

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. MENDONÇA E COSTA

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898 — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887-1934; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908
—— MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís (Estados Unidos) 1904 ——

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

LISBOA

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



CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTORA-INTERINA E EDITORA:

FERNANDA D'ORNELLAS, Proprietária da Revista de Turismo «Viagem».

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista; *ANTÓNIO E. M. PORTELA*.

REDACÇÃO:

Dr. *VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA*, Escritor; Dr. *MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR*, Professor; Eng.º *ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO*; *J. M. GUERRA MAIO*, Jornalista; *MÁRIO CARDOSO*, Jornalista.

COLABORADORES:

Major *ADALBERTO FERREIRA PINTO*, Engenheiro Civil; Dr. *ROGÉRIO TORROAIS VALENTE*; Eng.º *EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES*; *EURICO GAMA*, Escritor; Eng.º *FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES*; Eng.º *ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA*; *JORGE RAMOS*, Jornalista.

76.º ANO

1963

Índice dos Artigos e Secções do 76.º Ano

1 9 6 3

	Pág.		Pág.		Pág.
António Montez	341	do Rosário	417	Círculo Tradicionalista Português	498
Aviação, por Fernando Almiro Vale, 497 e	511	Caminho de Ferro de Benguela (Companhia do), 132 e.	205	Comboios Internacionais.	51
Boas Festas	483	Caminhos de Ferro Britânicos (A crise dos) e o Plano Beeching	144	Comité dos Suplentes da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (Reunião do)	327
«Bodas de Diamante», 52 e	58	Caminhos de Ferro Espanhóis (Rede Nacional dos) — Resultados do Exercício de 1962, por Mário Cardoso.	356	Comunicações Ferroviárias (As) entre Portugal e a Europa, pelo Dr. M. Busquets de Aguilar, 87 e	139
Breve comentário sobre o Inverno	519	Caminho de Ferro do Leste (A ponte do).	17	Comunicações na Guiné (As), pelo Eng.º António Simões do Rosário.	43
Brindes e Calendários, 484, 508, 532, 51 e	83	Caminho de Ferro do Leste (Para a História do), por Eurico Gama	7	Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, pelo Eng.º Luís da Costa	289
Bureau dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (Está reunido em Lisboa o)	297	Caminhos de Ferro Japoneses (O Instituto de Investigação Técnica dos), pelo Eng.º Armando Cameira	13	Conferência Europeia dos Ministros de Transportes.	306
Café «Chave d'Ouro»	240	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos).	123	Conferência Internacional Ferroviária Eurailpress.	48
Cais do Sodré (A Tragédia do).	105	Caminhos de Ferro Portugueses — A linha de Cascais (II), por L. de Mendonça e Costa	410	Congresso Internacional [O XVII] de Associações Turísticas de Ferroviários Europeus	161
Caminhos de Ferro (Os) no Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres	353	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos) — Resultados do Exercício de 1962	119	Congresso Internacional (37.º) da Federação das Agências de Viagens	312
Caminhos de Ferro (A Aviação e os).	146	Caminhos de Ferro Portugueses (O Relatório da Companhia dos) referente ao Exercício de 1962, pelo Dr. M. Busquets de Aguilar.	183	Curiosidades e distrações da Gazeta, 439, 509, 150 e	279
Caminho de Ferro (A Cibernética e o)	339	Caminhos de Ferro Ultramarinos 153 e.	363	Curso de Formação e Produtividade da C. P. (A 22.ª reunião do) e a aplicação da Cibernética nos Caminhos de Ferro	345
Caminhos de Ferro (XI Congresso Panamericano dos), 345 e.	474	Canal da Mancha (O) e a ligação da França à Inglaterra.	276	Desfolhar de saudades na ponte da Ajuda, por Eurico Gama	419
Caminho de Ferro (O) deve ser Internacional	273	Carlos d'Ornellas (Algumas palavras a), pelo Eng.º Armando Cameira	235	«Dia do Turista» (A C. P. e o)	71
Caminhos de Ferro (O emprego da Cibernética nos)	126	Carris de Ferro de Lisboa (Companhia) 113, 161 e.	297	Ecos & Comentários, por Sabel, 443, 478, 494, 512, 526, 12, 51, 64, 74, 130, 240 e.	329
Caminho de Ferro (Um) de madeira.	452	Carta de Lourenço Marques, por correspondente especial, 277, 358, 477 e	523	Electrificação da Linha do Norte	324
Caminho de Ferro (Primórdios do), por Mário Cardoso	292	Carta de Paris — O 40.º Aniversário da fundação da União Internacional dos Caminhos de Ferro.	508	Electricidade nas aldeias, por Guerra Maio	437
Caminho de Ferro (Relações Públicas), pelo Dr. Élio Cardoso	39			Espectáculos 478, 509, 34, 49, 64, 82, 116, 153, 192 e	330
Caminho de Ferro (O) responde aos ataques da União Internacional de Navegação Fluvial	160			Estação do Barreiro (Como era há um século a) — Como a descreveu, em 1863, Carlos José Caldeira.	491
Caminhos de Ferro (Os que acreditam em).	361				
Caminho de Ferro (União Internacional dos) — Um Simpósio consagrado à Cibernética	293				
Caminho de Ferro da Beira	129				
Caminho de Ferro de Benguela (O), pelo Eng.º António Simões					

	Pág.		Pág.		Pág.
Estação do Rossio (Na)	129	Eng.º Armando Cameira	406	Roteiro de um repórter, por Jorge Ramos	
Exposição Internacional dos Transportes e Telecomunicações – Munique 1965	66	Natal (O) do Ferroviário	473	A cidade mais antiga do Mundo	423
Falecimento (O) do nosso Director e as expressivas homenagens que foram prestadas à sua memória, 235 e	323	Noticiário diverso	416	Aachen	476
Feira de Paris	67	Nova locomotiva (Uma) da «General Electric Company».	156	Toledo	496
Ferroviário Académico (O), pelo Eng.º Armando Cameira	247	Novidades Ferroviárias (Algumas) para 1963 e 1964	471	Uma noite em Erfurt	510
Gabinete de Estudos de Turismo da Casa do Alentejo	218	Novo Motor Diesel	278	Baalbek	527
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	161	O nosso Arquivo – O Infante D. Henrique e os Navegadores na obra «Biografia do Mar», de Richard Carrington	221	Tetuan, a cidade das sete portas	46
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» (As Bodas de Diamante da) e a Imprensa, 1, 11, 98, 114, 149 e	212	O que todos devem saber	211	Genebra, a maravilhosa	63
General João de Almeida, 296 e	521	Obras Públicas (As) em 1961, pelo Dr. M. Busquets de Aguilar (I e II) 41 e	57	Simpósio de Cibernética	306
Gestão de Empresas (Algumas dificuldades em), pelo Dr. V. de Caldas Nogueira	414	Os nossos mortos		Sobre-Equipamento no sector dos transportes terrestres, pelo Prof. Dr. J. Faria Lapa, 231 e	249
Há 50 anos, 499, 65, 82, 254, 278, 308, 329, 346 e	361	Conde de Penha Garcia	196	Sociedade Estoril (A) enviou um comunicado à Imprensa.	126
Dr. Hans Karl Vacano	153	Eng.º Manuel José Pinto Osório	103	Terras da nossa terra, pelo Eng.º A. Simões do Rosário	
Hora de Verão	51	Manuel Ornellas Bruges de Oliveira	34	Sagres	59
Horários (Os novos) do «Sud-Express» e do «Lusitânia-Express»	293	Panorama, por Rebelo de Bettencourt, 475, 495, 520, 6, 47, 61, 76, 91, 106, 124, 138, 187, 202, 252, 291, 310, 338 e	355	Monsanto, a aldeia mais portuguesa de Portugal	73
Horário dos Comboios das linhas de Cascais e Sintra	193	Paris de Ontem e de Agora, por Cristiano Lima.	141	Lourenço Marques	89
Idade (A) do «Rail» e a Revolução da camionagem, pelo Dr. Águedo de Oliveira	155	Parte Oficial, 513, 49, 84, 110, 131, 164, 194, 207, 226, 242, 258, 280, 298, 314, 332, 348 e	364	A Arrábida	104
Imprensa, 116, 205, 218, 342 e	524	Pérola (A) do Atlântico, pelo Eng.º António Simões do Rosário.	19	Santa Comba Dão	143
Imprensa Técnica, 324 e	478	Ponte da Arrábida (A), 255 e	531	Ovar	188
In Memoriam – Carlos d'Ornellas, 215, 256, 265 e	293	Ponte sobre o Tejo (A), 23, 55, 211, 234, 270, 360, 449 e	479	As Cinco Vilas	217
Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, 83 e	306	Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique	311	Águeda e os seus atractivos.	263
Itália (A) vai instituir a «Ordem dos Jornalistas»	496	Portugal, país de turismo.	135	De Coimbra à Serra da Estrela	295
Jardim Zoológico de Lisboa, 34, 276 e	326	Prémio «Governador Geral de Angola» (A C. P. e o)	515	Mondim de Basto	343
Eng.º Karl Waldebrunner	254	Previdência (A) do Ferroviário Reformado	62	Terras e Povos, por Jorge Ramos, 81, 97, 115, 125, 204, 253, 267, 294 e	307
Le Portugal – circuit touristique et ferroviaire	524	Projecto (Um) de ferry-boat entre os portos de Marselha e Bandol	362	Testemunho dos acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do CEM J. António Franco Pinheiro, 77, 93, 107, 127 e	147
Limiar (No) de 1963	403	Publicações Recebidas, 465, 530, 36, 60, 116, 163, 220, 233, 331, 342 e	363	Transportes (Os) na Europa	269
Linhas Estrangeiras, 445, 484, 515, 528, 35, 52, 62, 83, 130, 158, 218, 330, 347 e	366	Que (O) teria acontecido há dois milhões de anos, por Jorge Ramos.	9	Transportes ferroviários (Os) e a coordenação com a camionagem	271
Linhas Portuguesas, 347 e	357	Rebelo de Bettencourt: «Bodas de Ouro»!, por Mário Cardoso	325	Transportes Terrestres (Fundo Especial dos) – Exercício de 1962	199
Linhas Ultramarinas	87	Recortes sem comentários, 466, 500, 516, 529, 33, 50, 67, 99, 154, 225 e	359	Tuna Académica da Universidade de Coimbra	363
Louvável iniciativa (Uma)	515	Reflexões sobre alguns projectos de vias navegáveis	121	Turismo (O) e a amizade peninsular, por Mário Cardoso	240
Eng.º Luís da Costa	264	Regularidade (A) no serviço é mais importante que a velocidade	296	Turismo espanhol	526
Métodos (Os) devem ser adaptados às circunstâncias, pelo Eng.º Armando Cameira	305	RENFE (A) e a sua nova organização	484	Turismo francês	524
Metropolitano de Paris (O) e a sua história	262	Reversão justificada, por J. F. de Sousa	503	União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), 193, 487, 489, 499 e	532
Mobil Clube (No)	346	Reuniões de Formação e Produtividade para o pessoal técnico da C. P.	327	Valorização do pessoal da C. P.	337
Modernização (A) das nossas linhas férreas	264	Reunião Internacional de Agências de Viagens	296	Valorização (A) económica e social do País, por Rebelo de Bettencourt	321
Museu de Transportes (Um) em Lucerna	261			Velhas raças do Novo Mundo – Labnai, a cidade sagrada, por Jorge Ramos	151
Notas sobre o progresso e melhoramentos importantes nalgumas redes ferroviárias – A rede nacional do Continente, pelo				Viagens à volta do comboio, por Jorge Ramos, 191, 223 e	237



ANO LXXV

N.º 1801

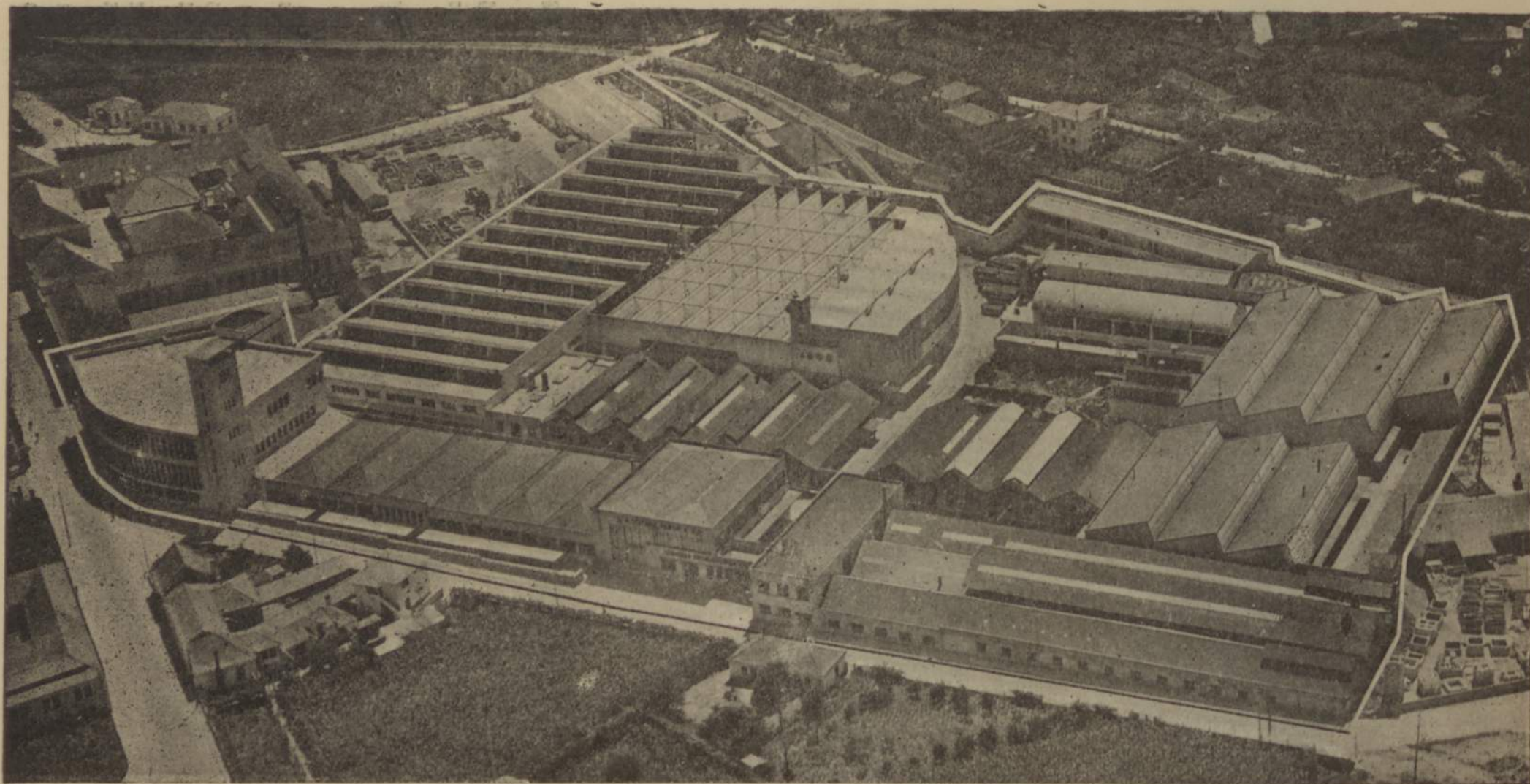
1 JANEIRO 1963



GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO



Vista aérea das fábricas «Oliva»



MÁQUINAS DE COSTURA — RADIADORES E CALDEIRAS PARA AQUECIMENTO CENTRAL—CALORÍFEROS —FOGÕES DE COZINHA—BANHEIRAS E OUTRO MATERIAL SANITÁRIO DE FERRO ESMALTADO — MARMITAS E EQUIPAMENTO COMPLEMENTAR PARA GRANDES COZINHAS—BOMBAS CENTRÍFUGAS E MANUAIS— ACESSÓRIOS DE FERRO MALEÁVEL PARA CANALIZAÇÕES —ACESSÓRIOS PARA LINHAS DE ALTA TENSÃO —TUBOS PARA CANALIZAÇÕES E OUTROS USOS—OBRA DE FERRO FUNDIDO NORMAL E DE FERRO MALEÁVEL — GALVANIZAÇÃO DE ARTIGOS DE FERRO

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: 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 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1801



1 — JANEIRO — 1963



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

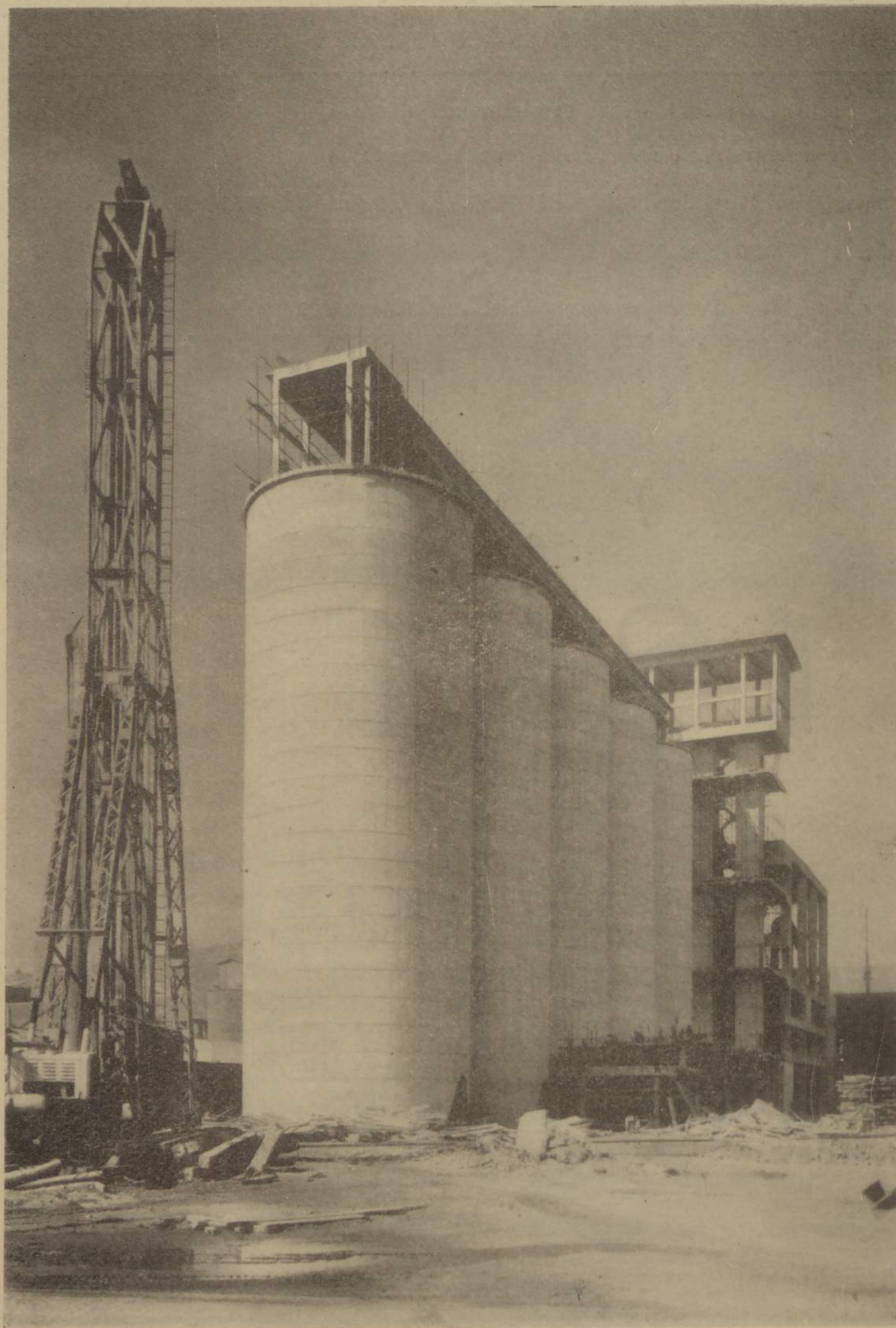
Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

BATERIA DE 5 SILOS

com 11,50 m. de
diâmetro e 30,00
de altura, cada



ASSENTES SOBRE
313 ESTACAS FRANKI

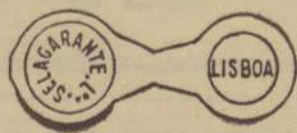
COMPANHIA
CIMENTO
TEJO
ALHANDRA

Sociedade Construtora Portuguesa, Lda.

PRAÇA DO AREEIRO, n.º 9, 4.º-Esq. — LISBOA — TEL. 72 60 61 e 72 99 11

SELAGARANTE, L.^{DA}

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



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

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

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3-TELEFONE 63 77 59 — LISBOA

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES AMADEU GAUDÊNCIO

ESCRITÓRIO
E OFICINAS
R. A EXAN-
DRE BRAGA,
4 - LISBOA



**ARQUITECTURA
E ENGENHARIA**

Telefs. P. P. C. A. 431 91-431 92-59000
End. Teleg. «CONSTRUÇÃO»

Construções Civas — Carpintaria Mecânica

Betão Armado — Trabalhos de Pintura

Empresa Vidreira da Fontela, Lda.

Telegramas: VIDROFONTELA — Telefones: 22013 — 22014 — 22015

GARRAFAS PRETAS

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champagne

GARRAFAS BRANCAS

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

De vários padrões, de grande efeito decorativo,
para interiores e exteriores de casas

VIDRO ESTRIADO EM CHAPA

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

VIDRO ARMADO

Premiado com as mais altas recompensas em
todas as exposições a que tem concorrido



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

Caran d'Ache

A VENDA NAS BONS PAPELARIAS

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONÉS: 389291-389292

LISBOA

● **PAPÉIS**
QUÍMICOS

● **FITAS**
PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER

● **STENCILS**

E

● **TINTAS**
PARA DUPLICADORES



GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

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

Fornecedor da C. P. em:

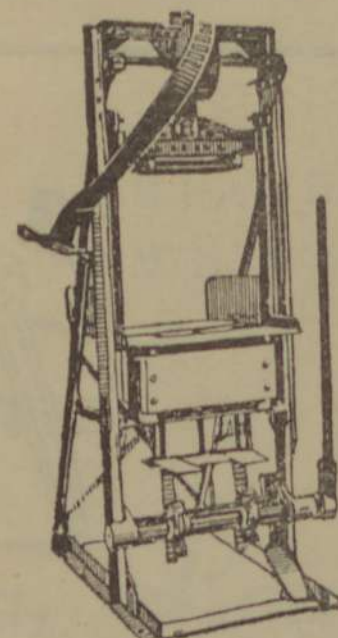
Fogões de grandes capacidades para as suas
cozinhas — Depósitos de grandes capacidades
para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas
de blocos para as suas obras — Portas de cais
mecânicas e todos os trabalhos referentes a ser-
ralharia civil

Telefone 86 31 37

45-A, Calçadinha do Tijolo, 45-A

(às Escolas Gerais)

LISBOA





Companhia de Seguros A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18 — LISBOA

Capital e Reservas em 1961: 187.237 contos

CORRESPONDENTES EM TODO O CONTINENTE, ILHAS
E PROVINCIAS ULTRAMARINAS

Delegações: PORTO, COIMBRA E ULTRAMAR

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

PAPÉIS DE ESCRITA * PAPÉIS DE IMPRESSÃO * PAPÉIS DE EMBALAGEM
CARTOLINAS (SIMPLES E DÚPLICE) * CAIXAS DE CARTÃO CANELADO

**Proprietária das Fábricas do Prado, Marianaia (Tomar),
Lousã e Vale-Maior (Albergaria-a-Velha)**

SEDE EM LISBOA:

Rua do Telhal, 12

TELEFONES:

5 91 25 (4 linhas) **5 86 07**

5 91 20 — 5 91 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado **2019**

DEPÓSITO NO NORTE:

Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88



ORTOPEDIA ORTOTÉCNICA

Técnico ortopédico: SILVINO GASPAR

O único possuidor, em Portugal, da matéria prima do plástico anti-choque (inquebrável)

PERNA ARTICULADA COM JOELHO FISIOLÓGICO COM TRACTOR AUTOMÁTICO «GASPAR»

Patente de Invenção 39701



Pernas, braços, coletes, aparelhos de poliomielite e todos os aparelhos ortopédicos em plástico, anti-choque e noutros materiais. Bengalas, muletas, botas ortopédicas, meias elásticas e lombostáticos. Cintas medicinais e de elegância em cotim ou nylon

FUNDAS AMÁDIS EM NYLON — TODOS OS APARELHOS ORTOPÉDICOS DOS ÚLTIMOS MODELOS
Fornecedor do Instituto de Assistência aos Inválidos, da Santa Casa da Mis. de Lisboa, Hospitais Cíveis, C.^{as} de Seguros, etc.
Avenida Almirante Reis, 173, R.C., Esq.º (Junto à Praça do Chile) — Telefone 40982 — LISBOA — 1

Marcelino Ilídio Pereira & C.^o (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A

Telefones 32 6792-3 45 05 - 3 2 59 52

IMPORTADORES-ARMAZENISTAS
MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

SECÇÃO D —: Matérias primas para a
indústria, Drogas, Produtos Químicos

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 32 22 54



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 32 22 56



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 32 22 55

Dominguez & Lavadinho



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

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA;

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 25201-25202



O MAIS EFICAZ IMPERMEABILIZADOR DE CIMENTO, BETÃO E MARMORITE

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

As melhores referências dos melhores construtores
FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41-3.^o LISBOA-2 Telef. 3 18 05

SUCATAS

FERRO E METAIS

Para compra ou venda
consultar sempre a firma

ANTÓNIO DOS SANTOS E SILVA

Avenida 24 de Julho, 172

L I S B O A

Tel. 66 17 32

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

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

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO :

Em sacos de papel multifolhas, de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade.

Sacos grátis — Vendas para todo o País

Farinhas de trigo empacotadas marca «CAMPINO»

«Tão boa e tão branca só de Vila Franca»

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

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

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

As instalações fabris mais modernas do País

de — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários e pastelaria

de — Descasque de arroz (a maior fábrica de descasque do País) — Arroz de todos os padrões

de — Farinhas de arroz de superior qualidade, para panificação, pastelaria e outros usos

Fábricas: **VILA FRANCA DE XIRA** — Telefone: Vila F. de Xira **20**

Escritórios: **LISBOA** — Rua dos Fanqueiros, 38 — Telefones **323830 e 327806**
ESTADO — 372

PREFIRA SEMPRE

Açúcar
Areado branco

Um produto nacional de
superior qualidade



REFINARIA DO ULTRAMAR

AV. ÍNDIA, 10

LISBOA

GRIMALDI-SIOSA LINES

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

com os paquetes rápidos

«**IRPINA**» E «**ASCANIA**»
(12.000 Tons.) (10.000 Tons.)

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

AGENTES GERAIS:

SOCIEDADE MARÍTIMA
ARGONAUTA, LDA.

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

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



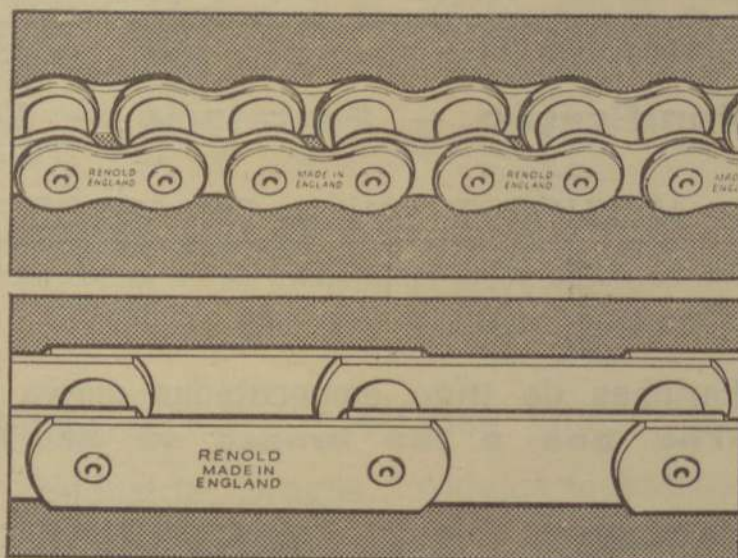
MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— — PARA USOS CULINÁRIOS — —

EXTRA E ESPECIAL



CAMPO GRANDE, 33
Telef. 77 22 72 LISBOA-5



RENOLD o *PRIMEIRO* nome em
correntes de precisão

Representantes e depositários

HARKER, SUMNER & Ca. Lda.

PORTO

38 Rua de Ceuta, 48
Telef: 27054-P.P.C. (4 linhas)

LISBOA

14 Largo do Corpo Santo, 18
Telef: 24823

RENOLD CHAINS LIMITED • MANCHESTER
REPRESENTANTES EM TODO O MUNDO



FUNDADA EM 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 42385-45286 P. P. C. — APART. 238
LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5-B — Telef. 46712 P. P. C. — APART. 1130

BELMONTE, L.^{DA}

ARAMEIROS

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

FORNECEDOR DA C.P.
RUA DE S. BENTO, 30 — Telef. 67 05 77 — LISBOA

Fábrica de Vidros da Boa Vista

de

Guilherme, Pereira Roloão, Filhos, Lda.

Especialidade em garrafas pretas e garrações
empalhados

*Premiada na Exposição do Rio de Janeiro em 1922
com a medalha de ouro*

ROTULAGEM A FOGO

Telefones: 98400-98401 **MARINHA GRANDE**

FERODO

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

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. { 32 47 30
32 03 37

PROVÍNCIA 30 954

LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

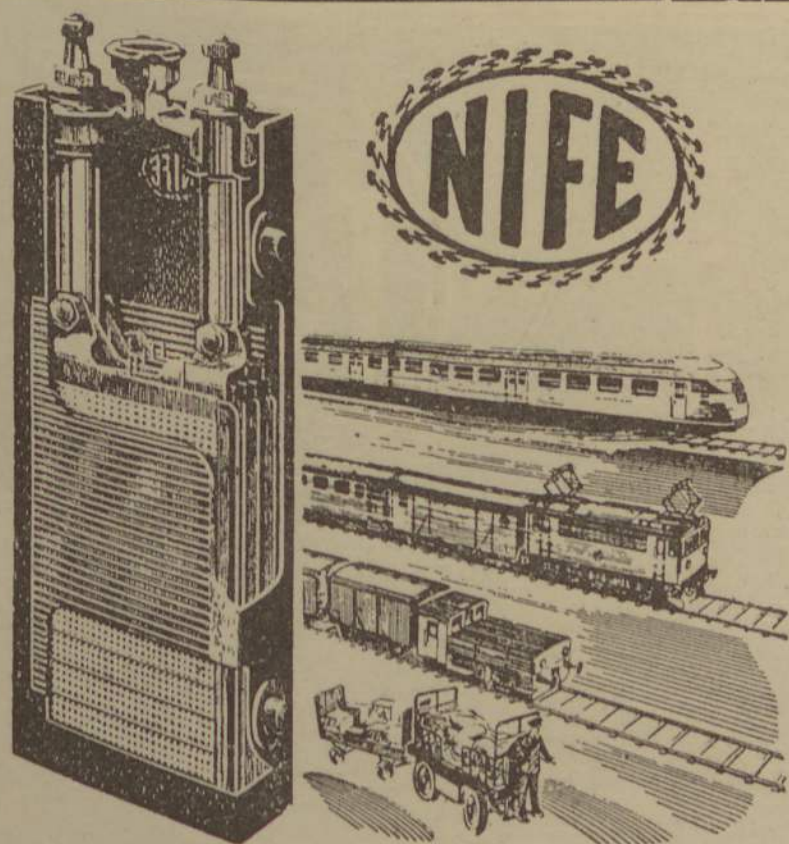
DELEGAÇÕES EM

PORTO, COIMBRA, BEJA E LUANDA

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABALHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS — CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANSPORTES — TERRESTRES E AÉREOS — VIAGENS E VIDA



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. 42188 — LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MARMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITARIA

Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

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

RUA DA BOA VISTA, 48
TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM - LISBOA



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

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

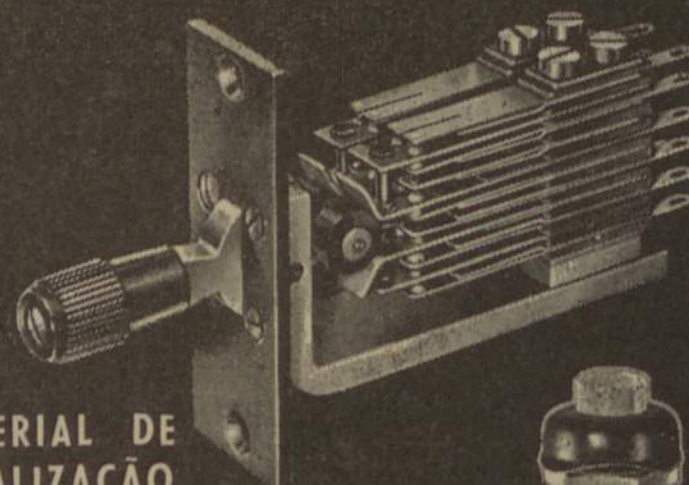
- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

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

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



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

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

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscoso

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 secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

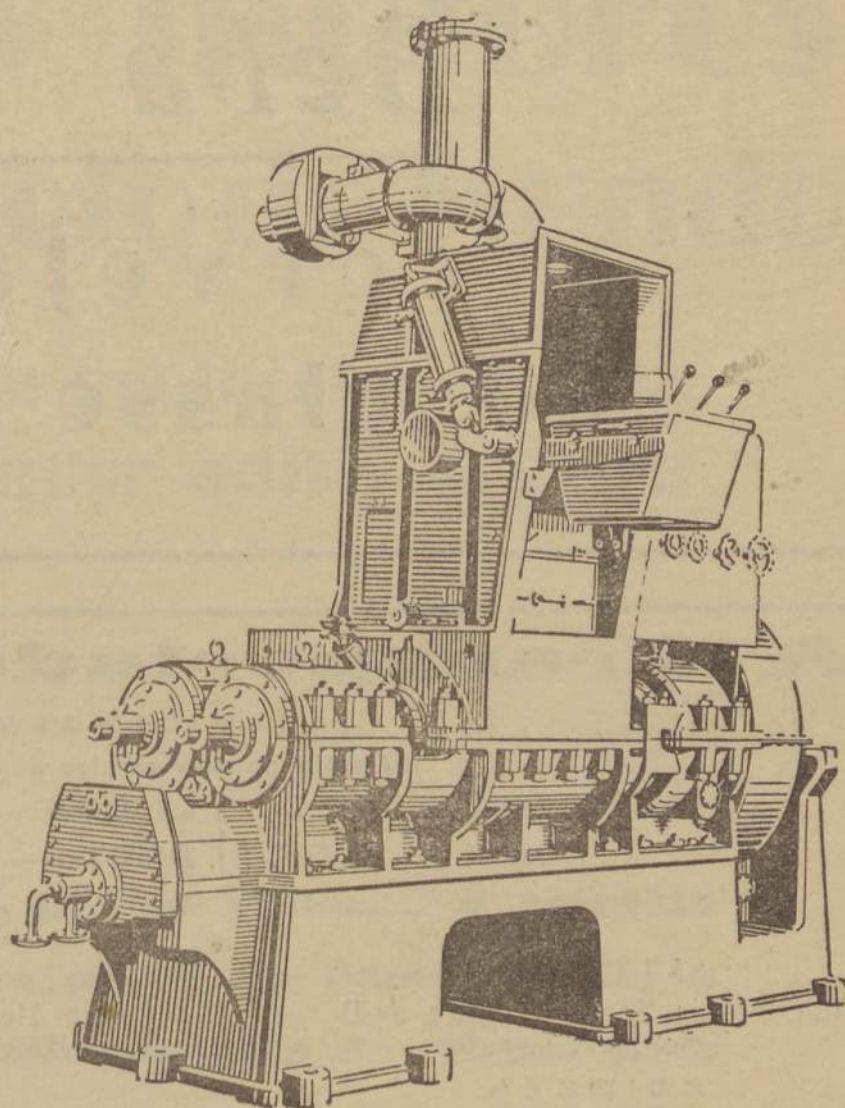
WERNER & PFLEIDERER
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



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



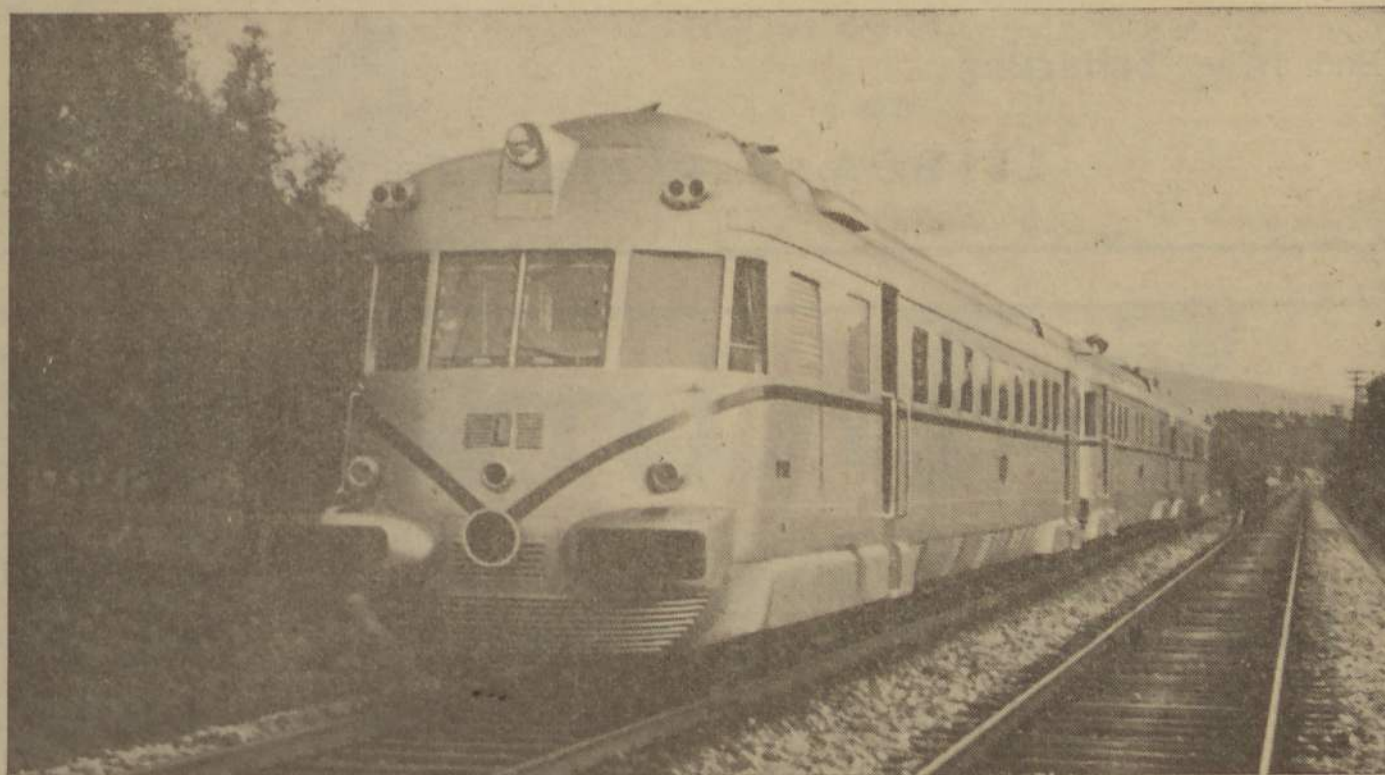
RIV

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT
QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



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

Beba *SAGRES*

a cerveja portuguesa
de classe internacional

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

O mais modelar serviço de camionagem no transporte de mercadorias

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

ESCRITÓRIOS

LISBOA

Rua Morais Soares, 24-A e 24-B
Telefones: 44722

COIMBRA

Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone: 23754

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 23525-21724

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 2788

GUIMARÃES

Rua Central de Camionagem
Telefone: 40525

CORTEGAÇA

Telefone: 91

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

Ad. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

EQUIPAMENTOS ■ MÁQUINAS ■ ACESSÓRIOS PARA TODAS
AS INDÚSTRIAS, AGRICULTURA E ULTRAMAR.

