieira — **VISEU** — Telef. 22293

O Novo Horário dos Comboios Franceses

Por GUERRA MAIO

COMO anteriormente — aliás este ano um mês mais tarde — a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses mandou-me o seu livrete-horário com os comboios nacionais e internacionais a partir do último domingo de Maio. As melhorias não são muito importantes mas aquelas que o livrete apresenta não deixarão de interessar o público.

O famoso «Simplon-Oriente-Expresso» passou a chamar-se apenas «Simplon», visto o grosso

notável ganho de tempo no percurso, assim como nas relações com os países escandinavos.

Graças também à electrificação das linhas inglesas entre Londres e Dover e de Londres a Folkestone, permitir-se-á um ganho de 30 minutos às relações com a França.

O «Sud-Express» será acelerado em Espanha, de 20 minutos entre Irun e Madrid, onde chegará às 9,10 h. em vez de 9,30 h., e de mais 10 minutos entre Medina e Vilar Formoso e mercê do qual



P r a ç a d o T ê r t r e

do seu tráfego ser de Paris para Florença e Roma, havendo outro, o «Directo-Oriente», que vai para Milão, Belgrado e Atenas, com um desdobramento para Sofia e Istambul. A partida deste comboio, até agora denominado «Simplon-Oriente-Expresso», foi retardada de Paris para as 23,50 h., a fim de a chegada a Belgrado ser a horas mais cómodas, 8,46 h. e a Atenas às 9,50 h. Em sentido inverso, também a partida de Atenas e às 21 h. e de Belgrado às 20,30 h. A ligação de Estambul e de Sofia passa a ser às 16 e 12,55 h. respectivamente.

O acabamento da electrificação da tracção eléctrica de Paris a Estrasburgo permitira um

a chegada a Lisboa será, no Verão, às 16,15 h. e no Inverno às 15,15 h. No Verão, a partida de Lisboa é às 14,45 h. e no Inverno às 13,45 h.

Assim a viagem de Lisboa a Paris será de 26 horas e 10 minutos, faltando um ganho de 2 horas e 10 minutos para se ir da nossa capital à da França em 24 horas, objectivo que se tem em vista. Sê-lo-á no próximo ano? É bem possível, graças aos trabalhos que estão sendo feitos na via em Espanha, e à possibilidade que há de se ganhar um pouco em Portugal e na França.

O livrete-horário a que me refiro, dá a notícia de que os rápidos diurnos n.ºs 9 e 10 entre Irun e Madrid, da Renfe, passam, em 27 de Maio, a

circular diàriamente e durante todo o ano, o que não deixa de ser interessante. Esta era uma justificada aspiração da França.

Outra aspiração francesa consiste na circulação diária do Ibéria-Expresso, entre Medina e Lisboa, o que é fora de dúvida que ela não pode ser uma realidade se não quando o Ibéria possa partir de Lisboa pela manhã embora cedo (7 horas, por exemplo) libertando assim os passageiros de uma noite através da Beira Alta e que a chegada seja antes da meia-noite, como menos uma noite também de percurso.

Os franceses têm tanto interesse nesse cómodo comboio, que, ao que me consta, estão dispostos a acelerá-lo no seu percurso e saindo mais tarde de Hendaia em direcção a Paris. Deve isso ser fácil, pois o Ibéria-Expresso gasta de Hendaia a Paris 9 horas e 30 minutos enquanto que o rápido n.º 2 vence o mesmo percurso em 8 horas e 7 minutos. Isto sem falar no «Sud-Express» que vai de Hendaia a Paris em 7 horas, mas apenas com duas paragens, em Baiona a Bordéus, enquanto o Rápido n.º 2 pára 8 vezes: S. João de Luz, Guethary, La Négresse, Baiona, Dax, Bordéus, Libourne e Angoulême.

Mas o grande acontecimento nos caminhos de ferro franceses é a inauguração da tracção eléc-

trica de Tarascon a Marselha na extensão de 100 quilómetros ficando assim o serviço eléctrico completo, entre Paris e Marselha (863 quilómetros), que terá lugar em 30 de Junho, data em que alguns comboios serão acelerados e outros sê-lo-ão com o horário de Inverno.

O comboio extra-rápido «Mistral» partirá às 13 horas de Marselha e chegará a Paris às 23,25 h., ganhando 15 minutos sobre o horário actual e vindo de Lyon a Paris em 4 horas, (512 quilómetros) sem paragem, o que fez exasperar as forças vivas de Dijon, por deixar de ali parar. Mas a S. N. C. F. F. não atendeu a queixa. O seu programa é andar de pressa, de resto Dijon fica bem servida por outros comboios rápidos.

À ida o «Mistral» continua a parar em Dijon, mas diz-se nos meios ferroviários que não será por muito tempo.

Maior será o número de «couchettes» nos comboios rápidos nocturnos, as quais, visto o conforto oferecido por preços em conta, continuam a ter o favor do público. Maior será o número de comboios-autos, quer dizer para o transporte de automóveis e nos quais os seus proprietários podem dormir nas carruagens-camas ou nas «couchettes» que os mesmos contêm, e à chegada sentarem-se ao volante.

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



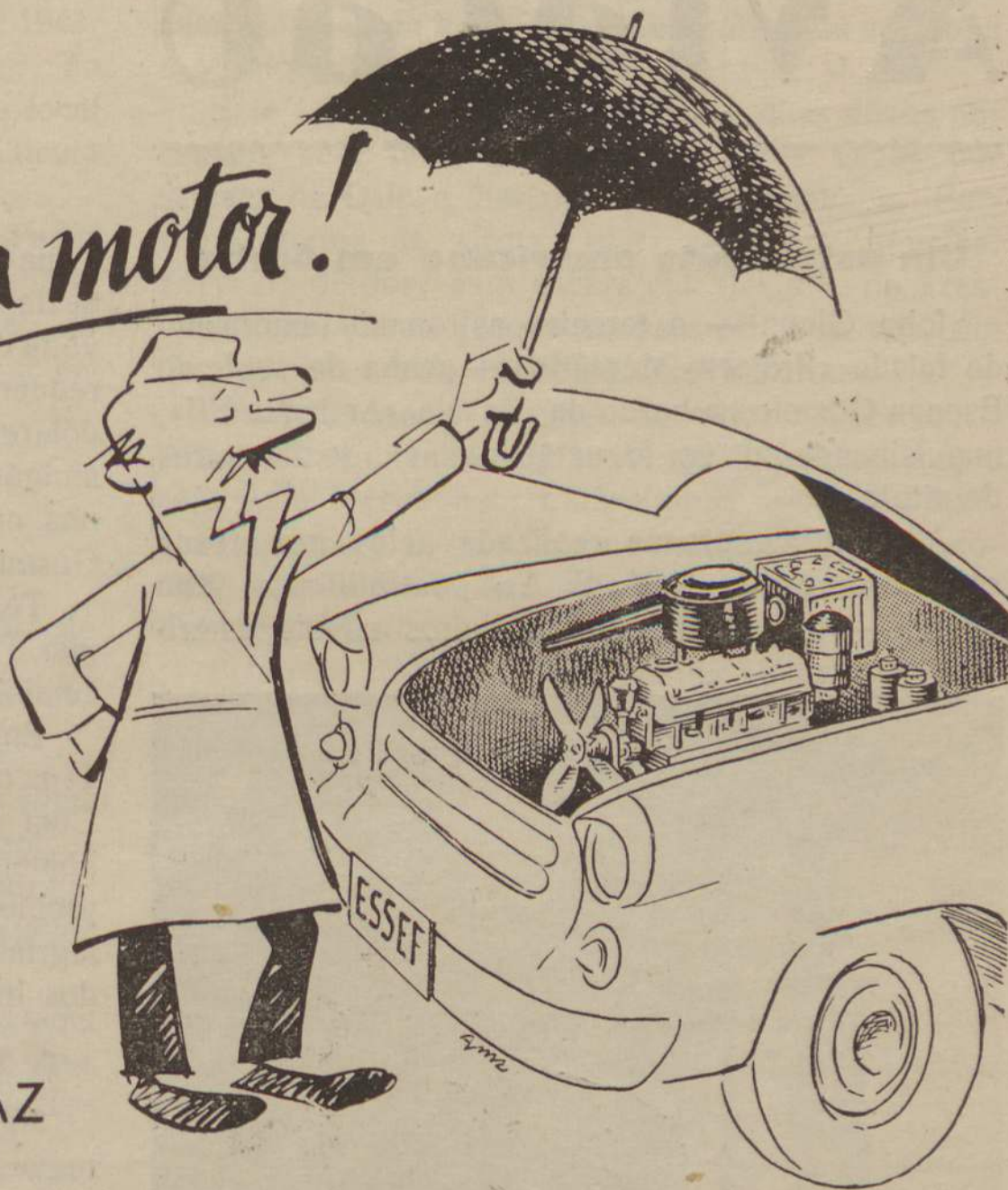
- ☉ Papéis químicos
- ☉ Fitas para máquinas de escrever
- ☉ Stencils e
- ☉ Tintas para duplicadores

CABO RUIVO

Telefones: 38 92 91 - 38 92 92

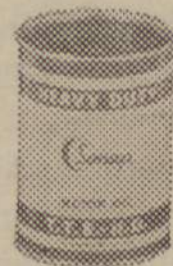
LISBOA

*Assim
Não se protege um motor!*



PARA PROTECÇÃO EFICAZ
PREFIRA OS

Lubrificantes



Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Um astronauta americano em órbita

John Glenn — o terceiro astronauta americano do falado «Projecto Mercúrio» — acaba de subir ao Espaço Cósmico a bordo da cápsula «Amizade VII», impulsionada por um foguetão «Atlas», de 28 metros de altura.

