

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1888 por L. MENDONÇA E COSTA

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

DIRECTOR:

Eng.º *LUÍS DA COSTA*.

DIRECTORA-GERENTE 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; *MARIO 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.

77.º ANO

1964

Índice dos Artigos e Secções do 77.º Ano

1 9 6 4

	Pág.		Pág.		Pág.
Academia Portuguesa de Ex-Libris	363	Luís da Costa, 187 e	203	Comboio Talgo (O), por Martins de Sousa	357
Dr. Alejandro Freijal.	192	Caminhos de ferro europeus — As principais novidades e melhoramentos do ano findo, pelo Eng. Armando Cameira	421	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, 143 e	344
Algarve (O) e o seu turismo, pelo Eng. José Manuel Vieira de Barros, 509, 25, 53, 71, 89, 133, 153, 223, 253, 293 e	341	Caminho de Ferro do Leste (Notas soltas relativas ao), por Eurico Gama, 157 e	361	Companhia de Transportes Aéreos K. L. M.	303
A nossa estante — O segredar das horas, por Augusto Ricardo	467	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos) — O relatório referente ao Exercício de 1963, pelo Dr. Busquets de Aguilar, 193 e	209	Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, 144 e	335
Anuário dos C. T. T.	285	Caminhos de Ferro Portugueses (Companhia dos)	136	Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa	111
Anuário da Província de Moçambique	296	Caminho de Ferro (O) da Suazilândia e a nova Estação Central da Beira, por Guerra Maio	258	Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, pelo Eng. Luís da Costa	355
Arquivando — Uma expressiva mensagem do Ano Novo	484	Caminho de Ferro (O papel do) na nossa civilização, pelo Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, 99, 131, 151 e	191	Congresso de ferroviários esperantistas em Inglaterra	470
Assembleia Geral Ordinária da C. P.	169	Caminhos de Ferro (Associação Internacional do Congresso dos)	45	Congresso internacional das Comunicações (XI) — A unificação dos Transportes na Europa	480
Automóveis sobre carris	368	Caminho de Ferro (O custo óptimo em), pelo Eng. Armando Cameira	221	Congresso Nacional de Turismo, 225 e	246
Aviação, por Fernando Almiro Vale	379	Caminhos de Ferro (Televisão nos)	78	Congresso Nacional de Turismo — I Congresso de Estudos Turísticos	319
Aviação, 43 e	519	Caminhos de Ferro (Comissão Administrativa dos Transportes Internacionais dos)	110	Considerações sobre coordenação de transportes, pelo Eng. Luís da Costa, 493, 5 e	51
Breve Ensaio sobre as águas medicinais portuguesas, especialmente no Algarve, pelo Dr. Ascensão Contreiras	309	Caminhos de Ferro em Miniatura, por Jacques de Castro Raposo	177	Controlo electrónico de comboios em Munique	331
Brindes e Calendários	502	Caminho de Ferro (O) e a Aviação	179	C. P. (A) e a valorização dos seus agentes	317
Boas-Festas	429	Caminhos de Ferro (Associação Latino-Americana dos)	205	Crónica literária — O Carnaval de outros anos na Imprensa diária de Lisboa, pela Dr.ª Adelaide Félix	499
Boda ferroviária	109	Caminhos de Ferro (Na Grã-Bretanha um passageiro foi homenageado pelos)	256	C.ónica literária — Elogio do lugar-comum, por António Valdemar	41
«Boletim de Minas»	285	Caminhos de Ferro (O progresso dos)	225	Curiosidades e distrações da Gazeta	382
Eng. Branco Cabral	487	Caminhos de Ferro (União Internacional dos)	284	«Defesa Nacional»	367
Brasil (O) e o ferroviarismo	487	Caminhos de Ferro (A Televisão ao serviço dos)	433	Delegação Oficial do Turismo Espanhol	318
Brasil (O) e a «Política do Transporte»	282	Caminhos de Ferro (O XI Congresso Panamericano dos)	483	Desastre (O) da linha da Póvoa	256
Brasil (O) faz progressos	367	Campanha Internacional de Segurança	47	Direcção (A) de «Os Carlos» resolveu dar o nome de Carlos d'Ornellas à Biblioteca daquele grupo onomástico	198
Caminho de Ferro de Benguela (Companhia do) 40, 78, 110 e	349	Carnaval do Estoril (O)	513	Dois minutos de viagem, por Jorge Ramos, 37, 59, 93, 107, 123, 141, 175, 195, 227, 273 e	347
Caminho de Ferro de Benguela (O), estrada para o coração romântico da África, por Patrick Keatly	171	Caso (O) da Gibalta foi julgado no Tribunal da Relação	483	Duas pontes (As), pelo Arq. Jorge Segurado	87
Caminho de Ferro de Benguela (O futuro do) tem como centro o porto do Lobito, por Michael Easby	275	Castelos de Portugal em Óbidos	350	Economia e Finanças de Angola, 61 e	461
Caminho de Ferro de Benguela (O) tem um afluente, pelo Comt.º Álvaro de Melo Machado	377	IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro, 328 e	352	Electrificação da linha Lisboa-Porto	45
Caminho de Ferro de Benguela (O) e o 61.º aniversário da sua fundação	125	Coimbra: plano de turismo	368	Em defesa da madeira	159
Caminhos de Ferro Ultramarinos, 434, 468, 505, 516, 258 e	317	Comboios (Os) mais rápidos do Mundo	304	Entrega de distintivos de antiguidade na Carris	363
Caminhos de Ferro em Portugal (Subsídios para a história dos), por Emílio Barbosa Estácio, 139, 173, 199, 207, 239, 261, 277, 299, 315, 325, 341 e	359				
Caminhos de Ferro europeus (A precária situação financeira da maior parte dos), pelo Eng.					