End. Teleg.: Selfacting

Telef. 661829

LISBOA, 2 — Largo do Conde Barão, 37

Sanimar, L.^{da}

MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

17-C, Praça José Fontana, 17-D / Tel. 730506-44392

FILIAL NO BARREIRO: RUA DR. EUSÉBIO LEÃO
Fabricantes de mosaicos marmorite SANIMAR

REPRESENTANTES DE:

Empresa Cerâmica Alcobaça e Cerâmica Santos, Lda: Telhas e Tijolos Especiais
Boch Frères S. A. (Bélgica) e Sphinx (Holanda) Loijas sanitárias em cores, de alta qualidade

O óleo para motores mais rico e completo do Mundo

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



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

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

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

PENNZOIL COM L-7

nas graduações normais e multigrade

AGENTES GERAIS:

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

NO NORTE:

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

Baterias Alcalinas

S A F T

PARA:

Instalações fixas

Tracção

Arranques de motores

Iluminação de comboios

Aviação (Tipo «VOLTABLOC»)

Utilizações portáteis



Representante para Portugal e Ultramar:

Eng.º Ramalho Rosa

Rua Braamcamp, 96, 1.º-Esq.

Telef 5 05 31

LISBOA



FABRICAÇÃO
PORTUGUESA
DE TINTAS
ESMALTES
VERNIZES
E
SECANTES

TINTALUSA

S. A. R. L.

Telegramas: TINTALUSA

Telefone: 63 71 09



RUA ARTUR LAMAS, 2 a 6 (Junqueira)

LISBOA

A. Ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCREVER,
COLAS E LACRES



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

Rua da Junqueira, 233 — LISBOA

J. ALVES DE FREITAS

FÁBRICA TRANSFORMADORA DE MATÉRIAS PLÁSTICAS

FILAMENTOS DE NYLON E POLYTENE

FABRICO DE ÓCULOS DE SOL — ARTIGOS DE
MENAGE — ESCOVAS DE DENTES, CABELO E
FATO — FRASCARIA — POLYTENE PARA LABO-
RATÓRIOS, USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

Marca registada JALFE

Telefone 38 83 18

Praceta da Rua B — CABO RUIVO — LISBOA

Sociedade Portuguesa de Graxas, Lda.

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

Fabricante dos Produtos «JUVENÁLIA»

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

CREMES, GRAXAS E LIMPA METAIS

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

FABRICO PARA EXPORTAÇÃO

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

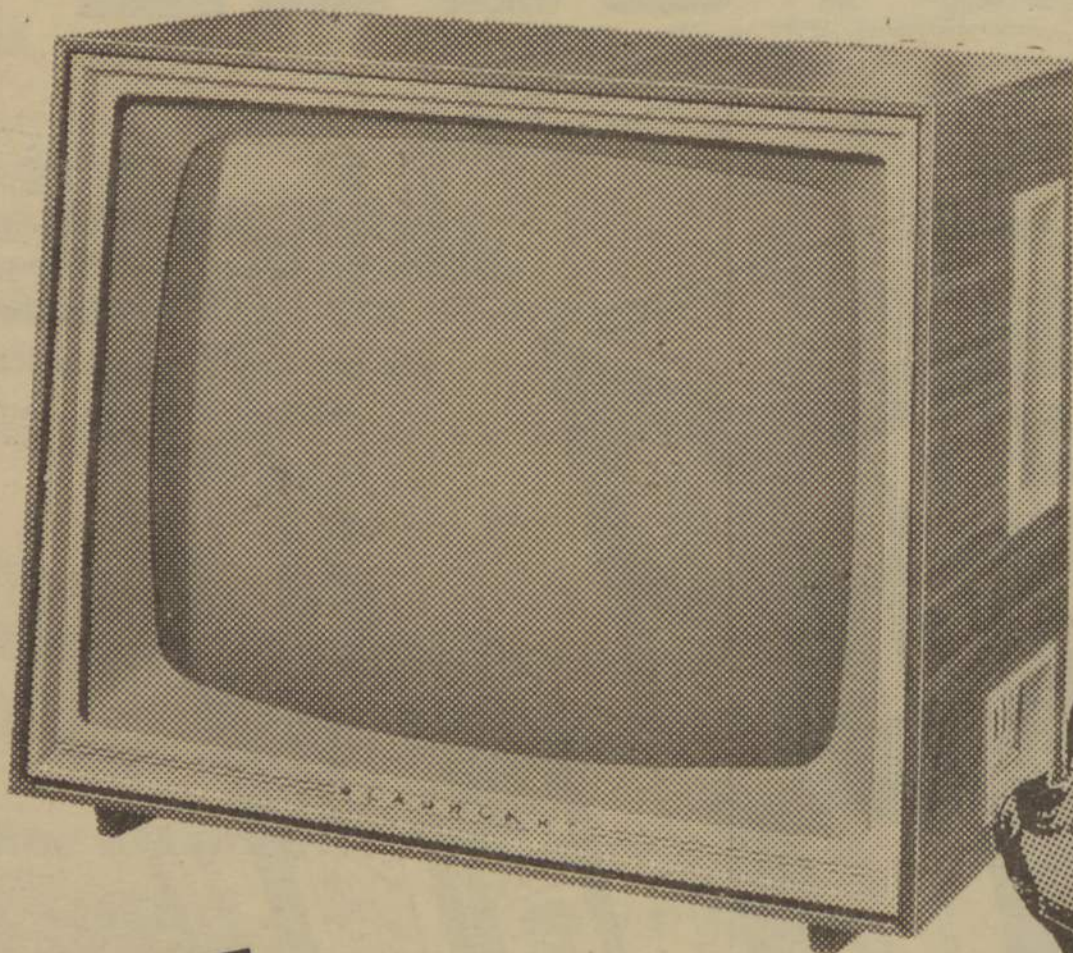
CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO

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

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 (Cabo 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

PASTELARIA

RUA RODRIGUES SAMPAIO, 52-C

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

Grande variedade de Pastelaria Fina

Smarta

RESTAURANTE

RUA BARATA SALGUEIRO

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

Optima Garrafeira em Cave Própria

Banquetes e Lanches de Casamento para qualquer ponto do País

Telefones: P. P. C. (2 linhas) 4 15 83 — Encomendas 73 39 01
Restaurante 55 34 48 * Pastelaria 4 57 75

REFRIGERAÇÃO

IDEALIZAMOS
CONSTRUIMOS



AR CONDICIONADO

MONTAMOS
REPARAMOS

Exposição e Vendas:

Largo de Santos, 4-A

Telef. 66 23 34

LISBOA

Oficinas:

Jardim 9 de Abril, 18-20

Telef. 66 10 44 — 66 51 17 LISBOA

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 FÁRIA 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
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

No limiar de 1963	403
Notas sobre o progresso e melhoramentos importantes nalgumas redes ferroviárias, pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA	406
Caminhos de Ferro Portugueses — A linha de Cascais, por L. DE MENDONÇA E COSTA	410
Visão ferroviária da Bélgica, por CRISTIANO LIMA.	412
Algumas dificuldades em Gestão de Empresas, pelo Dr. V. DE CAL- DAS NOGUEIRA	414
Noticiário Diverso	416
O Caminho de Ferro de Benguela, pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO.	417
Desfolhar de saudades na Ponte da Ajuda, por EURICO GAMA.	419
Roteiro de um repórter — A cidade mais antiga do Mundo, por JORGE RAMOS.	423
Electricidade nas aldeias, por GUERRA MAIO	437
Curiosidades e distrações da Gazeta	439
Ecos & Comentários, por SABEL	443
Linhas Estrangeiras	445
Construção da Ponte sobre o Tejo	449
Um Caminho de «Ferro» de madeira	452
A vida portuguesa há 60 anos, reportagem de REBELO DE BET- TENCOURT	455
Publicações recebidas	465
Recortes sem comentários	466

No limiar de 1963

E hoje o primeiro dia do Ano Novo. O Natal e o Ano Novo são bons vizinhos, quase paredes meias. No Natal, a Humanidade debruça-se, comovidamente, sobre um pequeno berço onde está deitada uma criança maravilhosa. É um símbolo vivo da eterna mocidade do homem e é o símbolo igualmente vivo dos sentimentos afectivos que unem os homens e deviam unir, mais lealmente, as nações e as raças. No primeiro dia do ano os homens interrogam-se sobre os seus destinos. Um melhor ano? Um ano pior? A todos se impõe encarar o futuro com serenidade e energia de alma.

É preciso ter fé na vida e em nós mesmos. Muita fé. Toda a fé possível. O optimismo é uma força moral que é capaz de mover montanhas. Os homens que não têm fé na vida, que não acreditam nos seus destinos, esses é que são os vencidos. Vencedores são, pois, todos aqueles que, na adversidade, não perdem jamais nem a esperança nem o gosto de lutar.

O Mundo inteiro está vivendo horas de trágica inquietação. Um vento de loucura varre as nações e ateia as grandes fogueiras que ameaçam a destruição das velhas civilizações. Portugal, infelizmente, é vítima de flagrantes injustiças. Amigos de ontem, que que nos respeitavam e com quem mantínhamos as melhores relações de cortesia, converteram-se, alguns deles, nos nossos mais renhidos adversários. Ignoram os nossos inimigos de hoje não só o nosso Passado mas, principalmente, o nosso Presente. Se é o Passado que justifica o Presente, por sua vez o Presente é um compromisso de honra para com o Futuro. E é para o Futuro que todos nós devemos olhar, que todos nós devemos trabalhar e que nos cumpre defender, na Metrópole e no Ultramar.

Se é certo que, na ONU, algumas vozes irritantes se erguem contra nós, outras se fazem ouvir para nos prestar justiça.

Ano Novo! Vida Nova!

Os dias, os anos passam a correr, mas para os povos conscientes da sua história e dos seus destinos, sempre alguma coisa fica em que se apoia, cada vez mais firmemente, a razão de ser das nacionalidades.

Um povo consciente dos seus destinos e da sua existência, como é o nosso, não abdica da sua história, não pactua com os seus inimigos, não se furta ao cumprimento dos seus deveres.

São muitos os nossos inimigos, é certo, mas, em compensação, são cada vez mais numerosos os portugueses de lei que sabem defender com energia os seus direitos.

Tenhamos fé no futuro. Estejamos sempre com Portugal.

* * *

Findou um ano. Se fizermos um balanço sumário das realizações verificadas em 1962, só encontramos motivos de contentamento. Sendo o nosso País uma nação enraizada, há oito séculos, na História, somos, no entanto, um povo jovem em que as tradições foram sempre actuanes e possuidoras de forças renovadoras.

As nações quanto mais velhas — singular paradoxo! — mais jovens e vigorosas se tornam.

As tradições são simplesmente aquilo que fica, aquilo que não envelhece, aquilo que a experiência de muitas gerações aconselha às gerações novas a guardar e a respeitar. Tradição, no fim de contas, é experiência. O que a experiência enjeita, deixa de fazer parte das tradições. Portugal é um país em acção e em marcha. Guia-o na sua caminhada a consciência do Futuro e a certeza de que o Futuro há-de receber e agradecer do nosso Presente muitas coisas vivas.

A nossa modernização faz-se, felizmente, sentir em todos os sectores da vida nacional. Lisboa e Porto crescem fabulosamente e erguem bairros magníficos, que surpreendem os architectos estrangeiros que nos têm visitado por ocasião de alguns congressos. Se, em parte, a nossa architectura é influenciada pela architectura europeia, devemos prestar justiça aos architectos portugueses que procuram, nas suas construções, dar aos seus estilos não apenas um cunho original mas, sobretudo, um espírito muito nosso. Na província o mesmo fenómeno se verifica. Pequenas freguesias tornaram-se

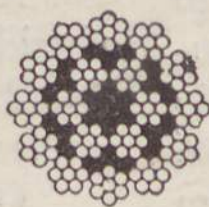
vilas; vilas de pequena importância são hoje quase cidades. Não são poucas as localidades que se desenvolveram graças ao caminho de ferro. Foi o caminho de ferro que criou a importante vila concelhia do Entroncamento; que colaborou no progresso do Barreiro; que fez da linha de Cascais uma grande zona de turismo, de projecção nacional e internacional; que contribuiu para ser mais conhecido e visitado o Algarve; que está concorrendo para o ressurgimento de Sintra; será o caminho de ferro que, electrificada que for a sua grande linha, aproximará Lisboa da capital do Porto e é ainda o caminho de ferro, com as excursões organizadas pela C. P., que dá a conhecer alguns dos mais belos, mais sedutores sítios que, de norte a sul, são glória e orgulho do País.

Na história do turismo em Portugal é o Caminho de Ferro que figura, no capítulo de «Transportes», em lugar de honra.

Muito se tem feito, nestes últimos anos, para melhorar e actualizar o nosso mais importante sistema de transportes colectivos. São de vulto os melhoramentos introduzidos até agora, e dentro de pouco tempo será aumentado o número de carruagens novas, cuja entrada em serviço contribuirá para o alargamento de horários, pois, com a preferência que o público está a dar ao caminho de ferro, pela sua rapidez e pela comodidade oferecidas — os comboios, principalmente nas horas de ponta, já parecem poucos.

A vida não pára. Não pára também, no nosso País, o progresso. Começa hoje o novo Ano de 1963. Tenhamos fé em nós e confiança em melhores dias.

A todos os nossos leitores, colaboradores, assinantes, anunciantes e à Imprensa, queremos expressar-lhes os nossos agradecimentos amigos por tantas provas de interesse com que nos têm distinguido e animado a prosseguir a nossa missão jornalística. E com esses agradecimentos os nossos votos de um Novo Ano muito feliz.



Notas sobre a progressão e melhoramentos importantes em algumas redes ferroviárias

A REDE NACIONAL DO CONTINENTE

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

O prezado leitor é talvez daqueles que enfileira ao lado dos que descrevem na vivência do caminho de ferro. É daqueles (como o autor) que assiste em cada dia que passa à evolução extraordinária do avião e do automóvel, sendo-lhe dado no presente admirar os voos magníficos e velozes dos jactos gigantes; pasma-se ante as linhas aladas dessas aves de grande altitude; olha ainda com admiração os modelos inúmeros de automóveis das mais variadas marcas e formas... como se espanta quando abre o jornal e vê lado a lado, em compita, os anúncios das várias marcas, os progressos gritantes no dia a dia, que diferenciam e pretendem vincar a supremacia deste ou daquele modelo ou marca sobre os demais a-fim-de que mereçam a preferência do cliente!...

O leitor é também daqueles que prefere o automóvel, o avião ou, se for possível, em vez do comboio, o barco; tem horror ao caminho de ferro e quando se mete numa carruagem, ainda que confortável como as que já possuímos, é porque não pôde deixar de utilizar este «descabido» e «obsoleto» transporte nos dias de hoje; aproveita então para desabafar e criticar, serviços e empregados, servindo-se de uma paragem imprevista, de um atraso irrecuperável, enfim de um afrouxamento ocasional para pôr o caminho de ferro pelas ruas da amargura e lhe augurar os mais plúmbeos desígnios nos dias mais próximos...

Convido-o, porém, a ser mais atento e mais compreensivo, mais desapassionado e mais conhecedor, para poder imparcialmente analisar quanto se tem progredido em matéria ferroviária.

Deverá saber que, em todos os recantos do mundo se trabalha para conduzir o caminho de ferro ao nível técnico capaz de desempenhar na sociedade moderna a verdadeira missão que lhe cabe — ser o transporte por excelência nas grandes distâncias e grande capacidade. — Não deve ignorar que, lado a lado aos grandes progressos alcançados em todos os sectores dos transportes, se tem feito um esforço supremo para servir melhor o público, não se poupando os técnicos em introduzir sempre inovações de grande alcance que tanto têm beneficiado os utentes em conforto e rapidez.

* * *

A característica dominante das melhorias introduzidas nos caminhos de ferro, ao findar o ano de 1962, foi, pode dizer-se, uma tendência para a aceleração.

O acontecimento mais importante, exemplo expressivo deste aspecto de celeridade, foi-nos dado, pelos caminhos de ferro japoneses.

É o caso mais nítido do desejo de competir com os transportes mais rápidos pretendendo

ainda igualá-los em conforto, além de os superar em segurança e capacidade. Encurtar os tempos de percurso, constitui um aliciente para o público.

Os caminhos de ferro japoneses atingiram, assim, um marco glorioso nos anais das vias férreas, empreendendo a construção do caminho de ferro de via normal entre Tóquio e Osaka, numa extensão de cerca de 500 km; a nova linha, cuja construção prossegue em ritmo acelerado, foi estudada com traçado e características de resistência para permitir velocidades de 200 km/h.

Esta linha estará aberta à exploração em 1964 e permitirá fazer o trajecto entre aquelas duas cidades em 3 horas com comboios super expressos

do carril e a corrente utilizada é de 25 KV e 60 c/s.

Os cruzamentos e os aparelhos de mudança de via, nos limites das estações, são fabricados para suportarem velocidades de 200 km/h evitando-se assim reduções de velocidade como determinam as boas regras do estabelecimento de mudanças de via.

Os 40 km já ensaiados além de comprovarem as técnicas adoptadas serviram também para treino do pessoal.

Vejamos agora alguns exemplos de realizações e projectos europeus.



✱

GINZA

Uma das principais ruas de
Tóquio

✱

limitados. Outra categoria de comboios, os expressos normais, demorarão 4 horas. Os comboios de mercadorias farão o percurso em 5.5 h.

As velocidades máximas estabelecidas são de 200 km/h nas composições de passageiros e 130 km/h nas de mercadorias.

O material circulante é na generalidade constituído por unidades múltiplas automotoras eléctricas; a via dupla, constituída por carris de 53 kg por metro, tem raios de curvatura mínimos em planta de 2500 m com a escala máxima de 200 mm. As pendentas máximas variam de 1,5 a 2‰. Os carris assentam em travessas de betão armado e todo o conjunto sobre uma almofada de balastro, preparada para receber as vibrações e os esforços transmitidos pelas circulações, os quais são aumentados com a velocidade. Os carris são geralmente soldados em comprimentos «standard» de 1,5 km de extensão, com fixação duplamente elástica. O comprimento das barras longas é determinado pelos circuitos de via.

As concordâncias em perfil têm raios de 10 000 m.

A catenária é instalada 5,0 m acima da cabeça

Na Alemanha Federal, a D.B. prepara as suas linhas para circulações de 140 e 160 km/h.

O Boletim da CIPCE informa-nos que são nítidos os benefícios colhidos com a electrificação das linhas; por exemplo a linha da margem direita do Reno, uma das de maior intensidade de tráfego actualmente, aumentou para cerca de 280 o número de comboios diários graças à introdução daquele sistema de tracção, que trouxe consequentemente a modificação de todo o sistema de sinalização.

Os caminhos de ferro federais estão avaliados em cerca de 34 biliões de marcos. Na sua rede de aproximadamente 31 000 km de extensão circulam 20 000 comboios de passageiros por dia com um comprimento médio de 50 km e cerca de 14 000 comboios de mercadorias cobrindo uma extensão de 24 km. Os veículos motores em serviço são cerca de 11 600, 20 000 carruagens e 300 000 vagões.

A mercadoria transportada diariamente atinge 1,7 biliões de toneladas. Cerca de metade das 20 000 carruagens está afecta ao tráfego de comboios suburbanos.

Os caminhos de ferro da Alemanha Ocidental

despendem anualmente mais de 3 milhões de marcos na encomenda e manutenção de material circulante, exploração e via.

É a empresa da República Federal que tem o maior montante de encomendas.

Na França a SNCF realizou no decurso do ano de 1962 a electrificação de numerosas linhas. Graças a este melhoramento pôde acelerar consideravelmente os seus comboios de passageiros.

Assim, a partir de 30 de Setembro do ano findo, o serviço de comboios rápidos e expressos entre Arras e Dunquerque trouxe uma diminuição de mais de 20 minutos na ligação Paris-Dunquerque.

Os comboios expressos ligando de noite Paris a Londres, via Dunquerque, chegam a Paris 20 minutos antes do horário antigo.

Também recentemente na linha de Avignon-Marselha a electrificação permitirá encurtar os tempos de percurso entre 10 a 25 minutos.

Como melhoramento técnico importante realizado pelos caminhos de ferro franceses cita-se o novo tipo de carruagens de grande linha, mistas, com corredor central, contendo 80 lugares de 2ª.

britânico foram sensivelmente acelerados e aumentados, circulando entre Londres e o Norte com a redução de 20 minutos em relação ao horário anterior.

Os caminhos de ferro finlandeses prevêem, no seu programa de modernização, a substituição dos carris antigos por material de 54 kg UIC numa extensão de 300 km. A linha do Golfo de Bótnia está já renovada entre Helsinquia e Ylivieska, o que permitiu aumentar substancialmente as velocidades e a carga dos comboios de mercadorias.

Os 300 km. de via renovada, somados aos 420 já executados até 1961, dão o total de 720 km. de via, assente com carris de 54 kg.

Os caminhos de ferro austríacos aumentaram para 1950 km. a extensão de linhas electrificadas. Nas novas linhas, a velocidade dos comboios foi aumentada.

Dentro do programa de electrificação encomendaram 40 novas locomotivas eléctricas de dois eixos e dois bogies, do tipo BO-BO, com a potên-

A nova estação de Kyoto,
antiga capital do Japão



e 50 de 1ª. As carruagens são dotadas dos mais recentes requisitos em matéria de conforto, possuindo isolamento sonoro e térmico, iluminação fluorescente e sendo os interiores todos revestidos com materiais plásticos.

Possuem ainda dispositivo automático de aquecimento por «soufflage» de ar.

O horário de Inverno dos caminhos de ferro britânicos introduziu mais comboios e mais rápidos, havendo percursos longos cobertos a 160 km/h como o efectuado pelo «Tees-Tyre-Pullman» entre Darlington-York em cerca de 70 km.

Os comboios dos caminhos de ferro do Leste

cia de 4900 CV e dando a velocidade máxima de 130 km/h.

Em virtude do grande afluxo de turistas, os caminhos de ferro austríacos utilizaram no ano de 1962 numerosos comboios extraordinários, principalmente entre Bockstein e Mallnitz onde a média diária de comboios foi de 96. No troço de Schwaz-Mallnitz chegou a atingir 117 comboios por dia.

O governo italiano aprovou os dois planos quinquenais que estabelecem a renovação da FS a partir do início do exercício de 1962-63. Esses planos autorizam os caminhos de ferro italianos

a contrair empréstimos de 800 biliões de libras no primeiro período e 700 biliões no segundo.

O total dos 1500 biliões de libras satisfarão as exigências dos anos mais próximos permitindo remodelar e modernizar toda a rede. Nos primeiros cinco anos prevê-se a aquisição de 250 locomotivas eléctricas, 60 diesel mistas de linha e de manobra e de 1800 carruagens e 25000 vagões.

Os caminhos de ferro portugueses não podiam ficar indiferentes a este esforço universal de rejuvenescimento, a este desejo, afinal, de integração do caminho de ferro na vida moderna.

Todas as nações reconheceram a necessidade de actualizar as suas vias férreas de forma a corresponderem às solicitações do público e a servi-lo segundo as condições de comodidade que os demais transportes oferecem.

O serviço de passageiros tem merecido o maior interesse graças aos auxílios concedidos à C. P. pelos planos de Fomento e agora pela Eurofima. Tudo se encaminha para dotar o parque de material e a infra-estrutura de melhores condições de utilização a-fim-de se acompanhar a onda geral de progresso.

A Sorefame ampliou no ano findo os esquemas de fabrico, de acordo com as numerosas encomendas, quer para a rede do continente, quer para as das províncias ultramarinas. Tem a seu cargo a construção da quase totalidade do futuro material circulante, motor e não motor, com que será, brevemente, beneficiada a rede de via larga da C. P.

A electrificação das linhas, em especial de grande tráfego, é uma preocupação das administrações que se empenham em conduzir os caminhos de ferro a uma rentabilidade ainda não atingida.

A 2ª. fase de electrificação da linha do Norte está adiantada. Seguir-se-à a 3ª. fase que levará a

tracção eléctrica quase até ao Porto. Está prevista a seguir a electrificação do Oeste, Minho e Douro em parte.

Actualmente a Sorefame tem em pleno fabrico 24 unidades triplas eléctricas (U. T. E.) do tipo das da linha de Sintra. Está também procedendo ao fabrico do protótipo de uma locomotiva eléctrica do tipo BO-BO com estrutura especial em aço inoxidável, a primeira de uma série de 20 unidades que deverão começar a circular no fim deste ano.

A Sorefame procede ainda à montagem de mais 10 locomotivas Diesel Brissoneau et Lotz iguais às 15 que se encontram já em serviço.

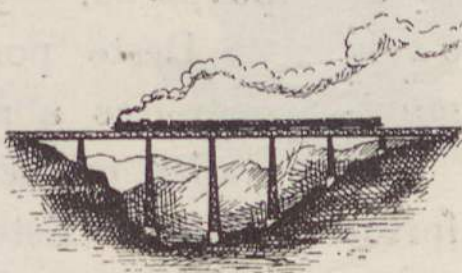
Além de 22 carruagens de 1ª. classe, de grande linha, recebidas durante o ano findo, deu já início ao fabrico de mais 18 carruagens mistas de 1ª. e 2ª. classe acrescidas de mais 11 de 2ª., também do mesmo tipo.

Estuda ainda o fabrico de 3 carruagens restaurante.

As breves notas que apresentámos destinaram-se a dar ao leitor um breve panorama das vias férreas na actualidade, em especial dos países da Europa Ocidental.

A referência aos melhoramentos projectados pela rede nacional do continente — C P — mostra o esforço despendido em melhorar os nossos caminhos de ferro, não obstante os graves acontecimentos que têm perturbado a estrutura da Nação, traduzidos pelos ataques à nossa integridade nacional e que têm sobrecarregado naturalmente o orçamento destinado à defesa.

Verificamos, enfim, que a generalidade das administrações procura apetrechar os respectivos caminhos de ferro servindo-se das mais modernas técnicas. Estas conclusões dão-nos a certeza de que o caminho de ferro continua a ser imprescindível na sociedade e na economia das nações, quer no presente, quer no futuro mais próximo.



Caminhos de Ferro Portugueses

A LINHA DE CASCAIS

Por L. DE MENDONÇA E COSTA

II

Se o leitor se quedou, como nós, em Caxias, a passear na bonita quinta real, que é a única coisa notável que a localidade tem, a respirar sob aquelas áleas ensombradas que outrora refrescaram os pulmões dos nossos reinantes, e hoje se acham unicamente utilizadas para passeio do administrador do palácio e empregados da casa que ali vivem, fez muito bem em apreciar aquele belo trecho de arvoredos, porque, no restante da linha, não terá grande profusão de vegetação para admirar.

É que a beleza desta linha não consiste nos grandes parques que noutras atravessam, nas altas montanhas que sobem por entre pinheirais e bosques.

A sua grande atracção é para a esquerda, a larga bacia do Tejo, a enorme baía da entrada que vai avistando, e tão vasta e tão próxima que nos parece irmos percorrendo a bela baía do Mediterrâneo, entre as estações de Vintimille e S. Rafael.

Paço d'Arcos, Oeiras, Carcavelos, não se parecem sequer com as lindíssimas estações de Inverno de Mônaco, Nice, Cannes, etc., mas as águas que banham quase os rails da linha não são menos transparentes que as do Mediterrâneo, e são mais animadas, porque as sulca um sem número de barquinhos de pesca, de vapores e navios de vela que entram e saem do nosso Tejo, e cujo movimento cresce de dia para dia.

A partir de Caxias a linha atravessa fortes desaterros, deixando a beira do rio até à estação de Paço d'Arcos.

Aí temos nova perspectiva do rio, ficando no primeiro plano uma parte da vila a destacar as suas pequenas ruas de casas brancas sobre o fundo escuro das águas.

De novo em forte rampa o aterro que nos prepara a passagem do elegante viaduto de Oeiras, sobre a ribeira da Laje, viaduto de três tramos.

Passado o viaduto, de sobre o qual se vê a estreita ribeira com a sua poética pontezinha de pau e as suas estradas marginais tortuosas e limpas, parámos na estação.

À direita, vê-se a grande quinta do Marquês de Pombal, como que servindo de tapete onde se apoiam os pés da pequena vila que se recosta sobre a montanha, coroando-se com as duas igrejas viradas ao poente.

A via segue dois quilómetros em linha recta até Carcavelos, atravessando a opulenta quinta do Sr. Paulo Jorge, onde foi construída a estação.

As vinhas, separadas por muros, dão a conhecer que estamos num país que deve o seu renome ao líquido que produz.

Não são grandes propriedades as que guardam, de um e outro lado, toda a via férrea, mas pequenos talhões que agricultores, ao que se vê, pouco abastados, cultivam cada um a seu modo, formando um conjunto que tem conseguido tornar conhecido por toda a parte o nome da pequena povoação.

Deste ponto em diante temos pedreiras e pedreiras a atravessar até à estação de Parede Galiza, que serve estas duas povoações, e daí ainda até à de Estoril, que é uma das mais bonitas da linha, e uma das localidades mais conhecida pelos seus banhos.

À direita, apresenta-se-nos o estabelecimento balnear com a sua cúpula de vidro e a casa do Sr. José Viana, em estilo medieval.

Avista-se, porém, já um outro ponto mais

moderno, mas que já conseguiu suplantar aquele, pela elegância das suas construções, beleza da sua situação e afluência dos seus visitantes — o Monte Estoril.

É uma estação de banhos nascente, mas que se prepara para seguir o desenvolvimento das suas irmãs no estrangeiro.

Luxuosos *chalets*, ruas bem traçadas, perspectiva encantadora, iluminação eléctrica, esplêndidas equipagens, subindo e descendo a nova estrada entre o Monte e Cascais, tudo lhe imprime o cunho de uma vila de banhos das mais afamadas, e nos faz prever que, em breves anos, será aquele ponto conhecido em todo o País e lá fora, e frequentado por todos os que podem e querem passar agradavelmente os últimos meses do Verão.

Quando vamos contemplando ainda as agulhas e telhados das novas edificações do Estoril depara-se-nos a estação de Cascais, isto é, o fim da linha.

A vila, propriamente dita, não tem o menor atractivo.

Diz o provérbio: «Uma vez a Cascais e nunca mais», e tem razão, porque poucas povoações temos que tão pouco tenham melhorado com a afluência de visitantes. Veremos se agora o caminho de ferro consegue transformar aquelas estreitas ruas, aquelas raquíticas casas, e o gosto pouco evolutivo dos seus habitantes.

E vamos vê-lo, porque à testa da nova Câ-

mara Municipal teremos, no próximo ano, um génio inventivo e empreendedor, um espírito moderno e benemérito, que já conseguiu transformar numa bem construída povoação a deserta praia da Trafaria, e que vai agora, certamente, empregar os seus sentidos para o melhoramento da velha Cascais, dando-lhe parques, avenidas, iluminação eléctrica, promovendo a criação de uma ou mais empresas de viação que nos conduzam cómodamente e por um preço barato, à Boca do Inferno, a Oitavos, etc..

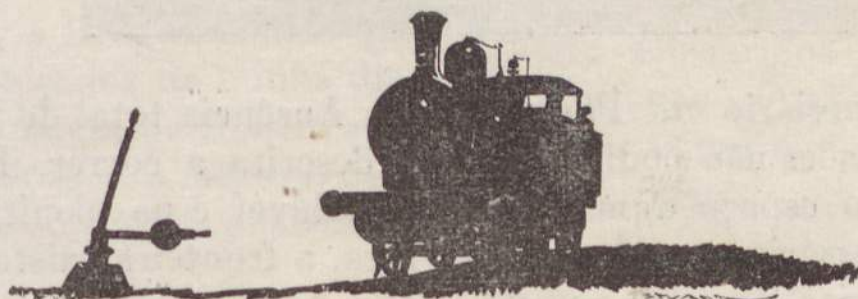
Porque se Cascais, nas suas pequenas ruas, é feia, na sua posição sobranceira ao Oceano é deliciosa.

O passeio pela estrada até à Boca do Inferno é uma das digressões mais interessantes que temos próximo de Lisboa, e este último ponto, pela sua originalidade, pela imponência daquela posição sobre as águas, pela fantástica vista daquela fuma, dentro da qual vem bramir o oceano como um leão prisioneiro, tem todo o direito a ser visitado por milhares de pessoas diariamente, como aquelas poéticas gargantas dos dois Lutchinas que são o ponto obrigado de todos os que passam pela Suíça.

Para isto é apenas necessário facilitar os meios de realizar a visita, as comodidades que tanto agradam ao viajante e o fazem repetir a visita.

Que nos valha Costa Pinto, que pode e sabe.

De «O Ocidente», n.º 393, de 21 de Novembro de 1889

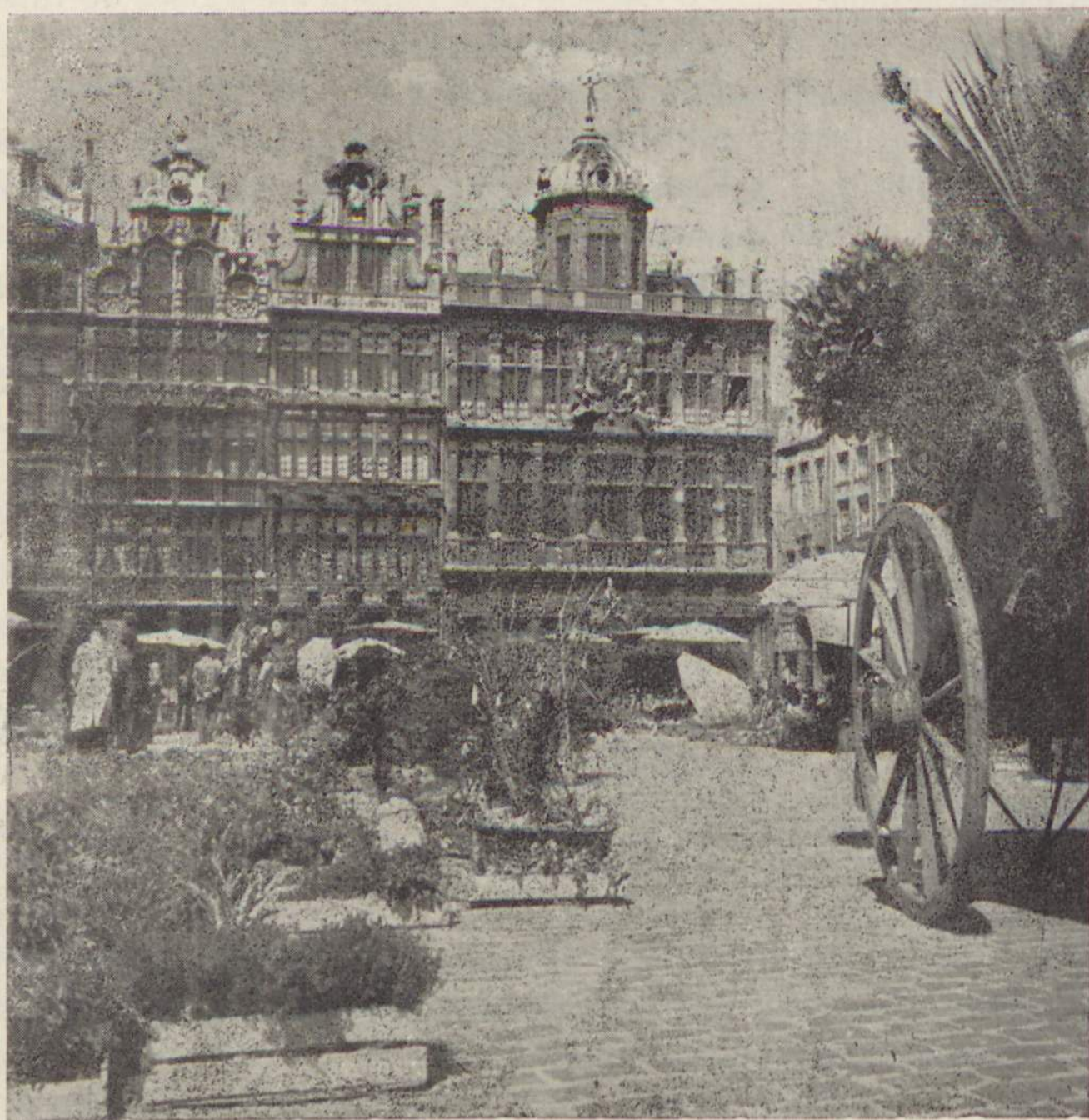


Visão ferroviária da Bélgica

Por CRISTIANO LIMA

FOI, no Outono do último ano que se foi embora, que entrámos na Bélgica, pela primeira vez, única também. Conheci-a sem a conhecer. Muitas vezes lhe apertámos a mão através de livros, de artigos, de crónicas, de obras de arte, que assinalam a sua presença vigorosa, intensamente viva, concreta, na Europa — e fora dela.

mos sem ele, provisoriamente. Vêm os guardas da alfândega e rebuscam-nos a bagagem. As malas abrem-se, mais, escancaram-se, são revolvidas, para, de novo, se arrumarem e, de novo, se fecharrem. Desaparecidas as fiscalizações, que vão da nossa bagagem quase à nossa alma, o comboio parte. Mas a nossa disposição também partiu — e para longe.