A científica proeza realizada pelos numerosos colaboradores da N. A. S. A., possibilitou a John Glenn — ten-coronel dos fusileiros navais ameri-

a sua maior realização de todos os tempos. O «voo» desta cápsula «Mercúrio» na sua viagem orbital, em volta do globo, em pouco menos de cinco horas, que requereu uma árdua preparação e alguns milhões de dólares, levou já os russos a propor uma íntima e amigável colaboração com os cientistas americanos com vista à exploração organizada do Espaço Cósmico.

Terá o feito de John Glenn o condão de aproximar a U. R. S. S. da U. S. A. nos difíceis e tortuosos caminhos da paz? Não o cremos.

Entretanto, a N. A. S. A., promete-nos novas viagens orbitais, possivelmente de dois em dois meses. Com os olhos postos no Espaço, bom será que os homens não deixem de fixá-los também nos graves problemas que há a resolver cá por este «vale de lágrimas», onde «gravitam», a cada hora, em volta dos humanos.

A T. A. I. P. e a sua progressiva obra

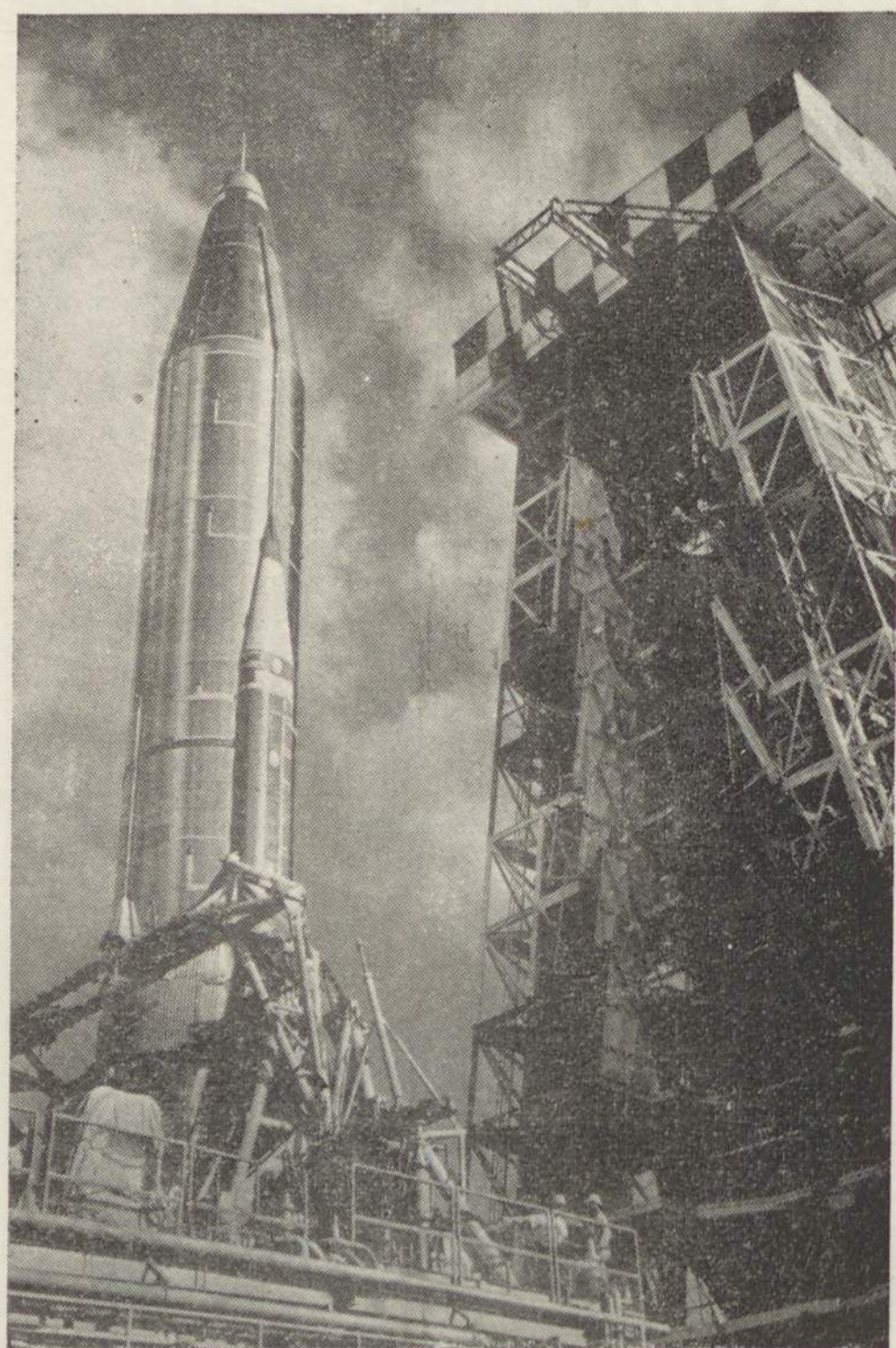
Agora que os gravíssimos sucessos da Índia Portuguesa nos impuseram uma hora de luto e dor e nos levaram a suspender os serviços aéreos comerciais dos Transportes Aéreos da Índia Portuguesa (TAIP), com a entrega dos dois aviões em operações à TAP., seja-nos lícito trazer aqui a obra brilhante levada a cabo por aquela companhia portuguesa, prestando-lhe assim a nossa justa homenagem de apreço através dos seus seis anos de exploração, perante os presentes dados estatísticos:

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Quilómetros	184.214	453.629	508.512	1.172.888	1.024.138	1.406.630
Horas de voo	520.015	1.513.50	1.618.51	4.030.10	2.626	3.639.9
N.º de passageiros . .	824	2.865	3.629	5.569	7.258	9.856
Carga (Kgs.)	205	4.317	15.211	31.827	61.089	48.492
Correio (Kgs.)	9.437	29.252	27.259	31.3 2	40.380	55.112

Novo representante da «Air Francé» em Portugal

Pierre Menut, novo representante em Portugal da «Air France», desde 15 de Novembro passado, começou a sua carreira nesta companhia de transporte aéreo em Abril de 1938, nos Serviços de Tráfego no Aeroporto de Le Bourget.

Mobilizado em 1939, serve na arma de cavalaria até Agosto de 1940. A sua acção em campanha



canos, — a realização de três voltas à Terra, comandando, pela primeira vez no Mundo, a sua cápsula, durante dois terços da viagem, levada a cabo à incrível velocidade de 28.000 km./hora. A preparação científica do Cometimento, a certeza com que foi levada a cabo, a preparação física do astronauta e o seu adestramento na companhia dos seis outros «Mercúrios», tornaram exequível esta façanha cósmica, que ficará marcando para os americanos como

mereceu-lhe a Cruz de Guerra 1939/1940. Após a desmobilização volta à «Air France» permanecendo em Oron, como chefe de escala, de 1941 a 1945. Em 1946 ocupa o mesmo cargo em Manchester, de onde sai por ter sido nomeado representante local na Alemanha (1946 a 1949), e depois em Calcutá de 1949 a 1952.

Em Novembro de 1957 volta à sede em Paris. Afecto ao serviço de inspecção de vendas da Direcção Comercial permanece chefe de Inspecção da Região Europa-Sul de Julho de 1959 até à sua actual nomeação para Portugal,

Um novo e importante programa de tráfego

Eis os projectos da S. A. S. para a exploração aérea durante o período de Verão com início a 1 de Abril.

A introdução do jacto puro «Convair 990», e a extensão às três capitais da Escandinávia das rotas do «DC-8», do Atlântico Norte, constituem os tópicos deste novo e vasto programa, assim como a inauguração duma rota de carga Escandinávia-Estados Unidos.

Trata-se dum aumento de 12% sobre o programa do Verão de 1961. Este aumento abrange 21 voos semanais em DC-8 «Royal Viking» através do Atlân-

tico-Norte, em ambos os sentidos, linhas estas que estabelecem ligação em Copenhaga com as rotas desta companhia em «Caravelle» para toda a Europa e Médio Oriente.

Este tráfego no Atlântico-Norte, duas vezes por semana será feito de Estocolmo, três vezes por semana de Oslo e diariamente de Copenhaga. Serviços diários da «Rota Polar» para Los Angeles. Serviços diários, sem escala em «DC-8», de Prestwick para Nova York e, pela primeira vez, um serviço sem escala Hamburgo-Nova York.

Em 1 de Maio, na S. A. S. entra em serviço o jacto «Convair 990» nas rotas do Extremo Oriente pela Ásia Meridional. Estas linhas ligam em Banguecoque com as da «Thai International», sua associada, que serve 11 das mais importantes cidades do Extremo Oriente.

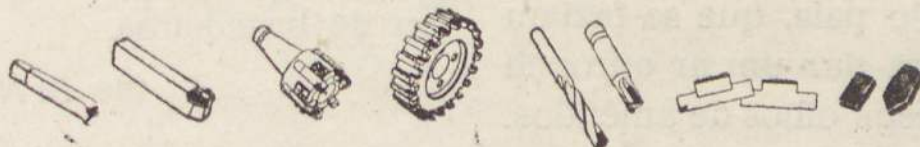
Pela rota «Sobre o Pólo» manter-se-ão as actuais duas carreiras por semana com jactos DC-8, que entrou em 24 de Fevereiro passado no sexto ano de exploração.

É intensificada a produção do «Caravelle» na Península Ibérica, Itália, Alemanha e Rússia. Para a África do Sul e América do Sul a S.A.S. manterá uma linha de cada com «DC-8».

Lisboa continuará a ser servida com duas linhas locais, semanais, com «Caravelle» e uma com «DC-8», em trânsito para a América do Sul.