	Pág.		Pág.		Pág.
Espectáculos, 438 e	472	Os nossos mortos – General Frederico Vilar	94	Relembrando Carlos d'Ornellas	343
Espanha e França vão ser ligadas por um túnel	335	Os nossos colaboradores, 414, 438, 350, 367, 487 e	513	Reunião na C. P. – Os temas da 24. ^a Reunião de Formação e Produtividade foram a Segurança e a Medicina no trabalho ferroviário	345
Estação do Cais do Sodré	55	Notas históricas, por Mário Cardoso:		Revista dos Transportes	296
Eurofima, Sociedade Europeia para o financiamento de material ferroviário, pelo Eng. Luís da Costa	415	Barcos de rodas... e carros à vela	33	Saudação—pelo Eng. Luís da Costa	477
Évora, a cidade-museu, cenário do «Abril em Portugal», por Mário Cardoso	102	Uma rua de ferro	501	Segurança no manuseamento dos produtos petrolíferos	298
Êxito (O) alcançado pelo Turismo na Áustria	345	Comboios a vapor fluviais	515	Semana (II) Nacional de Telecomunicações	183
Exploração em comum do material ferroviário de mercadorias—Convencção «Europ», pelo Eng. Luís da Costa	117	Notícias de Lourenço Marques, 77, 119, e	500	Semanário «Ecos de Belém» (O) e a sua página literária	516
Exposição Mundial de Transportes e Comunicações	228	Notícias de Moçambique	245	Sentido (O) da problemática actual do transporte ferroviário, pelo Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves	235
Exposição Internacional de Lisboa, 435 e	466	Novo acordo ferroviário entre a África do Sul e Portugal	365	Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola	284
Feira Flutuante (A maior) visitará o porto de Lisboa no próximo mês	178	Novo Ano (O) de 1964 e os nossos votos	369	Sexto Centenário (O) da vila de Cascais, pelo Dr. Fausto J. A. de Figueiredo	67
Ferrovias Mundiais	345	Novos autocarros da Carris	331	Significado (O) ferroviário da expressão «movimento», pelo Doutor em Engenharia Eduardo Ferrugento Gonçalves	323
Futura estação ferroviária (A) será localizada em Palhavã?	288	Novos elementos sobre o desgaste das estradas	160	Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul	320
Gare de triagem de Lourenço Marques	327	Novo serviço (O) do «Sud-Express», por Guerra Maio	197	Sociedade Gillcar, Ld. ^a	484
Gazeta dos Caminhos de Ferro, 4, 78, 178, 466, 478 e	502	Nova linha Tokaido	14	Suazilândia e Moçambique	286
Grupo «Os Carlos»	328	«O Tempo e o Modo», 180 e	246	Técnica – Controlo indutivo da velocidade dos comboios, por Kurt Buder	511
Há 50 anos, 46, 55, 78, 109, 285, 296, 318, 334, 349, 368, 429, 468, 486, 505 e	516	Panorama, por Rebelo de Bettencourt, 14, 56, 70, 92, 104, 150, 190, 226, 241, 257, 271, 297, 314, 330, 346, 358, 465, 479, 498 e	514	TEEM (Os) – Um pouco de história	427
Homenagem ao Administrador da Carris	214	Panorama ferroviário de Espanha Papa (O) e os ferroviários	39	Temas técnicos – A atrelagem automática, um grande passo para o futuro	286
Homenagem à memória do Marechal Gomes da Costa	363	Parte Oficial, 47, 63, 76, 126, 144, 197, 216, 244, 298, 352, 447, 473, 488, 506 e	282	Terras da nossa terra, pelo Eng. António Simões do Rosário:	
Imprensa, 76, 94, 112, 120, 126, 215, 243, 270, 303, 335, 366, 437, 486, 502 e	513	Passagem inferior ao caminho de ferro junto ao bairro da CUF do Barreiro	520	Vila Viçosa	29
In memoriam – Carlos d'Ornellas	219	Passagens de nível (As) na SNCB. Pelo Mundo Fora, 231, 287, 333, 362 435, 471 e	332	Meda	117
In memoriam – Henrique Pinto de Balsemão	242	Perigo dos vagões muito pesados Planetização e Socialização, pelo Eng. Armando Cameira	481	Arganil	137
Instituto de Psicologia aplicada no Trabalho	184	Planificação e Engenharia Ferroviária, pelo Doutor em Engenharia Eduardo Ferrugento Gonçalves	122	Alpedrinha	463
Jardim Zoológico	258	Plano de Actividades Municipais para o Ano de 1964, pelo Dr. M. Busquets de Aguilar, 35, 57 e	251	Terras e povos – Os Tuaregs, esses desconhecidos, por Jorge Ramos	517
João dos Santos Camarinhas	464	Poeta (C) Acácio de Paiva, por Eurico Gama	485	«Tertúlia Festa Brava»	285
Jogos Florais da Comunidade Lusíada	449	Política (A) ferroviária holandesa, pelo Eng. Luís da Costa, 267 e	417	Tradições de Elvas – «As Fêras», por Eurico Gama	259
Jogos Florais dos funcionários da Carris	60	Ponte sobre o Tejo, (A) e a sua estética	291	Tragédia (A) da linha da Póvoa do Varzim	208
«Lar Ferroviário», 183, 225, 242, 256 e «Licor Beirão»	343	Ponte sobre o Tejo, 425 e	42	Trans-Zambézia Railways	242
Ligação Península – Norte de África	282	Por fora do trilho usual... – Viagem à capital de Espanha, pelo Eng. António Simões do Rosário	470	Transportes Terrestres – Anuário Estatístico de 1963	307
Linha da Beira Alta	502	«Porto-Medina» (O), por Guerra Maio	211	Transportes Terrestres (Os) no séc. XXI	303
Linha de Cascais, 184 e	287	Portos (Os), Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique no ano de 1962	272	Túnel da Mancha (O) será um facto	34
Linhas estrangeiras, 46, 64, 80, 95, 112, 181, 247, 263, 283, 334, 351, 366, 450, 469 e	332	Portos e Transportes de Moçambique	147	Túnel (O) sob a Mancha	121
Linhas portuguesas, 60, 112, 138, 349, 357, 449 e	518	Porto e Caminho de Ferro de Quelimane	301	Turismo e Comunicações	75
Linhas ultramarinas, 247 e	487	Portugal e a Bélgica	364	Turismo Espanhol (O)	350
«Lisboa Carris»	335	Prevenção de acidentes de trabalho, pelo Eng. Fernando Cameira	180	Turismo Luso-Sueco	368
Literatura ferroviária	296	Previdência (A) do Ferroviário Reformado	339	Turismo (O) na África do Sul	335
Livros e autores, 60, 215, 256, 296 e Eng. Luís da Costa, 281 e	76	Problemas dos Transportes Nacionais – O horário da linha de Cascais, pelo Eng. António Simões do Rosário	405	Turismo Português, 366 e	503
Prof. Dr. Mário de Figueiredo	367	Progressos ferroviários espanhóis, por Guerra Maio		Um episódio histórico – As gorjetas do sr. Briand, por Guerra Maio	110
Eng. Mário Melo de Oliveira Costa	502	Psicotecnia aplicada ao recrutamento do pessoal, pelo Eng. Armando Cameira	348	Um trabalho curioso de um ferroviário, por Guerra Maio	156
Prof. Dr. Mário de Figueiredo	332	Publicações recebidas, 79, 94, 124, 142, 192, 264, 281, 336, 351, 413, 467 e	7	Uma exploração ferroviária nortenha que muitos portugueses ignoram—o ramal da Alfândega	228
Eng. Mário Melo de Oliveira Costa	408	Quarteira – centro termal e marítimo, pelo Dr. Ascensão Contreiras	490	Valor (O) da hidrologia, pelo Dr. Ascensão Contreiras	495
Mercado do Turismo (O), pelo Prof. Dr. João Faria Lapa	371	Recortes sem comentários, 80, 170, 233, 452 e	344	Veículos de 30 metros	366
Metropolitano (O) de Londres está a modernizar-se	371		470	Viagem Presidencial a Moçambique – O Chefe do Estado visitou o Porto e as Oficinas-Gerais do Caminho de Ferro de Lourenço Marques	214
Minha saudação (A), pelo Eng. Mário Melo d'Oliveira Costa	281			Viagens e Transportes	215
Ministro das Comunicações	3			Vida Ferroviária, 180, 357, 438 e	486
Na sua visita a Madrid o Ministro das Comunicações, Eng. Carlos Ribeiro, foi condecorado com a Grã-Cruz do Mérito Civil, outorgada pelo Generalíssimo Franco	298			Vida Portuguesa (A) há sessenta anos, por Rebelo de Bettencourt	391
Natal da Carris	320			Vilar Formoso (De) à Guarda, pelo Eng. António Simões do Rosário	373
Natal do ferroviário (O)	467			Visitante ilustre	244
No seu regresso a Lisboa o Ministro das Comunicações fez declarações importantes	350			Voz do Operário (A): o jornal e a instituição	431
Nosso Arquivo (O) – Carta aberta ao Imperador Abexim, pelo Dr. G. Ayalla Monteiro	332				
	403				





GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



ANO LXXVI

N.º 1825

1 JANEIRO 1964

Fábrica Portuense de Borracha,
Limitada

FAPOBOL

CORREIAS — Planas * Transportadoras * Trapezoidais
PLÁSTICOS — Filme * Tubos * Folhas Gravadas

A R T I G O S
M O L D A D O S

P N E U S E
C A M A R A S D' A R
P A R A
B I C I C L E T A S

R E V E S T I M E N T O
D E C I L I N D R O S

C A L Ç A D O :
H O M E M ,
S E N H O R A
E C R I A N Ç A

T U B O S P A R A
T O D O S O S F I N S

Sede: Rua Domingos Machado, 64 a 210 — P O R T O
Telefones: 6 11 25/6/7 e 6 57 64

Delegação: Rua D. João V, 8 r/c - Esq. — L I S B O A
Telefone: 68 66 48

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora interina e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 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

1825



1—JANEIRO—1964



ANO LXXVI

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



Prédio CARDOSO & REIS — Lourenço Marques (Portugal)

ASSENTE SOBRE 177 ESTACAS FRANKI

FUNDAÇÕES FRANKI L^{DA}

Rua Braamcamp, 13, 3.º — Lisboa — Tel. PPC 73 4112 — End. Tel. FRANKI

Avenida da República — PRÉDIO SANTOS GIL, 6.º - 10 — Caixa Postal: 1397 — LOURENÇO MARQUES — Telefone 91 167

AD. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

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

End. Teleg.: **Selfacting**

Telef. **66 18 29**

LISBOA, 2 — Largo do Conde Barão, 37

Manuel Lopes Henriques & Filho, Lda.

— **Fábrica de Lanifícios** —



Telefones } Escritório: 38 11 14 e 38 20 24
Gerência: 38 14 17

Av. Infante D. Henrique, Lotes 19 e 20

LISBOA — 6

1916

há 48 anos

1964

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

Telefone 2 86 00

68 — Rua da Madalena — 70

Teleg.: RAGALAMAS — **LISBOA**

ASTRAL

VIAGENS E TURISMO, LDA.

COM CARRO PRÓPRIO

EXCURSÕES TRANSFERS

Passagens aéreas, marítimas e terrestres
Reservas de hotéis em todo o Mundo
— Passaportes e Vistos —

Rua D. Pedro V, 21 — Telef. 36 66 13

LISBOA

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,
acessórios hidráulicos, colas e gelatinas**

Tele. } fone 95 08 54/5/6
gramas CASTOM

Senhora da Hora

**FRANCISCO ANTÓNIO
FERNANDES, LDA.**

— **Importador de Ferros** —

Rua da Madalena, 80 - 1.º

Telefs. 86 31 51/2

Estrada da Circunvalação—ROMEIRAS—(Algés)

Loja Sol, Lda.

RUA ASSUNÇÃO, 82 — LISBOA — TELEF. 32 74 11

**Candeeiros — Máquinas para lavar roupa
— Enceradores — Rádios — Aspiradores
— Banheiras — Fogões e esquentadores
— a gás, electricidade e Cidla —**

INSTALAÇÕES para ÁGUA, GÁS e ELECTRICIDADE

Construtores e distribuidores do Formolizador

«ENNES»

Fornecedores da C.^a dos Caminhos de Ferro

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A

Telefones 32 67 92 - 3 45 05 - 32 59 52

IMPORTADORES - ARMAZENISTAS

MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

SECÇÃO D - Matérias-primas para a indústria,

Drogas e Produtos Químicos

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA

1924-1964

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

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

EXPORTADORES

Casa fundada em 1898

RUA DO OURO, 140-1.º — LISBOA

PROPRIETÁRIOS DAS MARCAS: Vinho «Serradøyres» — Aguardente Velha «1920»

AGENTE DISTRIBUIDOR:

J. A. da Costa Pina

RUA DO ALECRIM, 69 — 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.

Dominguez & Lavadinho



FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANIPULAÇÃO DE PAPEIS DE ESCRIVER E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS E TINTAS DE ESCRIVER NACIONAIS E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA ■ PAPEIS QUÍMICOS ■ LÁPIS, ETC.

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 32 52 01 - 32 52 02

Companhia Industrial de Cordoarias Têxteis e Metálicas

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

PÓVOA DE VARZIM

Telefs. P. P. C. $\left\{ \begin{array}{l} 11 \\ 308 \\ 650 \end{array} \right.$ End. Tel. CORDAS
Caixa Postal 10

A maior organização portuguesa para manufacturas de:

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

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

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

Cabos Alumínio-Aço A. C. S. R.
Espias e Cabos de Terra

A. ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCRIVER,
COLAS E LACRES



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

Rua da Junqueira, 233—LISBOA

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

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****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**



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

Armazenistas e Importadores

TELEFONES-SINALIZAÇÃO-T. N.
RELÓGIOS ELÉCTRICOS-T. N.
PILHAS SECAS - B E R E C
DISJUNTORES AUTOMÁTICOS
RÁDIOS DUCRETET-THOMSON
APARELHAGEM DE PRECISAO
APARELHAGEM DE MEDIDA



APARELHAGEM DOMÉSTICA
ESTABILIZADORES DE TENSÃO-AROS
LÂMPADAS E VÁLVULAS
ACESSÓRIOS DE T. S. F.
FERROS DE SOLDAR E DE ENGOMAR
CONDUTORES ELÉCTRICOS
MATERIAIS DE INSTALAÇÃO



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

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

LISBOA - 1

Caixa Postal N.º 1425 - P.O. Box: LISBOA
Telefs.: 73 64 78 - 73 65 66 - 73 65 82

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

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

Material de construção para C. F., molas

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

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas
Perfis e Ferragens modernas de alumínio anodizado
Tintas e Vernizes.