BÉLGICA

A grande Praça de Bruxelas

Fomos lá num salto ferroviário de Paris a Bruxelas. As primeiras impressões não podiam ser melhores e, para preencher o espaço duma crónica, não são, para nada, necessárias as segundas.

Iamos de comboio. E de férias. Turvava a nossa boa disposição o horror, horror sagrado da fronteira, adquirido nas passagens de país para país, feitas de aborrecimentos inevitáveis e seleccionados.

Os que viajam não os esquecem mais. E lembram-se do que, pelo menos, com regularidade, em certos países, acontece: vem a polícia e pede-nos — na realidade, exige-nos — o passaporte. Fica-

Ausência total de horror nesta viagem escrita e descrita a correr. Em vez dela, uma sensação agradável e na plenitude: da França para a Bélgica, a fronteira existe, mas não se vê. O comboio não parou. O passaporte não desapareceu, provisoriamente. E as malas sem sequer foram abertas. Tudo se resumiu a diálogos concisos, mais feitos de sorrisos e palavras corteses do que de inquirições de estilo policial e aduaneiro.

A Bélgica, para nós, não era uma porta que se abria. Era uma porta que estava escancarada. Decididamente, este país, pleno de episódios dramáticos, que foi cenário de batalhas que alteraram

o mapa político da Europa, aniquilando, ressuscitando ou implantando países, regimes e dinastias, não era nem assustadiço, nem desconfiado de quem lá entra, o que constitui ausência de receio, presença de inteligência e expressão concreta de bom senso e de hospitalidade.

Ao entrarmos em Bruxelas, só porque nada nos acontecera de aborrecido, íamos com tendência para criarmos o estado de espírito que Voltaire immortalizou, satirizando, no imortal Pangloss do imortal «Candide». Meio passo dado para uma boa disposição, que só carecia da outra metade. E ela foi, Bruxelas, cidade que nos pareceu, de momento, não a capital da Bélgica, mas a da Alegria de Viver.

* * *

Que nos perdoe hoje, neste local, a cidade. Mas não queremos sair do comboio, mais precisamente dos comboios. Ainda, mais precisamente, dos comboios belgas.

Deles têm falado, abundantemente, muitos técnicos de caminho de ferro. Passageiros, poucos. Razão: os passageiros são maldizentes, ou silenciosos, em regra. Têm, e desenvolvidamente, o espírito crítico, quando há pretextos para maledicência e só esses. Não dizem palavra quando há motivos para louvor. Pagaram o bilhete, logo não devem elogios. De facto a isso não são, nem devem ser, obrigados. Essa circunstância permite-lhes que cultivem, com certeza, sem remorsos, possivelmente, a ingratidão.

Dela me resgato, julgo que pela primeira vez e nos domínios da letra redonda, hoje, falando do que, na aparência, é mínimo, na realidade, importante, quando se viaja. É, de facto, prático, na minha vida, perdão, no meu ofício, o facto inédito de fazer um artigo sobre uma viagem, com uma visão de turista efémero, exclusivamente ferroviária.

Citarei episódios breves, perenes na memória, embora fugidios no tempo.

* * *

Resolvo, em Bruxelas, ir a Bruges, cidade que fazia parte de projectos recalcados da minha distanciada adolescência. A culpa era de Rodenbach. O mérito, também. A sua «Bruges, a morta», provocara-me desejo, com substância de ansiedade, de visitar Bruges, a viva.

Fui, manhã cedo, para a Gare Central. Não a descrevo por fora, porque os meus olhos são apenas de passageiro. Lá dentro, escadas rolantes levam-nos aos cais de embarque, deixando-nos no ponto donde parte o comboio, que nos conduz. Era na linha n.º 5 — disseram-nos. Era, mas julgámos tratar-se duma informação errónea, perdão, equivocada.

Motivo da nossa desconfiança: nessa linha, exactamente no mesmo ponto, donde devia partir o nosso comboio, que saía às nove horas e trinta e dois minutos da manhã, estava anunciado um outro, com uma curta antecipação de três minutos. Dois comboios com um intervalo tão curto, que quase não chegava a ser um intervalo! Não se me afigurava possível. Confirmaram-nos, a nova pergunta nossa, que tínhamos sido bem informados. Ambos os comboios partiram, sem balbúrdia, sem atritos, sem dificuldades — e sem atraso!

No regresso de Bruges, entrámos num pequeno estabelecimento, ao lado dum grande hotel. Porque depusemos, no balcão, um album sobre Bruges, o proprietário do estabelecimento perguntou-nos se tínhamos lá ido. A seguir à resposta afirmativa, contou-nos que morava em Bruges. Vinha de lá, todos os dias, para Bruxelas, e para lá, todos os dias, regressava.

Estranhámos a longa distância, que, duplamente percorria, de comboio. Respondeu-nos:

— São pouco mais de cem quilómetros. A viagem não vai muito além duma hora.

Este caso era um, entre muitos, como depois viemos a saber. Dele se tiram estas conclusões: que os comboios são muitos; que são velozes; que as suas tarifas não são onerosas em relação ao nível de vida dos habitantes, que com facilidade, se verifica ser alto. Ao voltarmos para Paris, quisemos, com prudência, comprar, na véspera da partida, o bilhete para o comboio. Na estação tudo obtivemos, com facilidade, sem perder muito tempo; a informação sobre o horário, e a que se referia ao custo da viagem. Havia, também, uma secção de câmbios, que, rapidamente, nos converteu nos francos belgas necessários para o bilhete as divisas estrangeiras que apresentámos. Tudo isto tratado, faltou-nos, por esquecimento, um pormenor: dinheiro belga para a hipótese de chegarmos ao fim do almoço, no comboio, antes de passarmos a fronteira. Não era preciso; no vagão-restaurant aceitavam, sem dificuldade, em pagamento, a moeda estrangeira que apresentássemos.

Ao chegarmos à estação, encontrámos um amigo, que fumava, despreocupadamente, um cigarro. Citou-nos o nome da cidade belga para onde se dirigia.

— A que horas parte? — perguntámos-lhe.

Sorriu, encolheu os ombros e disse-nos:

— Não sei; nunca me informo do horário antes de chegar à estação. Os comboios, aqui, seja por onde for, são constantes. Nunca, vindo ao acaso, tive de esperar mais de um quarto de hora.

Este pequeno diálogo diz muito sobre a eficácia dos caminhos de ferro belgas. Diz tanto, que não lhe acrescento, nem mais uma palavra.

Algumas dificuldades em Gestão de Empresas

Pelo Dr. V. DE CALDAS NOGUEIRA

(Em continuação dos comentários que iniciámos no n.º 1790 da «Gazeta», prosseguimos com estes outros.)

SALÁRIOS SOCIAIS E NÃO ECONÓMICOS

É corrente ouvir-se entre nós um lamento, senão vivo pelo menos tácito, sobre os baixos salários do operário, do trabalhador e do empregado administrativo. A validade técnica desse lamento tem sido nos últimos três anos bem arejada entre nós por entidades oficiais e associações profissionais através de cursos e escritos. A sua validade moral desde sempre que está inscrita na sensibilidade burguesa do português. E da validade social nem vale falar, pois são claros os efeitos dos sub-empregos na tentativa de se passar da economia de subsistência para a de mercado e desta para a de crescimento planificado, como tão necessário é aos olhos de todos.

Ora quando se acusa um empregador ou uma entidade por pagar certa baixa remuneração ao empregado, sejam mil ou até dois mil escudos por mês, é ao mesmo tempo costume afirmar ociosamente que o empregador se farta de ganhar dinheiro, entre outros meios, à custa do baixo salário pago aos seus colaboradores. Pelo que temos observado é sempre falsa tal acusação. E não advogamos aqui a defesa do empregador perante os técnicos, para quem este julgamento seria ridículo — tão elementar ele é; fazemo-lo para que o leitor menos dado às coisas técnico-científicas e porventura mais achegado às literário-artísticas (estas tão do jeito da cultura qualitativa e estática da nossa gente) não acuse em falso, ainda mesmo quando ele é vítima. E vítima com culpa: é o que queremos sublinhar. Em verdade o empregador que mal paga faz necessariamente gestão de empresa obsoleta ou improvisada ou mal dimensionada. E é por isso que o empregado sofre. Mas por reacção em cadeia é também provável, senão certo, que esse mesmo empregado não merece mais do que ganha. Façam uma análise da empresa em causa e verão que, afinal, os ditos mil ou dois mil escudos são apenas a obediência às tabelas dos salários mínimos legais — ou seja: são salários

sociais e não económicos. O baixo teor da preparação técnica do empregado (a escola fez nada por ele) não lhe permite oferecer ao empregador o nível mínimo da produtividade que o seu cargo implica. Daí o ciclo vicioso. Para experiência tomem uma tabela da produção de um executivo por dia e façam um teste: a prova ajudá-los-á a aquilatar se houve exagero no que acima dissemos!

OFERTA DE 600 CONTRA PROCURA DE 300

O consumidor português pouco ou nada aberto à difusão das técnicas de mercado e de política económica, novíssimas dos últimos quinze a vinte anos, ainda se alegra quando a concorrência aparece a vender-lhe a mesma camisa ou as mesmas sopas sintéticas ou os mesmos serviços que uma dada firma introdutora tentaria fornecer-lhe em regime de certa exclusividade. Assim ele acredita que não é enganado; mas parece-nos que o é e muito; não somente ele, mas pior, a sociedade económica em que ele está enquadrado. Claro que, se um mercado prospectivado, o existente e o potencial, é por exemplo $M=1000$, e se uma firma F introdutora do produto P é rentável e a todos os títulos bem dimensionada para $M_F=300$, salta à vista neste modelo elementar que, se aparecerem mais duas firmas concorrentes, as três em conjunto ainda não respondem à procura do mercado M . Mas isto é muito possível em amplos mercados de países para além do dobro do nosso em população e ou do quádruplo em rendimentos. E mesmo aí os mercados ultrapassam as fronteiras nacionais. Em regra entre nós o mercado é por exemplo $M=300$ e três firmas de dimensão $M_F=200$ tentam, por concorrência e pobre decalque, satisfazê-lo — ou seja uma oferta de 600 contra a procura de 300. Fácil é assim descortinar os esquemas improdutivos e com sobrevivência tão somente à custa de protecções e do sacrifício de todas as partes envolvidas no ciclo comercial desse dado mercado.

UMA FORMULA DE LIBERDADE

Entre nós o vocábulo «liberdade» tem muitos pontos de perspectiva para ser olhado. Não é dos ângulos metafísico ou ético ou poético ou até psicológico que nos importa aqui tomá-lo. Nem político. É sim duma visão vinda das últimas décadas e que se tornou possível mercê da mentalidade técnico-científica, agora na base dum novo humanismo, senão o único autêntico em face das realidades positivas que esperam as gerações de hoje. Assim o homem é mais ou menos livre (e a liberdade pode formular-se quantitativamente) na medida em que, como produtor de trabalho, o seu esforço diminui enquanto a sua produção aumenta. Isto se integra no conhecido conceito de produtividade evidentemente. Se um empregado para desempenhar a tarefa *t* precisa despendir o esforço *E* (seja físico ou mental), haverá de fazer-se continuado treino e aperfeiçoamento técnicos para que a mesma tarefa se execute com o esforço *E-e*. Nessa diferença está um ganho, isto é, a sua «liberdade», porquanto ele pode agora com o esforço habitual *E* produzir tarefa diferente *T*, logo mais remunerada com o valor da diferença *T-t*, a qual irá permitir-lhe melhoria social expressa em nível de vida e prestígio profissional.

Também poderia admitir-se que o mesmo empregado, capaz da tarefa *t* agora com o esforço *E-e*, irá utilizar o tempo ou esforço sobrantes em diletantismo ou relaxamento, logo ainda um modo de liberdade positiva.

E parece, por esta via, que não é de todo necessário recorrer ao mito dos chamados terríveis «ismos» para garantir que naquele sistema se é livre e naqueloutro se é escravo, quando num e noutro as posições podem inverter-se.

A DOENÇA DOS GERENTES EM VIA DE CURA.

Quantas vezes se ouve entre nós alguém lisonjear um dirigente dizendo-lhe: «Oh! não quero importuná-lo, V. tem uma vida ocupadíssima, excitante, sem mãos a medir!» À letra isso quereria significar que o dirigente ocupa muitos cargos (e isso pode ser grave distorsão de gerências eficientes), que o dirigente dá resposta demasiado franca a uma estimulação circunstante que pode levá-lo à tão apregoada «doença dos gerentes» (e isso é ainda pecha entre os homens de negócios americanos), e que o dirigente entre teias de fios de telefone é superdinâmico e o tal insubstituível (e isso é negação da técnica que devia infraestruturar os seus actos de gestão). Em resumo, o célebre «surménage» dos dirigentes é mais um motivo de boa receita para os psiquiatras e clínicos e menos uma razão inerente à moderna

categoria técnica de mentor da actividade produtiva. Há poucos meses um mestre psiquiatra paulista batia no ponto com muito rigor ao insinuar que as perturbações dos dirigentes nasciam da sua inadequada preparação, da sua improvisação e — ainda bem! — da sua inquietação perante a iminente possibilidade de fazer asneira.

De facto o homem de negócios de há vinte anos, agindo numa economia sem planos e aventureira de mercadores, ignorante das ciências de gestão, como podia ele aí exprimir-se senão pela tragi-comédia do superdinamismo? Hoje a Europa e todas as demais sociedades de economia em crescimento planejado dão-nos exemplo duma construção sadia, tènicamente prevista e medida, incompatível com as aventuras ou intuições de «génio» de dirigentes improvisados.

Arrisquemos em prever que o «surménage» tem os dias contados...

CONTRA OS PERIGOS DO PROGRESSO

Ninguém ignora estarem os homens no mundo de hoje divididos entre os que servem o progresso e os que deste duvidam e preferem apoiar-se na reacção. Vem isto a propósito do que lemos em nossos jornais ao referirem o esforço de certas comissões técnicas que fizeram o levantamento de algumas actividades produtivas obsoletas e indicaram caminhos às mesmas para se enquadrarem num programa de crescimento económico. Lamentam os articulistas que os interessados não dão mãos para se materializarem tais caminhos. Já ouvimos da boca de alguns tradicionalistas a razão por que não colaboram de bom grado em tal programa de progresso: é que — dizem eles — na articulação desses programas elaborados por «essa gente» das novas técnicas estão premissas que não vão aguentar-se... «mais alguns anos e verão como é de novo o nosso *velho* estilo que veste o mundo»! Confessamos não encontrar argumentos positivos para acreditar nesse tal estilo. Afinal até a voz do Papa João XXIII na abertura do Concílio em curso se fez ouvir contra esses profetas do azar e dos perigos do progresso.

Todas estas demarcações para o progresso e para a reacção, para o novo e para o velho, têm de ser revistas a fim de se evitar este modo ocioso e ilógico de contrapor contrários, positivamente absurdos. Mas eles pesam ainda no mundo presente: é um facto. Não se cansou a imprensa em Novembro de referir o jogo político entre os novos e os velhos na gerência da administração pública norte-americana, a quando da eleição dos senadores e deputados para o Congresso e do sucesso dos três novos irmãos Kennedy em tal conjuntura.

Porém, se nos pusermos os resultados a que chegaram organizações europeias e americanas,

Noticiário Diverso

Novo Governo

Desde o dia 4 de Novembro o Governo da Nação é assim constituído:

Presidente do Conselho de Ministros — Prof. dr. António de Oliveira Salazar.

MINISTROS:

Ministro de Estado adjunto do Presidente do Conselho — Dr. Gonçalo Corrêa de Oliveira.

Defesa — General Manuel Gomes de Araújo.

Interior — Dr. Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior.

Justiça — Prof. dr. João de Matos Antunes Varela.

isto é, que um engenheiro ou um médico têm de renovar-se de 5 ou de 10 em 10 anos, que um dirigente o tem de fazer todos os dias, que um livro de ciência só é válido ou actual por 7 anos em média, um artigo de revista por 3 em média, um relatório por alguns meses, como é mais possível estabelecer antinomia entre o novo e o velho?

A DESMATERIALIZAÇÃO DOS NEGÓCIOS

Encontrámos há dias um amigo, pouco cosmopolita, estudioso e refugiado na província. Falou-nos to-lavia com entusiasmo sobre o espírito actual e reformador de várias campanhas últimas (entre elas a do emparcelamento da propriedade), mas confessou-se céptico sobre os meios de convencimento. O interessante desse encontro é que ele nos declarou ter por si descoberto como facilitar tais meios. Ele é proprietário de prédios rústicos e urbanos e também possui alguma indústria a eles coligada. Chegou à conclusão que não lhe era difícil trocar todos os seus activos, valorizados em função dos actuais rendimentos, por simples acções que os cobrissem. Assim ele «se desmaterializava» das suas coisas, ficando ou não a dirigi-las, mas iria ter maior dividendo nas respectivas acções, quando tais activos fossem depois manipulados dentro de planos nacionais e regionais ad hoc.

Não nos era nova afinal essa ideia, ainda de tipo capitalista, de converter em acções toda a propriedade física, ou melhor a transformação dos proprietários em accionistas—pois sobre tal conversão já tínhamos lido algures. O que é facto é que a declaração deste amigo parece sobremaneira oportuna para cautelosa análise, tanto mais que a resistência para mudar e para aceitar o novo tão característica do proprietário e do pequeno comerciante ou industrial está a pedir como diluente algum método básico e persuasivo.

Finanças — Prof. dr. António Manuel Pinto Barbosa.

Exército — Coronel Joaquim da Luz Cunha.

Marinha — Almirante Fernando Quintanilha Mendonça Dias.

Negócios Estrangeiros — Dr. Alberto Franco Nogueira.

Obras Públicas — Eng.º Eduardo de Arantes e Oliveira.

Ultramar — Comandante António Augusto Peixoto Correia.

Educação Nacional — Prof. Dr. Inocêncio Galvão Teles.

Ministro da Economia e Secretário de Estado da Indústria — Prof. dr. Luís Maria Teixeira Pinto.

Comunicações — Eng.º Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

Corporações e Previdência Social — Prof. dr. José João Gonçalves de Proença.

Saúde e Assistência — Prof. dr. Pedro Mário Soares Martinez.

SECRETÁRIOS DE ESTADO:

Aeronáutica — General da Aeronáutica Francisco António das Chagas.

Agricultura — Eng.º-agrón.º Luís Le Cocq de Albuquerque de Azevedo Coutinho.

Comércio — Ministro Plenipotenciário dr. Armando Ramos de Paula Coelho.

SUBSECRETÁRIOS DE ESTADO:

Presidência do Conselho — Dr. José Venâncio Pereira Paulo Rodrigues.

Tesouro — Dr. Ricardo Augusto Parreira Faria Blanc.

Orçamento — Dr. José Júlio Pizarro Beleza.

Exército — Major João António Pinheiro.

Obras Públicas — Eng.º Manuel Rafael Amaro da Costa.

Administração Ultramarina — Prof. dr. Joaquim Moreira de Silva Cunha.

Fomento Ultramarino — Dr. Mário Morais de Oliveira.

Educação Nacional — Prof. dr. Alberto Carlos de Brito.

Indústria — Dr. José Luís Esteves da Fonseca.

Porto de Lisboa

No dia 23 de Agosto, procedeu-se na Administração-Geral do Porto de Lisboa à assinatura de um contrato de empreitada de construção de pavimentos e vias para guindastes e caminhos de ferro entre Alcântara e a Rocha Conde de Óbidos, na importância de 6878 contos.

Aquela Administração tem também em curso a aquisição de material de via (carris de via de guindastes e de via férrea, aparelhos de via, cruzamentos), no valor 2246 contos.

O Caminho de Ferro de Benguela

Pelo Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

AINDA alguns países do Velho Continente não se achavam dotados de caminhos de ferro, quando, em 1857, foi feita a concessão de uma linha férrea portuguesa que ligaria a costa atlântica à costa índica de África. Tal iniciativa não teve, contudo, por dificuldades diversas, a realização que tão interessante projecto naturalmente merecia. Mais tarde, em 1885, de novo o nosso Governo concedeu a construção de um caminho de ferro transafricano, cujo ponto de partida seria o porto de Luanda; a ignóbil atitude dos nossos falsos aliados britânicos, na questão do mapa cor-de-rosa, não nos permitiu levar por diante aqueles planos, mas essa linha veio a constituir o embrião dos actuais Caminhos de Ferro de Luanda.

Foi, porém, apenas em 1902 que foi publicado o decreto que autorizava a construção e exploração do Caminho de Ferro de Benguela — que constitui ainda hoje a linha portuguesa de maior extensão (cerca de 1350 km). No ano seguinte, iniciaram-se os trabalhos e, em 1908, era inaugurado o primeiro troço, com 197 km, do Lobito ao Cubal. A construção prosseguiu em bom ritmo e, assim, em fins de 1913 — isto é, pouco antes do início da primeira Grande Guerra — a linha atingia já Chinguar, a 519 km do Lobito, tendo já sido vencida a parte de mais difícil construção e atingido o ponto mais elevado da linha (Vila Verde a 1841 metros de altitude).

Os anos que se seguiram foram cheios de dificuldades levantadas pelo estado de guerra que então imperava no Mundo, pelo que, só em 1924, a linha chegou a Silva Porto a pouco mais de uma centena de quilómetros de Chinguar, que havia sido atingido uma dezena de anos antes. Removidas as dificuldades, que temporariamente lhe foram levantadas, a construção progrediu de novo e, finalmente, volvidos pouco mais de cinco anos, em 7 de Junho de 1929, era definitivamente aberto à exploração o Caminho de Ferro de Benguela em toda a sua extensão. A ligação com a rede ferroviária do então Congo Belga fez-se dois anos mais tarde, na estação de Dilolo, presentemente território catanguês. Aí se construiu uma estação comum, com pessoal dos dois Caminhos de Ferro que nela têm a sua junção.

Angola encontra-se, assim, ligada à rede da

África Meridional há mais de trinta anos. A ligação faz-se directamente com o Caminho de Ferro do Baixo Congo ao Catanga e, através deste, com os restantes Caminhos de Ferro e vias fluviais do antigo Congo Belga, com os Caminhos de Ferro da Rodésia, e da África do Sul e com os nossos próprios Caminhos de Ferro de Moçambique, isto é, com Lourenço Marques e com a Beira. É até curioso notar que a primeira pessoa a realizar a travessia completa de Africa, de costa a costa, sempre por via férrea, foi precisamente um ministro português — que partiu de um porto português para chegar a outro porto português (Lobito e Lourenço Marques, respectivamente).

O Caminho de Ferro de Benguela, mercê do eficiente e rápido serviço que proporciona, constitui a via de eleição para a exportação das riquíssimas minas de cobre do Catanga, bem como de parte das da Rodésia do Norte, sendo também por ele que se fazem as importações desses mesmos territórios sobretudo do primeiro. No nosso território, o Caminho de Ferro de Benguela serve cinco distritos angolanos (Benguela, Huambo, Bié, Cuando-Cubango, Moxico e Lunda, passando nas capitais dos primeiros quatro (Benguela, Nova Lisboa, Silva Porto e Luso) e a uns 300 quilómetros da capital do último (Henrique de Carvalho).

Na linha, toda a bitola internacional africana de 1,067 m, existem 32 estações e 46 apeadeiros, não contando com o ramal recentemente construído para servir as minas de Cuína. O traçado da linha tem um perfil bastante desfavorável, mesmo depois da construção das variantes que o melhoraram bastante, abolindo até um percurso de gramalheira — o único que existia nas vias férreas portuguesas. Essa característica é, no entanto, comum a todas as linhas africanas de penetração que têm de vencer a diferença de nível existente entre os portos da costa e as regiões planálticas do interior, situadas a mais de um milhar de metros de altitude. Não admira, pois, que, na sua extensão, o Caminho de Ferro de Benguela tenha mais de 170 obras de engenharia de certo vulto, entre as quais a ponte D. Luís Filipe sobre o Catumbela, pela qual passa também a estrada Lobito-Benguela, a ponte sobre o Cuanza, metálica como a anterior e que é também utilizada pela estrada do Leste, a ponte Comandante Ma-

chado, sobre o Lengue, de alvenaria e cimento armado e, finalmente, a ponte sobre o Malo, metálica.

A linha atravessa em grandes percursos regiões arenosas pouco povoadas e não cultivadas, onde ainda abunda a caça grossa e os animais ferozes e nas quais a conservação e exploração da linha oferecem dificuldades bastante notáveis sobretudo no que respeita ao alojamento do pessoal. Para resolver esse problema, a Companhia tem construído numerosas residências para o pessoal ao longo da linha, bem como bairros inteiros nos centros mais importantes.

O Caminho de Ferro de Benguela possui instalações officinais no Lobito para pequenas reparações e para a montagem do material importado à sua chegada ao porto; mas são sobretudo notáveis as Oficinas Gerais, situadas em Nova Lisboa, que constituem o mais importante conjunto officinal da Província, dotadas das mais modernas máquinas-ferramentas. A energia necessária para o funcionamento destas Oficinas é fornecida por uma central própria, que abastece as suas outras instalações e a própria cidade. A barragem foi construída no rio Cuando, tendo a albufeira uma capacidade de 14 milhões de m³ e uma queda de 36 m. A potência instalada na central é de 1250 KW.

O material tractor e circulante é excelente. As locomotivas são de vapor, na sua maioria do tipo Garratt e quase todas já adaptadas à queima de óleo. Os vagões são todos metálicos, na sua maioria de 50 toneladas de carga e de 15 de tara; as carruagens de passageiros são do tipo usual na África Meridional; com assentos conversíveis em camas para as longas viagens que se tornam necessárias para vencer as grandes distâncias. Os comboios de longo curso são, além disso, equipados com carruagens-restaurantes, nas quais se proporcionam aos passageiros de longo curso refeições cuidadas e bem servidas por preços módicos, sobretudo quando comparados com os das carruagens-restaurantes europeias.

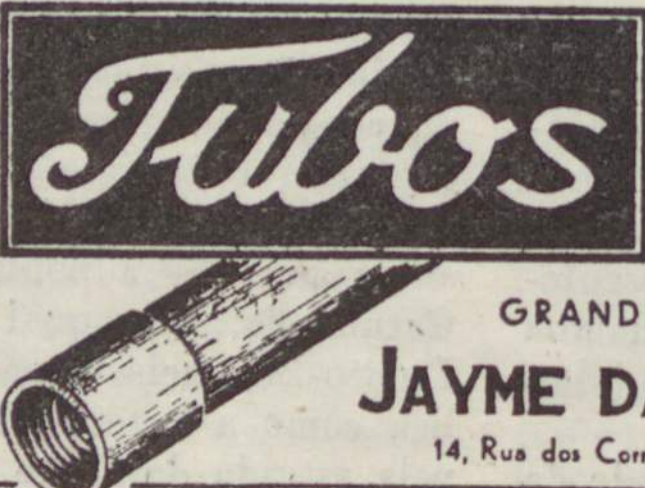
O actual horário de comboios de passageiros comporta três circulações semanais de Lobito a

Dilolo, com ligação para o Catanga em cada sentido, além de um serviço semanal do Lobito a Nova Lisboa e de diversos comboios diários entre Lobito e Benguela e entre Nova Lisboa e Robert Williams. Os comboios mais rápidos levam cerca de quarenta horas a vencer a distância de terminos a terminos (1350 Km), com uma velocidade comercial bastante boa para um percurso tão acidentado, sobretudo se atendermos também à bitola da via (que, no Velho Continente, seria classificada de estreita) e às condições particularmente difíceis em que se faz a exploração, como atrás já tivemos ocasião de salientar.

O Caminho de Ferro de Benguela, além do seu bem patente interesse económico, oferece ainda um valor turístico apreciável pois serve regiões de grandes encantos naturais, muito em particular na pitoresca ascensão da serra do Lépi. O Caminho de Ferro de Benguela não descure, evidentemente, este aspecto dos seus serviços e, assim, oferece ao Público, quer se desloque em viagem de recreio ou de negócios, um excelente hotel, explorado pela própria Companhia, no Lobito — o Hotel Terminus, bem conhecido de todos quantos já tiveram a ventura de viajar na nossa maior província de Além-Mar.

Para finalizar, cremos não ser ocioso dar aos nossos leitores alguns números relativos à exploração do CFB, os quais, além de lhes proporcionar uma ideia mais exacta do tráfego da linha permitirão igualmente verificar quão diversas são as condições de exploração dos caminhos de ferro na Europa e em África. Assim, nos últimos anos, o número de passageiros transportados não tem atingido o milhão, sendo o percurso médio da ordem dos 70 Km. Quanto a mercadorias, a tonelagem anual regula por uns três milhões, com um percurso médio de 400 Km.

Eis a traços largos, diremos mesmo muito largos, um panorama de conjunto da maior linha férrea do nosso País. Esperamos ter dado aos nossos leitores, através dele, uma ideia, sumariíssima embora, da gigantesca actividade, desenvolvida por quantos labutam ao serviço do CFB para servir Portugal.



HIDRÁULICOS -
PARA CALDEIRAS -
E EM FERRO PRETO E GALVANIZADO

•

BOMBAS
PARA TODOS OS FINS

•

GRANDES EXISTÊNCIAS

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

14, Rua dos Correios, 26 - LISBOA

Desfolhar de saudades NA PONTE DA AJUDA

Por EURICO GAMA

Aos amigos de Olivença

NO Verão passado fui de longada à Ponte da Ajuda ou de Olivença, mas em lugar de lá ir directamente andei por aquelas margens areentas e particularmente atraentes do velho e magnífico Guadiana, que se entretém, brincalhão e prazenteiro, por curvas e contracurvas, numa paisagem deliciosa e farta. Atravessei Montes e Herdades, ricas terras de pão. Era relativamente cedo, não se divisava viva alma e o Sol ainda pouco aquecia.

Deixei Santo Ildefonso e a Venda para trás e, não perdendo o fio do Guadiana, aproximei-me da Ajuda, agora, finalmente, ligada a Elvas por uma estrada razoável, que melhor será quando alcatroada.

Não me recordo da última vez que por ali passei, quero crer que há uns bons 35 anos—uma vida! Era rapaz e então faziam-se muitas «pescarias» para aquelas bandas, muito pitorescas e abundantes de pescado: as bogas, os bordalos, as carpas e os barbos eram a atracção dos pescadores,

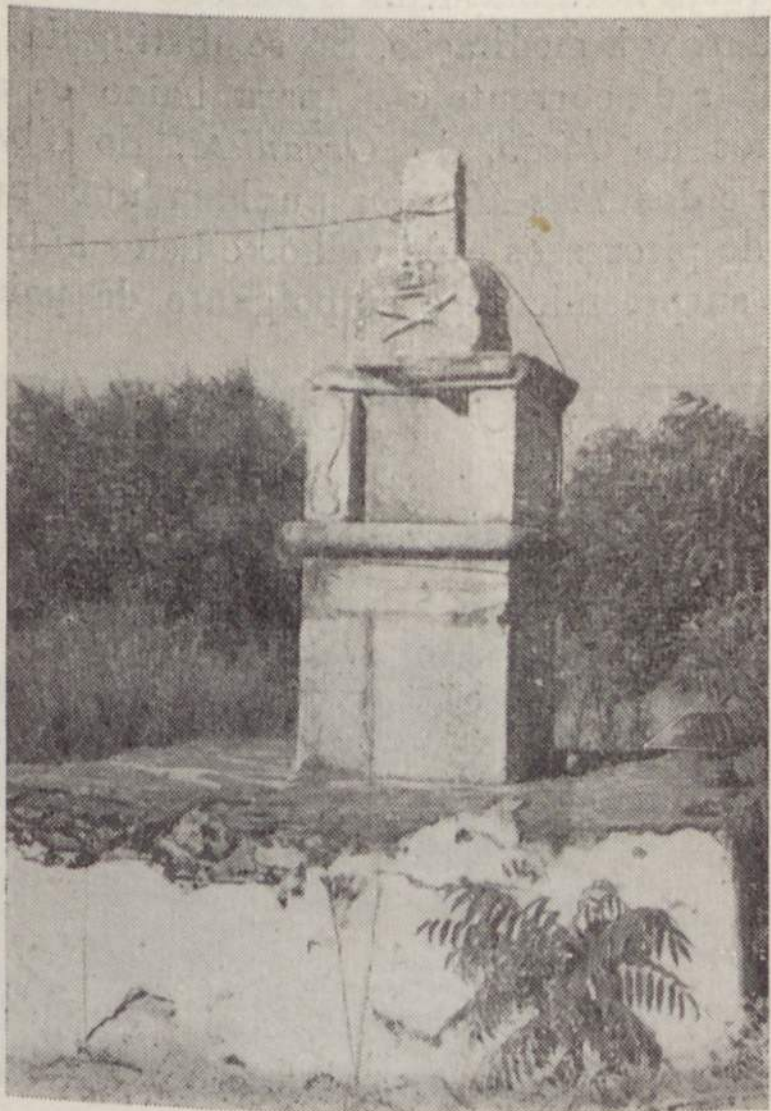
que depois os saboreavam em succulentas, odoríferas e apetitosas caldeiradas. Hoje também há «pescarias», mas já em muito menor escala. Tudo muda e sobretudo o que constituía o fogo da tradição vai perdendo, gradualmente, as suas melhores características. Dantes era a espontaneidade



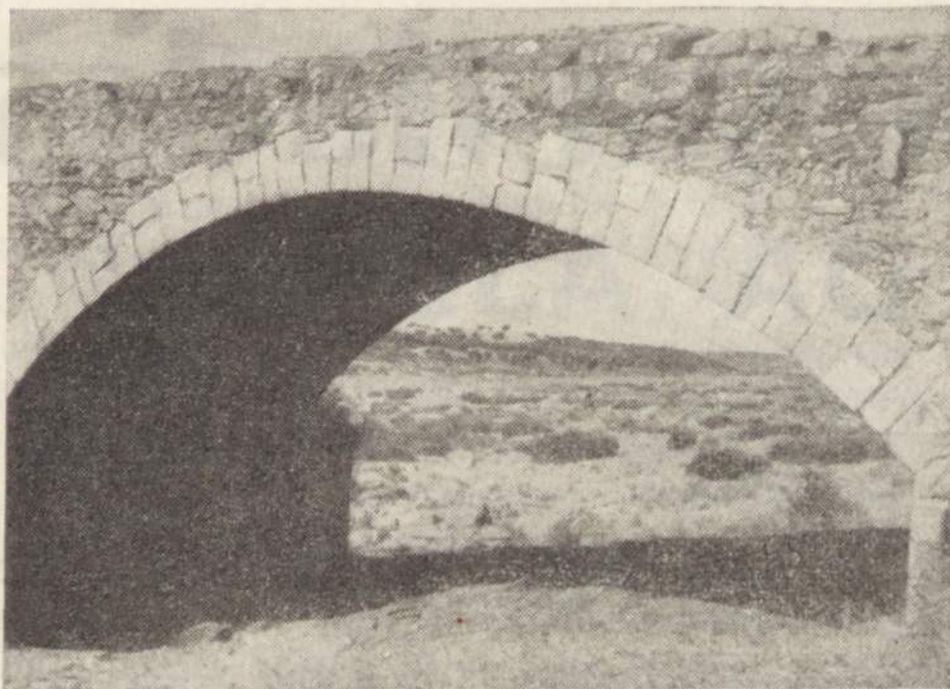
A Ponte da Ajuda era o elo de ligação entre Elvas e Olivença

e o amadorismo integral que pontificavam; actualmente, com a invasão dos concursos de pesca desportiva—contra os quais não sou, entenda-se—o que estimula os praticantes são os prémios e não o gosto de passar uma manhã ou um dia gozando os encantos da pesca e dos seus frutos, em merendas que eram quase banquetes. É óbvio que isto é o que eu observo na generalidade, pois há muitíssima gente que pesca apenas por distração, por prazer, até para se isolar do irrequietismo dum mundo confuso e em turbilhão.

Pois decorridas estas três dezenas de anos no livro da minha existência, fui encontrar a Ajuda—aquí há uns cinco anos ainda estive a namorá-la de Juromenha—exactamente como então. Aí a bola do mundo não girou, nem para bem nem para mal, mas quando me sentei numa daquelas pedras seculares, olhando do lado de lá as terras quentes e amadas de Olivença, acudiram-me ao espírito cenas e factos, em que a grandeza, as alegrias, o fausto de centenas de anos acabavam por ser amassados em lágrimas, abafados pela dor, esmagados pelo infortúnio.



Em frente, o Cruzeiro,* partido, seguro por fios de arame...



Os braços mantêm-se estendidos porque os anima o fogo da Esperança...

Era cedo e o calor, que em todo o Verão ia esbraseante, ainda não apertava, o que me permitiu deambular por ali inteiramente à vontade, saltando de rochedo para rochedo, pisando a areia, molhando os pés, subindo às históricas e atormentadas pedras da Ponte manuelina que unia Elvas a Olivença, e hoje vemos esfrangalhada, ferida, coberta de chagas, abandonada, esquecida! Comecei a vê-la lá de cima, da carcomida e arruinada Igreja, com seu pobre alpendre e as suas capelas encerradas ao culto. De uma só nave, tinha cinco altares e três confrarias há muito extintas. Em 1758 dizia o Pároco Luís Rodrigues Borralho: «Não há nesta freguesia mais que pároco e sacristão». Naquela manhã do Verão deste ano, em que lá fui, não vi ninguém, mas pelas fendas das portas os altares desnudos, as paredes gretadas e as traves do tecto mordidas pelo Tempo, davam-me uma sensação de infinita tristeza.