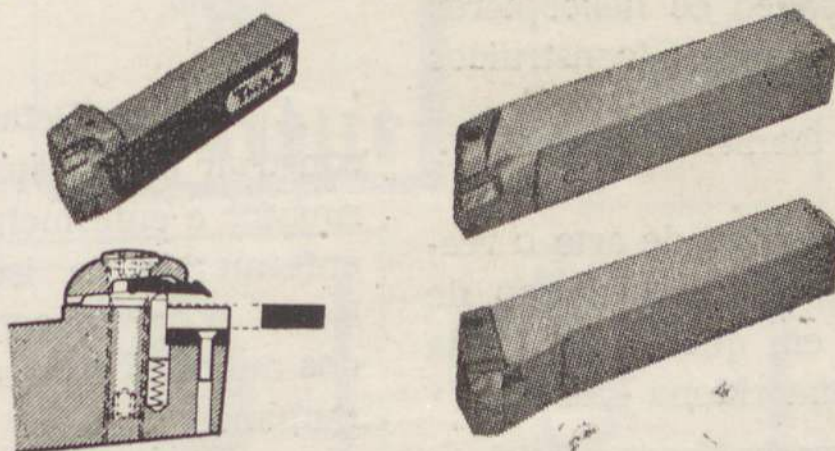
SANDVIK
Coromant

Ferramentas suecas com
pontas de metal duro



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

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O dr. Grazfler verificou que a administração de champanhe, por ocasião de um ferimento, activava a coagulação sanguínea. Está pois completamente indicado para parar as hemorragias o vinho tipo «champanhe» e considera-se mesmo como um dos melhores produtos a prescrever nesses casos. Até agora o champanhe estava apenas indicado para fazer subir a tensão arterial, e como tónico graças ao tanino que contém.

(de *Information* – Copenhague)

As porcelanas brasileiras invadiram o mercado norte-americano. As louças da China das fábricas de São Paulo e Paraná foram classificadas como de «superb quality». Existe uma tradição de olaria que os portugueses adquiriram nos seus contactos com os chineses nos séculos XV e XVI e levaram depois para o Brasil, onde se tem desenvolvido.

(de *Il Popolo di Sicilia*)

O ministro da Tailândia proibiu as operações de cirurgia estética às raparigas do país, que se faziam operar em grande número para dar um ar europeu ao seu nariz e arredondar os seus olhos de amêndoa.

(do *The Citizen Montreal*)

Construiu-se em Inglaterra o «helicóptero portátil» com o peso de nove quilos podendo conduzir um tripulante à velocidade horária de cem quilómetros. Podem ser amarrados por meio de correias às costas de qualquer pessoa. Até há pouco os helicópteros deste género pesavam trinta e dois quilos (construídos nos E. Unidos).

(do *Giornale di Vicenza*)

Na opinião dos técnicos em crítica de arte o realismo absoluto atingiu o seu mais elevado grau de desenvolvimento no momento em que Leonardo da Vinci pintou a mão direita da sua «Mona Lisa».

(de *Aux Ecoutes du Monde* – Paris)

Em Sadabad, a 50 quilómetros de Acra, foram encontradas, durante as escavações, barras de prata e lingots de ouro, avaliados em dez mil contos. Sadabad situa-se no norte da Índia e foi a capital de quatro imperadores mongóis.

(do diário *Hamodia* – Jerusalém)

Foi recentemente posta à venda em Inglaterra a máquina automática para chá: basta introduzir na ranhura a moeda apropriada, carregar num botão para indicar se deseja açúcar ou não, e após breves segundos a máquina oferece dois decilitros do aromático líquido feito na ocasião e servido num copo.

(de *La Ruota* – Roma)

O professor Bailey, do Instituto de Neurologia de Londres, declarou que conseguira «eliminar cinco chimpazés por meio de rádio-ondas», isto é, utilizando na experiência uma espécie de raio da morte.

(do diário *Srijedu* – Zagreb)

Principiou a usar-se nos Estados Unidos o «muffle-cover», abafador de sons com que se encamisa qualquer máquina barulhenta. Estas podem trabalhar junto de hotéis, hospitais, e outros edifícios onde o barulho seria incomodativo. O abafador ajusta-se e fecha-se sobre a máquina abafando o ruído das brocas ou dos martelos, quando se trata de perfuradoras ou de britadeiras.

(de *Le Nouvel Alsacien* – Estraburgo)

Os habitantes de Staten Island protestaram contra a iniciativa das autoridades de Nova Iorque em dar o nome de Verrazzano à ponte que liga Staten a Brooklyn. Alegam que foi um pirata que trabalhava para a França. Verrazzano descobriu a ilha de Manhattan em 1524.

(de *Tempi Nuovi* – Salerno)

A Liga de Defesa Canina, de Londres, mandou construir seis hospitais de luxo para cães com veterinários e enfermeiros residentes, salas de operações, enfermarias de isolamento e serviço permanente. Nestes hospitais serão dispensados os mesmos cuidados que, nos outros hospitais, se dispensam aos seres humanos.

(de *Reportage* – Niort)

Está em construção em Inglaterra um satélite artificial revestido de pedras preciosas e destinada a transmissões sem fios. A superfície do satélite ficará inteiramente coberta de safiras dispostas em posições determinadas. Através do corpo dessas pedras passará uma parte dos raios solares destinada a fornecer

energia ao funcionamento de cálculos fotoeléctricos, os quais, por seu turno, alimentarão os instrumentos de bordo.

(de *Le Rochelais* — La Rochele)

Refeições completas cozinhadas e congeladas de antemão serão aquecidas e preparadas para ser servidas em pouco mais de um minuto. As máquinas deste tipo serão instaladas em estações ferroviárias para fornecer alimentos quentes quando o cliente introduza uma moeda.

(de *I Circoli* — Génova)

O exército francês decidiu recrutar e instruir 800.000 pombos-correios para a possível necessidade da sua utilização em caso de uma guerra atómica, quando todos os habituais meios de comunicação estivessem destruídos.

(da revista *La Zagara* — Nápoles)

O dr. Edge criou um aparelho muito leve que se liga à região do baixo ventre das crianças estando em contacto com um sistema de alarme de transistores. Evita-se desta forma os perigos resultantes de respiração deficiente nos primeiros dias de vida dos recém-nascidos. Se a respiração se suspender durante 15

segundos, o alarme funciona imediatamente, permitindo aos médicos a medicação imediata das crianças em perigo.

(de *Despacho* — Zaragoza)

O vestuário do futuro, necessariamente isolador, não será de vidro como se supôs. Segundo engenheiros alemães da indústria têxtil será de aço inoxidável. Os fatos, equipados com fotopilhas, poderão armazenar energia solar, a fim de aquecer o corpo durante o Inverno.

(do magazine *Ulissee* — Roma)

Os coleccionadores americanos interessam-se por todas as coisas, como provou um deles, ao adquirir há pouco em França uma casota de cão que se presume ter pertencido a Maria Antonieta. Pagou por ele 15.000 dólares (450 contos).

(de *La Gaceta Salteña* — Salto-Uruguay)

O primeiro livro de estampas coloridas para crianças cegas foi agora editado na cidade japonesa de Kurumi. Por meio de equipamento electrónico cada uma das seis principais cores oferece o tacto de vários tecidos. Assim o amarelo é representado pelo aspecto do algodão.

(da revista *Biblion* — Nápoles)

SOREL

L I M I T A D A

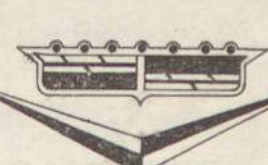
CONCESSIONÁRIOS DA



OPEL



OLDSMOBILE



Cadillac



CHEVROLET



BEDFORD



BUICK



GMC

AUTOMÓVEIS • FURGONETAS • CAMIÕES

RUA TOMÁS RIBEIRO, 97-A — TEL. P P C A 58111 (6 L.) — AV. ENG. DUARTE PACHECO (AUTO-ESTRADA) TEL. P P C 802061 — LISBOA

GM

GENERAL
MOTORS

A COMPANHIA PORTUGUESA **RÁDIO MARCONI**

Concessionária do Estado

Para as Radiocomunicações Telegráficas, Telefónicas e Telefotográficas



contribui poderosamente com os seus circuitos radioeléctricos para a aproximação espiritual e económica das províncias de Portugal espalhadas pelo Mundo

Estações em: Carnaxide — Alfragide — Vendas Novas — Porto — Funchal — Ponta Delgada — Praia (C Verde) — Luanda — Lourenço Marques

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ACEITAÇÃO
E DISTRIBUIÇÃO DE TELEGRAMAS

FUNCHAL — Av. Arriaga, 7-9 — Telef. 20011

LISBOA — Rua de S. Julião, 131
Telef. 34531/8

PORTO — Praça Almeida Garrett, 27
Telef. 25680



- SISTEMAS TELEFÓNICOS DE TODOS OS TIPOS
- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO
- SISTEMAS DE SONORIZAÇÃO
- APARELHAGEM DE MEDIDAS E ENSAIO
- CONTADORES ELÉCTRICOS
- CABOS E APARELHAGEM TELEFÓNICA E ELÉCTRICA