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

Indústria Nacional de Electrodo

ELECTRO-REX, LDA.

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS FIRMAS DE CONSTRUÇÃO
METÁLICA, CONSTRUÇÃO NAVAL, SERRALHARIA
MECÂNICA, CIVIL, ETC.

POSTOS ESTÁTICOS E ROTATIVOS PARA SOLDADURA ELÉCTRICA
ACESSÓRIOS: SOLDAS DESOXIDANTES, TODA A APARELHAGEM
PARA SOLDADURA A OXIGÉNIO

LISBOA: RUA JOÃO SARAIVA, 18-20 — TELEFS. 71 29 19 / 71 20 26 — (ALVALADE)

PORTO: AVENIDA DOS ALIADOS, 9, 4.º



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



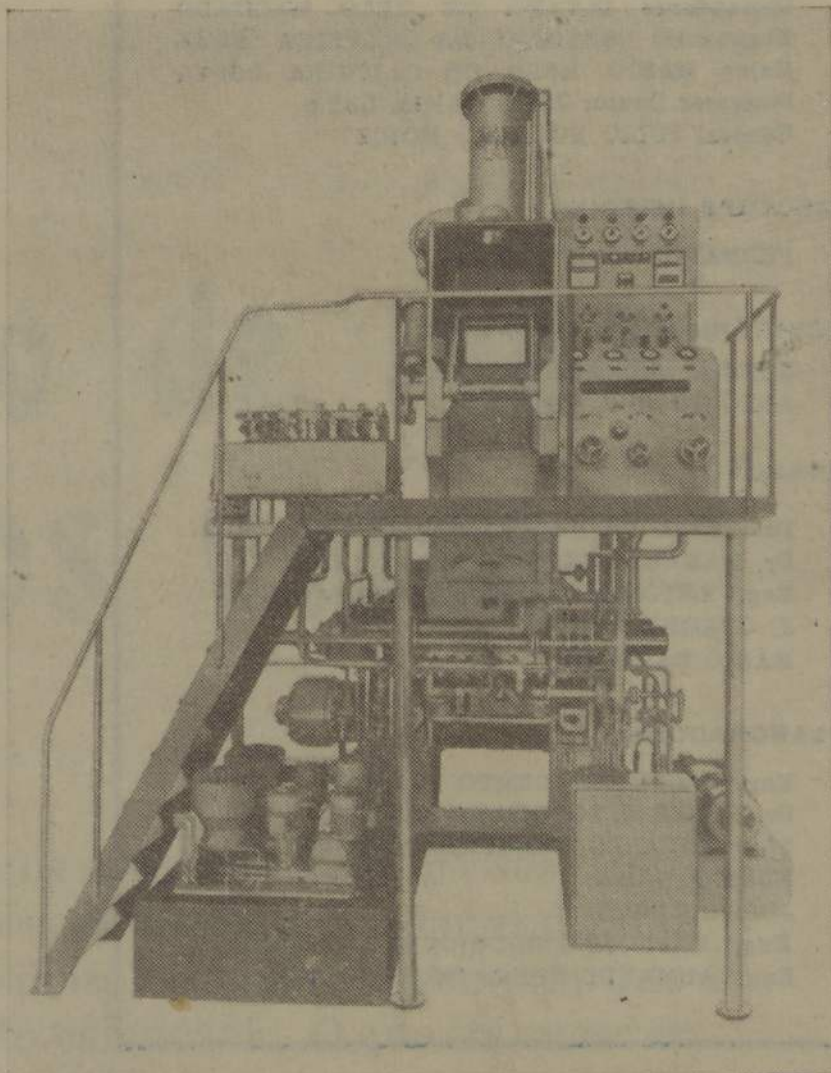
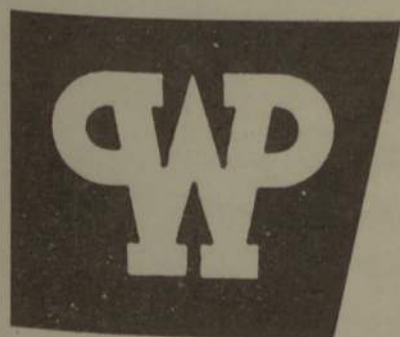
Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscose

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

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

WERNER & PFLEIDERER
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

ROLF KEEL — Rua Frei Manuel Cardoso, 16 — Telefone 72 09 94 — LISBOA-5
Walther LEUCHT — Rua da Cruz, 222 — Telefone 4 53 06 — PORTO



SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L.

Uma Indústria Metal-Mecânica
com prestígio Internacional

Amadora e Lobito
Portugal

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOFA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

O Novo Ano de 1964 e os nossos votos	369
O Mercado do Turismo, pelo prof. Dr. J. FARIA LAPA	371
De Vilar Formoso à Guarda, pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO	373
O Caminho de Ferro de Benguela tem um afluente, pelo Comandante ALVARO DE MELO MACHADO	377
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	379
Curiosidades e distrações da Gazeta	382
A vida portuguesa há 60 anos, de R. DE BETTENCOURT	391
O nosso arquivo — Carta aberta ao Imperador Abexim, pelo dr. G. AYALLA MONTEIRO	403
Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário, pelo Eng.º LUÍS DA COSTA	415
O Poeta Acácio de Paiva, por EURICO GAMA	417
Caminhos de Ferro europeus — As Principais Novidades e Melhoramentos do Ano findo, pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA	421
A Ponte sobre o Tejo	425
Os TEEM: Um pouco de história	427
Boas festas	429
Há 50 anos	429
A Voz do Operário: o jornal e a instituição	431
A Televisão ao serviço do Caminho de Ferro	433
Caminhos de Ferro Ultramarinos	434
Pelo Mundo fora	435
Imprensa	437
Exposição Internacional de Lisboa	437
Vida Ferroviária	438
Espectáculos	438
Parte Oficial	447
Jogos Florais da Comunidade Lusitana	449
Linhas Portuguesas	449
Linhas Estrangeiras	450
Recortes sem comentários	452

O Novo Ano de 1964 e os nossos votos

MAIS um Ano Novo que tenteia os seus primeiros passos. Mais um Ano Velho que se deixou cair, vencido, ao dar o último passo na longa estrada de 365 dias. É sempre com emoção que os homens arrancam a última folha do calendário. O que irá suceder no decurso do Ano Novo? O mistério assusta e causa apreensões nos homens que não trazem consigo uma migalha de esperança. Mas os que confiam nos destinos melhores do País, nos que acreditam na força do seu optimismo, esses agradecem a lição da experiência do Ano Velho e, iluminados por uma fé interior, transpõem sem temor e sem hesitações os umbrais do Ano que principia.

A experiência dos anos que passaram nunca deixou de ser opulenta em ensinamentos construtivos. Compete ao Presente corrigir erros que, porventura, se tenham perpretado, e dar continuidade a todas as iniciativas que provaram exuberantemente ser úteis, eficazes e dignas não só da nossa atenção, mas, igualmente, se tal nos for exigido, se tal se reconhecer necessário, dos nossos sacrifícios.

Vivemos uma época difícil, cheia de inquietações, em que os actos heróicos se intercalam em façanhas mesquinhas, uma época de grandezas e misérias. Fazem-se e desfazem-se nações. Os homens aclamados num dia, são alvejados a tiro, como feras, no dia seguinte. Em nome de uma liberdade inconcebível, perseguem-se povos pacíficos que desejam viver tranquilos, trabalhando, com amor, para o seu progresso. *Libertou-se* Goa para a lançar, contra a sua vontade, na miséria. Em África, os terroristas, em nome de uma ideologia que não entendemos muito bem o que seja e a que diabólicos propósitos obedece, procuram mutilar a nossa unidade nacional, dividir em bocados o nosso território e destruir uma civilização admirável a todos os títulos, com o alargamento da cristandade, como prolongamento de Portugal metropolitano, como reflexo do nosso espírito

latino e, ainda, como continuação do nosso idealismo humano, em que estão abolidos ódios de raça e de cor.

Temos inimigos e temos, em compensação, muitos amigos. Esperamos que, com o tempo e com o conhecimento mais completo da nossa acção cultural, os amigos sejam muito mais amigos e os que são nossos inimigos hoje, se convertam amanhã, e, com melhor, mais lúcida compreensão, sejam também nossos amigos. É uma questão de tempo. E é também uma questão de cultura e de experiência da parte deles.

A Pequena Casa Lusitana não envelheceu, antes se actualiza constantemente, e por esse facto a sua velhice significa, com grandeza, uma vitoriosa mocidade.

Dessa mocidade e dessa actualidade são testemunhos eloquentes, entre outros admiráveis testemunhos, os progressos e melhoramentos que se verificam nos caminhos de ferro portugueses, quer nos da Metrópole, quer nos das nossas províncias de Angola e Moçambique. Quem ler os Relatórios das respectivas empresas, quem se der ao trabalho de estudar as estatísticas que os acompanham, verificará que em todas as redes nacionais se trabalha e se procura introduzir nelas todos aqueles melhoramentos que prestigiando os nossos caminhos de ferro e colocando-os ao par do que se vê, admira no estrangeiro, contribuem simultaneamente para o desenvolvimento e progresso das regiões que servem.