Em frente, o Cruzeiro, partido, seguro por fios de arame, para que as suas pedras não se desmoronem de todo. E, lá ao longe, a cidade roída de saudade e de compaixão pelas penas sofridas por aquela sua querida freguesia, tão infeliz...

Em baixo, após íngreme ladeira de uns 180 passos, a desmantelada Ponte de dezoito arcos que abraçava docemente, amorosamente, as terras queridas da banda de lá, terras do mesmo concelho e da mesma Diocese. Os braços ficaram estendidos e estendidos permanecem, porque algum dia hão-de voltar a sentir entre eles o calor daqueles peitos ardentes que são seus, a seiva daqueles campos que nenhuma lei humana lhe pode tirar, a alma daquela terra que eles sentiram pulsar durante seis séculos. Os braços mantêm-se estendidos porque não se compadecem com o cansaço, porque não temem a fadiga, porque têm a consciência da História, porque os anima o fogo da Esperança.

«A ponte da Ajuda, incontestavelmente o monumento mais importante e mais digno de espe-

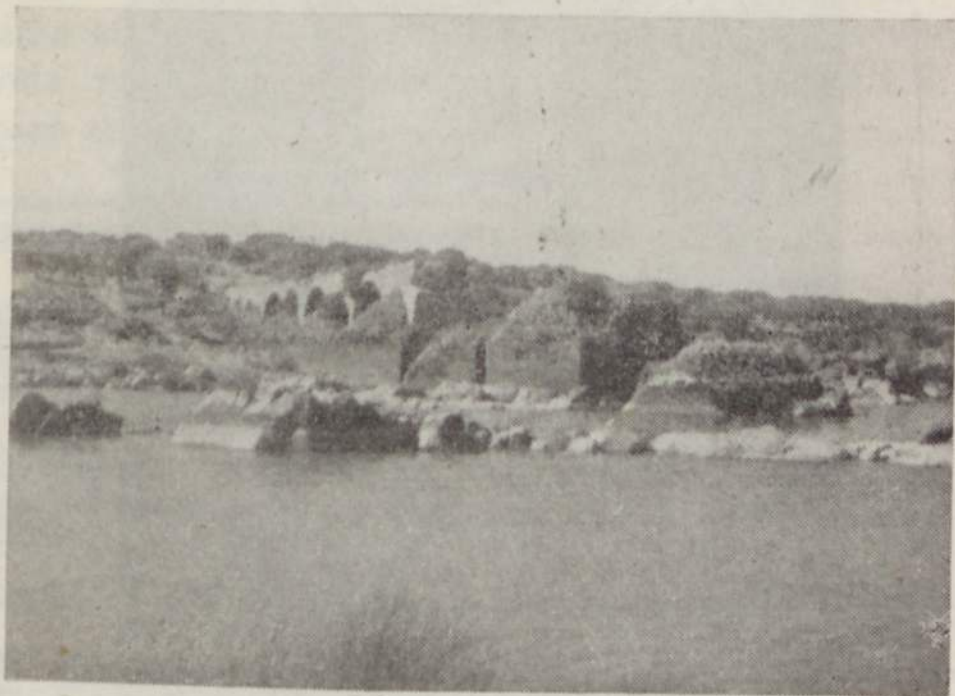
cial menção de todo o território oliventino, tem partilhado pacientemente as vicissitudes da cidade» — proclamaram com propriedade, acerto e mágoa, Matos Sequeira e Rocha Júnior. Na verdade, não podem dissociar-se uma da outra, mas as duas estão também indissolúvelmente ligadas a Elvas, a minha terra, em cuja Biblioteca estão os seus opulentos livros de registos paroquiais, e em cujo Arquivo Municipal, nos volumosos e antigos Tombos, a cada passo nos encontramos com referências, notícias, deliberações, processos, averbamentos, sei lá que mais, respeitantes à saudosa Terra das Oliveiras!

A Ponte da Ajuda era o elo de ligação, o traço de união, a mão que se estendia sobre o Guadiana, a apertar a outra que de lá se abria à sua espera. Por isso tanto a feriram, tanto a massacraram, com tanta crueza a golpearam. Por que a abandonam os homens? Ela não quer comiseração, nem que a chorem; as suas chagas são um clamor, um apelo, um grito para que lhe façam justiça! Cada uma das suas pedras é um poema e um cântico; o poema é uma Epopeia, o cântico uma Saudade!

Naquele sítio não podemos estar indiferentes, frios, insensíveis; é que a História envolve-nos de todos os lados, desde o longínquo Tratado de Alcanices, de 12 de Setembro de 1297, até aos Tratados de Paris, de 30 de Maio de 1814 e de Viena, que o ratificou, de 9 de Julho de 1817.

Não é fácil apagar seis séculos de história e além disso o ambiente, a cultura da terra e o ar que se respira são portugueses, e até a água serena do rio reflecte o azul incomparável do céu de Portugal.

Aquela hora matutina o sossego era absoluto, convidativo à meditação. Só se distinguia o leve marulhar da corrente e lá para baixo os airosos moinhos do *Picão*, do *Organista*, do *Porto da Venda* e dos *Três Moinhos* punham uma nota de vida, de pitorescos e de velhos e belos hábitos na calma surpreendente e empolgante da paisagem.



Em baixo, a desmantelada Ponte de dezoito arcos...

Pelos meus olhos embaciados desfilavam sucessos e acontecimentos, mas impunha-se-me, com mais força, a data de 4 de Janeiro de 1298, em que D. Dinis deu a Olivença uma Carta com todos os usos e costumes da minha gloriosa cidade de Elvas e a concessão de uma feira semanal às segundas-feiras; depois a Bula *Super Cunctas* do Papa Pio V criando o bispado de Elvas e nele incorporando os territórios de Olivença, com os de Campo Maior e Ouguela; mais tarde os anos fatídicos de 1801 e 1802, que viriam a estar na base da lamentável supressão da Diocese, que, sem a sua adorada terra oliventina passou a viver dificultosamente, até que a extinguiram para maior angústia dos povos que lhe pertenciam.

Em galope perpassavam pela minha mente as várias tentativas para a reconstrução da Ponte, uma delas na entrevista celebrada na Estação do Caminho de Ferro de Elvas, entre D. Afonso XII e D. Luís, outra na vila ducal em 1903, na visita de D. Afonso XIII a D. Carlos—ambas, como outras, inteiramente em vão!

A Ponte, muda, inválida, desprezada, ali estava, e para ela corriam os meus pensamentos amigos. Testemunha de guerras e batalhas, de gestos de amizade e cavalheirismo, de amenos passeios e alegres pescarias, ela não quer ser um grito de luta, mas sim uma afirmação de Paz sob a dulcíssima bênção de Nossa Senhora da Ajuda, que também um dia há-de voltar à sua Capela.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA



Nova Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS FARMÁCIAS



VISTA ALEGRE

FUNDADA EM 1824

porcelanas
de mesa e
decorativas

LISBOA-LARGO DO CHIADO, 18
PORTO-RUA CANDIDO DOS REIS, 19
COIMBRA-AVENIDA NAVARRO, 40



AO SERVIÇO DOS TÉCNICOS!

Tem sido nossa preocupação dominante uma total colaboração com os electrotécnicos.

Os nossos **SERVIÇOS DE ESTUDOS TÉCNICOS** encontram-se à disposição de instaladores e consumidores para esclarecimento do fabrico e utilização de todos os tipos de cabos.

C'EL

CABOS ELÉCTRICOS

C'AT

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.
FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.
 VENDA NOVA — AMADORA

ROTEIRO DE UM REPÓRTER

A cidade mais antiga do Mundo

Por JORGE RAMOS

A civilização com o ritmo apressado das suas criações está actualizando esse velho mundo em que se enquadram, entre a Ásia e a África, povos de origem remota. Surgem cidades de estilo moderno em países que conservam, como relíquias, tradições e ruínas de antiquíssimas culturas. Esse espírito do passado é uma sombra que não perde a majestade pois resiste ao progresso de um século mecânico de surpresas e de velocidades. Embora adquira, em certos aspectos, traços de uma nova fisionomia, continua a envolver na túnica milenária o mistério e a poesia que fazem de certos povos um museu vivo de recordações.

Quando o comboio passa em Nahor El Kaib, entre os passageiros, na maioria homens de negócios ou turistas, poucos haverá que conheçam a importância de que se reveste o desfiladeiro que foi quase uma barreira intransponível entre a Ásia e a África. Nahor El Kaib foi na costa fenícia o mais sério obstáculo para os conquistadores de todas as épocas. Quando os exércitos venciam esta dificuldade gravava-se na pedra a data da travessia do desfiladeiro, o que equivalia a uma vitória. Deixaram ali o testemunho vivo da sua passagem os faraós egípcios, os reis assírios, depois os romanos e os gregos, mais tarde os árabes. Estamos já no território do Líbano, nação que adquiriu não há muito a independência depois de estar subordinada à tutela de tantos outros povos. Predestinação digna de longos reflexos: nunca o Líbano perdeu o nome, e com esta permanência através de todas as vicissitudes manteve igualmente as suas características especiais, fincadas com raízes ao solo, arraigadas à mais velha página da história do Universo. Já a Bíblia falava do Líbano, «fonte de hortos, poço de águas vivas», como nos cânticos de Salomão. Encruzilhada de religiões, civilizações, culturas, encontros dos mais diversos caminhos da humanidade, esta «terra de mar e de montanhas», império espiritual da Babilónia, reduzido a uma «cordilheira da Turquia asiática», na definição das enciclopédias de há quarenta anos, nova Síria opulenta de mitos poéticos e de gestas heróicas, conserva as suas cidades dos tempos bíblicos num desafio ao sorvedouro do Tempo.

Pouco depois de contornarmos o Nair El Kaib, o Rio de Lobo dos romanos, a que os árabes deram o nome de Rio do Cão por julgarem que um cão de pedra emergia das rochas, descemos na cosmopolita Balbelz, cuja arquitectura ultramoderna se emoldura num cenário tropical de árvores exóticas onde predomina a palmeira. É a Baal fenícia, cujos templos foram arrasados pelos romanos. Ainda hoje se vêem ali os templos construídos depois pelos romanos, mantendo a antiga disposição semítica e dedicados a Júpiter, Vénus e Mercúrio. É a cidade de Bahal equivalente à Hadad dos orientais e à Heliopolis dos selemidas. O que nos interessa em Balbek é admirar as ruínas do templo-fortaleza. Perante o enorme volume dos blocos de pedra, as colunas maciças, as moles gigantescas, o estilo grandioso em que foi concebida, julgamos que tudo aquilo se deve ao esforço de verdadeiros gigantes. Como foi possível transportar e utilizar aquele potencial pesado? Tão sobre-humana obra de construção assombra a engenharia moderna e dá certa verosimilhança à tradição legendária: só o grande rei Salomão poderia ter oferecido a Belkiss, rainha de Sabá, uma destas magnificências de pedra, empregando durante longos anos muitos milhares de homens na edificação do templo. O nosso cepticismo de ocidentais não crê que a hercúlea construção se deva a Caim para encontrar refúgio contra a maldição de Jehovah, nem tão pouco a Nemrod e aos seus gigantes para levantarem a Torre de Babel. A ambição do jornalista, desejo veemente que dessedentará a inexprimível sequiosidade de muitos anos de sonho, é chegar a Yebail. Por isso deixamos Balbek na manhã do dia seguinte a caminho de Saidda, a antiga Sidon fundada pelo fenícios, cujo nome deriva da voz semítica *seid* (deus da pesca). Conta a lenda que a cidade foi fundada por Sidon, neto de Noé. Encontraram-se ali tábuas de escrita cuneiforme iguais às que foram descobertas nas grutas de Teel-El-Aharam, no Egipto. Passamos por Tiro, a hebraica Tsor (rocha) a que os árabes chamaram Sur, fundada por uma tribo sidónia, um ano antes de Tróia ter sido destruída pelo rei Ascalon. De Tiro falou o profeta Ezequiel. O seu rei mais ilustre, Hiram I, foi quem enviou a Salomão a famosa madeira dos cedros do Líbano.

Relembramos que disputou a Roma a hegemonia do Mediterrâneo. E a Karth Hadhta dos fenícios, a Karquedon dos gregos, a Cartago dos romanos.

Ao meio-dia, sob um calor equatorial, avistamos os minaretes altos e brancos da mais pitoresca cidade árabe-asiática onde a raça semita se fundiu com a ariana. Há sempre um hotel de excelente tipo europeu onde a amabilidade tem um sorriso cosmopolita, o porteiro pode ser italiano ou espanhol, mas a cozinha é francesa.

Deambular ao acaso é muitas vezes a melhor maneira de conhecer uma cidade. Para interpretar a alma de Yebail abandono as ruas da urbe moderna, espaçosas como as de Beirut, reproduzindo o mesmo ambiente de qualquer artéria em qualquer cidade da Europa, e entranho-me pelo labirinto das ruelas antigas, algumas delas sob abóbadas repletas de reminiscências medievais.

Surpreendemos de vez em quando um edifício de fachada policrômica cuja originalidade dir-se-ia um grito no silêncio desta ou daquela rua. De certos ângulos avistam-se cúpulas, e portas ogi-

vais ocultam-se na meia sombra deste beco. Uma miscelânea de estilos, de caças, de epopeias, ressuscita das eras longínquas o sortilégio da Gehah do Antigo Testamento da Bíblia Grega. O Líbano, no cruzamento de três continentes, fulcro de diversas civilizações, vive aqui, com as lendas dos seus mitos e o segredo da sua longevidade. Yebail é a cidade mais antiga do Mundo.

Segundo uma tradição recolhida pelo filósofo Filon, foi eleita como lugar de residência pelo deus El. A verdade é que, muito tempo antes de Sidon e de Tiro, já Yebail era o principal centro comercial e religioso da Fenícia. Cada ruga do seu rosto encarquilhado por milénios reflecte-se no espelho do rio onde se revê.

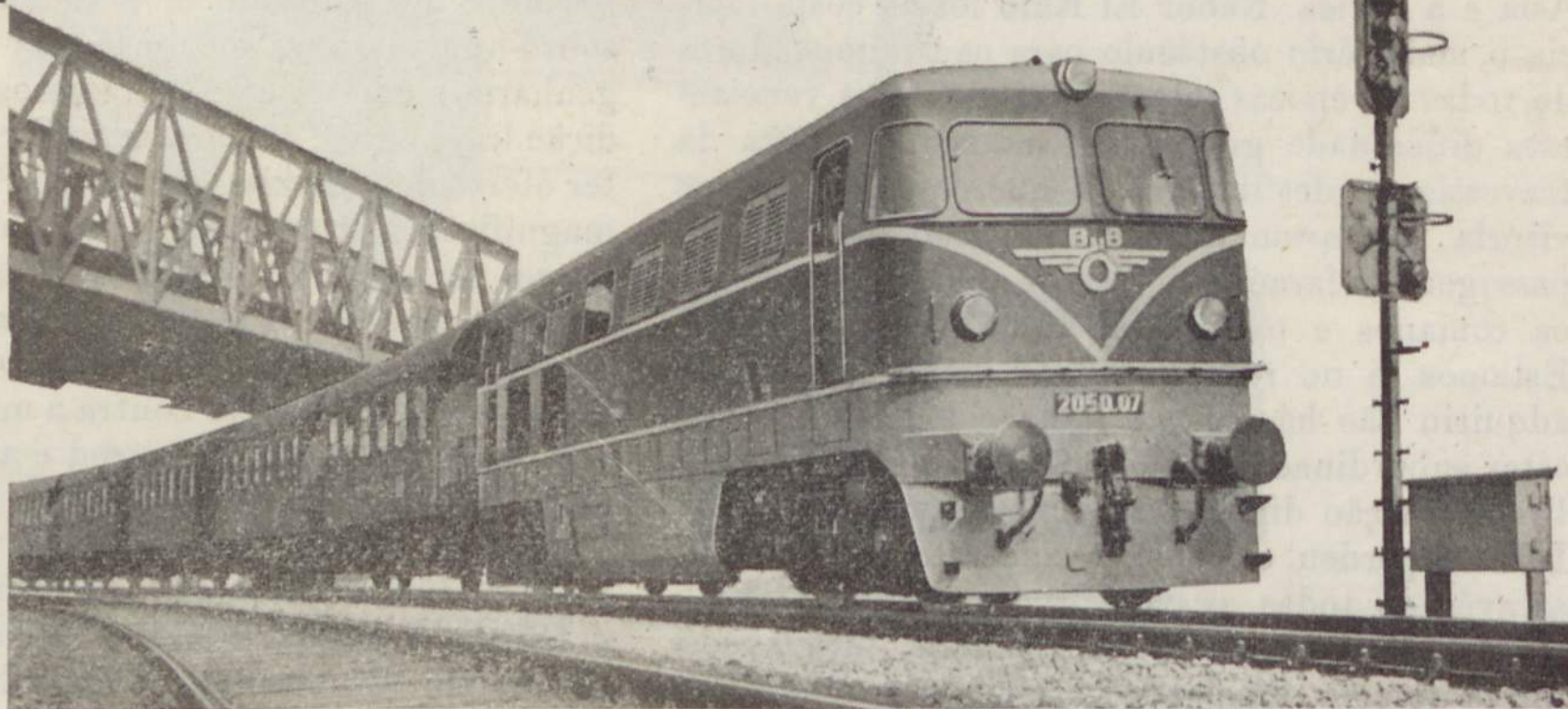
A mais antiga manifestação da escrita puramente alfabética, datando do século XIII antes de Cristo, encontra-se em Yebail na inscrição do sarcófago do rei Ahiram. Os egípcios chamaram-lhe «Terra dos Deuses».

Quando o crepúsculo avermelha o rio, julgamos que o sangue divino de Osíris tinge as águas do Ihrahim...



H E N S C H E L

Locomotiva diesel-eléctrica HENSCHEL-GM, modelo J12, de 1425 CV, disposição dos eixos BoBo, incorporada como tipo VL 2050 no serviço dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos



O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos prevê a electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austríacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM

PORTO, COIMBRA, BEJA E LUANDA

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABA-
LHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS
— CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS —
RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANS-
PORTES — TERRESTRES E AÉREOS —
VIAGENS E VIDA

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E

SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

Telef. «EMBEL» — APARTADO 21
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:

RUA DO CARMO, 51-6.º
Telefs. 325587-30646 e 367750
Telef.: «Contexim» — Lisboa

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. { 32 47 30
32 03 37

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

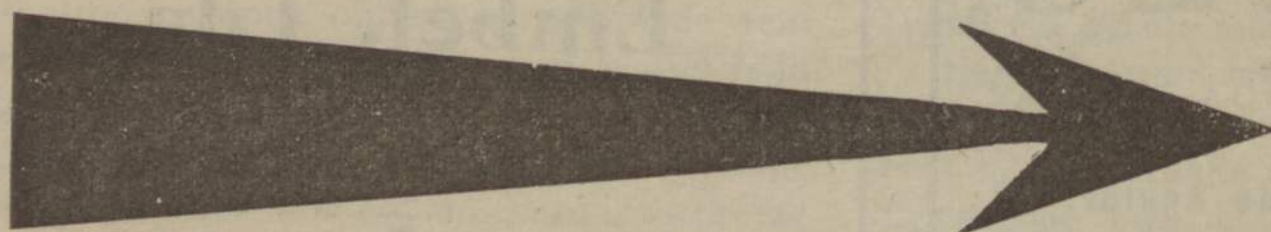


Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Deseja beber um café?

Mas um café?



SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 666186

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

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

WIESE & C.^A, L.^{DA}

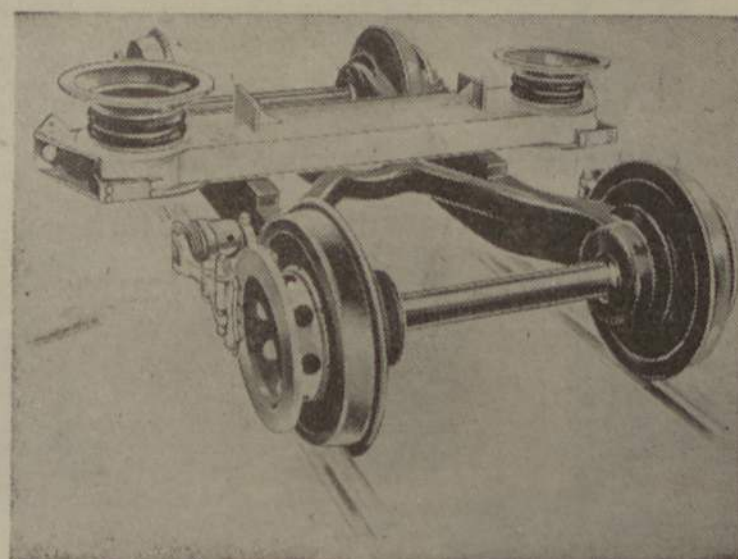
AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telefone 34331 (5 linhas)

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54 Telef. 2 50 24 (P.P.C.) **PORTO**

Costa Braga & Filhos, L.^{da}

Rua de Santo António, 194

PORTO

FORNECEDORES DA C. P.

Fardamentos

Bonés

Galões

Emblemas, etc.

A. da Silva Martha

Serração de Madeiras

MADEIRAS NACIONAIS E EXÓTICAS

Parquetes — Folhas de Madeira

Aglomerados de Madeira e Contraplacados

Rua Vera Cruz, 63 — PORTO — Telef. 50164 (3 linhas)

Armazéns:

R. PINTO BESSA, 58o — R. VERA CRUZ, 58

Filial em Braga:

R. IRMÃOS ROBY, 10 — Telefone 22881

Fábrica de Fiação e Tecidos de Délães

PINHEIRO, MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados — Cotins — Zéfires — Fantasias

FIOS PENTEADOS E CARDADOS

Fábrica:

DÉLÃES — FAMALICÃO

Escritório:

Rua de Aviz, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 20 461

Teleg. «Fabridélães»

PORTO

Casa Fundada em 1902

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

Ferragens, Ferramentas, Quinquilharias,

Drogas e Perfumarias

Todos os artigos para Caça — PÓLVORAS DO ESTADO

Material Eléctrico — Empanques para Máquinas

Agentes das Tintas ROBBIALAC

Rua Cândido dos Reis, 82-84 — Telefone 84

VILA FRANCA DE XIRA

Pastelaria

FILIAL:

RUA BERNARDO LOPES, 43-47-Tel. 2 24 45

FIGUEIRA DA FOZ



Confeitaria

FILIAL:

AV. FERNAO DE MAGALHAES, 38-Tel. 2 53 88

COIMBRA

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

SNACK-BAR

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

RUA DA SOFIA, 165 — COIMBRA — TELEFONE 2 36 55

EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

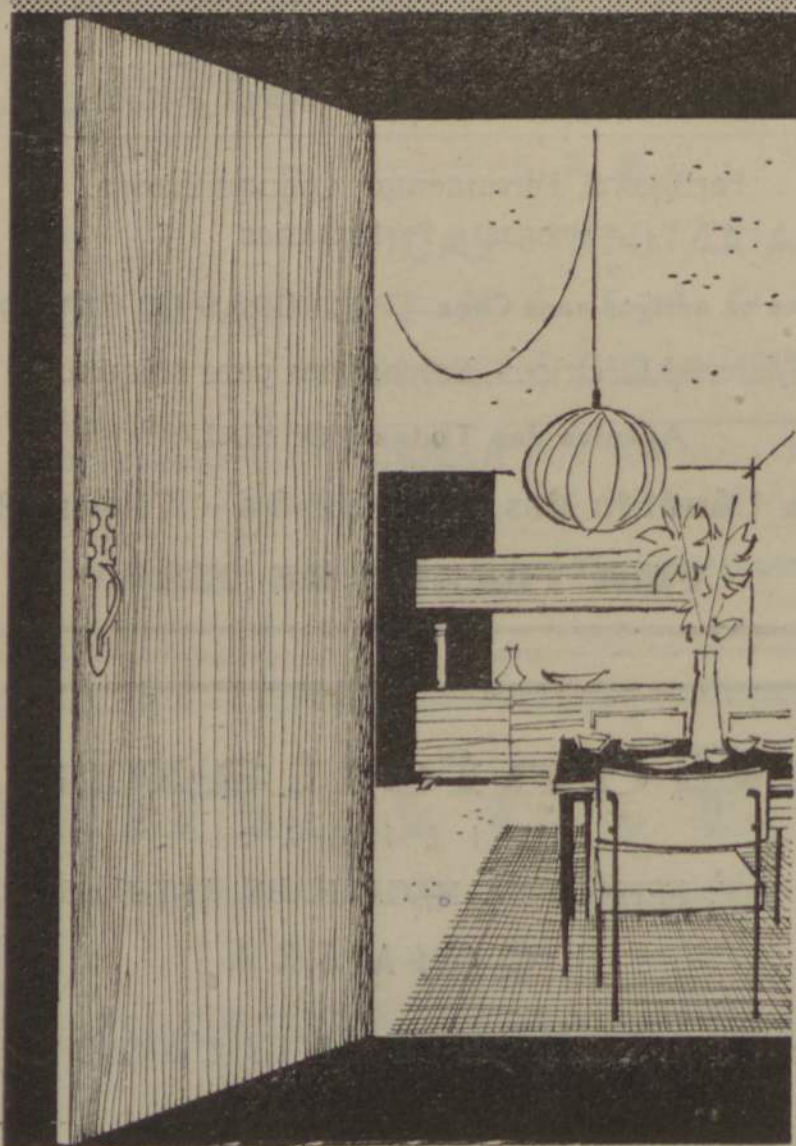
LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS.
E ELECTRO-MECÂNICOS DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

- isoladores de todos os tipos para alta e baixa tensão
- pequena aparelhagem eléctrica em 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

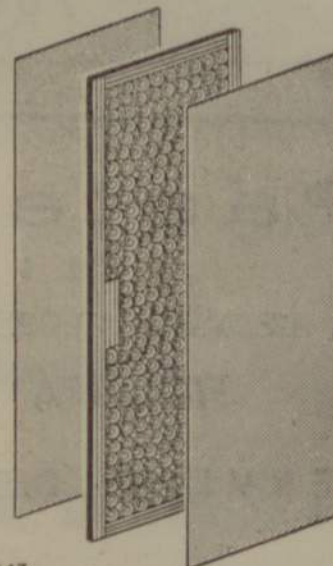
EC 61-3

DANIEL VIDAS



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



staf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publicidade

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 834724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

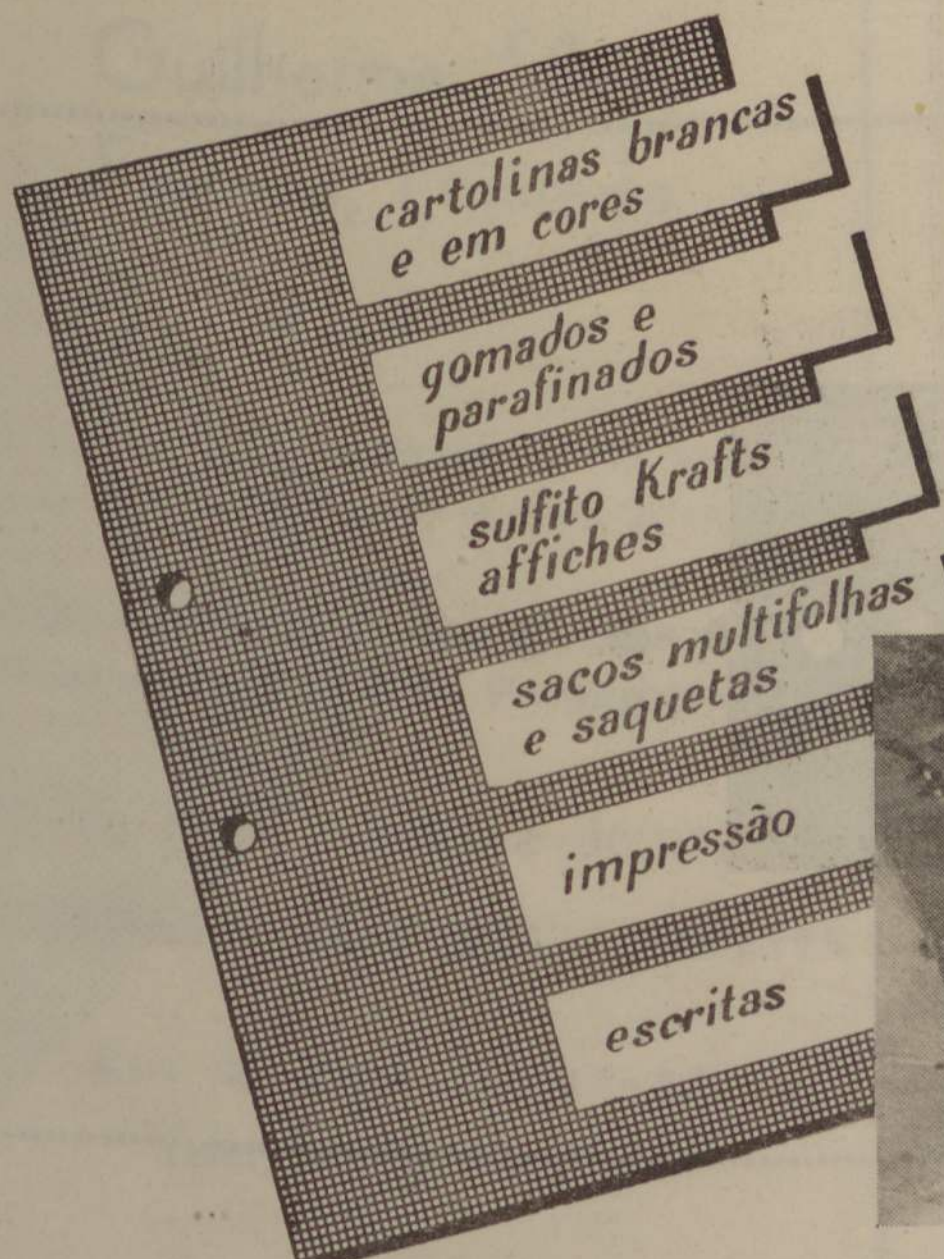
TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

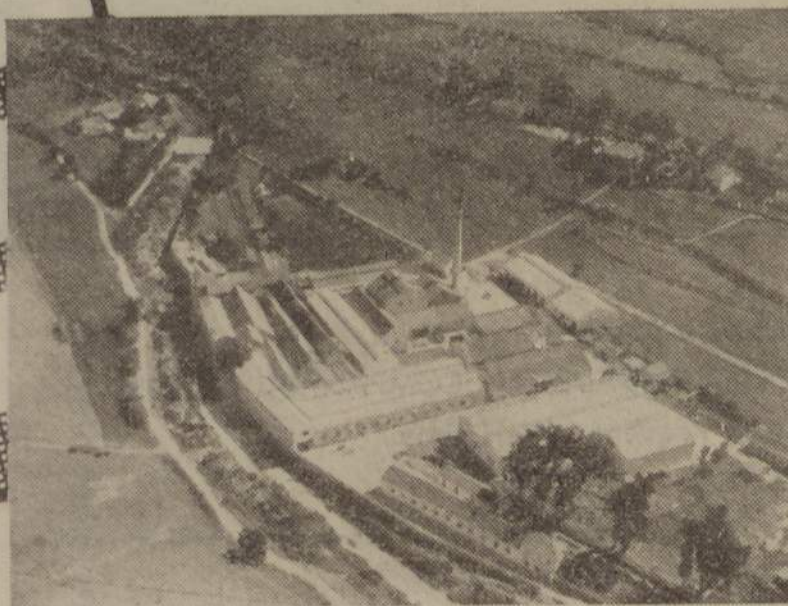
CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

PAPEIS



DA
FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



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

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

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 35035

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

Moura & Baptista, L.^{da}

Fabricantes de Lanifícios

TELEFONE N.º 95109

TORTOSENDO

Américo Sousa, Irmão & C.^a

Fábrica de Lanifícios

TORTOZENDO

(PORTUG^{al}L)

Telefone: 95115

Apartado: 15

Telegramas: ASIC

Guilherme Silva, Ferreira, Limitada

1924-1963

*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. 32 20 51 - 3 36 27

Os maiores armazéns da especialidade

J. Rodrigues & Sobrinhos

Fábrica de Lanifícios do Lobão

Tele } fone: 95 124
gramas: J. RODRIGUES
Apartado: 24

TORTOSENDO

Mario Lopes & Irmão, Lda.

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS

TELEFONE 62233

MANGUALDE

A COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

Peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos ATLAS e aparelhos de choque e tracção (licença UEH)
Peças para bogies RIDE CONTROL (licença AMERICAN STEEL FOUNDRIES)
Cilindros para locomotivas — Caixas de lubrificação, tampões de choque, centros de rodas, cilindros para freios de vácuo, pivots, etc.
Cróximas para caminhos de ferro

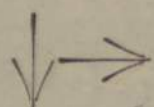
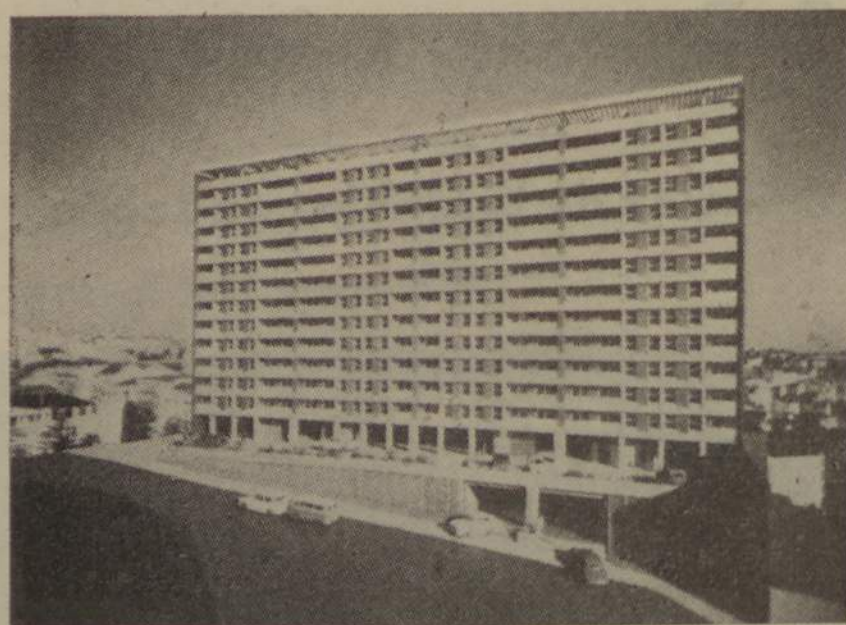
COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.^a (FILHOS)

Fábricas em Lisboa e Venda Nova

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5, Lisboa-2 — Telef. P.P.C.A. 321710 — 5 linhas



EXPOSIÇÃO DO ANDAR MODELO
NO CONJUNTO DAS AMOREIRAS
ABERTO DESDE ÀS 14 H. ÀS 6 H.

VEJA E COMPRE UM ANDAR!

Empresa de Construções, S. A. R. L.



RUA RODRIGUES
SAMPAIO, 146-3.º
TELEFONE 73 51 11
L I S B O A

AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIROs, 24-D

Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS

QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

FÁBRICA PORTUGUESA DE PASSAMANARIAS

**ANTÓNIO GOMES
DE SOUSA, F.^o & C.^a**

RUA DA LOMBA, 153

TÉLEFONE: 510 35

PORTO

ETIQUETAS TECIDAS,
— ELÁSTICOS —
E FITAS DE SEDA

Carlos Cardoso

RUA DO BONJARDIM, 551-571 — **PORTO**

Telef. 2 49 55 (4 linhas) — Teleg. **CARDO**

FILIAL:

RUA DA TRINDADE, 20-2.^o — **LISBOA**

Telef. 36 28 01 — Teleg. **LISCARDO**

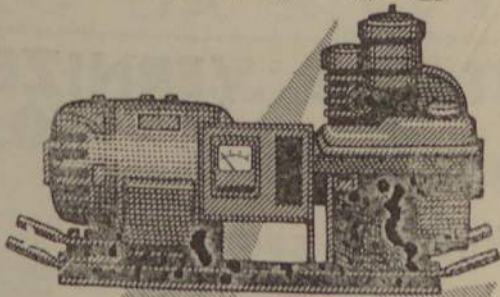
ANILINAS E PRODUTOS AUXILIARES
INSECTICIDAS E FUNGICIDAS
ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representante de:

J. R. Geigy S. A.

BASILEIA-SUIÇA

**GRUPOS
ELECTROGÊNEOS**



De 300 a 3.000 Watts,
produzindo corrente
alterna 220 Volts
ou corrente contínua
de várias tensões.

Para televisão, rádio,
amplificações sonoras,
iluminação e todos os
usos domésticos. Utilizá-
veis em instalações de
emergência e aonde não
haja rede eléctrica

Queira consultar a
casa especializada:

Electrónica, Lda
Rua de Santo António, 7
Telefone, 25 800 - Porto



PORTO

Ramos-Pinto

MANUFACTURA DE BORRACHA NATURAL
E SINTÉTICA PARA TODOS OS FINS

F A P O B O L

Fábrica Portuense de Borracha, L.^{da}

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210

Telefones: 6 11 25, 6 11 26, 6 11 27

P O R T O - P O R T U G A L

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicletas
ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — planas, trapezoidais e transportadoras
TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança — LATEX
REVESTIMENTO DE CILINDROS PLÁSTICOS

Delegação da «FAPOBOL»

Rua D. João V, 8 r/c. Esq.

LISBOA -2

PRODUTOS

J A P E

**Companhia
de Fiação e
Tecidos de Fafe**

S. A. R. L.

Fábrica em Fafe

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

P O R T O

Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos

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

ESPECIALIZADA NO FABRICO
DE ETAMINES, MARQUISSETTES
E TODO O GÉNERO
DE TECIDOS ABERTOS

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»

**MONTE DOS BURGOS
P O R T O**

E S F I N G E

TINTAS E VERNIZES

... uma tinta para cada fim ...

ARMANDO GOMES PESSANHA SUCRS.