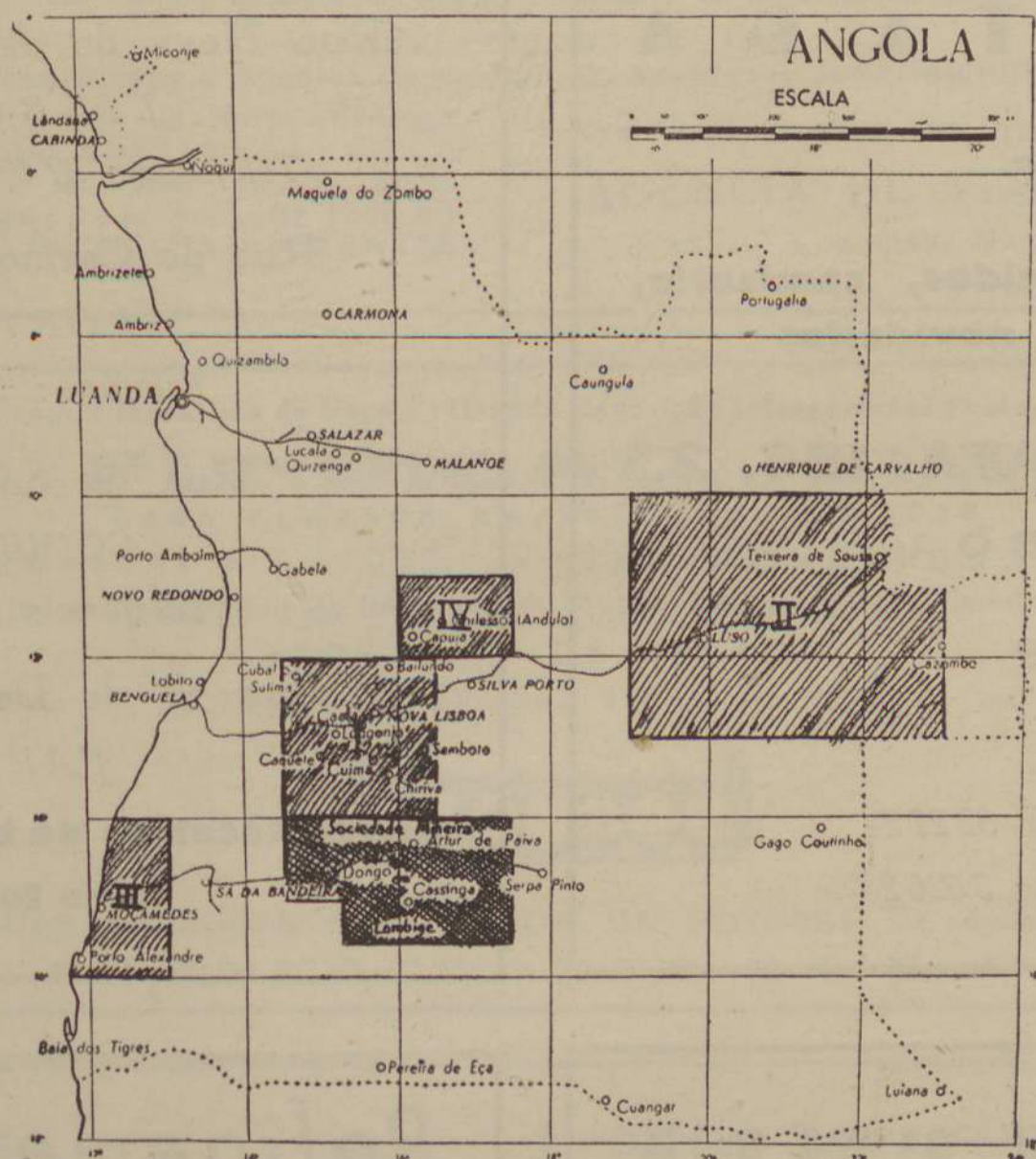
Sociedade Ericsson de Portugal, L.da

Rua Filipe Folque, 7, 1.º — Telefone (PPC 2 linhas) 571 93

Projectos — Montagens — Reparações — Assistência Técnica

COMPANHIA MINEIRA DO LOBITO

S. A. R. L.



Exclusivo de pesquisas e direito de exploração e aproveitamento de todos os jazigos minerais com excepção de diamantes, petróleos e quaisquer óleos minerais, existentes na área da Província de Angola definidas no mapa (Regiões n.º I, III e IV).

Exclusivo de pesquisas e direito de exploração dos jazigos de carvões e combustíveis sólidos existentes na área da Província de Angola definida no mapa (Região n.º II).

Área total das concessões: **221.000 Km²**

Subsidiária: **SOCIEDADE MINEIRA DO LOMBIGE**

S. A. R. L.

Exclusivo de pesquisas e direito de exploração e aproveitamento de todos os jazigos minerais com excepção de diamantes, petróleos, óleos minerais, produtos betuminosos e gases hidrocarbonados, existentes na área da Província de Angola definida no mapa (Região n.º V).

Área da concessão: **56.000 Km²**

SEDE: RUA DIOGO CÃO, 26 — CAIXA POSTAL 169 — LUANDA
 ESCRITÓRIOS: AV. DA REPÚBLICA, 32, 2.º-D. E 3.º-E. — LISBOA

DIRECÇÃO TÉCNICA: AVENIDA CRAVEIRO LOPES — CAIXA POSTAL 228 — NOVA LISBOA

BARBOSA & OLIVEIRA LIMITADA



**Armazém de tecidos, camisaria,
rouparia e novidades**

RUA DA PRATA, 156, 2.º
LISBOA



TELEFONES :

Escritório 32 27 24

Armazém 3 626 23

LIVRARIA LUSO-ESPAÑHOLA, LDA.

Rua Nova do Almada, 86 - 90

LISBOA

Telefones : 32 49 17 - 36 76 67

Rua do Carmo, 14 - 14-A

PORTO

Telefone : 24 076

Rua da Sofia, 121

COIMBRA

Telefone : 22 799

Rua 1.º de Dezembro, 23

FARO

**Livros técnicos de todas as origens
para todos**

BRÖMME GmbH. & C.º K. G.

Transportes Internacionais
Schillerstr. 15/17

FRANKFURT/MAIN — ALEMANHA

Serviço de Transportes e grupagens por
caminho de ferro de todos os países da
Europa até Lisboa-estação de S.ª Apo-
lónia e Porto-Alfândega

Delegada

Aida Ferreira Schiebold

Rua Cap. Ribeiro da Cruz, 7, 1.º

COSTA DA CAPARICA

Telef. 0 400096

Delegado

Adriaan von Emmerik

R. Gonçalo Cristóvão, 198

PORTO

Refinaria do Intendente

José Raul de Carvalho, Lda.

REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

*Açúcar em nova embalagem hermética
higiénica, impermeável. Um novo sistema
que oferece todas as garantias para
a conservação do produto*

Rua da Palma, 306 LISBOA

Vidros — Espelhos — Molduras

Casa Gândara

(Fundada em 1864)

Fornecedora da C. P.

TELEFONE 321518 (2 linhas)

46 - Rua de S. Paulo - 48 LISBOA-2

TELEFS. { Porto - 28741 (10 linhas)
Leixões: 930012, 931703
Lisboa: 3 49 43 (5 linhas)
Londres: Avenue 17 43 4
Telex: { Lisboa 135
Porto 124

Endereços Telegráficos

A MORAS - (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
LONDRES: Moraes Dorling (Shipping), Ltd.

SEU DEPARTAMENTO DE TURISMO:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

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

Premiados com 2 Medalhas de Ouro na Grande Exposição Internacional Portuguesa de 1933

AUTO FUNDIÇÃO, LIMITADA

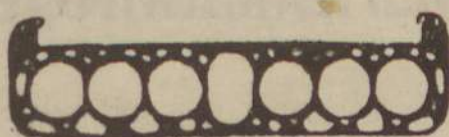
CASA FUNDADA EM SETEMBRO DE 1928

RUA DO CARDAL e S. JOSÉ, 32 - TELEFONE 4 23 71 - LISBOA

Executam-se todos os trabalhos de fundição em Bronze, Latão, Cobre, Alumínio e Metal Branco

TORNEIRO DE METAIS

NIQUELAR E BRONZEAR TODOS OS METAIS



JUNTAS METÁLICAS PARA TODOS OS MOTORES DE EXPLOÇÃO

FORNECEDORES DA C. P.

DE MANHÃ TOME

Farinha Predilecta

AÇUCARADA

E TROQUE AS EMBALAGENS VAZIAS POR
ÚTEIS E LINDOS BRINDES

DEPOIS DAS REFEIÇÕES

Pudim Predilecto

DE BAUNILHA, CARAMELO OU CHOCOLATE,
TROCANDO AS EMBALAGENS VAZIAS POR
LINDAS FORMAS

À VENDA EM TODOS OS BONS ESTABELECIMENTOS

RUA FERREIRA BORGES, 193-A - LISBOA - TELEF. 68 88 75

CEMEL

CAIXILHARIA E ESTRUTURAS METÁLICAS, LDA.

OFICINAS

VENDA SECA

TEL. 96 01 88

BELAS

ESCRITÓRIOS

AV. ALMIRANTE REIS, 2-1.º-ESQ.

TEL. 5 73 33

LISBOA-1

CAIXILHARIA, PORTAS E PORTÕES METÁLICOS, COBERTURAS PARA GRANDES VÃOS
E ESTRUTURAS METÁLICAS EM GERAL

PROJECTOS - ORÇAMENTOS

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO — FRIGORÍFICOS **"FRIGIDO"**

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

Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^A

**IMPORTADORES E EXPORTADORES
DE PRODUTOS ULTRAMARINOS, AZEITES, ETC.**

16, RUA DOS DOURADORES, 36 LISBOA

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA

1924 - 1962

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** — Telef. 736174/5/6

NAVALIS

Sociedade de Construção e Reparação Naval,

S. A. R. L.

Concessionária do Estaleiro Naval da A. G. P. L.