Com o presente número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» celebramos o início do Ano Novo de 1964.

A todos os nossos prezados leitores, colaboradores, assinantes e anunciantes, à Imprensa e a todos os nossos amigos expressamos os nossos veementes desejos de um Ano Bom muito feliz e que a Paz seja uma realidade maravilhosa em todo o Mundo.



O Mercado do Turismo

Pelo Prof. Dr. J. FARIA LAPA

NO mercado do turismo, como em qualquer outro mercado, comparecem duas espécies de sujeitos económicos: as unidades de procura e as unidades de oferta. A procura turística varia no tempo e varia no espaço. O carácter sazonal do turismo exemplifica a primeira variação, a mutabilidade da preferência dos turistas por determinadas regiões, é exemplo da segunda.

Mas além daquele referencial duplo, do tempo e do espaço, verifica-se ainda variação da procura consoante o rendimento das unidades da procura e consoante o preço das prestações de turismo.

Assim, a procura das prestações de turismo intensificar-se-á ou abrandará, conforme o rendimento da unidade de procura beneficiar de acréscimo ou sofrer decréscimo; o grau relativo dessa variação é o que se chama elasticidade da procura-rendimento.

Anàlogamente, se os preços das prestações de turismo subirem, ou descerem, a procura das mesmas prestações apresentará variações de sentido inverso, isto é, decrescerá ou crescerá; o grau relativo desta variação é denominado elasticidade da procura-preço.

Não cessa aqui a enunciação das determinantes da procura, pois esta ainda é influenciada pelas preferências dos consumidores, isto é, pela atribuição, por parte das unidades de consumo, de maior ou menor desejabilidade à satisfação das necessidades de consumo turístico. É claro que nesta atribuição, fruto exclusivo dos juízos das unidades, funciona como um dos factores actuan-

tes, os preços de outros bens susceptíveis de, na escala de preferências, substituírem o consumo turístico, ou remeterem este para lugar menos graduado na referida escala.

Afirma-se que a procura turística tende para a rigidez ou inelasticidade, na medida em que o turismo vai assumindo, no decorrer do tempo, a feição de necessidade vital das populações. Quer dizer que tal procura, por efeito de as populações «sentirem» cada vez com maior intensidade a necessidade de fazer turismo, e de prover à respectiva satisfação, vai perdendo a dependência de algumas das suas determinantes actuais, nomeadamente do rendimento e dos preços. Mas à forma, por vezes peremptória, com que se alude à circunstância, aliás de certo modo fundamentada, convém obtemperar invocando o efeito-substituição de bens e serviços turísticos por outros bens, em especial duradouros, como vivendas, aparelhos receptores de televisão, automóveis, etc..

No domínio das preferências, assumem posição relevante os elementos que não traduzem o puro racionalismo económico, antes constituem as variáveis latentes que conduzem a uma conduta eivada de irracionalismo. Entre elas, podem citar-se as produtoras do efeito imitação, ou exibição, segundo as quais se obedece a um ditame da moda ou a preconceitos convencionais, como é o caso de constituir atractivo turístico o local frequentado pelas vedetas de cinema.

Mas ainda no campo das variáveis latentes pode citar-se a publicidade turística; pelo efeito psicológico susceptível de ser alcançado através

da insistência, da sugestão, do convencimento, os meios publicitários têm larga audiência na indução ao consumo turístico.

Esta é, em breve súmula, a caracterização da procura turística.

Pelo lado da oferta, o aspecto é diferente. A oferta da maior parte das prestações turísticas assinala-se pela sua rigidez. É o caso dos serviços de hospedagem, de restauração e—o que interessa em especial à natureza desta Revista—do transporte. Se a oferta de determinadas prestações turísticas, como a de artigos regionais, para lembrança, pode, em certa medida, ser adaptada às variações da procura, já outro tanto não sucede, senão em estreito limite, com a oferta da maioria das prestações turísticas, constituídas por serviços. Estes, por sua própria natureza, são bens de consumo imediato, insusceptíveis de armazenamento, dada a carência de materialização. Daí, a impossibilidade de os transferir no tempo, como impossibilidade há de os transferir no espaço, ao encontro da procura, dado que não podem deslocar-se as instalações destinadas à sua produção (linha férrea, estrada, hotel, restaurante, etc.).

Estas circunstâncias levam, necessariamente, à inelasticidade da oferta, antes aludida.

No mercado turístico defrontam-se assim uma procura elástica, ainda que tendendo para a rigidez, e uma oferta inelástica, heterogeneidade que dá origem a problemas vários no campo da fenomenologia turística.

A disparidade só pode ser atenuada pelo incitamento à procura, de forma a provocar a sua intensificação, até ao nível da oferta. As unidades produtoras de prestações turísticas serão beneficiadas pela menor perda de prestações de exploração, não consumidas, e ainda por outra razão: é que a maior parte da produção turística, e

nomeadamente os transportes, exige vultosos investimentos. Estes dão origem a largas parcelas de custos fixos cuja incidência por unidade vendida só pode ser atenuada pelo incremento das vendas, ou seja pela variação positiva da procura.

Ora um dos principais meios de tentativa da incentivação da procura turística é a publicidade; parece que cada uma das unidades de produção a ela deveria dedicar somas compatíveis com o resultado a alcançar, em analogia com o que se verifica em outros mercados.

Mas o mercado turístico é dotado de uma especificidade que convém assinalar. O turismo engloba um conjunto extenso e complexo de prestações variadas, desde o serviço de intérpretes e guias, à venda de recordações e de outros artigos, ao serviço postal, ao ensino e acompanhamento de actividades desportivas, aos espectáculos artísticos ou de simples diversão, à hospedagem, à restauração, ao transporte, etc., etc.. Não visando portanto um produto, nem sequer gama estreita de produtos, antes multidão, a publicidade turística, com seus altos custos, parece que deveria ser suportada por todas aquelas unidades produtivas beneficiadas pelo turismo. Mas porque é extraordinariamente difícil estabelecer critérios de definição de actividades beneficiadas e sobretudo de classificação ordenativa das mesmas actividades segundo o grau de benefício recebido; porque decerto não seria fácil concitar o acordo unânime das unidades produtivas sobre a forma e alcance da publicidade a efectuar; e ainda porque o turismo origina um impacto na economia em geral, até como componente da balança de pagamentos—não oferece dúvida que só os poderes públicos estão em condições de promover a publicidade turística, com garantia da maior eficiência.



TERRAS DA NOSSA TERRA

De Vilar Formoso à Guarda

Um artigo do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSARIO

RECENTEMENTE, ao regressarmos de breve visita ao país vizinho e irmão, tivemos ocasião de conhecer um pouco melhor a curiosa região de Riba-Coa, no percurso compreendido, tanto por estrada como por via férrea, entre a fronteira de Vilar Formoso e a mais alta cidade lusitana — a Guarda.

Bastar-nos-ia para esta despreziosa página algo do que de interessante nos foi dado observar; mas não queremos deixar de aproveitar o ensejo para algumas reflexões, de certo modo críticas, que esta digressão nos proporcionou.

Em primeiro lugar, podemo-nos sem dúvida felicitar pelas excelentes instalações que temos no nosso posto fronteiriço rodoviário, bem concebido, ainda melhor executado e arranjado com muito gosto. Apesar do desenvolvimento que o turismo tem tido na nação vizinha, as instalações espanholas [e mesmo, diga-se de passagem, o aspecto da aldeola fronteiriça] ficam muito aquém das nossas e estamos certos que estas produzem logo no visitante uma agradável impressão do nosso País, tanto mais quando em tão flagrante contraste com as que com elas emparceiram. Seja-nos, no entanto, permitido salientar um pequeno pormenor desconsolador: está o nosso amplo e arejado posto decorado interiormente de numerosos e atraentes painéis de azulejos ao gosto moderno; qualquer português sem dificuldade descobre o significado de alguns que aludem quer a províncias nossas, quer à nossa História. Mas seria interessante, mesmo para os Portugueses, conhecer o seu significado exacto; para os estrangeiros, nem se fala, pois, logo ali à entrada, como que num bilhete de visita, se lhes poderia proporcionar mais algum conhecimento da nossa Terra e da nossa Grei;