V. N. GAIA

T I C O L

R. Arroios, 93/c — Telef. 51087

MOITINHO D'ALMEIDA

R. Prata, 71-1.º — Telef. 21017

L I S B O A



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1963

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRICOLAS, 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

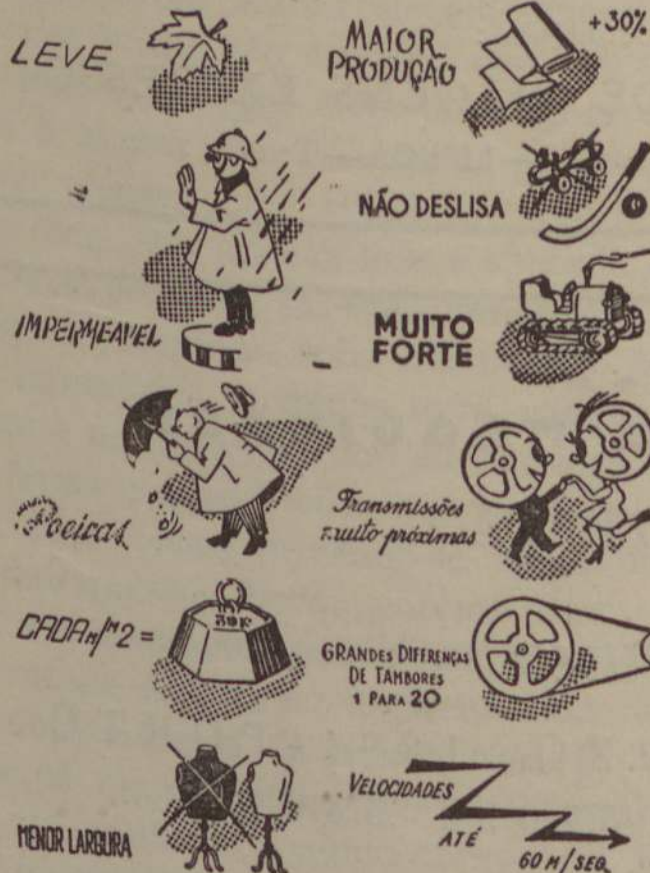
Sociedade Industrial de Curtumes

PAULO DA SILVA RANITO, S. A. R. L.

**FÁBRICAS DE
CURTUMES E
CORREIAS DE
TRANSMISSÃO**

RANILON

CORREIAS DE TRANSMISSÃO
DE PLÁSTICO E COURO
PLANAS E TRAPEZOIDAIS



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



COM O TIPO CE PODE USAR TAMBOR DE PRESSÃO

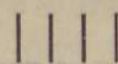
Ranilon

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

Telef. 96 05 13 (4 linhas)

**PONTE DA PEDRA
(S. MAMEDE DE INFESTA)
PORTUGAL**

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

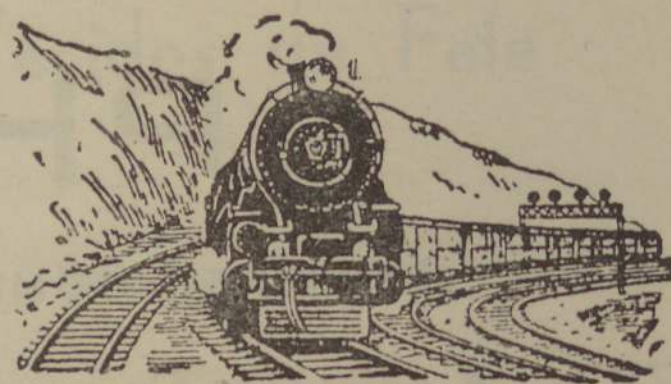


TACOS PARA TECELAGEM EM PLÁSTICO
CORREIAS DE PLÁSTICO RANILON
FITA DE CONTÍNUO EM PLÁSTICO
LANIERES EM COURO E PLÁSTICO
CORREIAS TRAPEZOIDAIS EM PLÁSTICO
SALVA ESPADAS EM PLÁSTICO
ABRAÇADEIRAS EM PLÁSTICO PARA TEARES
CORREIAS DE TANINO E DE CROMO
TACOS EM COURO — TIRA-TACOS
MANCHONS DE PENTEACÃO
e todos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

*Grijó e Irmão, Lda***Transportes - Despachos - Embalagens**

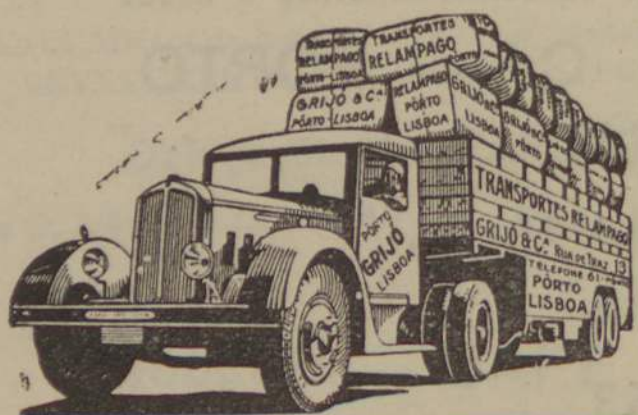
RUA DE TRAZ, 13
PORTO

Telefones: { PORTO: 21058/9—35058
LISBOA: 26953—33565



EM COLABORAÇÃO COM:

SAMPAIO COSTA E AZI, LDA. — RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA



Em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

TELEFS. { Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: 930012, 931703
Lisboa: 34943 (10 linha3)
Londres: Avenue 17434
Telex. : { Lisboa 535
Porto 724

Endereços Telegráficos

AMORAS — (Todos os escritórios)

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

LONDON E C 3
Telex: 25102

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): Rua do Matinho. 68-82
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. 42183

DESPERDÍCIOS FARGE...

...PARA LIMPEZA DE MÁQUINAS!

- NOVOS PROCESSOS DE PENTEACÃO
- MAIOR RENDIMENTO
- MAIOR ECONOMIA NO CONSUMO

L. FARGE, LDA. — RUA DO FREIXO, 1291 — PORTO
TELEFONES 51094-54808

(FORNECEDORES DA C. P.)

Electricidade nas aldeias

P O R G U E R R A M A I O

EU não venho discutir leis que se fizeram para serem cumpridas, nem contratos, que devem ser respeitados, mas fazer algumas considerações sobre a electrificação rural, que está longe de atingir o objectivo lógico, nas populações provincianas. Fizeram-se numerosas barragens, obra considerável, mesmo colossal e cuja produção é de tal ordem que foi ou vai ser exportada para Espanha, daquelas situadas no Douro internacional.

Porém a electrificação nas aldeias do Norte é mais que modesta e as populações estão, por assim dizer, privadas de tão útil e civilizador melhoramento como vai ver-se. O Estado não se tem poupado a esforços e com frequência lemos nos jornais que à freguesia tal foi atribuída uma verba importante, sempre de algumas centenas de contos para a sua electrificação pelos melhoramentos rurais.

Para não falar de outras terras, citarei a minha aldeia natal — Freixeda do Torrão — nos confins da Beira Alta, onde a luz eléctrica, pública e particular foi inaugurada no fim do Verão passado. Tendo a terra 320 fogos, apenas em 80 casas foi instalada a electricidade, ou seja na quarta parte das residências. Os motivos são de ordem vária e cujo principal é o elevado preço das baixadas, ou seja a ligação do contador aos fios que passam na rua, por vezes de meia dúzia de metros, e pela qual a empresa concessionária cobra somas elevadíssimas, em regra 500 escudos e, quando é mais longe, 700 e 800. Os utentes têm que pagar além do aluguer do contador, o que é lógico, um mínimo de consumo, o que tudo soma mensalmente 10\$30, encargo que os lisboetas não têm, pois apenas lhes é aplicada a taxa do contador e por isso, se estão em férias ou longamente ausentes, nenhum consumo pagam. Resultado, muitos moradores da minha terra, residentes em Lisboa, Porto e no Ultramar, têm ali vivendas, para passarem as férias e quase todos não instalaram electricidade em suas casas, privando-se assim de tão cómodo melhoramento. Devo, porém, dizer, que não lhes seguiu o exemplo, pois ainda os fios não passavam na minha rua, já eu tinha instalado a luz em todas as dependências da minha casa. Eu sei muito bem que os meus vizinhos podem libertar-se das despesas do mínimo consumo obrigatório, mandando retirar o contador, quando partem de lá. Mas isso não é prático. O que todos gostariam de fazer era à che-

gada, carregar no botão e acender a luz, como se faz em Lisboa, no Porto e em todos os grandes centros urbanos.

Há em Freixeda do Torrão numerosas pessoas senão ricas, pelo menos remediadas, que bem poderiam instalar a luz eléctrica em suas casas, mas não o fizeram. Os pobres, nem pensar nisso, continuam a iluminar-se a petróleo ou com a tradicional candeia de azeite.

Numa terra ao lado — Vale d'Afonsinho — há 95 fogos, mas só em 16 foi instalada a luz eléctrica, e havia lá muitas pessoas que, certamente, o faria se não fossem aqueles encargos.

Eu compreendo muito bem que uma empresa daquela importância precisa de receitas, mas o processo adoptado, não é o mais rendoso e não é a incompreensível taxa do mínimo de consumo e o elevado custo das baixadas que lhe dará maiores benefícios.

Cito um caso curioso. Em Joinville-le-Pont, nos arredores de Paris, quando há 40 anos para ali fui morar, quase todas as casas eram iluminadas a gaz, veio um dia a empresa da electricidade, bateu à porta de cada um e ofereceu-se para lhe instalar gratuitamente a luz eléctrica em todas as dependências. Todos ou quase todos aceitaram e o gaz passou a ser utilizado na cozinha e na sala de banho.

Eu não desejo que se faça o mesmo em Portugal, mas algo se poderia oferecer ao público. Em primeiro lugar suprimir radicalmente o mínimo de cobrança, que nada justifica e depois a empresa levar gratuitamente os fios até à porta das pessoas modestas a julgar pela magra soma das suas contribuições ao Estado, cifra a determinar, tornando assim popular a gigantesca obra das barragens.

Uma família pobre não poria em sua casa mais de três lâmpadas e mesmo duas, por isso a instalação pouco lhe custaria. De tal forma as receitas da empresa concessionária seriam muito maiores e cuja realização ela pode bem fazer, e, no domínio dos seus interesses, receberia as bênçãos das pessoas humildes.

Já aqui o disse há pouco: as tarifas elevadas dos nossos hotéis, deram, em resultado, o público ir em grande parte para as pensões e citei um hotel em construção na Guarda, que funcionará com o nome de pensão e agora mesmo leio num jornal que abriu

na província, uma pensão com 40 quartos e todos com banho ou chuveiro.

Nos hotéis ultimamente construídos em Lisboa, alguns deles de elevada categoria, os seus preços são, em regra, relativamente inferiores, vistas as comodidades oferecidas, aos de 2.^a e 3.^a ordem. E porquê? E' bem de ver, reconheceram que as tarifas eram elevadas para o nosso público.

Não me venham agora com o palavrão, muito em voga, do nosso baixo nível de vida. Outros países há na Europa, onde ele é igual ou inferior e onde ninguém se queixa.

A França está hoje com um custo de vida caríssimo, consequência da deplorável política económica e financeira de Léon Blum em 1936, o qual, para a realizar, se serviu, o que está agora em uso e se diz com frequência, «do baixo poder de compra».

Há ainda outro exemplo e sem se recorrer a estatísticas, pode dizer-se que o número de passageiros que viaja no caminho de ferro é de mais do dobro de 1920, isto apesar de haver agora no País 2.000 carreiras de camionetas e do elevado número de automóveis particulares.

Mercê do modesto preço das camionetas, ninguém anda hoje a pé.

De início as carreiras de camionetas, foram, na

sua quase totalidade, feitas para concorrer com o caminho de ferro. O resultado foi, porém, outro, criaram um tráfego seu e os passageiros que tiram aos comboios, compensam-no pelos que lhes dão. Na província deixou-se de utilizar montadas, para irem todos ao mercado, à romaria e sobre tudo à vila e à cidade, tratar da sua vida e regressarem, horas depois, o que na realidade é de elevada comodidade.

Fica bem agora repetir a frase norte-americana, muito em uso no Brasil, «vender barato para vender muito».

FERRO E AÇO

José Pinto de Magalhães & C.^a

Fornecedores da C. P.

End. Teleg. REIFERRO

277, Rua do Almada, 283

PORTO

Telefones: 24 011 (3 linhas)

PORTUGAL



A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL DO CENTRO DO PAIS

Coimbra ■ Lisboa ■ Porto ■ Abrantes ■ Faro

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

MOAGENS ■ MASSAS ALIMENTÍCIAS
BOLACHAS ■ ARROZ ■ DROPS ■ REBUÇADOS

Alimentos compostos para animais



Tragédias e peripécias sucedidas nas antigas diligências cu carripanas

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no seu número 575, publicado em 1 de Dezembro de 1911 — contava esta revista então 24 anos de existência — trazia sob o título de *As diligências* um artigo muito curioso, assinado com as iniciais G. M. Parece, pelo pitoresco, um saboroso capítulo de romance de cunho regionalista. Vamos transcrevê-lo na íntegra:

«As diligências em Portugal são o que sempre foram, umas desengonçadas carripanas, que deixam tudo a desejar, tanto em comodidade, como em rapidez.

São um horror!

E que contraste, quando nos apeamos do comboio onde viajámos com conforto e rapidez, e vemos à nossa espera essas horripilantes carruagens! E às vezes temos que viajar nelas 30, 40 ou 50 quilómetros! É de a gente maldizer a sorte, o alquilador e a ideia que tivemos de viajar.

Uma pessoa que estivesse ausente do País desde há quarenta anos, cairia das nuvens quando visse as nossas diligências e, se reparasse bem, havia de encontrar algumas ainda que há quarenta anos atrás já eram velhas.

E quem tem culpa dessas carroças nos torturarem os ossos? É o Estado? É o alquilador? É o público? São todos.

É o Estado, porque nos seus contratos para transportes das malas do correio exige só que elas vão ao abrigo da chuva. É o alquilador porque nunca teve a mínima consideração pelo público e, finalmente, este é culpado porque nunca fez greve, indo a pé, a cavalo, ou indo mesmo em *gerico* como eu tenho feito muitas vezes.

A diligência é o mais incómodo dos transportes que eu conheço. É quase sempre um *char-à-bancs*, mas a cair de podre, com umas cortinas rotas, e quando muito remendadas. O assento ao lado do cocheiro é estreitíssimo; no banco superior a este, tem de se ir bem agarrado, porque o balanço é tal que vamos em risco de ir ao chão. Na parte interior é ainda pior, porque, além dos assentos serem duros e também estreitíssimos, onde cabem três passageiros vão em regra quatro.

Mas o pior são as malas do correio (e às vezes são tantas), o saco com a ração dos cavalos, a borraça do vinho do cocheiro, os volumes pequenos que vieram como recovagens, a carne verde embrulhada em um pano para o senhor abade, enfim, uma infinidade de volumes que o cocheiro nos põe aos pés com a maior sem-cerimónia deste mundo.

Eu tenho sido vítima das diligências. Há cerca de um ano precisei ir à Figueira de Castelo Rodrigo, e fui pela via mais económica, que era o comboio até Vila Franca das Naves e dali, na tal diligência, até ao meu destino — 46 quilómetros!

Cheguei à estação, e a diligência que me esperava era um macróbio *char-à-bancs*, puxado por três animais lazentos. Quatro passageiros, devido a um sol abrasador, tomámos lugar no interior da carroça, já atulhado com as competentes malas do correio e diversos volumes entre os quais um cabaz com pescadas, que começavam a cheirar a podre, que o cocheiro ali tinha posto por causa do sol.

Protestei indignado: isto não é um trem, é a Ribeira Nova! O dono do carro não tinha lá outro pior?

O cocheiro, amável, (é raro) lá tirou o peixe e disse que em Pinhel (daí a 22 quilómetros) havia uma vitória para nos conduzir à Figueira.

Enfim, resignado, e a suar em bica, lá chegámos a Pinhel passadas 3 longas horas, na esperança consoladora de um trem capaz que nos conduzisse. Mas oh! irrisão do destino! A vitória lá estava, é verdade, mas já cheia de pequenos volumes, malas do correio, e em cima daquilo tudo um molho de feno para o gado.

Éramos só dois passageiros e os nossos lugares no banco de trás estavam mal defendidos por umas cordas daquela enorme bagagem. Novos protestos, mas o patrão não estava e não havia outro veículo. Lá tivemos, pois, que seguir, naquele carro de ciganos, mais quatro horas.

De outra vez, e já este ano, eu estava em Vidago, e tive que ir a Chaves, na diligência. Ali, era um carroção em que, segundo me disse o cocheiro, cabiam 18 passageiros, e puxado a 5 cavalos.

Quando quis tomar lugar no carro, já este estava cheio, só me restando a *imperial*, mas um coração bondoso cedeu-me um lugar ao pé do cocheiro; enfim, ali não ia mal.

Após uma chicotada dada com arte, pôs-se o enorme churrião em marcha, mas oh! fatalidade! apenas tínhamos andado cem metros e uma enorme mala e mais dois passageiros esperavam a mala-posta. Senti suores frios pela espinha. Onde iria o cocheiro pôr aquela arca de Noé? O cocheiro apeou-se, praguejou, e ajudado pelos dois passageiros, colocou a mala na concha do carro, ou seja por baixo dos meus pés. E lá fui eu até Chaves (17 quilómetros), com os joelhos à boca e com os pés do vizinho do banco superior a baterem-me nas costas!

Com o serviço de diligências acontece que o passageiro paga mais caro, pois regula uma viagem de 20 quilómetros entre 400 a 600 réis, dando portanto uma média de 25 réis por quilómetro, do que numa confortável carruagem de 1.^a classe nos comboios.

O Estado paga, também caro, pelo transporte das malas do correio, regulando por 20 quilómetros 1\$200 réis, numa viagem de ida e volta.

E apesar de tudo isso, o alquilador não ganha dinheiro!

E não ganha, porquê? Porque, sem excepção, faz um serviço insuportável. A marcha das suas carripanas é de 6 quilómetros por hora, em regra. E a comodidade que proporciona ao passageiro é, como já disse, senão pior. E daí o público a fugir-lhes, a alugar carros de outros cocheiros, a andar a cavalo, ou a pé, e muitas vezes a deixar de viajar.

Ainda há tempo um amigo me disse, referindo-se a Lamego e à sua famosa festa dos Remédios: «A cidade é linda, a festa interessante, mas naquelas carroças não ponho eu mais os pés. Espero que haja caminho de ferro».

E quantas centenas de pessoas têm dito isto!

Tendo quase todas as viagens que fazemos pelo País alguns quilómetros de diligência, quantas pessoas não terão deixado de visitar Tomar, Batalha, Mafra, Ericeira e tantos outros lindos recantos do nosso País, pela falta de bons meios de transporte, que, conquanto não fossem rápidos, fossem, ao menos, cómodos? Mas o empresário das diligências não vê, como devia ver; alguns conservam-nas assim por desleixo, outros para obrigar o passageiro a alugar trem. Ora, francamente, essa comodidade só a podem ter certas pessoas, mas nunca o passageiro que viaja com economia, e deviam lembrar-se que os passageiros abastados são em menor número.

E os cocheiros? Esses tocam os dois extremos: ou são extraordinariamente mal educados, ou bajuladores. Há alguns, de facto, que sabem tão bem guiar o gado como proporcionar-nos comodidades, tais como: tratar com carinho as nossas malas e indicar-nos, sem interesse próprio, o melhor hotel da localidade, mas esses são, infelizmente, em pequeno número.

Ainda há pouco tempo indo num trem com uns amigos, entre os quais duas senhoras, o cocheiro, perdido de vinho, ia atirando connosco por uma

ribanceira da estrada; tive eu, sem perceber nada daquilo, que ir guiar os cavalos, por sinal umas pobres alimárias, e o borrachão, ao chegar à primeira taberna, foi ainda beber mais. Imagine-se como dali seguiu!

Veio para o carro e... adormeceu. E estivemos com muita sorte, por não lhe ter dado para pior».

Salões de cabeleireiros nos expressos Milão - Zurique - Paris

Os caminhos de ferro trazem-nos todos os dias novidades e surpresas. Os novos comboios T E E (Trans Europa Express) que circulam no percurso Zurique-São Gotardo-Milão e Milão-Simplon-Paris constituem um título de orgulho quanto a conforto e eficiência ferroviária, assim como um êxito da indústria helvética.

Efectivamente, os quatro comboios que servem este itinerário foram construídos integralmente por duas indústrias suíças e equipadas as suas carruagens com os quatro sistemas de corrente utilizados no continente. O poder da tracção é tão grande (3300 CV) que as 250 Ton., que pesa cada comboio, sobem as declivosas costas de Simplon e do São Gotardo a velocidades não inferiores aos 85 km/h, correndo, em terreno plano, a 160 quilómetros por hora.

Quanto ao conforto, eis aqui a composição destes comboios T E E: um vagão-motor em cada extremo; um vagão com a instalação eléctrica, cozinha e serviços; uma carruagem-restaurant e bar, e um quinto vagão com compartimentos especiais para as equipagens e salões de cabeleireiro para senhoras.

Todos os vagões dispõem de aparelhos de «climatização», e esses fabricados por uma empresa helvética.

Um comboio-exposição italiano que percorreu a Alemanha, em viagem de propaganda industrial

Em Setembro de 1961 saiu de Milão, para uma viagem de cem dias pelos principais centros comerciais da Alemanha Ocidental, um comboio-exposição.

A iniciativa desse comboio-exposição foi tomada por um grupo de empresas italianas em colaboração com os caminhos de ferro alemães, que puseram à sua disposição o material ferroviário.

O comboio era formado por seis vagões especiais propositadamente construídos para a exposição dos produtos, por um vagão com sala de projecções de películas e documentários e por um vagão para os serviços de secretaria, que transportava cem pessoas e onde se realizaram interessantes conferências e reuniões.

O comboio-exposição, que tinha este sugestivo rótulo: *O que a Itália de 1961 lhes oferece*, exibiu-se em 25 grandes cidades, entre as quais Mónaco, Nuremberga, Hannover, Hamburgo, Essen, Colónia, Frankfort e Friburgo.

Porque diminui a percentagem de locomotivas a vapor nos caminhos de ferro?

A locomotiva a vapor aproveita a energia deficientemente, «engole o carvão», isto é, apenas aproveita uma parcela do poder energético do carvão.

A energia eléctrica fornecida pelas centrais e pelos motores Diesel permite um rendimento muito melhor.

O prazer de viajar em comboio e alguns dos mais célebres «expressos» de há vinte anos

Viajar de comboio é ainda — apesar da concorrência dos aviões — um dos maiores prazeres do homem; e viajar de continente para continente em paquetes luxuosos é ainda também — muito embora os aviões, com sua fantástica velocidade, tentem batê-los — um dos mais cómodos, mais deliciosos meios de transporte.

Os grandes expressos actuais oferecem vantagens que os automóveis e os autocarros, por mais luxuosos e confortáveis que sejam, não conseguem destronar. Nos expressos o passageiro move-se à vontade, almoça e janta na carruagem-restaurante, lê os livros que não se esqueceu de trazer para se entreter durante a viagem; e quando precisa de tomar um refresco, uma bebida qualquer, vai até ao «bar» ou seja, para empregar um termo português, o botequim. À noite, vem um empregado e, em dois segundos, prepara-lhe uma excelente cama. Nada disso se pode fazer num automóvel.

Conversemos um pouco sobre alguns expressos célebres de há vinte anos. O «Bruxelles-Calais Pullman Express», ligava a capital da Bélgica à capital da Inglaterra, em poucas horas, que mal se sentiam. O «Côte d'Azur Pullman» era o comboio ideal para os ricos parisienses que, antes de 1940, iam arriscar, à noite, em Monte Carlo, algumas centenas de francos. Com outro expresso, de nome poético, o «Edelweiss», fazia o trajecto Amsterdão-Zurique, percorrendo parte de cinco países. O «Étoile du Nord», ia de Paris a Amsterdão em seis horas apenas, fazendo uma paragem de dez minutos em Bruxelas. Um outro, com o expressivo nome de «Golden Arrow» (A Flecha de Ouro) saía de Paris às 12h 10 e, em correspondência com o paquete «Canterbury», chegava à estação «Vitória», de Londres, às 19 horas.

Entre Paris — coração da França e da Europa — corria um lindo expresso, o «Pássaro Azul», pintado de azul. Fazia o percurso em seis horas.

Entre Londres e Hamburgo existia o expresso famoso: o «Ostend-Koln Pullman Express».

A Itália tinha também um expresso famoso: era o «Milano-San Remo-Nice-Cannes-Express». Fazia uma viagem encantadora, de interesse turístico.

O «Sunshine Express» saía três vezes por semana

do Cairo a Luxor, em pleno Egipto. Era o comboio dos turistas. Outro comboio de turismo: o «Star of Egypt Express», que descia o Nilo, do Cairo a Shellal.

Merece também referência, nesta breve lista de há vinte anos, o «Oriente Express», que seguia percurso originado em duas ramificações procedentes de Londres e Paris. Essas ramificações reuniam-se em Châlons-sur-Marne, donde, conjuntamente, iam para Budapeste, atravessando Viena. Ali a composição dividia-se, seguindo uma parte para Belgrado e outra para Bucareste.

O «Riviera Express» ligava a Suécia, a Noruega, a Dinamarca, os Estados Bálticos, a Polónia, com a Alemanha, a Itália e a Costa Azul. «O Roma Express» estabelecia a ligação com a França e a Inglaterra. O «Simplon Oriente Express» partia de Londres para a Itália, com ligações para a Jugoslávia, Grécia, Turquia e Checoslováquia, embora esse comboio tivesse na verdade comunicações para todos os principais pontos da Europa, num serviço rápido de correspondências maravilhosamente coordenadas.

Isto era assim há vinte anos. Hoje, novos e mais rápidos comboios continuam a ligar a Europa e a servir o turismo.

O caminho de ferro de Jungfrau nasceu graças a uma «brincadeira» do dia 1 de Abril

Se o dia das petas é chamado na França *Le poisson d'avril*, na Europa Central esse dia é consagrado aos Santos Inocentes.

Pois foi precisamente há 75 anos, que um colaborador do diário *Neue Zürcher Zeitung* publicou nesse jornal suíço em 1 de Abril, dia dos inocentes, um pormenorizado artigo acerca de um projecto, em estudo, do caminho de ferro de Jungfrau. Tratava-se de uma brincadeira, de uma peta em que muitos inocentes acreditaram e de que outros, os discretos, se riram a bom rir.

Só uma pessoa se não riu: foi o industrial Adolf Guyer Zeller, que desde que foi publicada aquela notícia faceta se dedicou, com entusiasmo, à realização daquela ideia.

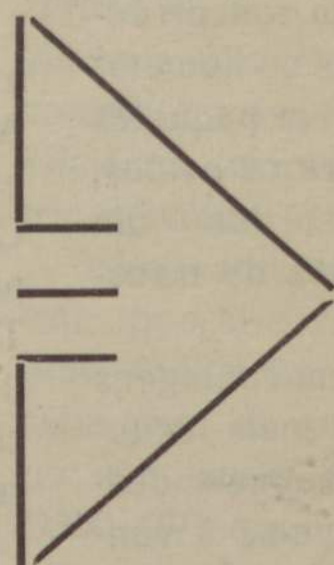
E com tal fervor trabalhou no projecto, que dez anos mais tarde se iniciavam os respectivos trabalhos na Petite Scheidegg e em 1912 começava a construir-se a estação terminal, a 3457 metros de altura sobre o nível do mar! — a mais alta da Europa.

Foi assim que de uma engenhosa peta pregada no dia dos Inocentes nasceu uma importante ponte ferroviária!

D DUAS LETRAS, UM BRASÃO
AO SERVIÇO DA NAÇÃO

Saboaria e Perfumaria "CONFIANÇA"

- SABÕES
- SABONETES
- PERFUMARIAS



BRAGA
LISBOA
PORTO

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

Básculas "CACHAPUZ" Balanças

JOSÉ DUARTE RODRIGUES, LDA.
RUA DOS CHÃOS, 92 — TELEFONE 2 24 68

B R A G A

BÁSCULAS

**Principal fornecedor da C. P.
E ÚNICO DA P. V. T.**

Mais de 800 básculas a funcionarem nas principais empresas do País e Províncias Ultramarinas

BALANÇAS
DE TODOS OS TIPOS E PARA TODOS OS FINS

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Efeitos da T. V.

Um telegrama de Rovigo (Itália), com data de 22 de Outubro, publicado já na imprensa diária, diz, em resumo, o seguinte: «Estando a senhora Anna Bolognesi assistindo a um programa de televisão italiana, a certa altura, tanto bocejou, que deslocou o maxilar.

Então se a senhora Anna assistisse aos programas da T. V. portuguesa — que pouco melhorou — não sei o que lhe sucederia depois de presenciar: constante repetição de filmes, muitos interrompidos por avarias; os poucos que se vêem semanalmente são para acompanhar a publicidade de certos anunciantes; publicidade fastidiosa e raríssima a que é bem apresentada; inúmeros filmes de propaganda estrangeira, certamente fornecidos por consulados ou Embaixadas, lições liceais em abundância, durante a semana, palestras, mais palestras e entrevistas que só interessam a reduzido número de associados obrigatórios; enfim, tudo isto por 360 escudos anuais.

O sr. Kennedy

O senhor Kennedy, presidente dos Estados Unidos, que recentemente abriu os olhos com o caso de Cuba e que ainda os tem fechados com o nosso caso respeitante ao Ultramar, é uma pessoa de muito dinheiro e como tal distribuiu os seus vencimentos, que são de 100 mil dólares (2 700 000 escudos) por ano, por obras de beneficência, isto diz o *Minneapolis Tribune*, segundo anuncia um telegrama de Minneapolis, e acrescenta que, em 1961, o chefe de Casa Branca distribuiu os seus vencimentos por seis obras de caridade.

Mas o presidente recebe, além do ordenado, mais 50 mil dólares para despesas de representação.

Prosa a metro

Foi o soldado espanhol Alfonso Perez, que está a prestar serviço numa unidade militar em Jaca, que escreveu à noiva uma carta com 37 metros e 20 centímetros de comprimento, isto para a compensar das queixas que fazia das suas curtas cartas.

A carta foi expedida como «impressos» o que é contra os regulamentos dos C. T. T.

Que fará este pobre doente no Quartel que tem tanto tempo para escrever?

Tribunal de Génova

Num tribunal de Génova começou a ser julgado por um magistrado italiano um processo contra os Presidentes Kennedy e De Gaulle, por possíveis danos causados à Humanidade provocados pela chuva de radioactividade em consequência de ensaios nucleares.

O dr. Nino Musio Sale, advogado de Génova, que apresentou o processo, intentara anteriormente uma acção contra Nikita Kruchchev, alegando o mesmo motivo, acção que aguarda ainda julgamento. O autor pediu ao juiz para que se junte os dois processos e os julgue com o direito que espera. O magistrado diz reservar para mais tarde a decisão de tão importante julgamento.

Não sabemos se os réus terão fiança, mas sabemos que se encontram todos em liberdade e brincando com o fogo.

Festa dos Dragões

Em Londres, seis auxiliares femininos do exército britânico (W. R. A. C.), vestindo pijamas de cores berrantes, foram encontradas, certa noite, por uma ronda de polícia militar, numa camarata de Dragões no quartel de Catterich, no Yorkshire.

Segundo telegrama da F. P. os Dragões retribuíram a visita das suas camaradas, e disto tudo resultou ficarem todos detidos, não podendo sair do quartel sem o levantamento do respectivo auto.

Sentença justa

Foi apanhado mais um malandrim, desses que pretendem fazer descarrilar os comboios.

O Tribunal de Moncorvo condenou a três anos de prisão maior celular, 200 escudos de indemnização e 400 escudos de imposto de justiça, o jornaleiro José Augusto Teixeira por, em Maio do ano corrente, ter colocado uns pedregulhos sobre os carris, na linha de Sabor, com o propósito de provocar o descarrilamento de uma automotora.

O Tribunal de Moncorvo aplicou justa sentença a um delito de tal gravidade, que podia pôr em perigo os passageiros que viajassem na automotora e acarretar uma enorme despesa à empresa ferroviária.

Foi uma grande lição para um acto de vandalismo, lição que pode servir a muitos desses vândalos que estão sempre prontos a praticar o mal.

Toureiro chinês

Na praça de El Barranco, em Espanha, acaba de aparecer o primeiro «diestro» chinês que se apresentou numa novilhada com gado de Escolar.

Chama-se Bong Way Wong o nóvel toureiro que, logo na primeira actuação, foi duas vezes atirado ao ar pelo novilho, que lidou, mas, dotado de sorte e valentia, matou de estocada o novilho e o público concedeu-lhe as orelhas e o rabo. Esta notícia foi transmitida aos jornais pela Agência ANI.

Selvagens à solta

Em estado gravíssimo, encontra-se, no Hospital de S. Marcos, em Braga, o jornaleiro Américo de Jesus Antunes, que foi vítima de um acto de pura selvajaria praticado por um grupo de companheiros.

Escusado será dizer que todos se encontravam numa taberna a bebericar e, após mais uns copos de vinho, veio a discussão entre o Américo Antunes e outros.

Um tal Joaquim de Oliveira teve então uma ideia diabólica. Os companheiros seguraram o pobre homem, borrifaram-no com gasolina e deitaram-lhe fogo. O pobre homem gritava desesperadamente, e vieram pessoas em seu auxílio para apagar as chamas que o tornaram em estado gravíssimo, recolhendo ao hospital.

A G. N. R. tomou conta de tais selvagens.

Despesas da Nato

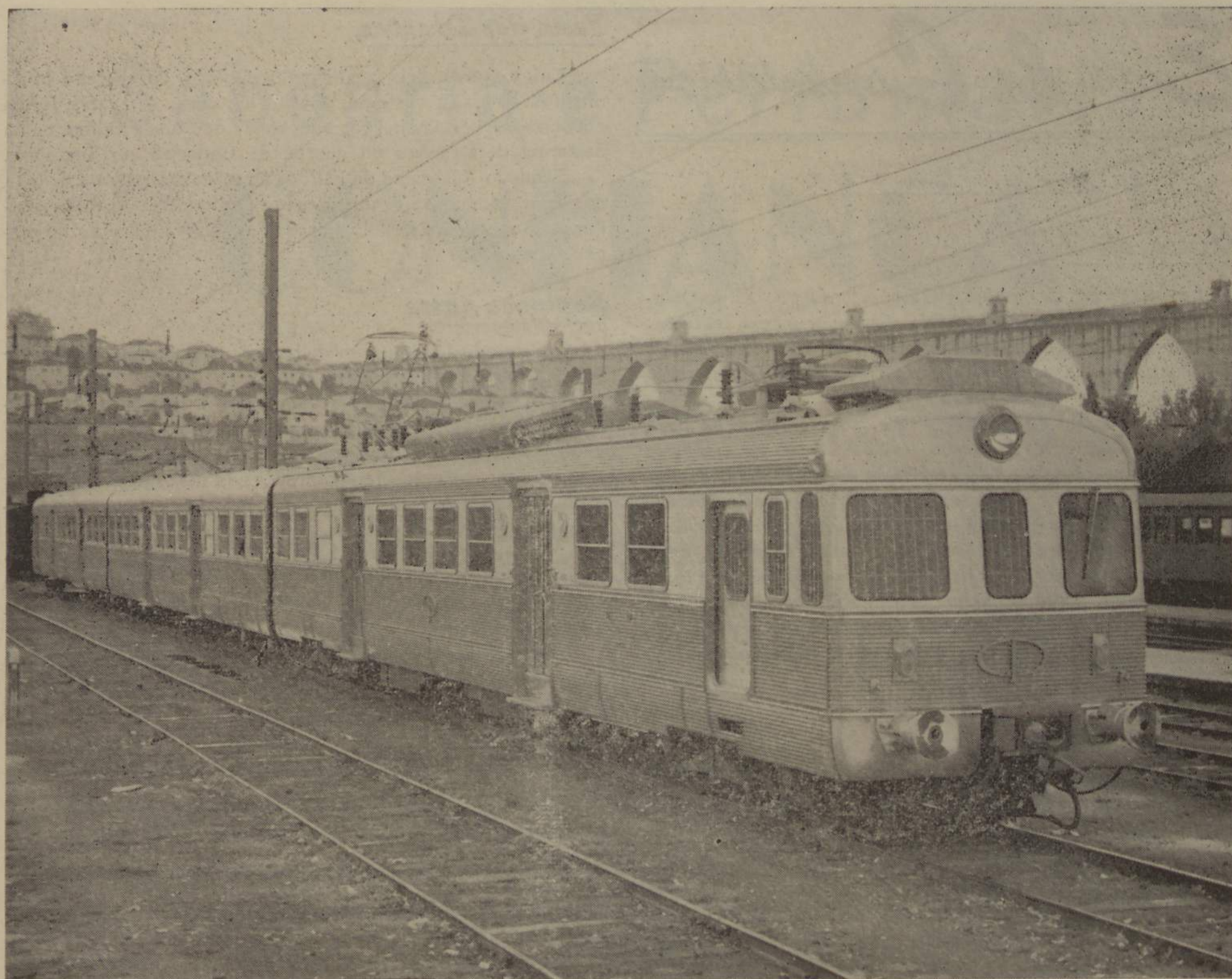
Um telegrama de Paris informa que as despesas da N.A.T.O. serão, este ano, mais elevadas do que nos anos anteriores.

Subiram as despesas a 73 152 milhões de dólares, ou seja mais 6760 milhões do que em 1960.

A Islândia, não faz parte da N.A.T.O. por não possuir forças armadas.

A contribuição de Portugal para a organização atlântica será, este ano, de 6 155 000 contos, mais 1 233 000 contos que o ano anterior.

Bem empregado dinheiro!...



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Acaba de entrar em serviço entre Grossrosseln e o poço mineiro de Warndt, uma linha ferroviária electricificada de 5 km, 700 e construída pelo Caminho de ferro federal alemão, que suportou as despesas que ascenderam a 7,3 milhões de marcos. Não há nenhum cruzamento de estrada. Estradas, caminhos e cursos de água foram atravessados por nove obras de arte, das quais a mais extensa tem a extensão total de 60 metros. Esta última, que é de um tipo especial em virtude dos possíveis aluimentos do terreno mineiro, figura entre as pontes mais modernas de betão da Alemanha ocidental. As vias da nova gare que servem a mina de carvão têm extensões úteis de 750 m., que permitem a circulação de comboios de duas mil toneladas.