Construção e Reparação de Navios de qualquer tipo

- Equilibragem dinâmica de hélices e órgãos rotativos
- Reparação e afinação de injectores e bombas de injeção de motores Diesel
- Enchimento de bronzes por centrifugação
- Soldaduras especiais em alumínio e outros metais para construção de tanques, obras mortas de navios, etc.
- Ensaio não destrutivo de materiais, por ultra-sons e raios X

Rocha do Conde de Óbidos

LISBOA - 3

Telefs.: 669045/9

FÁBRICA DO TRAMAGAL

Produção Controlada por Laboratórios Privativos: Químico, Metalográfico e de Ensaio Mecânicos

INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA
LAGARES DE AZEITES
CEIFEIRAS-DEBULHADORAS AUTOMOTRIZES
CEIFEIRAS-DEBULHADORAS AUTOMOTRIZES
DEBULHADORAS E ENFARDADEIRAS
CHARRUAS E GRADES DIVERSAS
MOINHOS DE MARTELOS
CORTA-FRAGENS E ENSILADEIRAS
DESCAROLADORES MANUAIS E MECÂNICOS
SACHADORES-AMONTOADORES
CORTA-MATOS — TARARAS
PRENSAS DE PARAFUSO E HIDRÁULICAS PARA VINHO
BOMBAS CENTRÍFUGAS E OUTRAS

■

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

SERRAS DE FITA E «CHARIOTS»
RAMOLAS E PRENSAS PARA TECIDOS
CILINDRADORAS DE COURO
MÁQUINAS DE CALIBRAR VIME
MÁQUINAS PARA PICAR LIMAS
RASPADORES E ESCOVAS PARA SISAL
PRENSAS HIDRÁULICAS ESPECIAIS PARA ENFAR-
DAGEM DE SISAL, PARA APARAS DE CORTIÇA
E TECIDOS, DITAS PARA PRENSAGEM DE MALHAS,
COLAGEM DE CONTRAPLACADOS E PLACAS DE
GALALITE E DIVERSAS OUTRAS APLICAÇÕES

■

FUNDIÇÕES DE AÇO, DE FERRO E DE METAIS
NÃO FERROSOS
GRANDES OFICINAS COM TRAÇAGEM, MÁQUINAS-
FERRAMENTAS, CARPINTARIA E SERRALHARIAS,
CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ETC.

TRABALHOS DE MECÂNICA GERAL E ESPECIALIZADA

METALÚRGICA DUARTE FERREIRA, S. A. R. L.

Filiais em:

LISBOA — Av. D. Carlos I, 17 a 25 — Telefone 66 41 37
PORTO — Rua do Freixo, 989 — Telefone 5 30 58

Sede e fábrica principal em **TRAMAGAL**
Telefone 137



Companhia de Seguros A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18 — LISBOA

CAPITAL E RESERVAS EM 1960: 186.292 CONTOS

CORRESPONDENTES EM TODO O CONTINENTE, ILHAS E PROVINCIAS ULTRAMARINAS

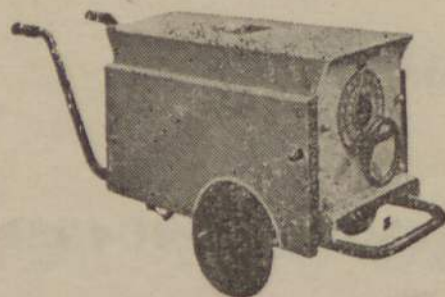
Delegações: PORTO, COIMBRA E ULTRAMAR

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

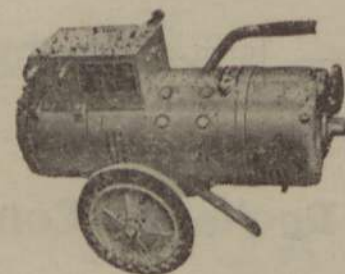
Bernardino S. M. d'Oliveira

RUA DA BOAVISTA, 80-82 — Telfs. 36 27 31/2/3 — LISBOA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE MATERIAL DE SOLDADURA



Postos Transformadores por Arco / Grupos Rotativos por Arco / Máquinas de Oxicorte / Maçaricos / Mano Reductores / Máscaras, Luvas, Viseiras / Soldaduras por Pontos / Pinças Portáteis e Máquinas Fixas / Soldadura por Roletos / Soldadura por Resistência / Soldadura de todos os Plásticos / Electrodo / Soldas / Decapantes



- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO
- SISTEMAS DE SOM
- INTERCOMUNICADORES



Standard Electrica S.A.R.L.

AV. DA INDIA — LISBOA



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

Armazenistas e Importadores

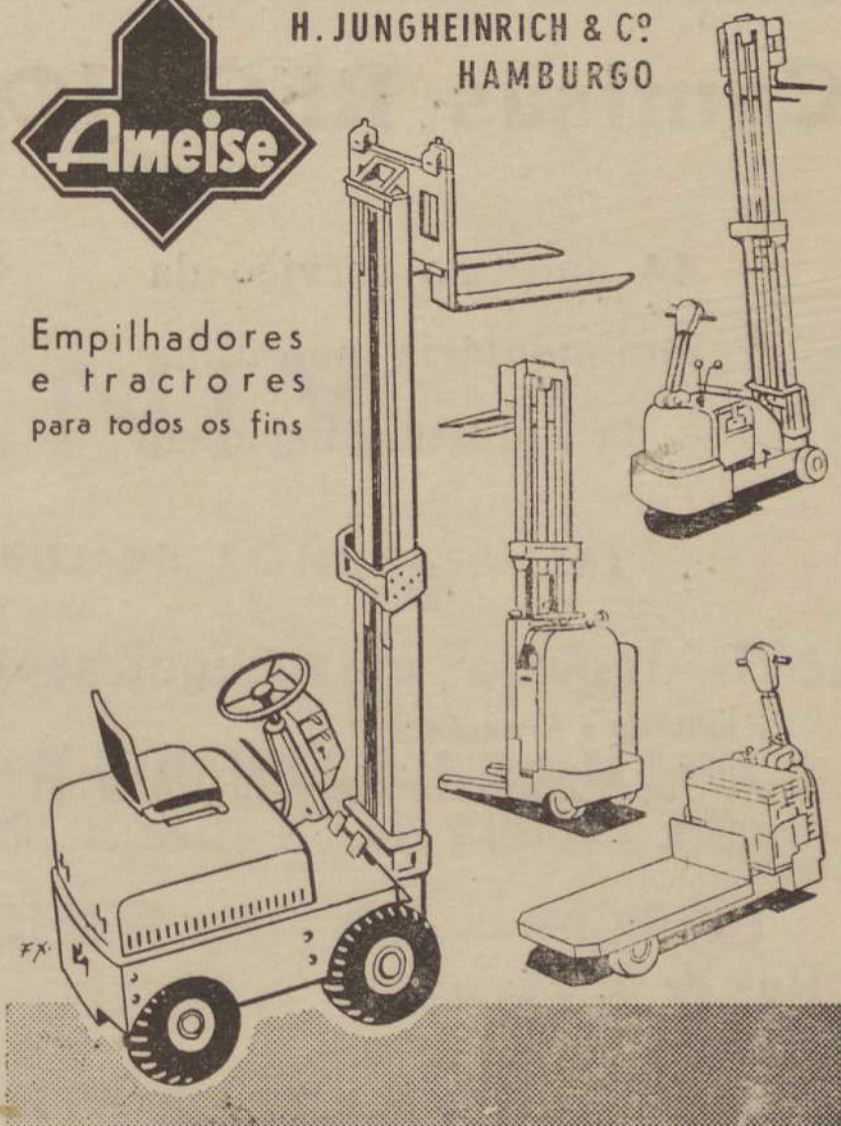
Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BEREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET - THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida

Aparelhagem Doméstica
Estabilizadores de Tensão - AROS
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de instalação



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



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

TURISMO PORTUGAL, LDA.

Rua Alexandre Herculano, 12-A

Telefs.: 591 92, 591 93 e 528 94

LISBOA

A MAIS ANTIGA AGÊNCIA
DE VIAGENS NACIONAL
PASSAGENS AÉREAS
MARÍTIMAS E TERRESTRES

Organização de excursões,
reservas de Hotel em Portugal
e em todo o Mundo

36 ANOS AO SERVIÇO
DO TURISMO

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



A MUNDIAL

COMPANHIA DE SEGUROS

Capital e Reservas:
373 MIL CONTOS

Sede: Largo do Chiado, 8
em LISBOA

Filial: Praça Guilherme Gomes Fernandes, 10
PORTO

Agentes por todo o Continente,
Ilhas e Ultramar

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. Berlin OC.
Material para análises de leite e seus
derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e binóculos

KRAHN 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

HELLER

D r o p s
e Caramelos
d e l u x o

ELBA

W a f e r s
e Aperitivos

RIVIERA

Bolachas
e Biscoitos



LISBOA - Rua da Escola do Exército, 15

Telefs. 5 1801 — 4 5942



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

TELEFONES: 22643/4—34947

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

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

Telefones: 366051/52/53



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

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

Apartado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:

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

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Apartado N.º 2 912

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

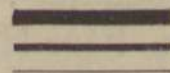
S. A. R. L.

Fábrica Fafe

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.^o

P O R T O



Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos



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:

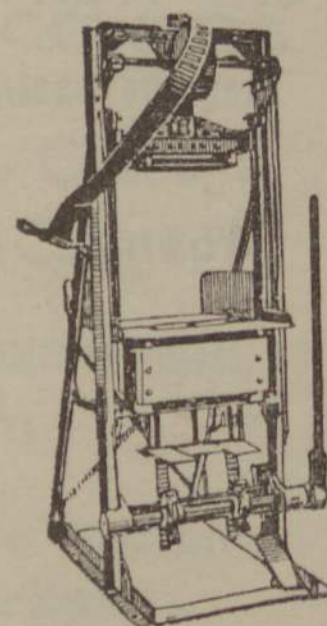
Fogões de grandes capacidades para as suas cozinhas — Depósitos de grandes capacidades para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas de blocos para as suas obras — Portas de cais mecânicas e todos os trabalhos referentes a serralharia civil

Telefone 86 3137

45-A, Calçadinha do Tijolo, 45-A

(às Escolas Gerais)

LISBOA



AREALVA, LDA.