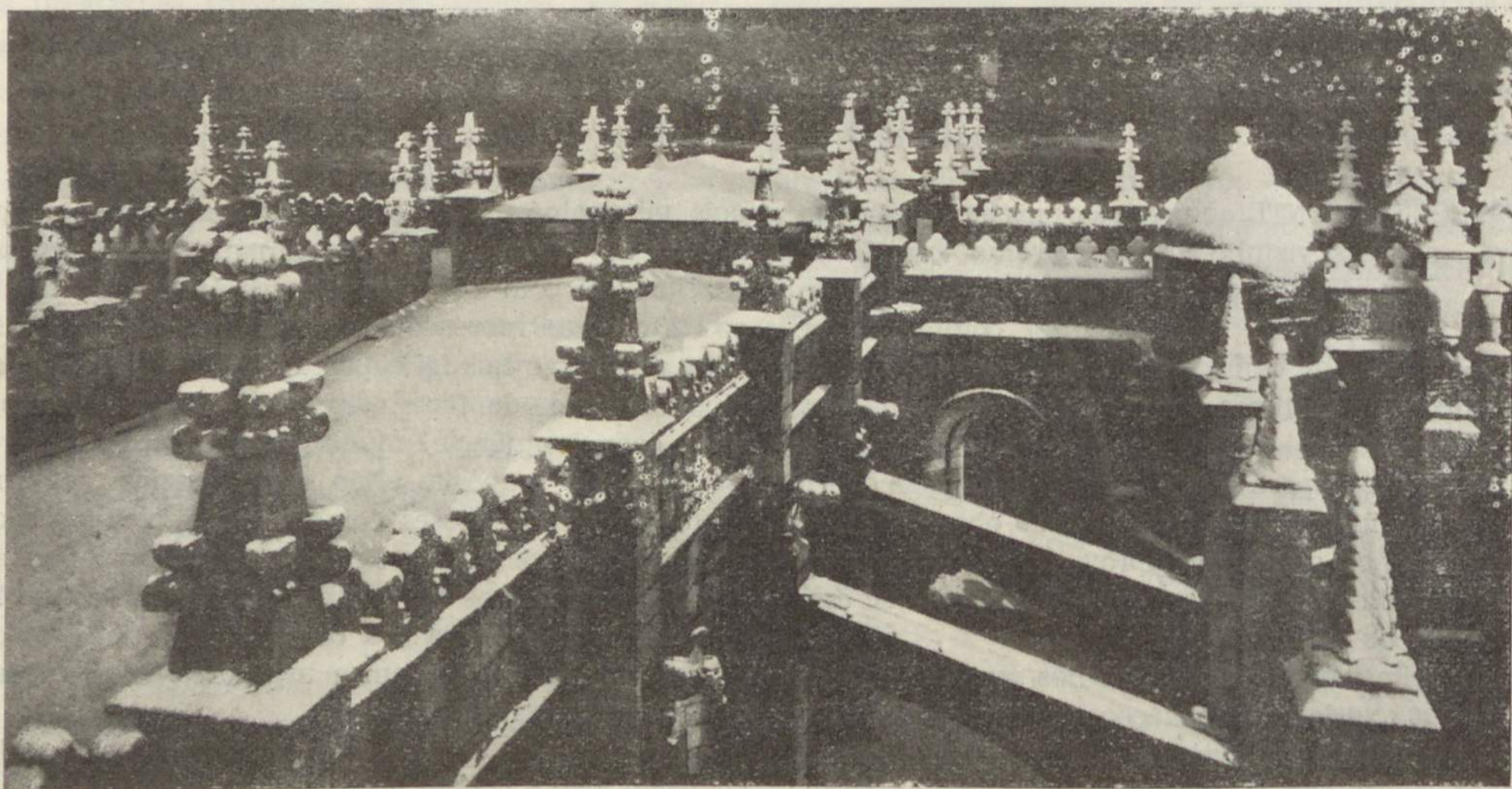
pois tais painéis não têm a mínima legenda, nem sequer na nossa língua; perguntámos a todos os funcionários com quem nos foi dado falar se sabiam ao certo o que representavam aqueles azulejos. Pois nem um único nos foi capaz de elucidar, mas todos reconheceram, de facto, ser pena não o saberem, pois, com frequência, muitos estrangeiros os interrogam a tal propósito. Não seria possível colocar junto a cada um desses painéis, que, repetimos, são de bela composição, desenho e colorido, uma legendinha pelo menos em português, francês e inglês? Supomos que os serviços oficiais interessados não deixarão de atender e com a urgência que se impõe esta nossa sugestão.

A caminho da Guarda, pela estrada internacional, começou logo a chover — que este Novembro de 1963 veio bem molhado — e, teríamos percorrido um ou dois quilómetros quando duas pequenotas dos seus treze anos nos fizeram alto. O nosso amigo egita-niense, que conduzia o carro, não queria parar, mas ante a minha insistência lá acabou por fazê-lo um pouco mais adiante. As crianças correram para o automóvel e logo o nosso companheiro, pelos vistos já experiente em tais lides, lhes perguntou que levavam elas nos volumosos sacos que transportavam. Ante a resposta de que se tratava de pão, fez-lhes sinal para entrarem e a viagem prosseguiu. Fiquei então a saber que as duas raparigas, depois de terem percorrido uns 25 km a pé para irem de sua terra adquirir o citado pão a Fuentes de Oñoro (e de o terem passado clandestinamente pela fronteira), regressavam agora a suas casas com a preciosa compra. Embora reconheçêssemos a nossa colaboração numa ilegalidade, só o mais empedernido dos corações humanos (pois nem mesmo os agentes da

autoridade encarregados da vigilância fronteiriça deixam de ter compaixão de semelhante miséria] poderia deixar de dar boleia àquelas pobres raparigas, que recolhemos já encharcadas como pintos. Perguntámos-lhes por que não iam elas servir para a Guarda mas não obtivemos resposta satisfatória; possivelmente porque os pais têm medo de as deixarem sòzinhas numa cidade onde não conhecem ninguém; mas não correrão elas maior perigo por essa estrada internacional que estando, por exemplo, na Casa de Santa Zita que a Obra de Providência e Formação de Criadas mantém na sede do distrito? Às professoras e às regentes primárias rurais cabe a missão de orientar estas pobres crianças e os seus pais; por que não o fazem ou não o fazem com êxito? Certamente por falta de consciência dos deve-

outrora desempenhou notável papel no sistema defensivo português.

Mais adiante, mas essa já bem sinalizada, encontramos à esquerda a má estrada que nos levou a Castelo Mendo. Entrámos na povoação, também cercada por possantes muralhas, pela sua porta principal, a única que dá acesso a viaturas. Flanqueiam-na duas fortes torres quadrangulares, junto às quais se vêem duas porcas de granito, grosseiramente esculpidas, que fazem lembrar a famosa porca de Murça ou os berrones castelhanos; faltam-lhes todavia as cabeças, segundo nos explicaram porque lhas cortaram, pois em tempos os animais de carga e de tiro atemorizavam-se ao vê-las e não havia forma de os fazer prosseguir. De todas as formas, constituem um documento curioso.



GUARDA — A Catedral em dia de neve

res profissionais. Mas as autoridades competentes deveriam tomar medidas no sentido de orientar estas crianças — não só por óbvias razões humanas, como também tendo em atenção a tristeza de um espectáculo destes, numa das nossas principais vias de acesso do estrangeiro.

Pelo caminho, visitámos a velha povoação acastelada de Castelo Bom; apesar de nelas se apoiarem actualmente numerosas edificações, é fácil seguir as muralhas que contornam a antiga vila que hoje se encontra reduzida a uma humilde aldeia; prenderam-nos a atenção algumas casas quinhentistas que ainda conserva, bem como o enorme rochedo, próximo da povoação, que parece ir despenhar-se dentro de pouco tempo pela encosta abaixo. É pena, porém, que na estrada nada indique esta curiosa aldeia que

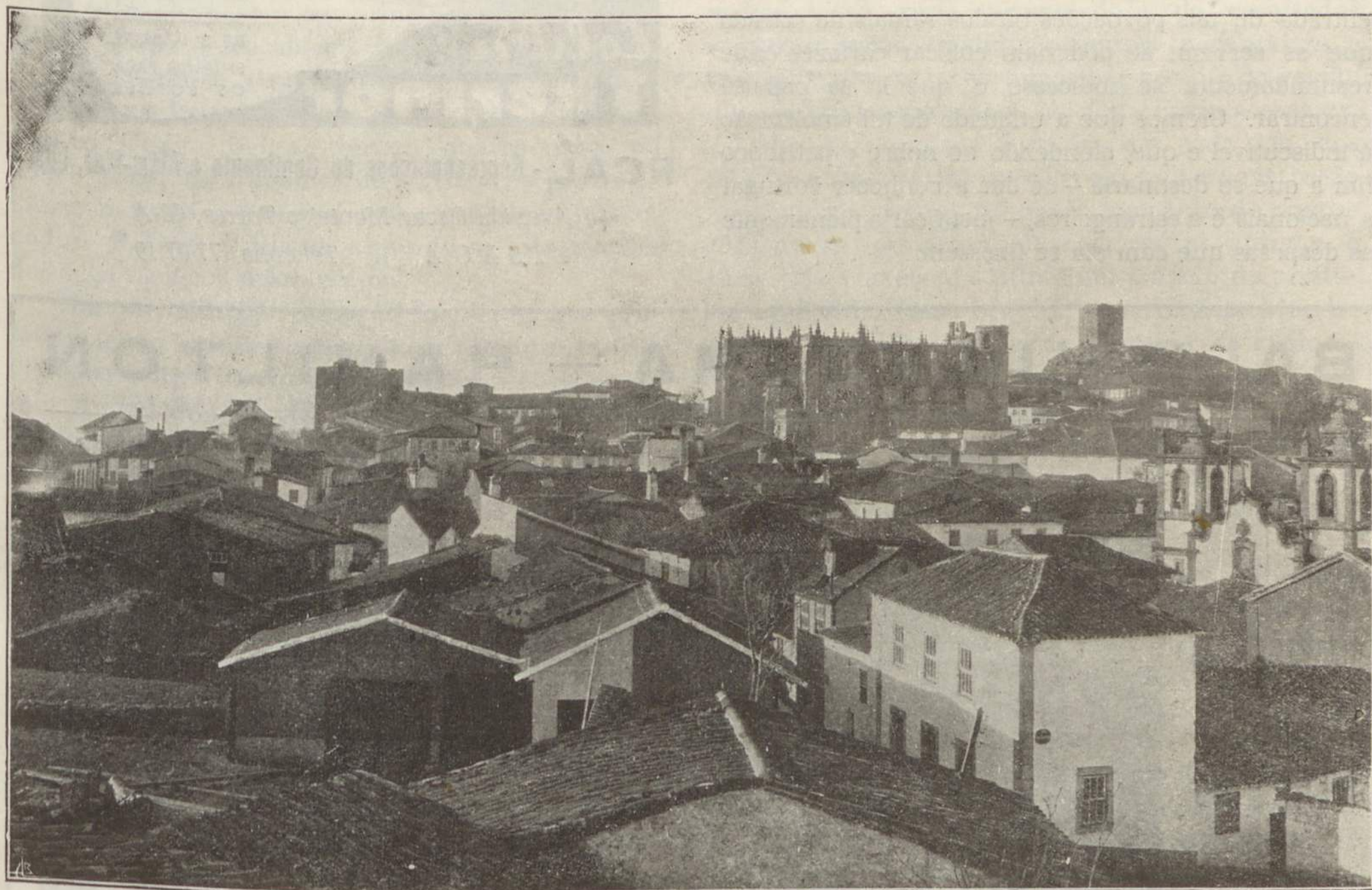
Logo adiante, era nosso desejo visitar a Igreja da Misericórdia; fomos, porém, informados de que a única chave se encontrava em poder do pároco, o qual se havia ausentado para a sua terra natal, mas que talvez a professora nos pudesse ser útil. E de facto foi, pois nos mandou acompanhar por um seu servidor que, com habilidade, nos conseguiu levantar a tranca da porta para nos mostrar o interessante mas muito arruinado templo. Não percebemos muito bem por que razão o pároco de uma localidade destas não deixa, na sua ausência, a chave dos templos a alguém de sua confiança que os mostraria aos eventuais visitantes.