— Em 1961, o Caminho de ferro federal alemão suprimiu 745 passagens de nível, à cadência média de duas por dia. Além disso, colocou todos os dias numa nova instalação de luzes intermitentes. Nada saberia ilustrar melhor a construção dos seus esforços para aumentar a segurança nas passagens de nível.

FINLÂNDIA O programa de modernização dos Caminhos de ferro finlandeses do Estado abrangem, para o ano de 1962, a substituição dos carris actuais por carris de 54 kg./m., correspondente às normas da União internacional dos caminhos de ferro, numa distância de cerca de 300 quilómetros. As principais zonas encontram-se nas linhas Ylineska-Oulu, Rühimäki-Lahti, Turku-Toijala, e outras. A linha do golfo de Botnie já há algum tempo que foi modernizada de Helsinki a Ylivieska, o que permite aumentar a velocidade e a carga dos comboios. No fim do ano de 1961, estavam providas de carris de 54 kg./m. nada menos que 420 quilómetros de vias da rede ferroviária finlandesa. Com os 300 km. previstos para o ano de 1962, isso representará a totalidade de cerca de 720 km., ou 13% das vias principais da rede ferroviária da Finlândia.

GRÃ-BRETANHA Os transportes londrinos tiveram novamente, em 1961, como nos dois anos precedentes, receitas apreciáveis. Depois de deduzidas as despesas de exploração e as reservas de amortização, as receitas líquidas elevaram-se 7,7 milhões de libras, o que era mais que suficiente para pagar a sua contribuição (sete milhões de libras) ao serviço dos interesses

dos capitais investidos pela Comissão britânica dos transportes. O excedente de 700 000 libras destinou-se à amortização de dívidas vencidas da ordem de 15,1 milhões de libras. As receitas e despesas brutas aumentaram de 4,5 e 4,7 milhões de libras para atingir respectivamente 89,8 milhões e 81,1 milhões de libras. O excedente das receitas em consequência de um aumento das taxas de transporte permitiu compensar um aumento de salários.

O capital investido nos transportes londrinos é de 167,3 milhões de libras; é superior em 8,1 milhões à quantia do ano precedente.

— Desde o ano passado, o número das pessoas que utilizam os transportes colectivos nas horas de ponta aumentou de 2,5%, o que representa 30 000 passageiros por dia. Só de manhã, 1 215 700 pessoas são transportadas, das quais 529 200 pelo metropolitano, 478 000 pelos Caminhos de ferro britânicos e 208 500 pelos autocarros. A tendência crescente é a de utilizar o comboio.

Na direcção de Londres, o metropolitano transporta actualmente 10 000 pessoas a mais que no ano passado e os Caminhos de ferro britânicos 25 000.

O aumento de tráfego deste últimos anos deve-se, em grande parte, à aceleração dos comboios desde a electrificação das linhas e ao desenvolvimento das colónias de habitação fora da cidade pelos empregados de escritório.

As dificuldades de circulação na estrada tiveram como consequência uma diminuição do número dos utentes dos autocarros, de manhã.

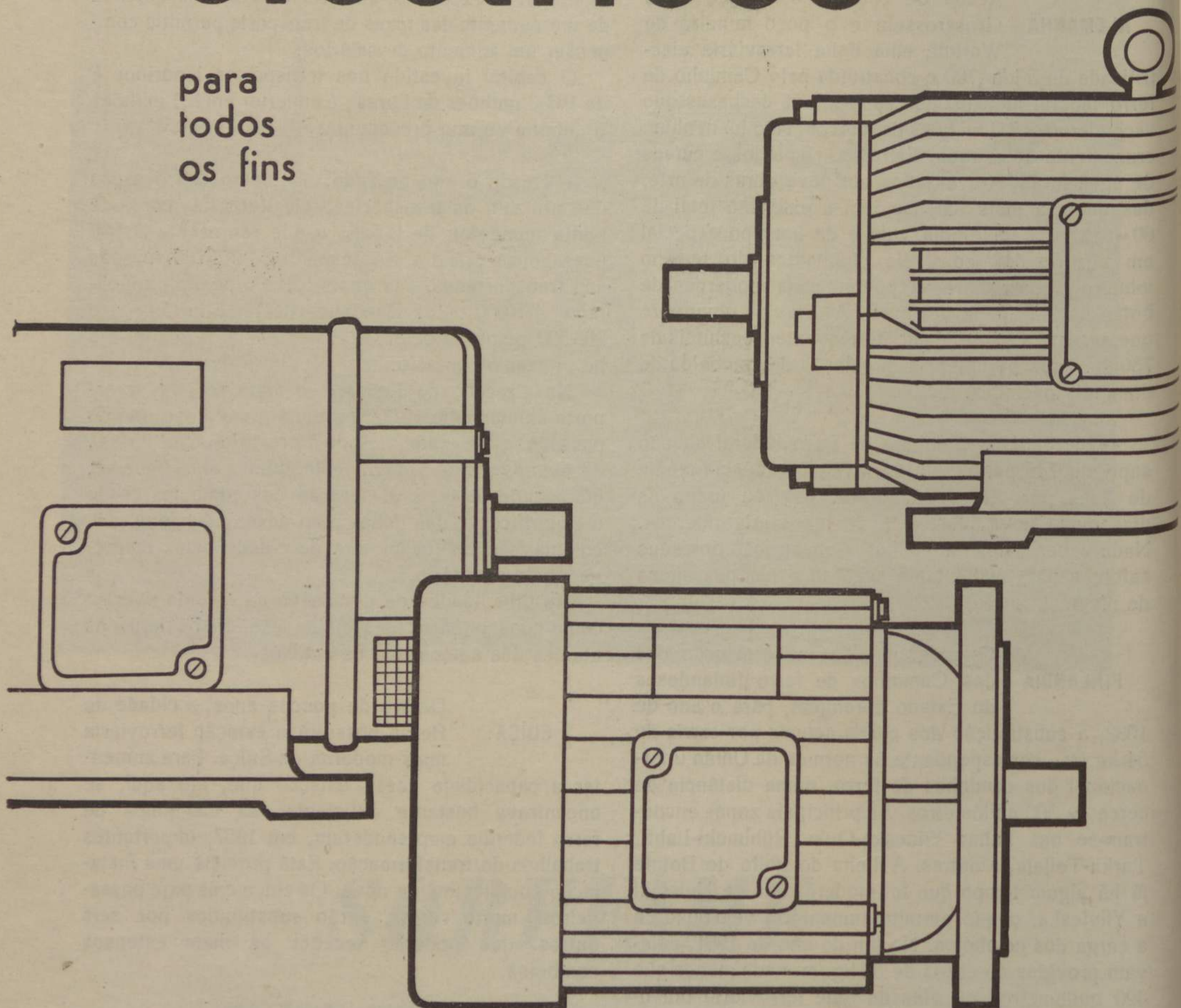
SUIÇA Dentro de poucos anos, a cidade de Berna possuirá a estação ferroviária mais moderna da Suíça. Para aumentar a capacidade dessa estação que, até aqui, se encontrava bastante deficiente, os Caminhos de ferro federais empreenderam, em 1957, importantes trabalhos de transformação. Está prevista uma instalação completamente nova. Os cinco cais para passageiros, muito curtos, serão substituídos por seis outros, que poderão receber os mais extensos comboios.

— No dia 22 de Setembro de 1962 teve que ser interrompida a circulação dos comboios que se dirigem ao centro turístico de Locarno, em virtude de um desprendimento de terras ter posto em perigo a linha Bellinzona-Locarno, nas margens do lago Maior.

As equipas de operários dos Caminhos de ferro federais suíços puseram imediatamente mãos à obra para montar por cima do local do desabamento uma ponte metálica de grades. Trabalhando sem interrupção durante duas semanas e meia, construíram uma ponte de 57 metros de comprimento com o peso de 200 toneladas.

Motores eléctricos

para
todos
os fins



MOTRA ENAE SIEMENS

REPRESENTANTES E DISTRIBUIDORES

SIEMENS

COMPANHIA DE ELECTRICIDADE, S. A. R. L.

LISBOA • AV. ALMIRANTE REIS, 65

PORTO • R. DAS CARMELITAS, 12



**ED. FERREIRINHA
& IRMÃO, LDA.**

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

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

Fábrica de Fiação e Tecidos da Portela

**Viúva Pinheiro
& C.^a, Lda.**

Fornecedores da Caixa Privativa da C. P.

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

FÁBRICA:

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

ESCRITÓRIO:

Galeria de Paris, 78
P O R T O
TELEF. 2 50 28



BORGES
VINHOS DO PORTO

BORGES
VINHOS DE MESA

BORGES
ESPUMANTES NATURAIS

BORGES
BRANDIES VELHOS



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

GRANDES ARMAZÉNS

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

ARMAZÉNS DE RETÉM:

**Rua do Almada, 565
Rua de Moçambique
Via Rápida à Circunvalação (em construção)**

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291
Telefones : 2 46 23 e 2 46 24 (P. P. C.)

P O R T O

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

S. A. R. L.

CAMPELOS

GUIMARÃES

■
*FIOS, ATOALHADOS
E TECIDOS DIVERSOS*
■

TELEFONE 4 72 29 — TAIPAS

Endereço Teleg. CAMPILOS

CALDAS DAS TAIPAS

Companhia Industrial de Cordoarias Têxteis e Metálicas

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

PÓVOA DE VARZIM

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

End. Tel. **CORDAS**

Caixa Postal 10

A maior organização portuguesa para manufacturas de:

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

Linhas e Cabos de Aço — normais e especiais
(preformados, Lang's Loy e Warrington)

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

Cabos Alumínio-Aço A. C. S. R.

Espias e Cabos de Terra

Minas e Metalurgia

S. A. R. L.

Uma Nova Indústria Nacional

Fábrica portuguesa de

**CARBONETO DE TUNGSTÊNIO
E TODAS AS SUAS APLICAÇÕES**

PRODUTOS M M

UM SINÓNIMO DE ALTA QUALIDADE

Barrenas — Bits — Ferros de Torno —
Material para Máquinas Ferramentas
— Pastilhas — Fieiras — Ebonitagem

Telefone 5 41 23 — BRANCA

ALBERGARIA-A-NOVA

Calçado finíssimo é o da

Fábrica de Calçado «ALVA»

— de JOSÉ MARIA PINTO —

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

Um dos mais antigos Fornecedores da C. P.

S. TIAGO DE RIBA-UL

OLIVEIRA DE AZEMEIS

Telefone: 429

CASTOM

Organização Industrial «CASAS & TOMÁS, Sucr.»

S. A. R. L.

Acessórios em couro e plástico para as Indústrias
em geral:

Curtumes, tacos, tira-tacos, correias, válvulas
acessórias hidráulicas, colas e gelatinas

Tele fone 95.00.40
gramas CASTOM

Senhora da Hora

Construção = da Ponte = sobre o Tejo

Uma caixa metálica de mil toneladas para a colocação da Torre Norte

O sr. engenheiro Arantes e Oliveira, ministro das Obras Públicas, visitou, em fins do mês Novembro, os estaleiros de apoio à construção dos acessos em ambas as margens do rio, onde decorrem já com grande actividade os trabalhos de terraplenagem.

O pessoal português empregado nesta obra grandiosa atinge o número de 1350, e o estrangeiro, este composto por técnicos, de cinquenta; o peso total de aço a consumir será de 53 600 toneladas na ponte e 8 500 nas obras de arte; o volume de betão a empregar 275 613 metros cúbicos, de cimento 90 000 toneladas, o cortante do caixão quatro 700 toneladas e do caixão três 1 000 toneladas.

A visita do titular das Obras Públicas aos trabalhos decorrentes começou no vale de Alcântara, exactamente no viaduto Duarte Pacheco, de onde se podem observar os estaleiros de equipamento para as obras de que estão encarregadas várias firmas portuguesas, para construção do acesso norte (Lisboa) à ponte. Com o sr. eng. Abrantes e Oliveira encontravam-se, entre muitas outras individualidades, o sr. eng. Amaro da Costa, subsecretário de Estado das Obras Públicas; os srs. general Gomes de Araújo e eng. José Frederico Ulrich, antigos ministros das Comunicações e das Obras Públicas, aos quais se ficou a dever o despacho conjunto, quando no desempenho daqueles cargos, nomeando a comissão a que competiu proceder aos estudos económicos técnicos relacionados com a exequibilidade da ponte sobre o Tejo; general França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e Glória Pacheco, presidente da edilidade de Almada; eng. Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo; eng. Frank Highly, representante da adjudicatária geral

da obra, e eng. John Armitago, director do estaleiro principal.

Embora, nos termos do contrato para a construção da ponte, as obras comessem oficialmente em cinco deste mês, a verdade é que os trabalhos já haviam principiado muito antes, nas áreas destinadas a estaleiros e nos próprios locais assinalados para os acessos. No vale de Alcântara, na parte norte, na zona onde se pode considerar o rompimento do Parque Florestal de Monsanto, a observação despertou o maior interesse, pois no local havia numerosos tractores e outras máquinas, e eram evidentes os sinais de operosidade, traduzidos, por exemplo, em várias desmatizações.

Os empreiteiros associados portugueses a que pertence a construção das rodovias do acesso norte, concluíram já todos os trabalhos preliminares, bem como a instalação dos seus estaleiros. Observam-se, ao longo de todo o traçado, zonas de trabalho relativas às várias estruturas de betão armado e betão pré-esforçado integradas na empreitada.

Integrado no acesso norte, o viaduto que dará acesso imediato à ponte, é uma obra notável de engenharia, que se desenvolverá ao longo de uma extensão de mil metros, e a altura que chegará a 70 metros. Ficará sobre a zona urbanizada de Alcântara, sem a utilização de andaimes.

Esta obra está também já em curso, nos terrenos da Tapada da Ajuda. Vão adiantados os trabalhos de escavação para a abertura das fundações, vendo-se já a elevar-se do terreno os primeiros pilares. Compreende a construção de 15 pilares de grande altura ligados por vãos de cerca de 80 metros. A largura total do tabuleiro é de cerca de 23 metros. O volume

total de betão a fabricar para este viaduto é de 38 000 metros cúbicos. É digno de nota o grande volume de equipamento moderno que está concentrado nas áreas de trabalho.

No que diz respeito à ponte suspensa, merece especial menção o estaleiro principal, com cerca de 800 metros de comprimento, localizado nos terraplenos da Junqueira, onde se encontra concentrado um potencial de equipamento que não é corrente observar-se em obras de grande vulto. Há ainda a referir o numeroso equipamento flutuante que já se encontra no Tejo e se destina à construção das fundações das torres da ponte, localizadas no rio — grandes barcas sobre as quais se encontra vários materiais de construção, rebocadores de grande potência, etc.

A construção dos caixões metálicos que servirão de molde às fundações das torres da ponte, no rio, está já muito adiantada e decorre no estaleiro especialmente construído na praia de Algés. Neste momento — como os visitantes puderam verificar — estão em construção as primeiras secções dos referidos caixões, uma para a fundação da torre norte, que se espera seja lançado à água dentro de algumas semanas, e outro para a fundação da torre sul a lançar à água um mês depois com o escoramento necessário.

O caixão para a fundação da torre sul, o maior, tem 24 por 40 metros. Esta primeira secção a lançar à água pesará, depois de concluída, cerca de mil toneladas.

As brigadas de operários, ocupadas na rebitagem, soldaduras eléctricas e outras importantes operações de acabamento, trabalham vinte e quatro horas por dia, turno após turno. Simultaneamente, de bordo de um grande batelão, maquinaria especial prepara o declive na praia para a entrada na água dos caixões, assim como o escoramento necessário.

As secções, depois de lançadas à água serão rebocadas, como se fossem grandes batelões para o local em que ficarão implatadas as torres, e aí ancoradas por meio de um dispositivo constituído por âncoras ou poitas de betão, cujo peso, por unidade, varia de 50 a 250 toneladas.

Uma vez ancoradas, as grandes caixas flutuantes serão aumentadas por segmentos de três metros e gradualmente afundadas pelo enchimento parcial com betão de cimento, até atingirem o fundo lodoso do rio. A partir deste momento, proceder-se-á à escavação dos lodos e areias pelas aberturas interiores destas peças, construídas por forma a que a fundação vá descendo através das formações lodosas e arenosas até atingir a rocha firme. Finalmente os caixões serão cheios de betão, de maneira a poderem montar-se sobre eles as grandes torres metálicas, que hão-de suportar a ponte suspensa e terão cerca de 200 metros cada.

Algumas peças destes caixões foram fabricadas nos Estados Unidos. Todavia o maior número será

constituído pela indústria nacional — Sorefame. Todo o trabalho de ligação e soldadura das diferentes peças, lançamento dos caixões e seu afundamento ficará a cargo duma firma industrial.

A fabricação das grandes peças metálicas foi observada com grande interesse. Depois, o sr. ministro das Obras Públicas e a comitiva dirigiram-se para o grande estaleiro da Junqueira, onde se encontram em montagem muitas máquinas e onde está a proceder-se à preparação das britas e betões para as fundações da ponte.

É enorme o número de engenhos, a quantidade de instalações e as grandes pilhas de britas, gravilhas e areias. De notar, uma oficina de manutenção de equipamento, um laboratório de equipamento, um laboratório de estaleiro para o «contrôle» dos materiais e betões a empregar na obra, bem como grande número de transportadores para condução dos materiais até aos pontos necessários com um mínimo de utilização de mão-de-obra, que só é empregada no comando das máquinas e nas operações que estas não podem executar.

Também é de notar a facilidade com que os grandes guindastes se deslocam sobre «lagartas», podendo trabalhar facilmente, quer em terra, quer nas grandes barcas flutuantes.

No gabinete da ponte, instalado junto da central térmica «Tejo», o sr. eng. Canto Moniz informou o ministro, o subsecretário de Estado e as demais personalidades de pormenores das vias de acesso à ponte, em presença da respectiva maqueta, assim como do número de faixas de rodagem, ligações ao centro da cidade e outras.

Pormenor curioso: na altura da visita, subia o Tejo, para se dirigir ao ancoradouro, o navio americano «Alcoa Pointer», com material destinado a instalações de betonagem.

Junto da doca de Santo Amaro e a partir de um dos dois enormes cais especialmente construídos sobre estacas, para os trabalhos da ponte, o ministro das Obras Públicas, os técnicos e os convidados embarcaram num rebocador, que os transportou, seguindo o traçado da ponte, até à margem sul, por baixo do monumento a Cristo-Rei, onde se encontra em montagem um outro grande estaleiro, para apoio de construção da obra deste lado do rio.

Observam-se ali máquinas idênticas e a mesma azáfama antes vista na margem norte. Potentes engenhos procediam à terraplanagem necessária à construção, naquela encosta íngreme, de uma estrada de serviço, que ligará o nível do rio à grande praça de portagem, que ficará oitenta metros acima do nível das águas, onde desembocará a faixa de rodagem da ponte. Já é possível observar, no alto da encosta, um enorme grupo de grandes máquinas cortando o morro que se situa imediatamente a poente daquele em que se encontra implantado o Cristo-Rei.

Os visitantes seguiram, em caravanas de automóveis, para o grande estaleiro da praça de portagem sobranceira ao rio, onde puderam verificar os trabalhos do desmonte das grandes massas de terra e rocha, para a construção da praça de portagem e do grande maciço que vai construir a amarração dos cabos da ponte suspensa. Há que escavar cerca de três milhões de metros cúbicos de terra nesta área, dos quais já se encontram escavados 175 mil metros cúbicos.

Igualmente foi observada a construção de uma obra de arte, que constituirá a passagem superior da estrada actual sobre a auto-estrada em construção, ligando a ponte ao sul do País.

Em seguida foi visitado o grande estaleiro central que apoiará a construção da auto-estrada de acesso à ponte.

No rio, junto à margem sul, no alinhamento próximo do monumento a Cristo-Rei, os trabalhos para assentamento dos caixões metálicos em que assentará o primeiro pilar a colocar naquele lado do Tejo, atingirão a profundidade aproximada de oitenta e quatro metros: 30 de água, trinta de lodo, vinte de areia e mais três a quatro sobre rocha.

No estaleiro do Pragal, para assistência às máquinas de terraplanagem, alcançado depois de a caravana automóvel ter percorrido uma picada especialmente aberta para os transportes inerentes às obras, o ministro apreciou a planta dos acessos do lado sul.

Novamente na picada, os visitantes foram até



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

Santa Marta de Corroios, já no concelho do Seixal, onde ficam centralizados os estaleiros para as obras da auto-estrada de acesso à ponte, abrangendo terraplenagens, drenagens e estruturas. A energia a depender será da ordem dos 45 milhões de HP/hora e o tubo em betão a empregar na drenagem terá 5000 metros de extensão. Dezoito estruturas, divididas em catorze pontes e quatro aquedutos, ficarão a atestar a extensão da obra de pormenor.

21A0



**AUTOMÁTICA
ELÉCTRICA
PORTUGUESA**
S. A. R. L.

*fabricantes e fornecedores
de material telefónico
e de sinalização.*

ESCRITÓRIOS: AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 18-1.º D. — LISBOA
TELEFONE 5 71 46 TELEGRAMAS: STROWGER
FABRICA: AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, N.º 8
TELEFONE: 39 90 19 CABO RUIVO



ASSOCIADA AO GRUPO DAS COMPANHIAS ATE INGLATERRA



A linha de *caminho de ferro*, simultaneamente, a mais simples e a mais original do Mundo, atravessa as florestas pantanosas do oeste de Quebec

UM CAMINHO «DE FERRO» DE MADEIRA

Do n.º 1 de Abril do magnífico semanário La Vie du Rail, que se publica em Paris sob a direcção de Roger Perlet, reproduzimos, com a devida vénia, o seguinte artigo que nos revela a existência, no Canadá, de um «caminho de ferro» de madeira.

No Oeste da província de Québec, no Canadá, existe um «caminho de ferro» de madeira que constitui sem dúvida a linha mais original do Mundo. Tem a extensão de 70 km., chama-se Bourlemaque Central e transporta passageiros e mercadorias de cinco sociedades mineiras dife-

rentes que têm as suas explorações nestas regiões selvagens.

Há alguns anos descobriu-se nas florestas pantanosas de Bourlemaque mineral com forte percentagem de ouro, zinco e cobre. Este achado interessou algumas sociedades que tomaram a iniciativa de enviar para ali engenheiros com o fim de examinarem o terreno e de determinarem os locais mais ricos em mineral.

Todavia, o transporte levantava um grande problema. Um trajecto de alguns quilómetros no seio destas florestas necessitava dias inteiros de marcha, tendo-se em conta a existência de charcos



A velha camionete é, ao mesmo tempo, locomotiva, carruagem de passageiros e vagão de mercadorias

que, frequentemente, nem mesmo suportavam o peso de um homem. A tarefa dos técnicos era, pois, complicada. Como transportar os mecanismos e as amostras de mineral?

Não se podia pensar em construir uma estrada

sobre estes pântanos sem fundo e, muito menos, um caminho de ferro.

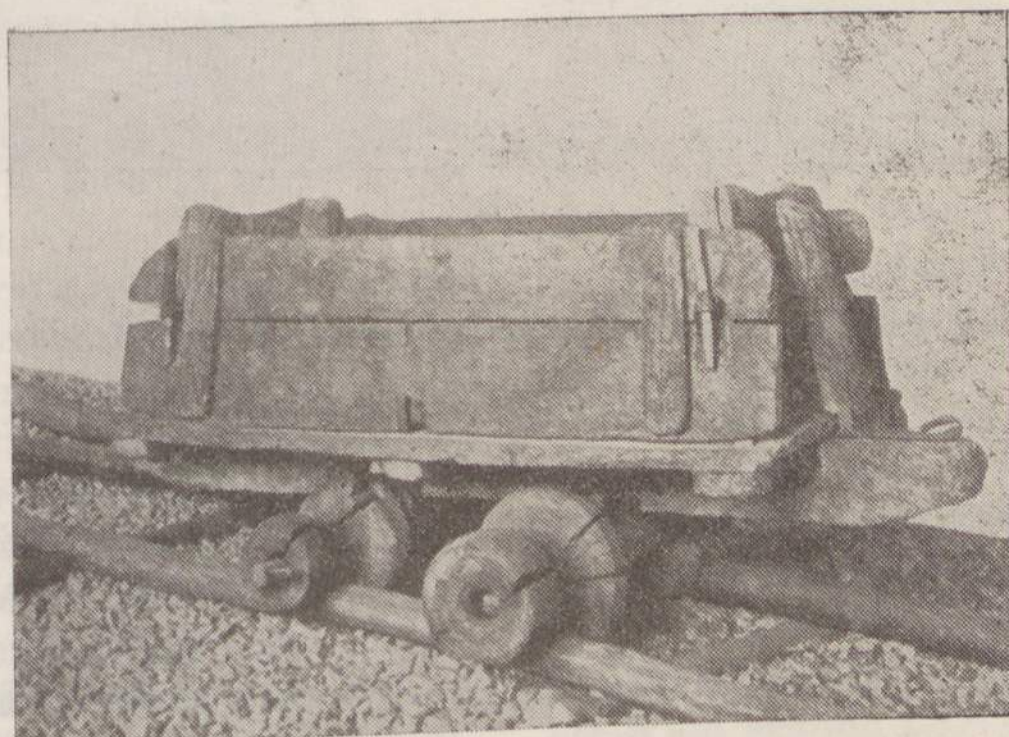
Os técnicos decidiram, portanto, construir um «caminho de madeira». No próprio local cortaram-se as árvores para com elas se obterem travessas e sobre as quais se colocaram os toros, que se fixaram com sólidos tirafundos e placas metálicas. Assim, foi possível transportar cargas bastante pesadas. Aconteceu mesmo que uma secção da linha se afundou no mesmo instante em que o «comboio» passava, mas como a carga estava distribuída por uma grande superfície, tudo reencontrou rapidamente na ordem.

E os «comboios»? Retiraram-se muito simplesmente os pneus de algumas velhas camionetes e o «comboio» pôs-se em marcha. Os assentos não tinham muito conforto e os solavancos eram bastante violentos quando se passava sobre as juntas, mas tudo isto era de relativa importância.

No percurso não havia gares! O «comboio» passa quatro vezes por dia e toma-o quem quer que seja!

O sistema tem as suas vantagens. Verifica-se ser necessário prolongar a linha mais alguns metros para atingir uma outra secção? Nada mais fácil. Todo o material de construção encontra-se à mão!

«Simplicidade primeiro que tudo»—é a divisa dos homens engenhosos que exploram com êxito o «Bourlemaque Central».



Vagão de minas em madeira do sec. XVI numa mina de ouro em Siebenbürgen (Alemanha)



BUSH - 59 cm.



Agora mais belo mas sempre com as mesmas características **Bush**,
SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RÁDIOS TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA
RADIOGRAMOFONE, GRAVADORES DE SOM, ETC.

Representantes: UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA} Rua Alexandre Herculano, 5-1.º

LISBOA

A vida portuguesa há 60 anos

Sumário: *Um actor nortuguês — César de Lacerda — moço fidalgo do Paço. ■ Primeiro Congresso Marítimo Nacional. ■ A Associação da Imprensa Portuguesa e a Associação Comercial de Lisboa realizaram os festejos do Carnaval de 1903. ■ Caruso em S. Carlos. ■ Visita de Eduardo VII a Portugal. ■ Uma tourada em honra do rei de Inglaterra. ■ A 3.^a exposição da Sociedade Nacional de Belas-Artes é inaugurada pelo Rei-artista D. Carlos. ■ Trasladação dos restos mortais de Garrett para os Jerónimos. ■ Récitas no Conservatório e no D. Maria II em homenagem ao escritor. ■ Uma Conferência no Ateneu Comercial pelo Doutor Teófilo Braga. ■ O «Diário de Notícias» adquire uma máquina rotativa. ■ Uma exposição agro-pecuária em Évora. ■ Guilhermina Suggia e sua irmã Virgínia dão um concerto de violoncelo e piano. ■ No D. Amélia apresenta-se a companhia do grande actor Antoine. ■ Itália Vitaliani e Lucília Simões. ■ Visita o nosso País o rei de Espanha, D. Afonso XIII.*

Reportagem retrospectiva de REBELO DE BETTENCOURT

ESQUEÇAMO-NOS, por alguns momentos, que hoje é o dia 1 de Janeiro do ano de 1963. Recuemos na vida e na história sessenta anos. Estamos, por consequência, em 1903. O leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» já estão habituados a estas nossas amenas incursões no passado. Como, hoje, a vida é mais longa e já não são raros os indivíduos que atingem facilmente os 75 anos e os oitenta e tantos, contamos com o interesse de muitas centenas de sobreviventes. Uma ilustre figura de há sessenta anos que é ainda, graças à sua invejável e perene juventude, uma grande senhora do Teatro Português, chama-se Palmira Bastos. Se, por acaso, lhe chegar às mãos estas desataviadas linhas, não deixará de se comover com a recordação de alguns factos. A vida corre vertiginosamente. Para quê, meu Deus!, tanta pressa? E, todavia, corre-se por gosto, ama-se a velocidade.

Os comboios aumentaram a marcha; os automóveis caminham a mais de cem à hora — às vezes, principalmente aos domingos, ao encontro da morte; os aviões atingem velocidades espantosas. Os norte-americanos e os russos conseguem dar a volta à Terra em pouco mais de uma hora. E a Terra ficou por isso mais pequena, quando, no tempo de Júlio Verne, era incomparavelmente maior! Dava-se a volta ao Mundo, sim, mas em oitenta dias. Viver intensamente é o que importa na vida.

O ano de 1903 decorreu calmo, com alguns acontecimentos de relevo.

Janeiro. Regista-se, no dia 1, o falecimento de um escritor de teatro que foi também um exce-

lente actor. Chamava-se César de Lacerda, e contava 74 anos de idade. Sabia escrever e sabia dizer. Conheceu noites gloriosas, quer representando, quer como dramaturgo. Deixou viúva uma distinta actriz — Carolina Falco. Um dos seus filhos — Augusto de Lacerda foi jornalista, romanista, dramaturgo, ensaiador de teatro e professor do Conservatório.

Um pouco da sua biografia.

Tendo, depois dos devidos preparatórios, sentado praça na Companhia dos Aspirantes e guardas-marinhas, entra, a seguir, para o Exército, por ocasião da «Maria da Fonte», ao serviço da Junta Revolucionária, em Santarém. Voltando a Lisboa, aqui, desiludido com a política e os homens, decidiu dedicar-se ao teatro. Em boa hora tomou essa resolução. Discípulo, no «D. Maria», do notável actor Epifânio, estreia-se ali. Estreia auspiciosa foi a sua, vindo a elevar-se, por sua vez, à categoria de um dos grandes mestres da cena portuguesa, pela maneira de representar e de sublinhar a frase, e ainda, pela sua distinção natural.

Pormenor curioso, que não podemos deixar de assinalar: este artista e escritor foi «moço fidalgo», com exercício no Paço, herança de família, tendo os seus competentes diplomas sido assinados pelo rei D. Luís.

Os teatros de Lisboa, com excelentes elencos, estão em grande actividade.

No Ginásio voltou à cena a comédia *A Senhora Ministra*, de Eduardo Schwalbach, desempenhada por Inácio, Telmo, Cardoso, Joaquim d'Almeida e Bárbara.

No Teatro da Rua dos Condes, representa-se

uma revista de Câmara Lima — *No olho da rua*, a que se segue uma comédia de Campos Monteiro, *O Segredo da Morgada*. Carlos Santos, Acácia Reis e Santinhos têm, neste último original, os principais papéis.

No D. Maria II estão em ensaios a comédia num acto, em verso — *Manhã de sol*, do grande poeta Fausto Guedes Teixeira, e a comédia em 3 actos *A festa da actriz*, de Jorge Santos, em que participaram Luís Pinto, Ferreirada Silva, Augusto de Melo, Joaquim Costa, Carolina Falco e Luz Veloso. Está também em ensaios uma comédia de Georges Courteline *Boubouroche*, traduzida por Moura Cabral. Joaquim Costa obtém um grande êxito no protagonista.

No D. Amélia actua uma grande companhia, de que fazem parte Dr. Cristiano de Sousa, António Pinheiro, Augusto Rosa, Chaby Pinheiro, Adelina Abranches, Maria Pia, João Rosa, Eduardo Brazão, Carlos de Oliveira, Rosa Damasceno e Lucília Simões. Ensaia-se um novo drama de Júlio Dantas *O Paço de Veiros*.

Sousa Bastos dirige, no Avenida, uma companhia, que tem como principais artistas Palmira Bastos, Alfredo de Carvalho, Roldão e Eduardo Raposo.

Nada mais importante ou interessante há a dizer do mês de Janeiro.

Passemos adiante.

Com um grande acontecimento, se inicia o mês de Fevereiro de há 60 anos. Na ampla e vistosa sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, inaugura-se, no dia 2, o Primeiro Congresso Marítimo Nacional que se leva a efeito em Portugal. Presidiram à cerimónia da inauguração El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia e assistiram o Infante D. Afonso, todo o Ministério com excepção do Ministro da Guerra, os representantes diplomáticos de todas as nações estrangeiras e, entre outras individualidades, o cónego Botto, em representação do cabido da Sé Patriarcal.

A iniciativa deste Congresso ficou a dever-se à Liga Naval, da então presidência do conselheiro Júlio Marques de Vilhena, ilustre figura da época. Com efeito, tendo feito parte de dois ministérios regeneradores, como ministro da Marinha em 1881, o primeiro presidido por António Rodrigues Sampaio, e o segundo por Fontes Pereira de Melo, a sua atenção foi chamada para o problema da colonização dos nossos territórios de África e para a maneira prática de o resolver.

SOREL

L I M I T A D A

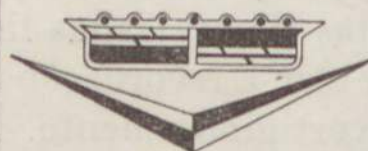
CONCESSIONÁRIOS DA



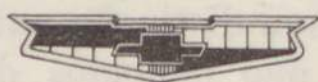
OPEL



OLDSMOBILE



Cadillac



CHEVROLET



BEDFORD



BUICK

CMC

A U T O M Ó V E I S • F U R G O N E T A S • C A M I Õ E S

RUA TOMÁS RIBEIRO, 97-A — TEL. P P C A 58111 (6 L.) — AV. ENG. DUARTE PACHECO (AUTO-ESTRADA) TEL P P C 682861 — LISBOA

A acção que o Conselheiro Vilhena desenvolveu daí em diante foi notabilíssima e devido a ela os nossos Governos começaram a levar ao Parlamento leis que favoreceram o patriótico objectivo em vista.

Foram em número de quatro as sessões do Congresso Marítimo. Na primeira, sob a rubrica — «Pescarias», estudaram-se os seguintes assuntos: ensino profissional das pescas e a educação das populações marítimas; protecção aos pescadores; progressos a introduzir na pescaria da costa. A segunda sessão obedeceu ao tema: «Marinha Mercante». As teses apresentadas trataram da marinha mercante como função do desenvolvimento comercial e sublinharam a necessidade da protecção do Estado à construção naval e referiram-se à pesca do bacalhau. Na terceira sessão tratou-se do melhoramento dos portos nacionais, da navegação para o Ultramar, para o Brasil, Açores e a América do Norte. Na quarta sessão, os congressistas abordaram, entre outros, o problema da Marinha de Guerra.

Por iniciativa da Associação da Imprensa Portuguesa, que encontrou valiosa colaboração da parte da Associação Comercial de Lisboa, da Associação de Lojistas e da Companhia dos Tabacos, realizou-se o Carnaval com excelente programma de festejos, que constou, no primeiro dia,

Domingo, da chegada do Carnaval à estação dos caminhos de ferro do Cais do Sodré, de uma animada Batalha de flores e confétis na Avenida da Liberdade; no segundo dia, certâmen de mascaradas e danças populares, e no terceiro dia, concurso de mascaradas, cavalgadas e carros alegóricos.

Fizeram parte do júri para a distribuição de prémios, Rafael Bordalo Pinheiro, Manuel Gustavo Bordalo Pinheiro, Dr. Alfredo da Cunha, Celso Hermínio, Jorge Colaço e Francisco Simões Margiochi.

Um dos premiados foi o grande architecto sr. Raul Lino.

Da Associação da Imprensa Portuguesa faziam parte o romancista e official do exército Abel Botelho, como presidente da assembleia-geral; Francisco Simões, par do reino, antigo provedor da Real Casa Pia de Lisboa, diplomado com o curso de agrónomo pelo Instituto Agrícola, defensor da educação popular, como presidente da Direcção, e Meira e Sousa, como primeiro secretário.

Graças a essa simpática e louvável iniciativa, Lisboa pôde gozar um belo e animado Carnaval, como há muito tempo não presenciavam os alfacinhas.

Fevereiro dá-nos ainda esta novidade:

Com o fim de restabelecer a sua saúde, um pouco abalada, a Rainha D. Amélia, acompanhada

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL 110 000 CONTOS

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26 — LISBOA

SERVIÇOS TÉCNICOS EM SEIA

Produtora e Distribuidora de Energia Eléctrica

Centrais Hidroeléctricas:

SENHORA DO DESTERRO I E II
PONTE DE JUGAIS
VILA-COVA
SABUGUEIRO,
RIBA-COA

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

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

de seus filhos, fez uma viagem pelo Mediterrâneo. Antes de regressar a Lisboa, a senhora Marquesa de Vila Viçosa — com este nome é que a benemérita Rainha viajou — foi a Paris, onde se demorou quinze dias, para visitar estabelecimentos clínicos e hospitais destinados ao combate da tuberculose.

Eis-nos em Março. Ao contrário da «Nau Catrineta», cuja história tinha muito que contar, o mês de Março pouco nos diz.

No D. Amélia, Augusto Rosa, um dos príncipes da cena portuguesa, faz o seu benefício com a representação da peça *Segredo de Polichinelo*.

O teatro encheu-se de cima a baixo. Alguns nomes de artistas para despertar saudades entre os nossos leitores mais velhos: João Rosa, Lucinda Simões, Rosa Damasceno e Adelina Abranches.