PRODUOTRES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.º — TELEF. 32 65 52

ARMAZÉNS

QUINTA DA AREALVA — ALMADA — TELEF. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA

DEMOLOID

PROTECTOR E DESINCRUSTANTE DE CALDEIRAS A VAPOR

Único método científico para o tratamento de caldeiras a vapor

Trata o metal, não a água

Agentes e Depositários:

L. L. REGO, LDA.

Rua Capelo, 5, 3.º — Telef. 32 1598 — LISBOA

SELAGARANTE, L.^{DA}

Fabricantes especializados em SELOS DE FOLHA para toda a espécie de embalagens, 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

Para Viajar
Consulte a STAR!



A Agência de viagens de maior experiência.
630 Agentes e correspondentes em todo o Mundo

Praga dos Restauradores, 14 - Telef. 36 25 01/2/3/4

AMERICAN EXPRESS
CORRESPONDENTE

Pires & Poirier, L.^{da}

60, Rua do Passadiço, 62 - Telef. 45380

MÁQUINAS E APARELHOS ELÉCTRICOS
INSTALAÇÕES DE LUZ E FORÇA MOTRIZ
BOBINAGENS - INSTALAÇÕES - REPA-
RAÇÕES - TRANSFORMAÇÕES EM TODO O
GÊNERO DE APARELHAGEM ELÉCTRICA

Assistentes e Fornecedores da C. P.
dos Hospitais Cívicos, C. T. T., Instituto Câmara Pestana, etc.

Gustav Winkler K. G. BIELEFELD

LENÇOS SEM RIVAL
HOMEM - SENHORA E CRIANÇA
A maior fábrica de lenços da Europa

Representantes:

**ÁLVARO DE CASTRO TEIXEIRA,
LIMITADA**

RUA DA CONCEIÇÃO, 35, 2.º - LISBOA

MÁRMORES DE SOUSA BAPTISTA, L.^{DA}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13
Telef. 276 43 LISBOA

Oficina e serração de mármore

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78 61 52

Casa especializada no fabrico de mármore.
Oficinas completas para todos os trabalhos.
Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa,
loças sanitárias e materiais de construção.

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a, LDA.

Materiais de Construção
Feros, Aços e Metais
Madeiras Nacionais e Estrangeiras
Ferragens, Ferramentas, Drogas e
Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 13-67 05 14 - LISBOA

F. Bandeira Júnior

Armazém de Solas e Cabedais

Artigos para sapateiro, correeiro, maleiro,
encadernador e estofador

8, Poço Borratém, 9

Telefone 86 74 02

LISBOA

Azulejos e faianças artísticas

GÊNERO ANTIGO

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA

Telefs. 322537-638292

Fábricas de Borracha Reunidas

Piral e Irrompível

Travessa dos Remolares, 46, 1.º - LISBOA

Telefs. 23975,78 - Telegramas: «Irrompiral»

FABRICAÇÃO GERAL DE TODOS OS ARTIGOS
EM BORRACHA E EBONITE - COLCHÕES E
ALMOFADAS EM ESPUMA DE LATEX

FORNECEDORES DA C. P.

CROMNA**CHAVE AUTOMÁTICA
PARA TUBOS E PORCAS****EFICIENTE — RÁPIDA — PRÁTICA — ECONÓMICA**

- *Ajusta-se automaticamente*
- *Não resvala — Ajustando-se perfeitamente aperta tanto mais a porca quanto mais força se imprime no cabo*
- *Não desgasta as arestas da porca*
- *Dá um aperto mais firme*
- *Trabalho mais rápido devido ao seu retrocesso automático*
- *Trabalha com a mesma eficiência em corpos redondos*
- *Uma chave CROMNA faz o trabalho de muitas chaves fixas*
- *Trabalha na escuridão porque o seu retrocesso é automático*
- *Todas as peças da chave CROMNA são substituíveis*
- *Fabrico esmerado nos melhores aços*

Representante exclusivo para Portugal:

J. F. GONÇALVES DOS SANTOS

Rua dos Douradores, 222-2.º (Sala 5) — Telef. 366368 — LISBOA

Distribuidor no Norte:

Afonso António Martins

RUA SÁ DA BANDEIRA, 113-2.º

PORTO

TELEF. 221 58

**FÁBRICA DE PORCELANA
DA VISTA ALEGRE, LDA.**

FUNDADA EM 1824

**LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTU-
DADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES**

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE: — LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º — LISBOA

TELEFONES: 32 05 78 — 36 23 93 — 3 32 91

**ROCHA, AMADO
& LATINO, LDA.**

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 322254



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 322256



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 322255

**Companhia Hanseática
Lohmann & C.^a, Lda.
Av. dos Defensores de Chaves, 35-5.º**

LISBOA 1

Caixa Postal N.º 1425 — P. O. Box: LISBOA

Telefs.: 73 64 78 - 73 65 66 - 73 65 82

Osnabruecker Kupfer-und Druhtwerk: 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 Roechling-Buderus A. G.: Aços
de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro
em Máquinas e Ferramentas
Perfis e ferragens modernas de alumínio
anodizado
Tintas e vernizes.

**António Moreira Rato
& Filhos, Lda.**

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES—CANTARIAS

GRÊS—LOIÇA SANITÁRIA

Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

Steel Company of Wales, Ltd.

Produtos Siderúrgicos

Folha de Flandres

Fornecedores das oficinas da
COMPANHIA DOS CAMINHOS
DE FERRO PORTUGUESES



Distribuidores exclusivos:

**Rolim Comercial,
S. A. R. L.,**

Largo Vitorino Damásio, 3 — LISBOA
Rua Sá da Bandeira, 633 — PORTO

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

fábricas Jerónimo Pereira Campos, f.ºs

AVEIRO — PORTUGAL

SUCURSAIS:

ALVARÃES — MEADELA — SABUGO

DEPÓSITOS:

LISBOA — PORTO — BRAGA

Telhas de diversos tipos — Tijolos vermelhos e refractários — Artigos de grés —
Loiça doméstica, sanitária e decorativa em grés fino (quase porcelana)

TODOS OS NOSSOS PRODUTOS SÃO OBRIGATORIAMENTE FISCALIZADOS PELO
Laboratório Nacional de Engenharia Civil

Fábricas Aleluia

AVEIRO

TELEFONE 22061 (3 linhas)

AZULEJOS - LOUÇAS



LISBOA

Rua Rodrigo da Fonseca, 70, r/c.-Esq.

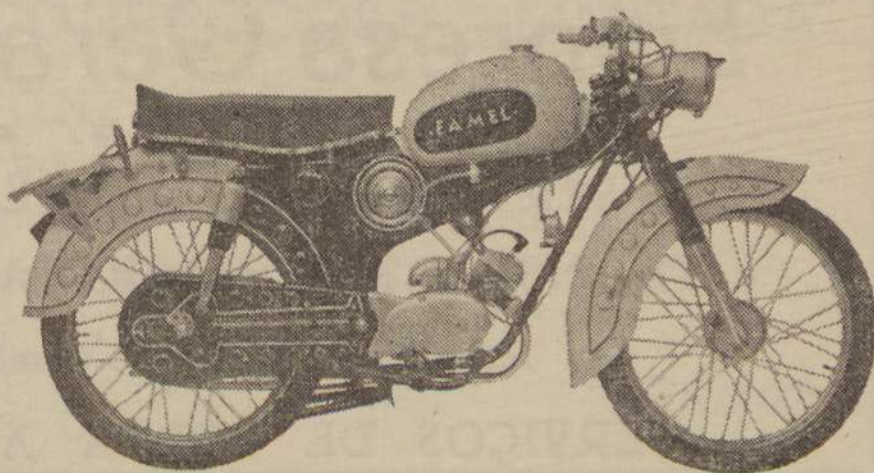
Telefone 54872

PORTO

Galeria de Paris, 96, 1.º

Telefone 27012

Fábrica de Produtos Metálicos, L.^{da}



FAMEL (Marca registada)

FÁBRICA DE MOTOCICLOS
E MOTOCICLETAS

FABRICO ESPECIAL DE AROS

SÉRIES PARA MOTOCICLETAS
ACESSÓRIOS E MONTAGENS

Sede: **AGUEDA** (PORTUGAL)

Telegramas: FAMEL * Telefone: 59291-P. B. X.

FAMEL FOGUETE * FAMEL FOGUETÃO * FAMEL DKW



Fábrica de Cal
Hidráulica de
Souzelas

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

Telefone 7419

SOUZELAS — COIMBRA

CASTROS & MOURA, L.^{da}

IMPORTADORES — REPRESENTANTES — DEPOSITÁRIOS

Representantes das Bicycletas HÁVILA, IBÉRIA, MARVIL,
ARGYLE e LUSITANIA

Vendedores das Bicycletas RUDGE e PHILLIPS
Motorizadas CYRUS e MARVIL

Apartado 18 — Telefone 7 43 36 — SANGALHOS (PORTUGAL)

= MACAL =

M. Caetano Henriques & C.^a, L.^{da}

FÁBRICA DE BICICLETAS E MOTORIZADAS
Correspondentes Bancários

Telef. 59414 — BORRALHA — ÁGUEDA

Fábrica de Ferragens

PARA MÓVEIS

CONSTRUÇÕES E INTERIORES

Silva & Irmão, Suc.^{res}, L.^{da}

Telefone 44 || Telegramas «SIS»

AGUEDA-Portugal

«MÓVEIS DE ARTE SANTOS»

Telefone 59310

UTILIDADES DOMÉSTICAS — DECORAÇÃO

Rua Cabedo de Lencastre — ÁGUEDA

com FÁBRICA DE MÓVEIS E CARPINTARIA no
Carqueijo do Barrô — ÁGUEDA

CERÂMICA DE ÁGUEDA GUERRA & CRUZ, L.^{da}

Telha Marselha, Eminium (Antiga Portuguesa)

Tijolos de todas as qualidades

Telefone 59428 — ÁGUEDA

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

EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉTRICOS
E ELECTRO-MECÂNICOS DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

- isoladores de todos os tipos para alta e baixa tensão
- pequena aparelhagem eléctrica e porcelana e baquelite para instalações de luz
- tubos plásticos para protecção de condutores eléctricos e condução de líquidos
- refractários especiais para aparelhos de aquecimento porcelanas industriais

SEDE—L. BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º LISBOA
FÁBRICA—CANDAL—VILA NOVA DE GAIA

INACOL

INDÚSTRIA NACIONAL DE CONFECÇÕES, LIMITADA

LANIFÍCIOS E CONFECÇÕES

PARA HOMENS, SENHORAS E CRIANÇAS

Fatos, Casacos Sport, Gabardinas, Samarras, Casacos de Senhora, etc.