Estávamos nós a contemplar o interior da Igreja quando um indivíduo mais bem trajado nos apareceu; trocadas as saudações de boa regra, sobretudo em

meios pequenos da província, logo ele nos perguntou se tínhamos vindo apenas para ver ou se estávamos interessados na aquisição de algumas peças de talha que nos mostrou. Não tivemos tempo para lhe exprimir a nossa surpresa, pois ele, fazendo-nos chegar à porta, de aí nos mostrou umas belas janelas manue-linas que tanto carácter dão àquele conjunto à entrada de Castelo Bom. Pois também nos propôs a sua venda, com não menos à-vontade e sem cerimónia. Já bastante intrigados com tal agente imobiliário de aldeia, perguntámos-lhe por que nos propunha esse negócio pois aquelas formosas janelas muito contribuíam para valorizar a terra e a tornar visitada por nacionais e estrangeiros. A sua resposta

casa da Câmara e, subindo sempre, chegámos às ruínas do castelejo, nas quais ainda se distingue claramente a velha cisterna. Para vermos, porém, as ruínas da Igreja de Santa Maria, de novo nos vimos em sérios apuros, pelas incríveis razões que já apon-támos; mas também se resolveu o problema — logo se arranjou uma escada que nos permitiu saltar para o interior do destelhado templo, onde ainda se conserva, porém, uma capelinha com um curioso tecto de alfarge que é pena não estar mais protegido.

Depois de tantos incidentes, lá retomámos o caminho da Guarda; detivemo-nos ainda um pouco no Jarmelo, onde falta de novo a sinalização para indicar a vila que D. Pedro mandou arrasar por ser a



GUARDA — A Torre dos Ferreiros e o Castelo

foi simples e clara: o prédio era dele e quanto ao valor da terra isso de nada lhe interessava — vendidas aquelas «pedras» (por bom dinheiro, claro), mandaria lá pôr outras iguais (!) e ficava com o dinheiro, segundo a sua própria expressão.

Vimos a saber depois que este pobre inconsciente era agente reformado da Guarda Nacional Republicana. Sem mais comentários, aqui fica a prevenção para as autoridades interessadas agirem como se impõe para promover o acautelamento do nosso património artístico e arqueológico, já tantas vezes vítima de semelhantes vandalismos.

Mais acima, vimos o esbelto pelourinho e a antiga

pátria de um dos assassinos da linda Inês, precisamente daquele que ele não conseguiu capturar e supliciar. Mais tarde, voltou a ser edificada, mas de novo o invasor napoleónico a destruiu. Hoje ainda se vêem os restos das suas muralhas, nas quais se conseguem distinguir os locais das antigas portas, com restos de calçadas romanas; o panorama do alto em dias claros é encantador. Descendo, poder-se-ão ver as sepulturas antropomorfas cavadas na rocha, as fontes de mergulho, a casa da Câmara, as igrejas de São Pedro e de São Miguel (de cujas chaves também não há ao menos um duplicado na povoação em poder de pessoa de confiança, o que obriga

os visitantes a perdas de tempo não consentâneas com a vida do século XX], tudo numa solidão e abandono que confrangem. Vê-se ainda a «pedra de montar», a qual, segundo tradição ainda viva, costumava servir para D. Inês, montar. A povoação moderna junto à estrada nenhum interesse oferece e nem sequer faz adivinhar ao automobilista dos nossos dias que conhece melhor o acelerador que a nossa História e tradições, que ali, a dois passos, existiu importante povoação fortificada. Impõe-se, pois, que se adopte — pelo menos nas estradas de maior tráfego — uma sinalização adequada das curiosidades de interesse turístico, que vá mesmo para além do lacónico simbolismo dos «monumentos», das «praias» ou dos «pontos de vista». cremos que, à entrada de tais povoações ou dos ramais de estrada que as servem, se poderiam colocar cartazes onde resumidamente se indicasse o que lá se poderia encontrar. cremos que a utilidade de tal sinalização é indiscutível e que, atendendo ao nobre e patriótico fim a que se destinaria — de dar a conhecer Portugal a nacionais e a estrangeiros, — justificaria plenamente as despesas que com ela se fizessem.

Escassos minutos depois de havermos saído do Jarmelo, chegávamos à capital da Beira Serra. Para outra oportunidade ficará a descrição do percurso por via férrea.



RCAL - Representações do Continente e Além-Mar, Lda.

Avenida Oscar Monteiro Torres, 60-A

L I S B O A Telefone 77 07 19

BALDWIN — LIMA — HAMILTON

LIMA — OHIO — E. U. A.

CONSTRUTORES DE MÁQUINAS DE SUPERIOR QUALIDADE
PARA REMOÇÃO DE TERRAS E ELEVACÃO DE CARGAS

Escavadoras

Guindastes

Draglines

Sobre rodas ou
sobre lagartas



5 destas máquinas trabalharam permanentemente nas obras da Barragem de Paradela

REPRESENTANTE GERAL: **CARLOS EMPIS** RUA DE S. JULIÃO, 23-1.º — **LISBOA-2**

O Caminho de Ferro de Benguela tem um afluente

Pelo Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

PARA alcançar o seu principal e, a esse tempo o seu único objectivo, a linha do C. F. B. atirou-se através de Angola, em toda a sua largura, desde o mar até à fronteira com o Congo Belga. Seriam quatro anos, ou pouco mais, de trabalhos de construção para terminar a linha — pensava o seu grande impulsor, Robert Williams, segundo as informações dos seus técnicos desse tempo.

Mas os inimigos dessa linha férrea, que prometia fazer grande concorrência a muitos outros interesses, não dormiam, e posteriormente surgiram dificuldades financeiras de tal monta que o caminho de ferro levou vinte e cinco anos a chegar à fronteira.

Foi uma luta de persistência e força de vontade por parte de quem o concebeu e procurou realizar; luta contra as dificuldades do terreno que se revelaram extraordinárias nos primeiros 400 quilómetros até atingir a região planáltica, tendo de ser resolvidos grandes problemas de engenharia, entre eles a construção de uma secção em cremalheira; luta contra as dificuldades financeiras e pressões diplomáticas que tentavam embaraçar a realização desse grande projecto.

Só para trepar os primeiros 400 Kms. foram precisos nove anos.

Mas à persistência de Robert Williams juntou-se a boa vontade dos seus cooperadores portugueses e até a compreensão do Governo Português, que não regateou alargar sempre os vários prazos fixados no contrato de concessão para a conclusão dos vários troços em que fora dividida a construção.

Para cúmulo, até a primeira grande guerra veio estabelecer uma paragem forçada na já tão difícil tarefa de construir uma linha férrea dessa extensão (cerca de 1 300 Kms.), com os maiores embaraços de ordem financeira.

A construção desse caminho de ferro — diziam os técnicos ingleses que foram encarregados de estudar as suas possibilidades financeiras e económicas e pesquisaram as regiões que ele ia atra-

vessar — só seria prometedora de resultados compensadores quando atingisse o Katanga e transportasse os seus minérios; porque da região que ele ia atravessar até lá, nada havia a esperar.

Mas as paragens forçadas em cada um dos términos das várias secções em que a construção foi dividida deram origem à formação de povoações novas, ou desenvolveram até as antigas, e para elas começou a afluir um tráfego de produtos agrícolas dessas regiões, que foi alimentando, embora deficientemente, as despesas da exploração, juntamente com o tráfego das mercadorias importadas para essa zona.

A linha chegou à fronteira em 1928 e cerca de quatro anos depois os belgas concluíram a secção que nos territórios do Congo a ligavam ao Catanga.

Começou então a desenvolver-se o transporte de minérios, cada vez mais compensador, embora fortemente contrariado pelas ambições, aliás naturais, do porto de Matadi, que tudo fazia para desviar em seu proveito o que devia ser transportado até ao Lobito.

Mas Angola, apesar do desenvolvimento que o Caminho de Ferro de Benguela trouxe às regiões que atravessou, continuava a só poder concorrer com o seu tráfego de produtos agrícolas e com as mercadorias da sua importação.

Parecia que a profecia dos técnicos ingleses estava destinada a ser cumprida: a linha do C.F.B. pouco ou nada teria a esperar da região que tão penosamente conseguira atravessar.

Mas essas terras não eram tão desprovidas de recursos e surgiram as minas de ferro que a Companhia Mineira do Lobito começou a explorar e que se revelaram ricas e bem situadas.

Em 24 de Março de 1961 realizava-se o contrato entre a Companhia exploradora e o C. F. B. para a construção, à custa deste, de um ramal com cerca de 76 kms. de extensão, a fim de transportar esses minérios.