Em S. Carlos continua a extasiar o público o o grande tenor italiano Enrico Caruso. Um crítico musical definiu assim o extraordinário cantor: «Realmente Caruso possui o condão de aliar a uma linda voz, fresca, possante, de agradável timbre e extensa, uma intuição artística de primeira ordem, cantando e desempenhando todos os papéis a seu cargo, de uma forma irrepreensível». Tendo feito a sua apresentação com a ópera *Fédora*, cantou, a seguir, a *Aida*. Depois, com êxito

crescente, a *Tosca*, *Adriana Lecouvreur*, *Lucrecia Borgia* e outras óperas famosas.

Actuou também em S. Carlos, com muito êxito, o barítono português Maurício Bensaúde. Tendo começado a sua carreira artística como excelente actor no «D. Maria II», estudou canto em Milão e fez-se aplaudir em Turim, em Viena d'Austria, Berlim, Londres e na América do Norte.

Há 60 anos, o mês de Abril não é pobre em informações.

O dia 2 é ilustrado por um grande acontecimento: — a visita de Eduardo VII a Portugal. Não era pela primeira vez que o Rei de Inglaterra vinha ao nosso País. Trinta anos antes — era ainda Príncipe de Gales —, passou por Lisboa, recém-chegado da Índia. El-Rei D. Luís fez-lhe as honras da casa. Foram magníficas as festas dadas em honra do Príncipe. Agora as festas duplicaram de interesse.

Para assistir ao cortejo e ver o Rei da Inglaterra pedem-se e dão-se fortunas pelo aluguel de uma janela. O itinerário do cortejo foi o seguinte: Terreiro do Paço, lado oriental e norte, rua do Ouro, Rossio, rua do Carmo, Chiado, rua do Alecrim, Aterro, Santos, Pampulha e Necessidades. Havia justos motivos para esse interesse. No cortejo figuravam alguns dos nossos maravilhosos

**PARA A SUA
FAMÍLIA...**

Agora ao preço de

4\$40

tamanho normal

7\$30

tamanho grande

SABONETES
Scott's



- LAVENDER
- FERN
- TRANSPARENTE

A MARCA DE QUE TODOS FALAM

coches reais, que haviam sido recentemente restaurados. Considerados obras de arte, fazem parte do precioso recheio do Museu, de que foi fundadora a Rainha D. Amélia, que possuía verdadeira alma de artista. O mais antigo desses veículos tem a data de 1629 e pertenceu a D. Pedro II.

A comitiva de Eduardo VII era composta do General Sir Stanley Clark, estribeiro-mordomo; almirante Honorable H. Lambleton, comandante do hiato «Victoria and Albert», e outras individualidades. Acompanhava também o soberano inglês o nosso Ministro em Londres, Marquês de Soveral.

O bergantim real, que levou D. Carlos a bordo e que conduziu Eduardo VII do seu hiato até ao cais das colunas, era tripulado por 80 homens, 2 por cada remo e a sua construção datava do reinado de D. Maria I. Além de almoços em Sintra e Cascais, de uma récita de gala em S. Carlos, de um concerto nos aposentos da Rainha D. Maria Pia, de um jantar de gala no palácio da Ajuda, houve nma tourada à antiga portuguesa, no Campo Pequeno, em que participaram os cavaleiros José Bento de Araújo, Fernando de Oliveira, Manuel Casimiro, Joaquim Alves, Simões Serra e Eduardo Macedo. O cortejo para as cortesias era constituído por mais de setenta pessoas e cinquenta cavalos e para seu maior luzimento não lhe faltaram as indispensáveis figuras do neto, dos pajens, dos chameleiros, dos coches puzados por quatro cavalos com criados de tábua, doze campinos montados, criados de libré.

O Soberano da Inglaterra ficou hospedado no Paço das Necessidades.

No dia 15, El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia inauguram a terceira exposição da Sociedade Nacional de Belas Artes. É um acontecimento. A presença dos soberanos — que são também notáveis artistas — é um incentivo e é uma homenagem aos pintores. E D. Carlos sentia prazer em acamaradar com Carlos Reis, com José Malhoa, com João Vaz, com todos os consagrados e com todos os novos.

A exposição, vista agora a 60 anos de distância, é notável. José Malhoa concorreu com uma tela que é uma autêntica obra-prima: *O Barbeiro de Aldeia*; Carlos Reis com alguns quadros admiráveis, entre eles um intitulado *Mendigo*; D. Emília Santos Braga, discípula de José Malhoa; José de Brito, com o quadro *A Vaga*; Adriano de Sousa Lopes, discípulo da Academia, com um retrato. Teixeira Lopes, o escultor de Vila Nova de Gaia, não faltou com a sua presença. A estátua destinada ao túmulo de Oliveira Martins esteve ali a testemunhar o valor de um grande artista. Mas, perguntamos, se a História é uma coisa viva, porque lhe deu o estatutário um aspecto fúnebre?

No dia 19, contando 66 anos incompletos, fa-

leceu o conde de Ficalho, ou seja Francisco Manuel de Melo, filho do marquês do mesmo título. Foi lente catedrático de Botânica na Escola Politécnica, membro da Câmara Alta, sócio efectivo da Academia Real das Ciências, camarista de El-Rei D. Carlos e conselheiro de Estado. Entre os seus trabalhos científicos figura o notável ensaio *Flora dos Lusíadas*, escrito por ocasião do tricentenário de Camões.

No dia 25 regista-se outro falecimento: o do escritor e socialista Ernesto da Silva. Era revisor da Imprensa Nacional, e fez representar nos teatros do Ginásio e Príncipe Real algumas peças que conquistaram os aplausos do público. Eis os títulos de duas das suas peças: *O Capital* e *Os que trabalham*.

O mês de Abril traz-nos ainda esta novidade.

No D. Amélia estreia-se a companhia francesa que tem como primeiro actor o grande Coquelin Ainé. No reportório, como não podia deixar de ser, teatro de Molière. Se as *Preciosas ridículas* agradaram bastante, o *Tartufo* conquistou o público, entre o qual, certamente, se encontravam, como em toda a parte e como ainda hoje, vários e respeitáveis tartufos. Coquelin era um mestre na arte de representar e na arte de dizer versos. Seu irmão — Coquelin Cadet, outro valor do teatro francês, acompanhava-o na sua digressão a Portugal.

MENDES PEREIRA,

HERDEIROS, LDA.

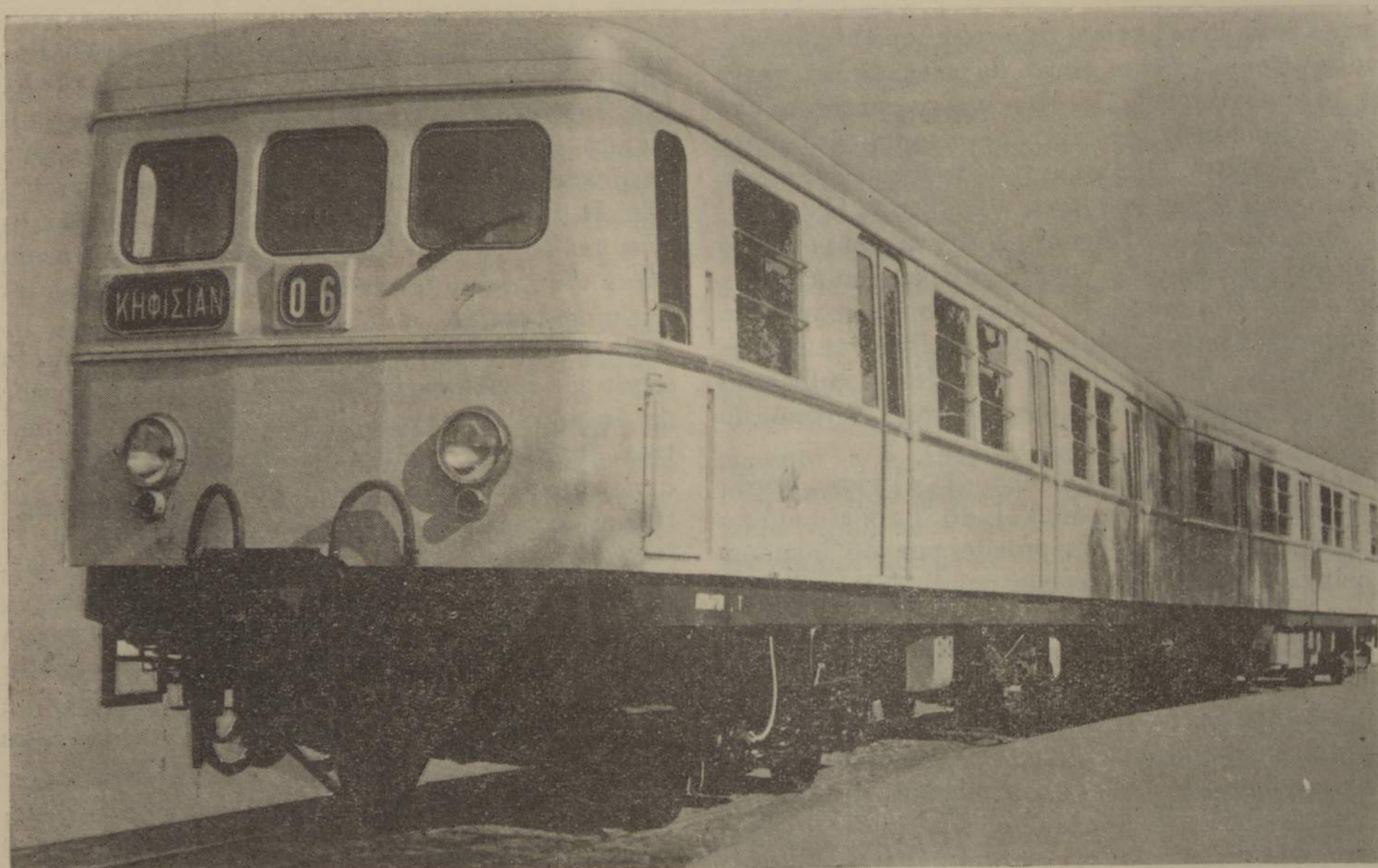
FÁBRICA PORTUGUESA
DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

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

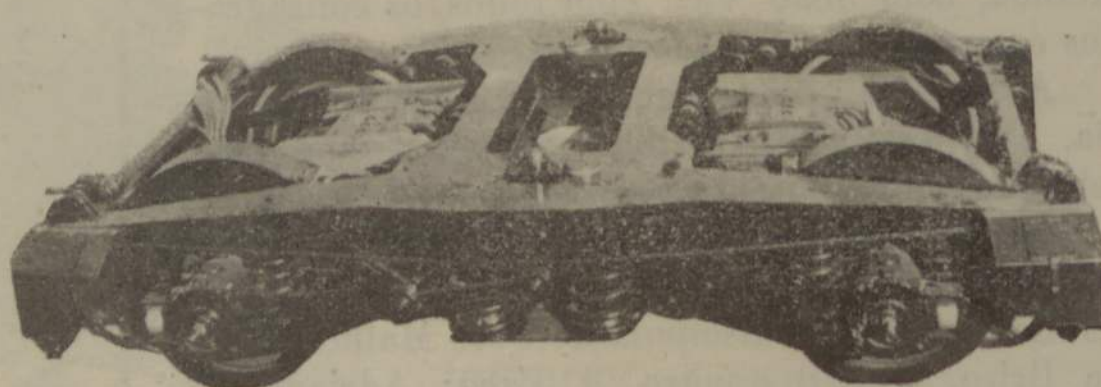
12 Medalhas de ouro e prata em diversas Exposições nacionais e estrangeiras



FAG

**Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís**

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 49
Tel.: 25 838 - 25 839

LISBOA

Rua do Telhal, 8 -
Tel.: 35 620, 36 8 666

O mês de Maio é rico em novidades.

A «Sociedade Literária Almeida Garrett», de cuja direcção faziam parte o conde Valenças, dr. Xavier da Cunha, Francisco Simões Margiochi, Alberto Bessa, Sebastião da Silva Leal e Gabriel Pereira, conseguiu, no fim de muitos esforços, que os restos mortais do insigne dramaturgo do *Frei Luís de Sousa*, o romancista de *O Arco de Sant'Ana*, do poeta lírico das *Folhas caídas*, do prosador das *Viagens na minha terra*, do orador político, do criador do «Conservatório» e do «Teatro de D. Maria II», ficassem, numa homenagem suprema à sua memória, depositados no Panteão dos Jerónimos.

A ideia partiu do escritor Joaquim de Araújo, que era nosso cônsul em Génova.

Como nota de interesse, diremos que a primeira representação a dar entrada no parlamento português, solicitando a trasladação daqueles restos mortais, foi a da cidade de Penafiel, seguindo-se a de Angra do Heroísmo, a capital açoriana onde o escritor havia passado grande parte da sua juventude, na companhia do Bispo da Diocese, seu tio.

O Decreto que autorizava a trasladação dos restos mortais e fixou a data da sua realização foi assinado, em 9 de Julho de 1902, pelo Rei D. Carlos e pelo presidente do Conselho Dr. Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, e publicado no «Diário do Governo» em 15 do mesmo mês e ano.

Não podia ter sido mais significativa a cerimónia da trasladação, como fora o desejo da «Sociedade Literária Almeida Garrett», que consistia em honrar o decreto do Monarca e prestar a mais solene homenagem «à veneranda memória de egrégio português», a quem o País ficou a dever notáveis serviços como escritor e como estadista.

No cortejo, que saiu do cemitério dos Prazeres e abriu com um piquete de cavalaria, fizeram-se representar o Chefe do Estado e o Governo, a Universidade de Coimbra, municípios, associações científicas, corpo diplomático, artistas dramáticos, representantes da família do poeta, etc.

À porta dos Jerónimos, quando a urna foi descida e colocada sobre o descanso, falaram o Conde de Paçô Vieira, ministro das Obras Públicas, e Dr. António Cabral. O elogio fúnebre, feito do púlpito pelo padre Francisco Patrício, foi também escutado atentamente.

No Conservatório, o seu ilustre director, Eduardo Schwalbach, organizou uma sessão de homenagem à memória de Garrett. Abriu-a o escritor Alberto Pimentel, na qualidade de membro do conselho dramático. Referiu-se largamente ao criador daquele estabelecimento cultural, com as suas escolas de declamação, música e dança. Em seguida os alunos José Simões Coelho, Araújo

Pereira e Etelvina Serra recitaram versos de Garrett. A parte musical esteve a cargo da orquestra constituída por todos os artistas, amadores e alunos do Conservatório, sob a direcção do maestro D. Andrés Gôni, que executou o prelúdio da ópera *Frei Luís de Sousa*, da autoria do compositor Freitas Gazul. A «romanza» desta ópera foi cantada pela ex-aluna Isaura Calado Nunes. Júlio Câmara cantou com acompanhamento de piano uma *Barcarola* sobre versos de Garrett, música original de Tomás Borba. Vinte alunos do curso de canto cantaram o coro *Estrela*, de Viana da Mota.

O Ateneu Comercial também se associou às homenagens a Garrett, com uma conferência pelo Professor do Curso Superior de Letras, Doutor Teófilo Braga, que traçou um magnífico perfil do genial reformador do teatro português.

Os festejos em honra da memória e da obra de Garrett fecharam com chave de ouro e no teatro que ele mesmo criou: o «D. Maria II». Recitou-se o diálogo em verso *O Poeta e a Saudade*, de D. João da Câmara; representou-se o auto *Inês Pereira*, de Gil Vicente, adaptado à cena moderna por Marcelino Mesquita; Fernando Maia recitou o canto V do *Camões*, de Garrett; Augusta Cordeiro disse a poesia *O Destino*; Beatriz Rente *Os olhos negros*; Luís Pinto leu fragmentos das *Viagens na minha terra* e Cecília Machado recitou *As minhas asas*.

A elegante sala do «D. Maria II» estava completamente cheia. Foi um espectáculo soberbo. Dir-se-ia até que Gil Vicente e Garrett assistiam, lado a lado, ao espectáculo. Adivinhava-se a presença de ambos.

D. Carlos, D. Amélia, D. Maria Pia — como não podia deixar de ser — presidiram à récita de gala.

No camarote real acompanhavam-nos o Marquês de Alvito, o Duque de Loulé e a Marquesa de Belas.

No dia 14 deste mês o «Diário de Notícias» passa por uma grande e sensacional transformação: nessa data, sai o primeiro número de 12 páginas, impresso na máquina rotativa de Augsburg, adquirida recentemente pela empresa daquele popular jornal da manhã. Foi um acontecimento, por ser o primeiro jornal português que se imprimia com tão grande número de páginas. Teve a iniciativa desse melhoramento o seu director Dr. Alfredo da Cunha, que soube honrar, como jornalista e escritor, a obra criada por Eduardo Coelho e Conde de S. Marçal. Mas o dr. Alfredo da Cunha não se limitou a adquirir uma esplêndida rotativa, das melhores do tempo, a aumentar o número de páginas mas, também, a introduzir no jornal novas secções, as quais foram entregues a algumas das mais distintas individualidades.

Assim o «Diário de Notícias» passou a ter

correspondências de Madrid, Paris, Londres e Hamburgo. As correspondências do Porto e Coimbra foram entregues, respectivamente, a dois escritores de relevo: João Grave e Manuel da Silva Gaio. Da secção agrícola foi encarregado D. Luís de Castro; a artística a Oliveira Ramos; Manuel Emygdio da Silva tomou conta da secção financeira e, com o pseudónimo de L. Mano, a de costumes. As crónicas literárias foram dadas ao dr. Cândido de Figueiredo; as científicas ao dr. Bettencourt Ferreira. Havia ainda as secções de música, modas, de assuntos militares e marítimos. E nesse mesmo número inicia-se a publicação de dois folhetins, ambos de autores portugueses: *O Lobo da Madragoa*, por Alberto Pimentel, e o *Rouxinol dos Álamos*, por Luís Trigueiros.

No dia 31 deste mês, El-Rei D. Carlos, acompanhado pelo Ministro das Obras Públicas e condes de Arnoso e Tarouca, D. António Paraty, dr. Oliveira Feijão e outras pessoas, dirigiu-se a Évora a fim de inaugurar, nessa monumental cidade, a exposição pecuária-agrícola promovida pelos lavradores do Alentejo e realizada no Rossio de S. Brás.

Na estação do caminho de ferro aguardavam o monarca os elementos oficiais e civis, numa eloquente demonstração de respeito e viva simpatia. Organizou-se em seguida um cortejo composto de 36 carruagens, que era fechado pela carruagem Drumont em que seguia D. Carlos com a sua comitiva e que era precedida por um grupo de rapazes vestidos à alentejana, montados em cava-

los ajaezados segundo a tradição alentejana. Eis os nomes desses rapazes de que haverá, ainda, com certeza, alguns sobreviventes: José Soares, Moreno, Manuel Peres, Manuel Mira, Joaquim Braamcamp Matos, José Braamcamp Matos, João Francisco, Francisco Mira, Estêvão Fernandes e Miguel Fernandes.

El-Rei visitou a pé as diversas instalações da feira e do pavilhão do Sindicato Agrícola assistiu ao desfilar do gado cavalari.

A feira não só era constituída por gado cavalari, muar, asinino, bovino, caprino e suíno, na totalidade de 813 cabeças, compreendia também uma instalação destinada aos cães, onde se viam 116 animais de várias raças, e era rematada com exposições de debulhadoras, charruas, enfardadeiras, ceifeiras e outras alfaías agrícolas.

Na tarde desse dia, houve toirada e, à noite, no «Garcia de Rezende», récita de gala com uma zarzuela pela companhia espanhola que estava actuando no Teatro da Trindade.

No dia seguinte, isto é, no dia 1 de Junho, D. Carlos visitou a Biblioteca, o Museu, de que Évora se orgulha, e a Sé, um dos mais belos templos de Portugal.

Contaram-se por milhares os forasteiros que, nesses dois dias, visitaram a famosa cidade alentejana.

Junho tem apenas duas notícias de relevo e ambas de ordem artística.

No dia 11 deste mês a Escola de Música de

■ D E S I N F E C Ç Õ E S

■ E X P U R G O S

■ D E S R A T I Z A Ç Õ E S

■ D E S I N F E S T A Ç Õ E S

■ T R A T A M E N T O S D E M A D E I R A S

Gasol

Higienização de navios, carruagens e outros transportes colectivos

Gasol-Esterilizadora, Lda.

Av. Infante D. Henrique, 30

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 43

LISBOA - 2

VILA NOVA DE GAIA

Telefs. { 86 70 25
86 83 77

Telef. 39 21 11

Câmara, realiza, no Salão do Real Conservatório de Lisboa, o 16.º concerto, em que tomam parte a violoncelista portuguesa Guilhermina Suggia e sua irmã a pianista Virgínia Suggia.

Guilhermina é já, nesse tempo, uma grande artista e acabava de percorrer a Alemanha, numa triunfal digressão.

No «D. Amélia», exhibe-se, com extraordinário êxito, o grande actor francês Antoine, que trouxe como primeira actriz Suzanne Després, que à sua formosura e à sua elegância aliava muito talento artístico. Antoine, que revolucionou a arte de encenar e representar, deixou por cá muitos admiradores. Um deles foi Araújo Pereira, que foi mestre de Aura Abronches, Alves da Cunha, Alves da Costa e Luís Filipe.

Julho, Agosto e Setembro são meses quentes. Vilegiaturas, férias, ares do campo e banhos do mar. Repousemos também. Em Outubro regressa-se a Lisboa.

A literatura portuguesa tem, no dia 9 de Novembro, uma grande e inolvidável hora de apoteose com a inauguração, no Largo do Quintela, do monumento a Eça de Queiroz, mandado erigir por um grupo de amigos e admiradores. Muito antes das 15 horas (há sessenta anos dizia-se três horas da tarde), o Largo do Quintela achava-se apilhado de gente. Eça, o Eça de *O Mandarim*,

o renovador da prosa portuguesa e do romance, ia ficar immortalizado, em Lisboa, num monumento do estatutário Teixeira Lopes. Descerrou o monumento, que estava coberto com a bandeira nacional, o conselheiro Hintze Ribeiro, presidente do Governo. Enalteceram a sua obra, em formosos discursos, o conde de Arnoso, o conde de Ávila, e os drs. Luís de Magalhães e Aníbal Soares e o grande orador António Cândido, mestre da eloquência. O insigne actor Ferreira da Silva recitou uma poesia do dr. Alberto de Oliveira. Em nome da Família do romancista de *A Cidade e as Serras* agradeceu a homenagem o Conde de Resende.

No que diz respeito a Teatro, o mês de Novembro é propício à vida artística. No «Príncipe Real» sobe à cena o drama de Marcelino Mesquita — *O Rei Maldito*; no «Trindade» actua uma grande actriz italiana, que recebida por um público um pouco frio acaba por conquistar Lisboa. Chama-se Italia Vitaliani essa actriz e a peça que a consagra intitula-se *Magda*. Foi tal o êxito desta peça do dramaturgo alemão Suderman, que, no «D. Amélia» a actriz Lucília Simões, então uma jovem encantadora, de muito talento, quase um génio, toma para si, com êxito surpreendente, o desempenho da protagonista. No «D. Maria II», Angela Pinto, actriz da cabeça aos pés, tem na interpretação da *Dolores*, do poeta espanhol Feliu y Codina, uma nova coroa de glória.

ESPAÑA-S. A.

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEF.º 325053 e 367147

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 25303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

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

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

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

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

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

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

Dezembro. Frio. Nas raras tardes luminosas o Chiado povoa-se de damas elegantes.

O grande acontecimento deste mês é a visita a Portugal do jovem rei de Espanha, D. Afonso XIII. O dia 10, data da sua chegada a Lisboa, é de festa. É a primeira visita que o monarca espanhol faz depois da sua subida ao trono.

A revista ilustrada *O Ocidente*, de Caetano Alberto da Silva e que tinha como director literário D. João da Câmara — um grande nome da literatura portuguesa, como dramaturgo e como poeta — comenta assim o significado da viagem do rei de Espanha:

«É de apreciar ser esta a primeira visita que D. Afonso XIII faz depois da sua subida ao trono, mostrando assim uma preferência que tanto significa a sua alta estima pela nação e monarca português, como a aproximação moral dos dois países vizinhos numa aliança de interesses que naturalmente se impõe neste momento histórico.»

A seguir, o comentário acrescenta isto, que é muito importante:

«O vir o Rei de Espanha acompanhado pelo seu ministro dos Negócios Estrangeiros, sr. D. Faustino Rodriguez San Pedro, é uma indicação de que a visita do monarca espanhol visa a mais algum fim que o de simples cortesia e cordialidade entre duas nações da Península, pois que a política de Rodriguez San Pedro tem sido sempre a da aproximação destas duas nações nos seus interesses políticos e de comércio, sendo esta hoje a política dominante de todos os partidos em Espanha.

«Pode dizer-se que esta visita são os primeiros passos do jovem rei ao tomar sobre os seus ombros a pesada herança de seu pai, que ele nem chegou a ter a dita de conhecer».

O comboio que trouxe o rei de Espanha chegou à estação do Rossio à uma hora da tarde, onde se encontravam D. Carlos e o Príncipe Real, acompanhados de toda a corte, Casa Militar e Civil de El-Rei, Câmaras dos Pares e Deputados, Câmara Municipal de Lisboa e outras entidades de relevo.

A banda da Guarda Municipal, mal o comboio entrou na estação, tocou o hino nacional espanhol, e, ao descer, o rei de Espanha é logo abraçado pelo rei de Portugal. Dir-se-ia que as duas nações peninsulares se abraçavam para uma amizade que prometia ser duradoira e sincera de parte a parte.

Após os cumprimentos oficiais, o Conde de Ávila, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, saudou, em português, o monarca espanhol, que agradeceu em puro castelhano os cumprimentos do representante da cidade de Lisboa.

Organizou-se, depois, um luzido cortejo. No

oitavo coche, que era o último, seguiram D. Carlos, D. Afonso XIII e o Príncipe Real D. Luís. À estribeira do coche real, que conduzia Suas Majestades, ia o general Honorato de Mendonça, comandante da brigada de cavalaria, acompanhado dos seus ajudantes. O regimento de cavalaria 4, sob o comando do coronel Mouzinho d'Albuquerque, fechava o cortejo, que chegou ao Paço de Belém às quatro e um quarto.

D. Afonso XIII foi recebido pela Rainha D. Amélia na sala das Bicas. A saudosa fundadora da Assistência aos Tuberculosos e do Museu dos Coches estava acompanhada pelos Marqueses de Faial, de Pombal e Castelo Melhor, condessas de Belmonte, de Figueiró, de Sobral, de Tarouca e Seisal, D. Isabel Saldanha da Gama e D. Maria Eça de Meneses e pelos Condes de Figueiró e Ribeira Grande, D. Vasco da Câmara Belmonte e vereadores. Em seguida, na sala de recepção, o Rei da Espanha recebeu os cumprimentos do Ministério e altos dignatários.

No Palácio da Ajuda D. Afonso XIII apresentou cumprimentos à Rainha D. Maria Pia. À noite, nesse mesmo Palácio, realizou-se um jantar de gala em sua honra, em que estiveram presentes D. Carlos e D. Amélia, o príncipe D. Luís Filipe, o Ministro da Espanha e esposa, corpo diplomático, casa civil e militar de El-Rei e legação de Espanha.

Durante os dias da sua estadia em Portugal, o rei de Espanha visitou o Museu de Artilharia, o castelo de S. Jorge, os Jerónimos, Sintra, em cujo palácio a rainha D. Maria Pia lhe ofereceu um almoço; Vila Viçosa, onde tomou parte numa caçada aos veados oferecida por D. Carlos; e Elvas, onde, na estação das Fontainhas, se despediu de D. Carlos e de D. Amélia.

Como nota curiosa, acrescentaremos que fazia parte da comitiva do Rei de Espanha o seu professor de línguas Alex Bruns, director da «Berlitz School of Languages», em Espanha e em Portugal.

Nas vésperas do Natal, estreia-se, no «D. Maria II», uma peça de Júlio Dantas — *Um serão nas Laranjeiras*. No «D. Amélia», Eduardo Brás e Adelina Abranches — dois dos maiores nomes do teatro português de há sessenta anos — na peça *Ressurreição*, baseada no romance, do mesmo nome, do Tolstoi, têm soberbas criações.

Depois, vem o Natal. Os correios têm um movimento desusado: telegramas, cartas, bilhetes de saudação. Os estabelecimentos, de manhã à noite, enchem-se de fregueses que procuram ofertas e lembranças de todos os géneros e preços para presentear parentes e amigos. Nas principais igrejas da capital festeja-se o Natal de Jesus. É a festa da Família. É a festa universal da confraternização humana.

Publicações recebidas

Anuário dos C T T — 1961

Recebemos na nossa Redacção um exemplar do Anuário dos C T T, referente ao movimento e às actividades de 1961. País disseminado pelo mundo, é através dos serviços e movimento dos Correios, Telefones e Telégrafo que verificamos a importância progressiva que a população portuguesa vai registando de ano para ano.

A leitura dos «Anuários» dos C T T oferece-nos sempre interesse, tanto mais que os seus organizadores completam-nos com informações sobre a evolução do crescimento da população da Metrópole, a posição da moeda portuguesa, índices de preços de retalho e por grosso, e datas de grande interesse nacional.

Além das estatísticas referentes a selos, encomendas postais, registos, telegramas e telefones, o Anuário de 1961 insere gravuras respeitantes a instalações e reinstalações de estações que, na maioria, têm a caracterizá-las a adopção feliz do estilo arquitectónico local. As últimas páginas estão preenchidas com as reproduções dos belos selos emitidos e consagrados ao centenário da fundação do Curso Superior de Letras (hoje Faculdade); e ao centenário da elevação de Setúbal à categoria da cidade; e emissão Europa.

História dos Descobrimentos — por Duarte Leite.

Em distribuição está o fascículo n.º 20 da obra de Duarte Leite, *História dos Descobrimentos*, publicada por Edições Cosmos, sendo organizador de várias notas o Dr. Magalhães Godinho.

Turismo Espanhol

Da Delegação do Turismo Espanhol recebemos, por amável oferta do seu director em Lisboa, vários impressos de propaganda hoteleira.

A Espanha, que de Janeiro a Agosto de 1962 foi visitada por 6.400.249 turistas (em 1961 foi visitada por 5.138.025) continua não só a intensificar a sua propaganda, mas a construir novos e elegantes hotéis a fim de receber o melhor possível os seus cada vez mais numerosos visitantes.

A política turística exige além de transportes rápidos e cómodos, boas estradas, bons hotéis e uma propaganda honesta. A Espanha há muito tempo que pratica, com êxito, essa política.

De notar, e com agrado, é o facto de a Sociedade «Hoteles Unidos», ter mandado construir um excelente e luxuoso hotel em Lisboa, deste modo concorrendo para o desenvolvimento do turismo peninsular.

Cadernos de Informação Comercial

O Fundo de Fomento e Exportação iniciou, em Lisboa, a publicação dos *Cadernos de Informação Comercial*, de que recebemos o 1.º, dedicado à República da África do Sul.

O Fundo de Fomento de Exportação foi criado pelo Decreto-Lei n.º 37.538, de 2 de Setembro de 1949, com o exclusivo objectivo de promover o desenvolvimento da exportação dos produtos nacionais. Este organismo apareceu precisamente na fase de intensa recuperação económica que, na Europa Ocidental, se seguiu à última guerra mundial. O nosso Governo, ao promulgar aquele diploma, reconheceu a necessidade de constituir, no nosso País, um organismo que permitisse acompanhar aquele movimento, já que o comércio externo representa para a nossa economia um dos factores básicos do seu desenvolvimento.

Os *Cadernos de Informação Comercial* têm por fim fornecer ao exportador português todos os elementos necessários que o coloquem no conhecimento integral dos países com que pretendem ter e intensificar relações comerciais. O primeiro *Caderno* é dedicado à República da África do Sul, que situada no extremo meridional do continente africano, entre os Oceanos Atlântico e Índico, possui a particularidade, a que importa dar relevo, de as suas fronteiras terrestres confinarem com Angola, Bechuana-lândia, Federação das Rodésias e Niassalândia e Moçambique.

A matéria deste livro distribui-se por cinco capítulos, e todos merecem a atenção das pessoas interessadas em comerciar com a República da África do Sul.

Do passado e do Presente de Almeirim — José A. Vermelho.

Em elegante edição dos Serviços Culturais da Casa do Povo de Almeirim, o escritor José A. Vermelho, que desde 1935 se dedica a louvar a nobre vila de Almeirim, acaba de apresentar um novo trabalho no qual exalta, simultaneamente, a terra e a acção social daquela Casa.



SE TEM FILHOS

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

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

(armações e lentes 2 = D) Emprestamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias

fazemos descontos especiais

É bom guardar esta notícia

TELEFONE 32 37 97

Recortes sem comentários

Coragem de filha

ROSARIO (ARGENTINA), 14 — Depois de matar o assassino de seu pai, uma jovem argentina suicidou-se atirando-se de um 11.º andar.

Empregada bancária, em Buenos Aires, Della Ramona dirigiu-se a Rosário, à residência do assassino do pai, Celino Obligado, de 68 anos, saído da prisão, havia meses, depois de cumprir pena de 6 anos por homicídio. Celino Obligado abriu a porta a Della e esta, empunhando um revólver, abateu-o com um tiro na cabeça. A criminosa foi perseguida pelo filho da vítima, contra quem disparou alguns tiros antes de se perder na multidão.

Pouco depois, Della Ramona pediu ao porteiro de um edifício com 30 metros de altura autorização para se utilizar do ascensor. Quando alcançou o 11.º andar, atirou-se e esmagou-se no pavimento. (F. P.-ANI)

Descoberta

HONG-KONG, 16 — Os montanhistas chineses que inspecionam a região do Pamir encontraram um lago de cisnes a uma altitude de 1070 metros, segundo noticia a Agência da «Nova China».

Bandos de cisnes brancos e negros sulcavam as águas do lago, que se situa numa bacia no sopé de um dos mais altos picos da cadeia do «Tecto do Mundo». — (R.)

Ordem na estrada

O caso que vamos referir teve o seu epílogo no Tribunal da Lourinhã, com a condenação que o meritíssimo juiz aplicou ao réu, José Francisco da Costa, de 28 anos, casado, moleiro, natural de casal de Figueiras, daquele concelho, onde reside.

O citado individuo foi surpreendido por um guarda da P. V. T. transportando na sua bicicleta motorizada um passageiro. Perante a flagrante infracção, o agente intimou-o a parar. Ele não obedeceu, tendo, pelo contrário, acelerado no intuito de fugir. Não conseguiu, porém, os seus objectivos, por mais adiante se encontrar o chefe da brigada, que lhe barrou o caminho. O homem, em vez de aceitar a situação que ele próprio criara, transgredindo as regras de trânsito, insultou os funcionários policiais, recusou-se a identificar-se e, por último, tentou agredir os agentes, vendo-se estes na necessidade de empregarem a força. E não foi tarefa fácil levá-lo para o posto, onde ficou preso até ser entregue ao tribunal.

Provas das acusações, o réu foi condenado em 100 dias de prisão a cumprir na cadeia; multa de 200 escudos por desobediência ao sinal de paragem; mais 200 escudos correspondente à autuação por transporte indevido de passageiro na bicicleta, e ao pagamento do imposto de justiça.

Do «Diário de Notícias»

Lanifícios

DE SUPERIOR QUALIDADE
PARA HOMENS E SENHORAS



CAIXA POSTAL 34

Telefones: { 22196 — Escritório e fabricação
22240 — Ultimação



SITAL — Sociedade Industrial de Tintas e Anticorrosivos, Lda

PORTO — R. Entreparedes, 62, 1.º Tels. 3 01 00-3 06 66

LISBOA — R. Gonçalves Crespo, 33, 2.º-Esq. Tel. 7367 73

Fábrica em Ovar — Tel. 119

Tintas Anticorrosivas — «INERTOL» «ICOSIT» e «TOPOL»

fabricadas em Portugal sob licença do grupo
LECHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE OHG — Alemanha

Produtos «BARRA» — hidrofugos e aditivos
para todos os Trabalhos de betão

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
DE

Mário Ribeiro Ferreira

Madeiras de Construção aparelhadas e em toco
CAIXOTARIA E LENHAS

Telefone 67245

CANAS DE SENHORIM

J. Valente & Irmãos, L.^{da}

LAVOURA — COMÉRCIO — INDÚSTRIA

Telegr. VALENTIRMAOS

Telef. PBX 134/462

Sede — CASTELO BRANCO

LISBOA : Campo das Cebolas, 3 — Telef. 2 6855

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

LUANDA — Caixa Postal 138 — Telef. 371

Adelino Amaral, L.^{da}

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E CHALES

End. Teleg. «TECIDOS

Telefone 62243

MANGUALDE

Vendas só por junto

A primeira Casa do género na província

Lacticínios do Mileu

MANTEIGA

QUEIJO

CASEÍNA

TELEFONE 281

GUARDA — GARE

RECAUCHUTAGEM PINTADO

DE **ANTÓNIO ALVES PINTADO**

TELEF. 20 — **ALFERRAREDE**

Sucursal de Recapagem em: MALAPOSTA — MOGOFORES

Inovadora Recap — Telefone 97488 (Anadia)

Filiais de Vulcanização em:

LISBOA — Rua Prior do Crato, 89 — Telefone 66 51.27

CACILHAS — Rua Comandante António Feio, 13 — Telefone 270810

TORRES NOVAS — Rua Miguel de Arvide, 19 — Telefone 2 20 97

Domingos de Matos Romãozinho

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Especializado em artigos de senhora

Beira Baixa

CEBOLAIS DE CIMA

PORTUGAL

SERRALHARIA CIVIL

DE **ANTÓNIO DA COSTA**

Especializado em Fogões a Gás — Encarrega-se de montagens de canalizações em tubo galvanizado e plástico

VENDA DE FERRO POR JUNTO E A RETALHO

FORNOS DE ALGODRES

Manuel dos Santos Costa, F.^{os}, L.^{da}

CONSTÂNCIA

Redes em FIOS DE NYLON, para todas as modalidades de pesca

Américo de Sequeira Moreira

Fabrico de Tamancos **MILAGAÇA**

Depositário do Calçado **JAPE**

Armazém de Cafés, Chás, Especiarias, Papéis, etc.