VENDA POR ATACADO E EXPORTAÇÃO

FORNECEDORES DA C. P.

RUA DO BENFORMOSO, 11

LISBOA

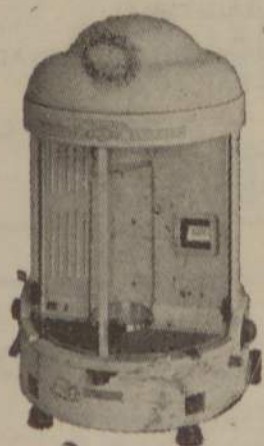
Sociedade Industrial A VELEIRA, LDA.

Velas e aparelhos para Barcos de Recreio — Toldos — Capas para Baleeiras e Barracas — Toldos para Praia, Campo, Esplanadas, Estabelecimentos Comerciais, Jardins, Feiras, etc., etc. — Ventiladores — Balões e Defensas — Mangueiras de Salvação — Tanques para Água — Coletes e Bolas — Redes em Cabo de Arame e outros. — Encerados para bordo e Camionetas.

FORNECEDORES DA C. P.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

SEDE: Rua Jardim do Tabaco, 34 — Telefone 86 73 69 — LISBOA



SOTEL

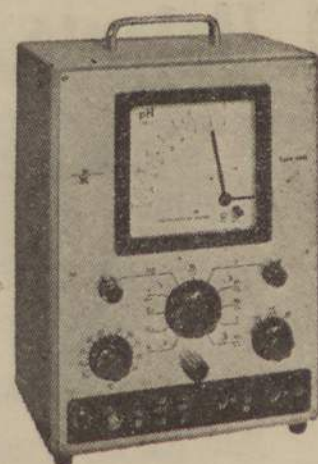
Sociedade Técnica de Laboratório, Lda.

Rua Castilho, 11 — Telefs. 41092-55829-732599

LISBOA

Representantes e fornecedores especializados de aparelhos para laboratórios — Instrumentos científicos

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



PASTELARIA

RUA RODRIGUES SAMPAIO, 52-C

O mais variado sortido de artigos Nacionais e Estrangeiros próprios para brindes

Grande variedade de Pastelaria Fina

Smaveta

Banquetes e Lanches de Casamento para qualquer ponto do País

Telefones: P. P. C. (2 linhas) 4 15 83 - 73 39 01 — Encomendas

Restaurante 55 34 48 * Pastelaria 4 57 75

RESTAURANTE

RUA BARATA SALGUEIRO

Cozinha Portuguesa e Estrangeira de categoria internacional * Mariscos recebidos diariamente das melhores procedências

Óptima Garrafeira em Cave Própria

Simão & Comp.^a

Importação e Exportação

Azeites virgens e refinados

Fábrica de Produtos de Salsicharia

ALFERRAREDE



**Sociedade Fabril
de Produtos Resinosos, Lda.**

Fabricantes - Exportadores

ALFERRAREDE

Fábrica de Camisas

J. Brinco Breda

ÁGUEDA-PORTUGAL

RIOBELO

BOTARÉU

Cerâmica Excelsior

FÁBRICA DE CERÂMICA

Lacerda, Figueiredo & C.^a, L.^{da}

FÁBRICA DE FABRICO DE TELHA,
TIJOLO E OUTROS ACESSÓRIOS

Telefone 5

PAMPILHOSA

J. Valente & Irmãos, Lda.

Lavoura — Comércio — Indústria

Sede em CASTELO BRANCO

Apartado 21 — Telef. P. P. C. 134, 462 e 306

Em Lisboa: CAMPO DAS CEBOLAS, 3

Telef. 32 63 55

Na Covilhã: Rua Ruy Faleiro, 37-39 — Telef. 22746

Fábrica de Produtos Alimentares «Joval»

Preparação de carnes de porco para consumo
interno e exportação

Santa Cruz

AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO

76, Rua Macário de Castro, 78 — LAMEGO-PORTUGAL
Telef. 205 — Telegramas SANTACRUZ

VIAGENS * EXCURSÕES * TURISMO

Membro I. A. T. A. — Passagens aéreas, marítimas e
terrestres para todo o Mundo — Passaportes — Vistos

José de Oliveira Carvalho

FERRAGENS, TINTAS E DROGAS

Rua de Trás da Sé — Telefone 21

LAMEGO

5 Pisos c/ Rampas e Ascensor Eléctrico

SERVIÇO PERMANENTE



Estação de Serviço Oficial

— do —

A. C. P.

PASTELARIA GOMES

Especialidades de Vila Real — Fabrico diário

Sede: PASTELARIA — MERCEARIA FINA
2, Rua António de Azevedo, 10

Filiais: PASTELARIA - CERVEJARIA - SALÃO DE CHÁ
Avenida Carvalho Araújo, Largo do Pelourinho, 11
e Rua de Santa Sofia, 63

Telefone 22011 P P C

VILA REAL

Almeida, Almeida & Alvaro

VENDEDORES DAS ÁGUAS DA BELA VISTA E LUSO

Agentes da Supersumos, Lda.

Estanque de Pólvoras do Estado

Espumantes da Raposeira — Presuntos da região

Rua Macário de Castro

Telefone 270

LAMEGO

Mário Lopes & Irmão, L.^{da}

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

Telefone 62233

MANGUALDE

José Paulo dos Santos, Sucr.

Américo Henriques dos Santos

Depósito de Tabaco e Fósforos, Companhia União Fabril Portuense, Adubos, Sulfatos, Cimentos e Lusa-lite — Correspondente Bancário e Agente de Companhias de Seguros — *Estanqueiro das Pólvoras do Estado* — Estabelecimento de Merceria, Ferragens, Louças, Fazendas de lã e algodão. Drogas, Miudezas, etc.

Fornos de Algodres — Telef. 28

Joaquim Valente de Almeida & Filhos, Lda.

(DESDE 1911)

TELEFONE — 45

TELEGRAMAS — AGDA

RUA DR. ANTÓNIO BREDÁ

AGUEDA - Portugal

FÁBRICA DE FERRAGENS PARA
MÓVEIS E CONSTRUÇÃO

Fundição de metais, Artigos para ciclismo
e acessórios para a indústria metalúrgica
e cirúrgica

TRABALHOS DE GALVANOPLASTIA
EM TODOS OS METAIS

Marcas Registadas — «Jval» e «Agda»

Adelino Amaral, Limitada



ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
E CHALARIA

Vendas só por junto

A primeira casa do género

na Província

End. Teleg. «TECIDOS»

Telefone 66243



MANGUALDE



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 Correios, 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.



Espumantes

Natural

Raposeira
LAMEGO



COMPANHIA DE SEGUROS TRANQUILIDADE

Fundada em 1871

CAPITAL E RESERVAS EM 1960:

509.165.828\$80

SINISTROS PAGOS NOS ÚLTIMOS
DEZ ANOS:

781.400.000\$00

LISBOA

PORTO



PORTO

Ramos-Pinto

Sociedade de Destilação, Lda.

FÁBRICA DE ÁLCOOL

FUNDADA EM 1927

Fornecedores da C. P.

SEDE:

PORTO DA LAGE

Telefone 32312

TOMAR

LISBOA

ESCRITÓRIO E DEPÓSITO:

Avenida Infante D. Henrique, 6

TELEFONES

86 72 76 e 86 69 45 Expediente — 86 67 91 Gerência

PORTO

ESCRITÓRIO: R. Duque de Loulé, 137 - Tel. 27695

DEPÓSITO: Rua Anselmo Braancamp, 519

Telefone 5 1961

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

Viúva de Manuel João & C.a

METAIS

zinco, chumbo, estanho, etc.

Calçada de St.ª Apolónia, 20/22

Telefone 84 06 39

LISBOA

Ramos & André

*Serralharia Civil e Artística — Alumínios
Anodizados — Cunjagem de Chapa*

Rua Cidade Manchester, 28

Telefone 84 19 64

LISBOA

**Fornecedores da Companhia dos Cami-
nhos de Ferro Portugueses desde 1930**

FÁBRICA LANIFÍCIOS

*Manuel Lopes Henriques
& Filho, Limitada*



AV. INFANTE D. HENRIQUE

Telef. 38 11 14 - 38 14 17

LISBOA

Agência Magno

FUNDADA EM 1874

FUNERAIS * TRASLADAÇÕES * EMBALSAMAMENTOS
TRANSPORTES E ARTIGOS FÚNEBRES * DECORAÇÕES

RUA DE SANTA MARTA, 52-A — 56-A

TELEFONE P. P. C. A.