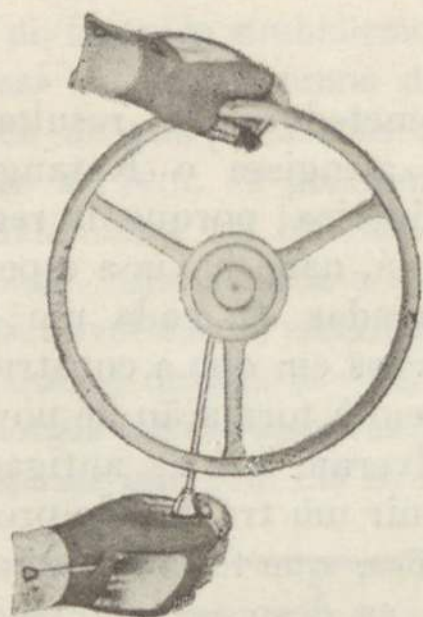
E assim, na altura em que, por virtude da independência do ex-Congo Belga, podia começar

a recluir-se um retraimento no transporte dos minérios do Catanga, surge a nossa boa Angola a fornecer um novo contingente para o transporte de minérios que, segundo o contrato, pode ir até 250 000 toneladas anualmente.

O ramal foi construído em cerca de quinze meses, e assim, desde 8 de Agosto de 1962, o C. F. B. tem uma linha afluyente, que vem engrossar o seu tráfego descendente e reforçar o ascendente pelas exigências relativas à exploração das minas, e avolumar o movimento do porto do Lobito.

O ramal, que vem encontrar a linha do C. F. B. junto à Caála (Vila Robert Williams), quilómetro 398, foi construído à razão de 1 km. por dia e custou cerca de 31000 contos, fornecendo assim o mais rápido e fácil escoamento dos minérios de ferro.

Angola venceu as profecias desfavoráveis e estamos convencidos de que mantém grandes surpresas nesse género que nos descobrirá o seu solo, que só por falta de quem proficientemente o pesquise ainda se não revelou.



Pernas e braços artificiais

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

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

CONSULTE O

CENTRO ORTOPÉDICO PHOENIX

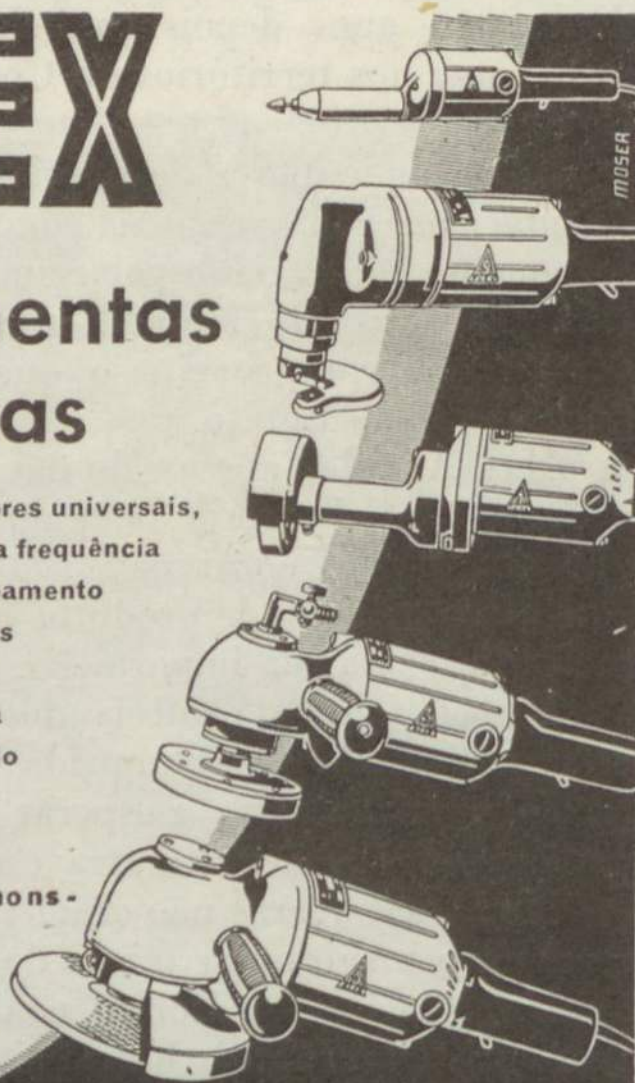
RUA DO ARCO DA GRAÇA, 51 (À entrada do Hospital de S. José)
LISBOA — Telef. 861925

FLEX

Ferramentas eléctricas

equipadas com motores universais, trifásicos ou para alta frequência e adequadas ao acabamento de quaisquer matérias naturais e sintéticas. Caracterizam-se pela perfeição e rapidez do trabalho e facilidade de manejo.

Peçam ofertas e demonstrações gratuitas



ACKERMANN u. SCHMITT K. G.
MASCHINENFABRIK · STUTTGART 13 · POSTFACH 28

MÁQUINAS DE ALTO RENDIMENTO PARA CORRENTES MONOFÁSICAS TRIFÁSICAS E ALTA FREQUÊNCIA

Rebarbadoras Polidoras

PARA FERRO, PEDRA E MADEIRA

STOCK PERMANENTE
ASSISTÊNCIA ESPECIALIZADA

Agentes gerais para o Continente e Ultramar:

Bernardino S. M. d'Oliveira

RUA DA BOAVISTA, 80 — LISBOA-2
Telef. 36 27 31/2/3 Apartado 2736

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

A Assembleia Geral, anual, da Associação Internacional dos Transportes Aéreos IATA

A 19.^a Assembleia Geral realizada em Roma, sob a presidência do Conde Carandini, presidente da Alitalia, reuniu numerosos dirigentes do transporte aéreo internacional.

Todos os anos o director-geral da Associação, Sir William Hildread, faz uma larga exposição sobre os problemas actuais.

Abordando o plano do tráfego em 1962, designou o ano como de «reprise». A produção das Companhias foi aumentada de 12,3 %. Mas o aumento correspondente às capacidades postas em trabalho deveria ter sido 14 %. O coeficiente médio de utilização dos serviços regressou de 0,8 % para se estabelecer em 50,8 %.

Comentando os resultados financeiros de 1962 nota-se que as receitas foram aumentadas de 12,5 % em relação a 1961, estabelecendo-se em 32,65 mil milhões de francos. Em contrapartida, as despesas de exploração aumentaram 9,3 % e estabeleceram-se em 32,35 mil milhões de francos. O benefício da exploração ficou estabelecido em 0,9 % do montante dos negócios que se computaram, aproximadamente, em 300 milhões de francos.

Durante 1962, as companhias associadas transportaram 136 milhões de passageiros e realizaram 148 mil milhões de passageiros / km., bem como 3,54 mil milhões de toneladas / km.

Durante os cinco últimos anos, 1146 aviões de motores de pistão foram retirados do serviço e substituídos por 1154 aviões de turbinas dos quais 702 aparelhos de reacção e 452 equipados com turbo-propulsores.

O jantar anual da Sabena

Como habitualmente, presidido pelo sr. Coronel Burniat, efectuou-se o jantar anual da «Sabena», operosa Companhia belga de transportes aéreos, há anos estabelecida com a sua filial portuguesa. O repasto, que se realizou no Hotel Ritz, teve a abrihantá-lo destacadas figuras do nosso meio aeronáutico e diplomático. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fez-se representar pelo redactor desta secção.

A 17 de Dezembro de 1903 realizou-se em Kitty Hawk o primeiro controlado

A 60 anos de distância apetece recordar a faça-

nha dos célebres Irmãos Wright, que a 17 de Dezembro de 1903 realizaram o primeiro voo controlado com um aparelho «mais pesado do que o ar», na Carolina do Norte. Construtores de bicicletas, os irmãos Orsille e Wilbur dedicaram-se à aviação e com uma inquebrantável tenacidade foram, incontestavelmente, os pioneiros do «aeroplano».

Em 1905 o seu objectivo era descolar junto do hangar e voar em todas as direcções. Só em Outubro desse ano atingiram 24 e 32,2 quilómetros e no dia 5, cobriram 38,8 km. em 38 minutos e três segundos! Por essa época realizaram 49 voos importantes e apenas em 7 se registaram desastres com o seu «aeroplano». O seu aparelho, construído em 1907, dava um rendimento superior em 50 % ao de 1905. A sua potência era suficiente para transportar dois pilotos, além do combustível, e uma carga extra de 45 quilos.

A 23 de Dezembro de 1907, o *Board of Ordnance and Fortifications*, do Estado Americano, assinava o contrato com os Irmãos Wright para a compra de dois dos seus últimos modelos de «aeroplano».

A «Lufthansa» apresenta os seus números

Os resultados obtidos na exploração da rede mundial da «Lufthansa» durante os primeiros 6 meses deste ano indicam uma acentuada melhoria em relação a igual período do ano transacto. Eis alguns elucidativos números:

	1963	1962	Aumento
Passageiros	899.827	798.884	+ 12,6 %
Carga (toneladas).	16.510	13.610	+ 21,3 %
Correio »	7.137	6.083	+ 17,3 %
Coeficiente de utilização	49 %	49 %	—
» de rentabilid.	52 %	51 %	+ 1 %
Número de voos	21.907	20.504	+ 6,8 %

Um novo recorde de tráfego da P. A. A.

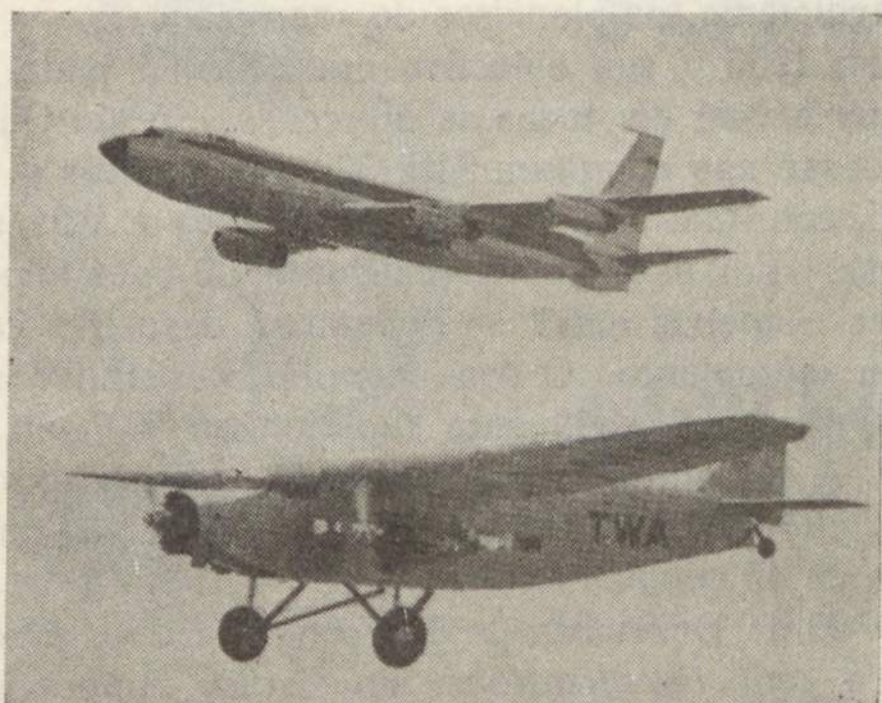
Com um movimento de 85648000 0 passageiros / km. registados nos primeiros 9 meses deste ano, a P. A. A. superou em 12,2 % o tráfego, sem precedentes, alcançado em idêntico período de 1962.