Depositário de : Tabacos, Cerveja
Cristal, Laranjada Invicta

Correspondente Bancário — Agente
da Companhia de Seguros Fidelidade

Aubos — Artigos Funerários

Telefone 48 — **Fornos de Algodres**



SAO MARCOS

(MARCA REGISTRADA)

ARMAZÉNS
Silva & Dias, L.^{da}

Importação — Exportação

Telefone 249

(Abrantes)

ALFERRAREDE — Portugal

Fabrica rações compostas para
todas as espécies de animais

Torrefacção e moagem de cafés
Mercearias — Cereais — Legumes — Sal e Miudezas

Depositários de A. Tabaqueira
e C. Portuguesa de Tabacos

PENSÃO POPULAR

- DE -
JOSÉ RODRIGUES

VILA FRANCA DAS NAVES

GARE

SANTIAGO & C.^A, L.^{DA}

ARMAZÉM DE MERCEARIAS
Ferragens, Ferro, Aço e Carvão

Apartado 8

TRANCOSO

Joaquim Fernandes Baptista, Lda.

FÁBRICAS DE ADUBOS
E ALIMENTOS COMPOSTOS
para a alimentação de animais
EM SETÚBAL E RIBEIRA DE SANTARÉM

Telef.
SANTARÉM
235

J. Costa Freixo

Agente de «A Mundial» - Mercarias, Ferragens, Tintas, Artigos de Electricidade, Cerâmica de Construção, Sulfato de cobre, Ceras para encerar, Enxofres, Lixívia, Parafina
DEPÓSITO DE TABACOS - FÓSFOROS - PAPÉIS DE FUMAR
Rua Alfageme de Santarém, 41 - Telef. 26
RIBEIRA DE SANTARÉM

Construção Civil e Marce-
naria. Carpintaria Mecânica

Alvará de Obras Públicas
n.º 1544, 1.ª categ. 2.ª classe (A)

ESTABELECIDOS EM 193

**Sociedade Construtora
de Vila Franca, Limitada**

SOCOL

FRANCISCO C. FRADE - LEONEL F. MESQUITA
R. do Hospital Civil, 4, 6 e 8 - Telef. } Esc. 160
Res. 360 - VILA FRANCA DE XIRA

Recauchutagem Leopoldo

Uma organização ao serviço do
Automobilismo e da Lavoura

Reconstrói todas as medidas e tipos de pneus pelos mais recentes e eficientes métodos. Recomendada pelo Autom. C. de Portugal
No seu próprio interesse, consulte esta casa ou peça informações

SEDE: Largo de João, 21 a 25 - Tel. 327 - C. Branco

Fillais } ÉVORA - Rua Serpa Pinto, 137 - Tel. 23059
FARO - Rua Abolm Ascensão, 61 - Tel. 849

Café e Restaurante

Sob a gerência de **JÚLIO DOS SANTOS MORGADO**
Almoços-Jantares Serviços especiais de Lanches para Baptizados e Casamentos
Mariscos, etc.
Rua Serpa Pinto, 136 Telefone 91 - VILA FRANCA DE XIRA
Largo Marquês de Pombal, 138 (Junto à Estação dos Caminhos de Ferro)

Artur Rodrigues

Telefone 18

Serração e Depósito de Madeiras
Camionetas de aluguer
VILA FRANCA DAS NAVES

Casa Leitão = e = Antiga Casa Patrício

São os estabelecimentos de fazendas que mais barato vendem em
todo o Ribatejo **VILA FRANCA DE XIRA**

CENTRO COMERCIAL AGRÍCOLA

PRODUTOS DA REGIÃO

ANTÓNIO TRACANA & IRMÃO

GUARDA - GARE = TELEFONE 250

CAFÉ GRANIZO

TELEFONE 8
FORNOS DE ALGODRES

SERVIÇO ESMERADO

LANCHES E BEBIDAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

O estabelecimento preferido pelos turistas

Joaquim José dos Santos

Armazenista de batatas de consumo e semente seleccionadas,
nacionais e estrangeiras.

== CEREAIS, QUEIJOS E LEGUMES ==

Telefone: 4 22 09 - Belmonte - VALE FORMOSO

Casa Fonseca

de == **JOÃO DA FONSECA GÂMBOA**

Armazenista de: Batata, Cereais, Legumes e Frutas das
melhores regiões da Beira Baixa == Adubos Químicos

TELEFONE N.º 46171

CARIA

NOVO CENTRO COMERCIAL

DE ==

ANTÓNIO TRINDADE DE OLIVEIRA

Lanifícios, Malhas, Tecidos de Algodão e Miudezas
Mercarias, Sal, Cal, Tintas e Ferragens

AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Beira Baixa

CARIA

Telefone 46116

L. SALGADO

Rua do Comércio, 13

GUARDA

Telefone 327

Óculos - Binóculos - Lupas - Conta-Fios - Óculos para Sol
BARÓMETROS - TERMÓMETROS - HIGRÓMETROS, ETC.
Artigos fotográficos e Relojoaria. - Rigoroso aviamento de recei-
tuário oftalmológico - Lentes Zeiss e American Optical C.º

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º - Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida - Medicina, coração e pulmões - às 18 horas
Dr. Coelho de Castro - Cirurgia - Ossos e Articulações - às 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo - Rins e vias urinárias - às 16 horas
Dr. Romão Loff - Doenças nervosas, electroterapia - às 14 horas
Dr. António Ferrão - Doenças dos olhos - às 14 horas
Dr. Afonso Simão - Garganta, nariz e ouvidos - às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso - Doenças das senhoras e operações - às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho - Doenças das crianças - às 18 horas
Dr. Pinto Bastos - Boca e dentes, prótese - às 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha - Raio X - às 16 horas
Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 16 horas
Dr.ª Maria José Leão - Análises clínicas - às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1963

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

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

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

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

Telefones: 36 60 51, 52 53

ELECTRO-ARCO LIMITADA

Fornecedores da C. P.

ELECTRÓDIOS POSTOS E ACESSÓRIOS

PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA
MATERIAL APROVADO PELO

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

FÁBRICA E LABORATÓRIOS

Venda Nova — AMADORA

LISBOA - 2

Rua Silva Carvalho, 239 — Telefs. 683649/684893

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telefone 21277

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: H O T F O R T

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



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.

**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 77 03 96 * LISBOA-4

Comércio e Indústria

COMPANHIA DE SEGUROS

Fundada em 1907

Capital realizado e fundos de reserva:

Esc. 177.442 Contos

Sinistros pagos desde a sua fundação:

Esc. 575.203 Contos

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

Sede em Lisboa:

RUA ARCO DO BANDEIRA, 30

Hotel Internacional
ROSSIO - LISBOA

///

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

///

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

///

TELEFONE P. P. C. 36 64 01

TELEG. **HONAC**

Oliveira, Simões, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 3-B a 3-E

LISBOA

Telefone 60323

FORNECEDOR DA C. P.

Armazém de cabos e aprestos marítimos

FORNECEDORES DE NAVIOS COM EXISTÊNCIA PERMANENTE EM ARMAZÉM DOS SEGUINTE ARTIGOS:

Alcatrão	Grampos
Boias	Guinchos
Breu	Linhos
Cabos de aço	Lonas
Cabos de Manila	Manilhas
Cairo e Cisal	Poleame
Correntes	Remos
Encerados	Sapatilhos
Esticadores	etc., etc.
Estopas	

Especialidade: APARELHOS DIFERENCIAIS

LIVRARIA LUSO-ESPANHOLA, LDA.

Rua Nova do Almada, 86-90

LISBOA

Telefones: 3249 17-36 76 67

Rua do Carmo, 14-14-A

PORTO

Telefone: 24076

Rua da Sofia, 121

COIMBRA

Telefone: 22799

Rua 1.º de Dezembro, 23

FARO

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

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

LISBOA — PORTO

Empanques especiais

Amiantos

Correias

Extintores

Borrachas

Mangueiras

Óleos lubrificantes

Produtos anti-corrosivos

e anti-oxidantes, etc., etc.

Tintas de Impressão «Mander-Kidd», Ltd. — Wolverhampton

Tipográficas — Tricromias, Dois-Tons, Aguarela, Timbragem, Celofane, Brilhante, Secagem instantânea, Pó para pulverização, etc..

Litográficas — Offset, Fotolito (normais e brilhantes)

Tintas de Impressão «Hermann Pröll — Nürnberg

Serigrafia — Para papel, cartão, cartolina, vidro e metais, plásticos rígidos e maleáveis, polietilene, etc..

MATERIAL GRÁFICO — Filetes de latão, material branco, tipos, numeradores automáticos, apertos para rama, arame para coser, componedores, pinças, regretas, etc..

PAPÉIS PARA DECALCOMANIAS, PAPÉIS DE ESCRITA, CARTOLINAS, PAPEL PELURE

Máquinas tipográficas, instalações de Fotolito e Gravura. Máquinas para Serigrafia «SPS», Máquinas Termoplásticas «EICHNER», Guilhotinas, etc..

VICTOR NEVOA AV. DUQUE DE LOULÉ, 49
TELEFONE 4 52 00/LISBOA



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

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

António Braz, Lda.

Telefone 86 45 61

RUA DA PALMA, 252 e 254-A

L I S B O A

FÁBRICA LANIFÍCIOS

Manuel Lopes Henriques & Filho, Limitada



AV. INFANTE D. HENRIQUE

Telef. 38 11 14 - 38 14 17

L I S B O A

Novais & Silva, L^{da}

~ DROGUISTAS ~

TINTAS : VERNIZES : PINCEIS, ETC.

~ PERFUMARIAS ~

Rua de S. Paulo, 14-16 - Tel. 323798 - LISBOA - B

Camisas REGOJO

45 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
86 69 79

L I S B O A

Louças de Faiança e Porcelana
Vidros e Cristais

Talheres e Artigos para Brindes

Os maiores vendedores do País

Braz & Braz, L.^{da}

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO:

Travessa Nova de S. Domingos, 34 a 42 — LISBOA

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 Braamcamp, 519
Telefone 51961

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)

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA

1924-1963

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

FÁBRICA DO TRAMAGAL

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

INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA
LAGARES DE AZEITE;
MATERIAL DE VINIFICAÇÃO
CEIFEIRAS-DEBULHADORAS AUTOMOTRIZES
DEBULHADORAS E ENFARDADEIRAS
GRADES DE DISCOS «OFF SET», TRACÇÃO MECÂNICA
DE TIPO PESADO E DE TIPO «MONTADO»
ROLOS PARA TRACÇÃO MECÂNICA DE VÁRIOS TIPOS
SEMEADORES-DISTRIBUIDORES DE ADUBO EM LINHAS
DESCAROLADORES MECÂNICOS
CORTA-MATOS — MOINHOS DE MARTELOS
CORTA-FORRAGENS — ENSILADORES MECÂNICOS
BOMBAS CENTRÍFUGAS E GRUPOS MOTO-BOMBA
ALFAIAS DE ACCIONAMENTO MANUAL E DE
TRACÇÃO ANIMAL

MATERIAL PARA GUINDASTES, CAMINHOS
DE FERRO E NAVIOS

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

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 COUROS
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 TRACAGEM, MÁQUINAS-
FERRAMENTAS, CARPINTARIA E SERRALHARIAS,
CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ETC.

SERRALHARIA ARTÍSTICA

VICTOR HUGO DE CARVALHO, SUCR.

DE ANTÓNIO MANUEL CASTRO

Executa todos os trabalhos pertencentes à Construção Artística e à Construção Civil

Largo do Picadeiro, 12

Telef. 36 93 19

LISBOA - 2

Rua Elias Garcia, 332

Telef. 93 05 93

AMADORA

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

LISBOA: Avenida 24 de Julho, 1, 2.º-Esq.
Telefones: 322361 - 322362 - 325061

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

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

SECÇÃO MARÍTIMA: Agentes de Navegação.

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

SECÇÃO TÉCNICA: Equipamento eléctrico para BT e AT — Basculantes para camiões — Impermeabilizantes — Imunizadores para madeiras — NOVOPAN, WIRUS e HOMAPAS — Bombas submersíveis.

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



Os maiores fabricantes mundiais de aço

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

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

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

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

LISBOA

Rua D. João V, 7 — Telef. 684141-2-3



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

Armazenistas e Importadores

Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BERECE
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.
Feros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de instalação

MATERIAIS DE PROTECÇÃO
PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

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

GARDY

SUIÇA - FRANÇA - BÉLGICA - ESPANHA

Disjuntores MINIHUILE, COUPARC e TRIDUCTEUR,
fixos e extractíveis, até 100 kV.

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

Isoladores ARALDITE.

Representantes:

ANTÔNIO BARÓ, LDA.

Rua da Assunção, 99, 2.º - Dt.º

LISBOA

Telef. 36 70 06 e 3 17 26

BANCO BORGES & IRMÃO

PORTO

S. A. R. L.

LISBOA

Instituição fundada em 1884

Capital e Reservas — Esc. 157.500.000,000

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

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

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

POSTO em Vilar Formoso

Correspondentes no Rio de Janeiro — Banco Borges

TODAS AS OPERAÇÕES BANCA IAS

MÁRMORES DE SOUSA BAPTISTA, L.^{DA}

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

Telefone 32 76 43 — LISBOA

Oficina e serração de mármore:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78 01 5

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

Azulejos e faianças artísticas

GÉNERO ANTIGO

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA

Telefs. 322537-638292

RADIOLUX, LDA.

Materiais para rádios e TV — Reparações em televisores, rádios e transistores — Bobinagem de transformadores. Motores e ninhos de abelha — Construção de transformadores e choques de filtro — Afinação e consertos em multimetros — Reparações em altifalantes —

Fios Ritz e esmaltados para bobinagem

Multímetros ALFA e CABY

Rua Jardim do Regedor, 19-1.º

Telef. 39 93 27 — LISBOA

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

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Torres Novas

S. A. R. L.

FUNDAÇÃO EM 1845

Sede: Rua Aurea, n.º 191, 1.º andar — Lisboa

Fios para atar, em Linho, Cânhamo e Juta

Fios para Selagem de Vagões

Lonas de Algodão

Lonas de Cânhamo para Tectos

Panos de Linho para Cobertura de Estofos

Mangueiras de Incêndio

Lonas Impermeáveis e Imputrescíveis para

Cobertura de Mercadorias

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

Telefones { Escritório 26 64 53
Loja 36 90 81

TUDO PARA CASA DE BANHO

EM LOIÇA NACIONAL E ESTRANGEIRA

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

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

MIGHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

TEXAS REFINING CORP.

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Pedidos a

VÁRIA, LDA.

Rua Nova da Trindade, 1-3.º-E. Tel. 36 79 62

LISBOA-2

Para os seus trabalhos em obras de Portos, Minas, Pedreiras, Abertura de Túneis e Trincheiras, Canais, Poços, etc., etc., é indispensável empregar EXPLOSIVOS com propriedades de GRANDE RENDIMENTO, POTÊNCIA E SEGURANÇA

Os melhores resultados conseguem-se com
EXPLOSIVO AMONIACAL

NITRALITE

Explosivos - Cápsulas - Rastilhos - Detonadores eléctricos

Sociedade Portuguesa de Streetite, Lda.

FÁBRICA DE EXPLOSIVOS E RASTILHOS

em Barra-a-Barra — LAVRADIO

Sede: Praça do Município, 19, 3.º

Telefones 32 58 56-36 98 18

LISBOA - 2

Depósito em Milheiroz (Porto) Informações na

Praça do Município, 309-3.º Sala 6

Telefone 314 86

PORTO

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

Ch. Lorilleux S. A.

CASA FUNDADA EM 1818



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



Telefs. 38 90 61 — 38 90 82

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fabricas:

Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais
— Lote 47

CABO RUIVO

OLIVAIS — LISBOA - 6

ALVES RIBEIRO, LDA.

Empreiteiros de Obras Públicas
Construção Civil

Direcção Técnica:

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

Agentes Técnicos: Victor Manuel Silva Ribeiro
José Manuel Monteiro Moreira
Mário Pinto Carreira

Construtor Civil: Joaquim Ribeiro Bouça

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



AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A — LISBOA

Telefs.: 76 18 60 e 77 15 12

**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 Roebling-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.

Monteiro Gomes, Limitada

Betoneiras basculantes — Guinchos — Britadeiras e
granuladoras — Cilindros compressores de estradas
— Máquinas para pavimentos asfálticos — Máquinas
para movimentação de terras — Valadoras — Com-
pressores de ar e ferramentas pneumáticas — Mo-
tores Diesel — Escavadoras, Sondas e Guindastes
— Tractores de rodas e de rasto contínuo —
Alfaías agrícolas — Carros transportadores bascu-
lantes — Cabos de aço — Aços e metais — Óleos
lubrificantes — Máquinas de soldar estáticas e ro-
tativas — Electrodo — Locomotivas — Aparelhagem
eléctrica de comando e protecção — Corta-circui-
tos e fusíveis

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

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}
EXPORTADORES

Casa Fundada em 1898

Rua do Ouro, 140-1.º — LISBOA

PROPRIETÁRIOS DAS MARGAS:

VINHO «SERRADAYRES» — AGUARDENTE VELHA «1920»

AGENTE DISTRIBUIDOR:

J. A. da Costa Pina

RUA DO ALECRIM, 69 — LISBOA

RESTAURANTE
CASTANHEIRA

Estrada da Torre, 77

LUMIAR

Telef. 79 01 68

LISBOA-5

Recomendado por esta revista

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

BARBOSA & OLIVEIRA, L.^{DA}

Armazém de tecidos, camisaria roupa e novidades

RUA DA PRATA, 156, 2.º

LISBOA

Telefones: Escritório 32 27 24 — Armazém 36 26 23

FORNECEDORES DA C. P.

VINHOS

e

AZEITES

da

**QUINTA
DA CARDIGA**



Sede:
QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES:

Lisboa: 32 13 34

Quinta da Cardiga — Entroncamento: 96 21 3

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 STUTTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — **LISBOA**

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

VIDRAÇAS

VIDROS E ESPELHOS

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

Louças, Vidros e Talheres, Artigos
de Ménage, Esmaltes, Alumínios, etc.

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam:

A MOLDURA NACIONAL, LDA.

FORNECEDORA DA C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46

Telef. 66 43 12

LISBOA - 2

Teleg. MOLDURACIONAL

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. HEITOR FERREIRA, SUCR.

A. MONTEZ

(CASA FUNDADA EM 1902)

PRAÇA D. JOÃO DA CÂMARA, 3

TELEFONE 32 57 31 — **LISBOA - 2**

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

Sociedade de Produtos Farmacêuticos**Limitada**

Drogaria e produtos farmacêuticos para completo fornecimento de farmácias e hospitais

Fornecedores da C. P.

CASA FUNDADA EM 1903

Telefones 325513 - 328635 - 325151

21, Rua Jardim do Regedor, 25 - LISBOA

1916

há 47 anos

1963

RAUL GALAMAS iniciou a especialização do ramo MUDANÇAS

actualmente

Raul Galamas, L.^{da}

Embalagens de mobiliário e bagagens e expedição para todos os países

Orçamentos grátis

Tel-fone 2 86 00

68 - Rua da Madalena - 70

Teleg.: RAGALAMAS - LISBOA

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras

Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

39, Rua Cais do Tejo, 55

Telefones: 66 40 73 - 67 24 39

Telegramas: ERNARDINOS

* LISBOA - PORTUGAL

HYDROLIT**S. A. BERNE - (SUÍÇA)**

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL

Impermeabilização até pressões de 30 atmosferas.**Aceleração de Presa** das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.**Inocuidade** das ditas massas, contra produtos ácidos e corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.**Aumento de resistência** à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.

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

Consultas, referências e pedidos a**Bettencourt & Silva, Lda.****Rua de S. Julião, 41-2.º**

Telefone 2 89 19

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 15 98 - LISBOA****Guerreiro Galla, Ld.^a****Rua da Madalena, 171 - LISBOA**

Telegramas MARAIVA - Telef. 32 70 86 - 32 73 21

P. P. C.

AGÊNCIA DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS MARÍTIMOS e TERRESTRES PARA TODO O MUNDO

Despachos, Trânsitos, Embalagens e Seguros

ARMAZENS PARA DEPÓSITOS DE MERCADORIAS

AGENTES EM TODAS AS PRINCIPAIS PRAÇAS E PORTOS DO MAR**ACÁCIO JORGE, L.^{DA}**

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS MATERIAL CONTRA INCÊNDIOS

Fornecedores há 30 anos dos CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

LISBOA

RUA DA ESPERANÇA, 84-86

Telefs. 66 13 33 - 67 20 17

Nascimento, Pacheco & SimõesDespachos no Caminho de Ferro
Camionetas de Aluguer*Serviço de domicílio a domicílio entre:*

LISBOA - COIMBRA - PORTO - SANTO TIRSO - GUIMARÃES

Escritório: Rua dos Caminhos de Ferro, 134, 1.º-F

Telefones 85 36 23 - 86 18 57

Cais de Santa Apolónia - Telef. 86 15 11

Garagem: Rua Fernando Palha, 29-F - Telef. 38 16 34 - LISBOA

Henrique C. de Lacerda, (Herdeiros)

AMANTOS — EMPANQUES — VEDANTES

Todos os acessórios para máquinas industriais e navais

Cartões para isolamentos e juntas

Pulverizadores agrícolas e máquinas de desinfecção

Chapas de revestimento para a indústria civil

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

Rua da Boavista, 136-138

Telef. 32 74 28

LISBOA

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, Lda.

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

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 22576

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º

TELEFONE 4 71 54

AZEITES VIRGENS E REFINADOS PARA
CONSEVAS, CONSUMO E EXPORTAÇÃO

sempre preferidos pela sua alta qualidade



TRATAMENTO
INTERNO
ARMAND

PROSIM, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e de locomotivas

Em Portugal: SÓQUÍMICA

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

**Quem tem SAÚDE e DINHEIRO
tem o Mundo nas mãos!**

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

Lama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA

NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.ª

S. A. R. L.

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA

Chaves & Rezende, Lda.

Revendedores da Lâmpada «ASTRA»

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

22, Rua do Século, 24

Telefs. 3 5268 - 36 8994

LISBOA

SAMPAIO, COSTA & AZI, L.ª

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

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21 s l. D.

Telefones: 32 69 53 - 3 35 65

Garagem: Telef. 84 28 21

Cais — Telef. 38 41 41

PORTO:

GRIJÓ & IRMÃO, LDA.

Rua de Traz, 13

Telefone: 21058

ARMAZÉM DE TECIDOS E PERGAMÓIDES PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES

O MAIOR E O MAIS COMPLETO SORTIDO

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

TAPETES — CARPETES — PASSADEIRAS — ALCATIFAS

AOS MAIS BAIXOS PREÇOS DE REVENDA

Concedemos o desconto de 15% aos Funcionários da C. P.

CONFORTO DO LAR, LDA.

TELEFONE 86 0730 — RUA D. DUARTE, 2, 2.º

(Junto ao Hotel Mundial, à Praça da Figueira)

F. lial: R. Formosa, 317, 1.º — Telefone 3 0074 — PORTO

F. H. D'OLIVEIRA & C.ª, LDA.

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção

Ferros, 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

Armazéns do Rossio

TECIDOS — MALHAS — LÃS

*Grande variedade**Os melhores preços*

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

TELEF. 32 24 03-3 43 14 — LISBOA

PRAÇA D. PEDRO IV, 78, 79 E 80

E. Pinto Basto & C.ª, L.ª da

Telefs. 31581 (10 linhas) — LISBOA

CARVÃOTRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS
SEGUROS, REPRESENTAÇÕES (Industriais, etc.)

EXPORTAÇÕES=IMPORTAÇÕES

NO PORTO

KENDAL, PINTO BASTO & C.ª, L.ª da**Pires & Poirier, L.ª 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.**Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.ª**IMPORTADORES E EXPORTADORES
DE PRODUTOS ULTRAMARINHOS, AZEITES, ETC.

16, RUA DOS DOURADORES, 36 LISBOA

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

A «RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis para Escrita e Impressão

Embalagem fina — Vegetais e Krafts

Higiénicos - Lenços - Guardanapos e outros papéis especiais

Armazéns do Conde Barão

**VÁ QUANTO ANTES AOS ARMAZÉNS DO CONDE BARÃO,
ONDE TUDO — MAS TUDO! É SEMPRE SENSACÃO**

LARGO DO CONDE BARÃO, 41-42-1.º e 2.º

TELEF. 66 55 46 — **LISBOA**

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

Auto Fundição, Limitada

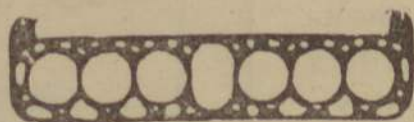
CASA FUNDADA EM SETEMBRO DE 1928

RUA DO CARDAL a 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 EXPLOSÃO  
FORNECEDORES DA C. P.**



**PASTELARIA MARQUES**

Almoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lanches  
— para Casamentos em Lisboa e Província —

Fabrico especial de **BONBONS e MARRONS GLACÉS**

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

**RUA GARRETT, 70, 72**

Telefone: 33110

LISBOA

**Fábrica Progresso Mecânico**

FUNDADA EM 1891

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

TELEFONES: 322081-322082-322083 P. B. X. — ENDEIÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38 - 2.º

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A — 36

LISBOA

**Antiga Agência Funerária MEGA**

de **Maurício Lopes Mega & C.ª, Lda.**

Grande sortimento de **URNAS e COROAS**

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa  
Transladações em todos os cemitérios e para o estrangeiro  
Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

**PREÇOS MÓDICOS**

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

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

Na Agência encontra-se um empregado **PERMANENTE**

LISBOA — Telefones 86 34 32 - 86 12 40

**SILVA & DIAS, LDA.**

**MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS**

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

R. das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telefone 63 86 56

TELEFONE: 66 44 33

CABLE ADRESSE: «JEROVI»

**Villarinho & Sobrinho, Limitada**

VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO — Conservas de Peixe

Chá e Café — Especialidades alimentícias — Vinho

do Porto Império

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



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

**O GALO, LDA.**

de **Domingos L. Mega**

SEGURANÇA CONTRA FOGO

Avenida Almirante Reis, 94 - 2.º Esq,

LISBOA — Telef. 73 42 06

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

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

**CAIXA DE CRÉDITO  
CAUCIONADO**

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

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

**O BARATO SAI CARO!!**

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

**OLD ENGLAND**

**SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.**

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

e terá a certeza de ficar bem servido.

Mais de 50 anos de existência dão completa  
garantia

**Viúva Macieira & Filhos**

CASA FUNDADA EM 1804

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

— TELEF. 3 17 21 — 3 17 22 — P2CA —

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA-2

**AREALVA, LDA.**

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTA-  
DORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

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

ARMAZÉNS:

QUINTA DA AREALVA — ALMADA — TELEF. 07 00 17

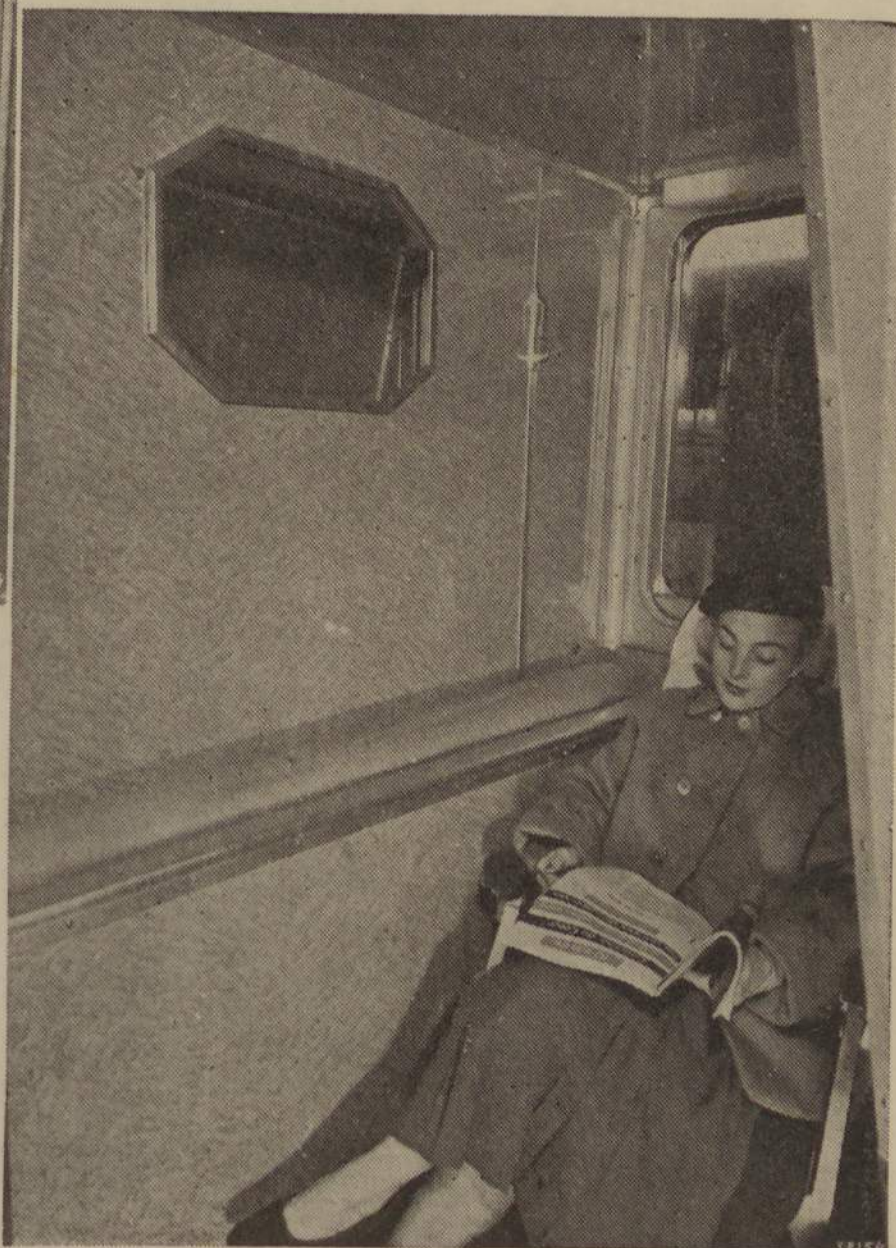
End. Teleg. Vinisul — LISBOA



# Celamine



*A chapa  
plástica  
termolaminada  
para  
revestimento  
decorativo*

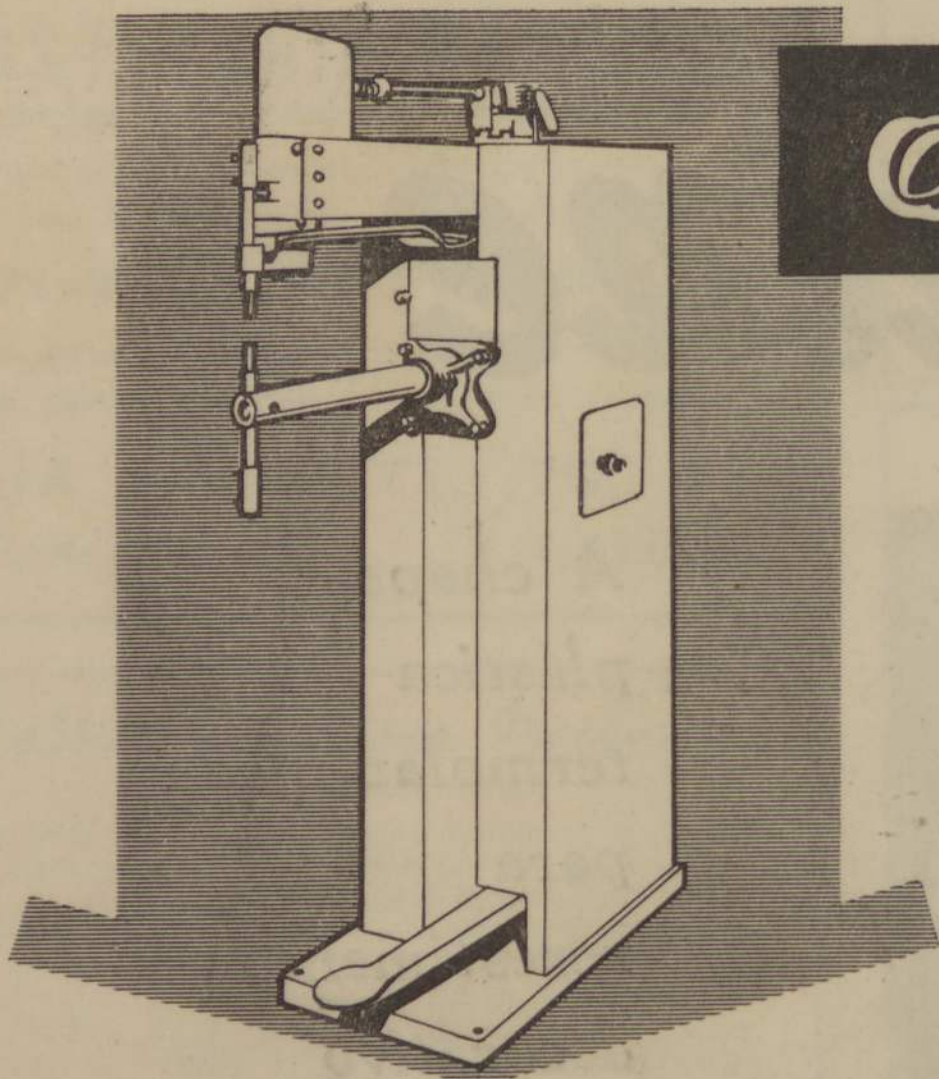


Representantes em Portugal  
e Províncias Ultramarinas

## OCIDENTE

IMPORTADOR E EXPORTADOR, LDA.—RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º—TELEF. 367859-34370



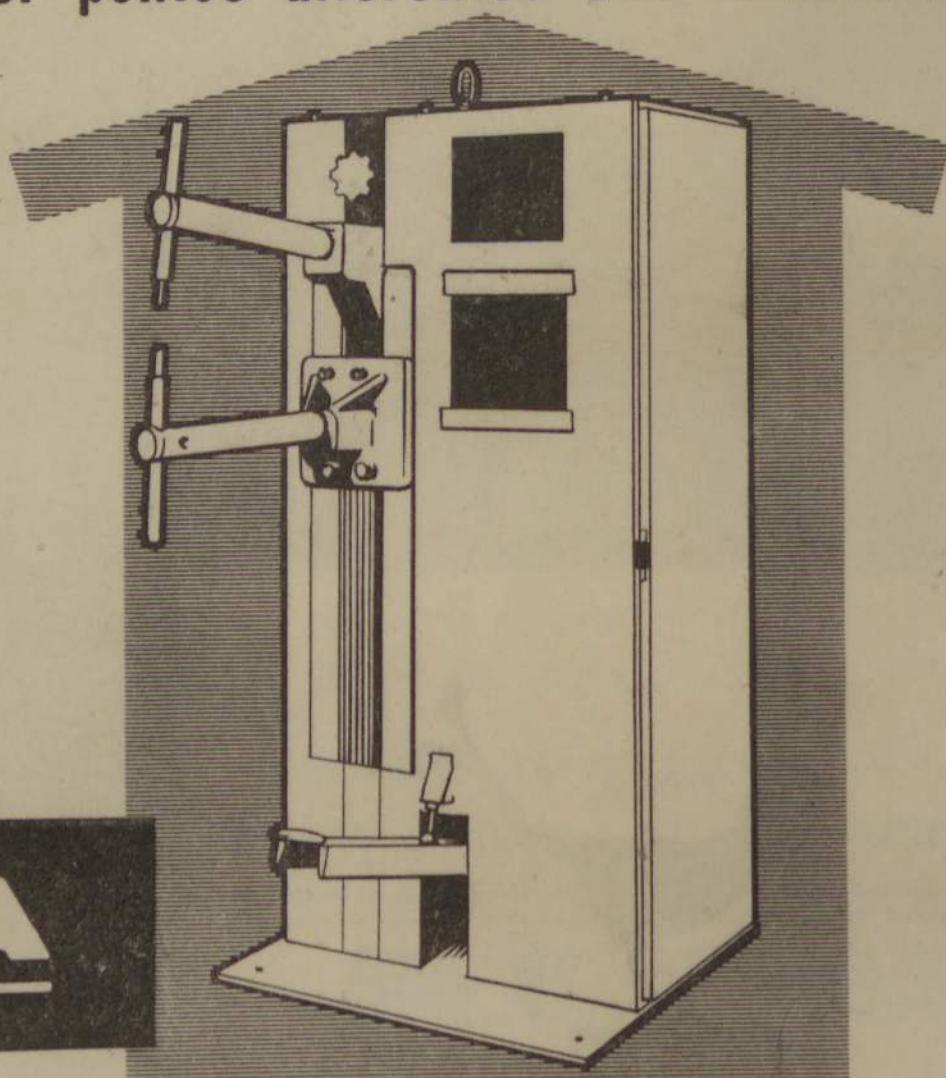


# OPTIMA

- O maior rendimento eléctrico 3+3 mm com 20 A/380 V
- A única máquina deste preço com descida rectilínea
- Um esforço sobre os eléctrodos obtidos com a mínima pressão no pedal
- Um verdadeiro temporizador electrónico de precisão

## 2 máquinas de soldar por pontos diferentes das outras...

- O mesmo rendimento eléctrico que a Optima, permitindo soldar 8+8+8 mm com 38 kVA
- A única máquina de pedal podendo soldar por pulsações
- A única máquina na qual os dois braços são reguláveis duma maneira contínua tanto em comprimento como em afastamento
- A única máquina de pedal fornecendo um esforço sobre os eléctrodos de 800 Kg



# PRIMA

## Sociedade Portuguesa do AR LIQUIDO

Agentes exclusivos de Vendas dos Produtos "L'AIR LIQUIDE"

Fábricas em : { LISBOA — RUA DA QUINTA DO ALMARGEM, 14 — TEL. 6371 36  
PORTO — RUA JUSTINO TEIXEIRA, 657 — TEL. 5 00 31

Depósitos em : SETÚBAL, COIMBRA, FUNCHAL E PONTA DELGADA

Representante em Portugal de: L'ÉLECTROMAGNÉTIQUE