4 31 89 - 4 31 80 - 4 31 79 - 55 53 01 - 66 27 72 - 08 00 22

**Esta Agência não tem qualquer
sucursal na Avenida Almirante Reis**



ADUBOS

FARINHAS

DE PEIXE

CARVALHAL & GARCIA, L.DA

Rua da Conceição, 17, 3.º — LISBOA

Fábrica: FIGUEIRA DA FOZ

VINHOS DE COLARES V.S.
(VISCONDE DE SALREU)

O melhor entre os melhores — Grandes caves em Colares

**Ramisco Engarrafado e
Chão Rijo em Garrações**

D. J. Silva, L. da

R. Barata Salgueiro, 15-1.º — Tel. 4 71 54 — LISBOA

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

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

António Braz, Lda.

Telefone 86 45 61

RUA DA PALMA, 252 e 254-A

LISBOA

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS

MANGUALDE

(PORTUGAL)

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21

Telefs. 62421-62422-62423

Agência em Lisboa:

RUA DO CARMO, 51-6.º

Telefs. 32 55 87 - 3 06 46 e 36 77 50

Teleg.: «Contexim» — Lisboa

Moura & Baptista, Lda.

Fabricantes de Lanifícios

Telefone 95109

TORTOSENDO

Américo Sousa, Irmão & C.ª

Fábrica de Lanifícios

Telefone : 95115

Apartado: 15

Telegramas: ASIC

TORTOSENDO (Portugal)

Zacarias Cardoso do Couto

Armazém de Mercarias, Enxofre,
Sulfato e Adubos

Depositário de Tabacos e Fósforos

Telegramas: ZACARIAS CARDOSO

Telefone: 62230 — Apartado 14

MANGUALDE

Leonel Sousa Rebordão

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Casimiras para homem

Novidades para Senhora

Aos melhores preços

Telefs.: Fabrica 95204 — Resid. 95221

Apartado 27

TORTOSENDO

João Pereira Ruivo & Filhos, Lda.

Madeiras Aparelhadas e em Tosco

EXPORTADORES

End. Telegráfico: RUIVOFILHOS

Telefone 66236

NELAS (B. A.)

F. Rodrigues & Sobrinhos

Fábrica de Lanifícios do Lobão

Telefone N.º 95124

Telegramas : J. Rodrigues

Apartado: N.º 24

TORTOSENDO (Portugal)

SOMA E SEQUE...

Nos concursos realizados este ano a
Exploração Porcina, de

A. DE LA LLAVE

Conquistou os seguintes prémios:

Trofa, 4 de Março — 2 primeiros prémios, 2 diplomas.

Santo Ti s, 20 de Março — 1.º prémio em varrascos, 2 diplomas; 1.º prémio de Porcas.

Vila do Conde, 2 de Março — 1.º prémio de varrascos, 2 taças; 1.º prémio de Porcas.

Barcelos, 3 d. Maio — 1.º prémio de Porcas, 1 Medalha de Ouro; 2.º Prémio de Varrascos.

Aveiro, 7 de Maio — 1.º prémio de Varrascos; 1.º Porcas afileadas; 1.º Grupo de 1 leitão e 2 leitoas; 2.º de Porcas sem filhos.

Felgueiras, 8 de Maio — 1.º de Varrascos; 1.º Porcas.

Em Vila Nova de Famalicão, 13 de Junho de 1961 — 1.º Prémio de Porcas de criação alfeiras; 1.º Prémio Varrascos; 1.º Prémio Porcas de criação afileadas; 2.º Prémio da mesma espécie; 2.º Prémio Porcas de criação Varrascos.

Além dos Prémios conquistados em Famalicão, acima referidos, conquistou, mais, uma artística Taça, o que justifica a fama desta **Exploração Porcina**.

Nos anteriores concursos realizados, a Exploração Porcina obteve os seguintes prémios:

1.º Prémios, 182; 2.º Prémios, 86; 3.º Prémios, 3; Medalha de Ouro, 72; Medalhas de Prata, 21; Menções honrosas, 40; Diplomas de Honra, 50; Taças, 8; Meias libras, 2.

Sem dúvida, contra factos, não há argumentos...

TINTAS «CARSON'S»

ESMALTES ULTRALUX

Interior e exterior

TINTA PLÁSTICA ULTRALUX

Interior e exterior

TINTA ANTI-CORROSIVA

Para obras de grande resistência

MURALINE

Tinta a água

Utilizadas há largos anos pela C. P.

AUSTRELIANO GOMES DA CRUZ

Rua do Almada, 43-1.º — Telef. 29 292

P O R T O

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS

A Z U L E J O S

MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

Escondidinho de CAMPANHÃ

DE

Reis & Santos, L.ª

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA

BONS VINHOS E PETISCOS

Refeições económicas — Serviço à lista

PREÇOS MÓDICOS

Rua Justino Teixeira, 11 Telefone 5 30 47

P O R T O

J. L. PEREIRA, LDA.

Armazenistas de Mercaria

Importação, Exportação, Chá, Café, Cacau, Especiarias e outros produtos coloniais

Fábrica de Torrefacção e Moagem

99, Rua Mouzinho da Silveira, 103 **P O R T O**

Telef. P. B. X. 34812 23455 — Teleg. *Portus*

CAFÉ NICOLA

Pereira, Silva Vieira & C.ª, Lda.

CERVEJARIA E SALÃO DE JOGOS

Rua da Estação, 44 — Telefone 54981 — **P O R T O**

CASA PEIXOTO

Manuel Peixoto de Carvalho

COMÉRCIO GERAL

Sortido em Mercaria fina e grossa — CHÁ e CAFÉ

R. Justino Teixeira, 9 — Telef. 5 30 67 — **P O R T O**

Fazendas, Malhas, Sobretudos, Gabardines
e Calçado — Vendas a prestações

Rua de Pinto Bessa, 71 — **ÂNGULO DE MIRAFLOR**

COSTA & IRMÃOS, LDA.

Importadores e Armazenistas — Ferro e Madeiras

Rua Padre António Vieira, 81 (a Campanhã) Apartado 328
PORTO Portugal — Telef. 520 38-520 39

Armazéns: Porto (a Campanhã) Rua Padre António Vieira, 81
Porto (à Boavista) Rua 5 de Outubro, 574-Telef. 60455-64498

Gaia — Largo Joaquim Magalhães, 12 — Telef. 390087

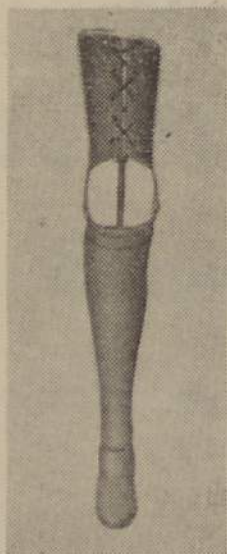
Empresa Cerâmica de Vila Real, L.ª

CASA FUNDADA EM 1910

Fábrica de Cerâmica e Serração com aplainamento de madeiras e esquadrias, etc.

Escritórios { na Rua Central, 22 — Telef. 22
na Fábrica — Telef. 59

VILA REAL



Pernas e braços artificiais

Rigorosa técnica de adaptação a actuar com os mais aperfeiçoados e recentes modelos. Eficiência comprovada. Garantia absoluta.

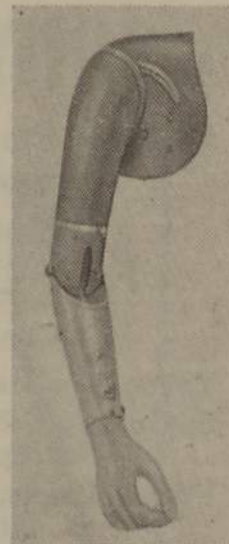
Aparelhos Ortopédicos, Cintas Medicinais e Ortopédicas, Fundas, Meias Elásticas, Bengalas, Muletas, etc. Cadeiras e carros para doentes

CONSULTE O

CENTRO ORTOPÉDICO PHOENIX

RUA DO ARCO DA GRAÇA, 51 (À entrada do Hospital de S. José)

LISBOA — Telef. 86 19 25



Feira Internacional de Viena

11 a 18-3-62

Há 40 anos a maior feira universal de amostras da Áustria

Com 25 000 mostruários, oferece sempre o máximo interesse quer para grossistas quer para consumidores

Informações: DELEGADO COMERCIAL DA ÁUSTRIA

LISBOA

Av. Duque de Loulé, 97-3.º — Telef. 47609

materiais novobra

EM BETÃO PRÉ-ESFORÇADO



PAVIMENTOS

COBERTURAS

VIGAS DE GRANDE VÃO

ASNAS

PERFIS

SOCIEDADE DE PRÉ-FABRICAÇÃO E OBRAS GERAIS NOVOBRA, LDA.
AV. ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, LOTE 3, 5.º D. TELEF. 774832/766446 LISBOA-5

Materiais para construção *Sanimar, Lda.*

Fabricantes de mosaicos marmorite «SANIMAR»

Distribuidores Gerais:

AUTOCLISMOS «LAGOA» — LOIÇA SANITÁRIA EM BRANCO M/ESTORIL

Representações:

Empresa Cerâmica Alcobaça

Cerâmica Santos, Lda.

Esc. e Armazém: RUA GONÇALVES CRESPO, 46 — T. lefs. 73 05 06 - 4 43 92 — **LISBOA**

TELHAS

E TIJOLOS

ESPECIAIS

Bach Frères S. A. (Bélgica)

Sphinx (Holanda)

Loiças Sanitárias
em cores de
Alta Qualidade

Filial: Rua Dr. Eusébio Leão — Barreiro



motores e transformadores

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

MOTRA

EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS, S. A. R. L.

AV. INFANTE SANTO - 54 D APARTADO 2579 - LISBOA. TEL. 66 18 34/69 67 29 58

UMA MARCA DE PRESTÍGIO... PARA O PRESTÍGIO DA SUA INDÚSTRIA!

SACOR

FORNECE AS GRANDES
INDÚSTRIAS NACIONAIS



GASÓLEO • FUEL-OIL
AO SERVIÇO DA **CP**