Comemorou há pouco esta Companhia o 5.^o aniversário da sua entrada na Era do jacto. Naquela data descolou de Nova Iorque em voo transatlântico o «Clipper» a jacto «N 711 P A», inaugurando assim o primeiro serviço comercial a jacto sob bandeira Norte-Americana. No decorrer dos últimos 5 anos a

frota da Pan Am. foi aumentada em 66 unidades em serviço e mais cinco aguardando entrega. Neste período, os jactos da Pan American transportaram 10.395.000 passageiros, voaram 14.574 horas e 11.649.200 quilómetros.

A Pan American e a T. W. A. renunciaram à sua fusão

Consta que um dos principais obstáculos à realização deste importante negócio, foi a Hughes Foul C.º ter levantado dificuldades jurídicas à T. W. A., e ter decidido consagrar o contravalor de 150 milhões de francos à compra de obrigações da



T. W. A., e de financiar assim uma parte importante da aquisição de doze novos «Boeings», elevando a 105 o número de aparelhos dos tipos 707 e 727, em serviço sob as cores da T. W. A..

De Lisboa a Luanda em 8 horas de voo

Embora um pouco tardiamente não queremos deixar de noticiar, para que fique registada, a inauguração dos serviços a jacto Lisboa-Luanda dos Transportes Aéreos Portugueses. A Administração da TAP, cumprindo integralmente a promessa feita, fretou aparelhos de reacção para o efeito e está

realizando, com geral satisfação, duas ligações semanais para a capital de Angola, reduzindo assim, substancialmente, o tempo de voo entre as duas capitais. Estes rapidíssimos voos com quadrireactores «Boeing» são realizados em correspondência com as ligações para a Beira e Lourenço Marques, que continuam, por mais algum tempo, a ser servidas pelos quadrimotores «Super Constelations». Uma viagem Lisboa-Luanda, excluindo a taxa, custa apenas 12 750\$00, em primeira classe em vez de 14 380\$00 (tarifa da I A T A).

Graças a estas enormes vantagens e aos desejos da T. P. P. de bem servir, estão de parabéns os portugueses da Metrópole e do Ultramar, cada vez mais próximos.

A T. W. A. reviveu o seu primeiro voo intercontinental

Retirado do serviço efectivo há um quarto de século, o avião «Ford», trimotor «Tin Goose» voltou novamente a voar para realizar a viagem intercontinental de costa a costa, a comemorar a sua travessia como avião de passageiros, do serviço da T. W. A., em Outubro de 1930.

A viagem comemorativa foi realizada quando das «bodas de prata» da Acta da Aeronáutica Civil a qual foi assinada pelo Presidente Roosevelt em 23 de Junho de 1938.

A T. W. A., realizou com o trimotor «Ford», restaurado, a viagem original, o voo Los Angeles-Newark, tocando em 11 cidades intermédias, Winslow, Arizona, Albuquerque, Amarillo, Wichita, Kansas, St. Louis, Indianápolis, Columbus, Pittsburgh, Harrisburgh e Filadélfia, o qual se deslocou vagarosamente, a cerca de 178 km./h., e gastou 30 horas de viagem, levando a bordo 9 passageiros e quatro pessoas de tripulação.

Na foto vemos um ultra-rápido quadrimotor da T. W. A., pilotado pelo cap. Leo Evans, manobrando cautelosamente para permitir a passagem do lento «Ford».

HIDRÁULICOS -
PARA CALDEIRAS -
E EM FERRO PRETO E GALVANIZADO

•
BOMBAS
PARA TODOS OS FINS

•
GRANDES EXISTÊNCIAS

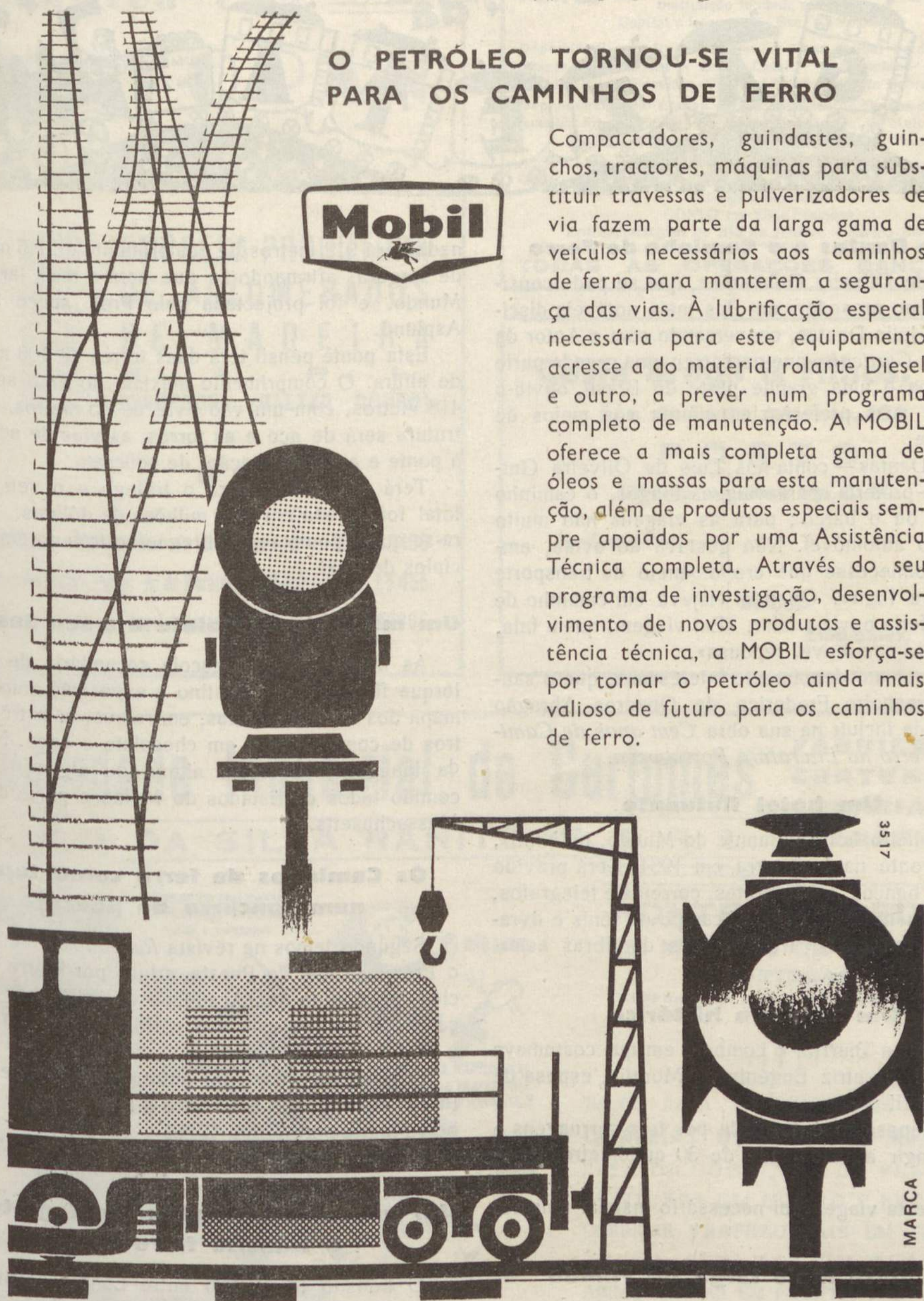
JAYME DA COSTA, L.^{da}
14, Rua dos Correios, 26 - LISBOA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

O PETRÓLEO TORNOU-SE VITAL PARA OS CAMINHOS DE FERRO



Compactadores, guindastes, guinchos, tractores, máquinas para substituir travessas e pulverizadores de via fazem parte da larga gama de veículos necessários aos caminhos de ferro para manterem a segurança das vias. À lubrificação especial necessária para este equipamento acresce a do material rolante Diesel e outro, a prever num programa completo de manutenção. A MOBIL oferece a mais completa gama de óleos e massas para esta manutenção, além de produtos especiais sempre apoiados por uma Assistência Técnica completa. Através do seu programa de investigação, desenvolvimento de novos produtos e assistência técnica, a MOBIL esforça-se por tornar o petróleo ainda mais valioso de futuro para os caminhos de ferro.



Mobil Oil Portuguesa



Júlio Dantas e o Caminho de Ferro

Luís de Oliveira Guimarães, que se pode considerar, como prosador, um dos mais notáveis discípulos de Júlio Dantas, conversando com o Autor da *Ceia dos Cardeais*, que percorreu uma grande parte da Europa e uma grande parte do Brasil, ouviu-o sobre as suas preferências quanto aos meios de transporte.

Júlio Dantas — conta-nos Luís de Oliveira Guimarães — preferia, para viagens longas, o caminho de ferro ou o barco; para as viagens não muito longas, o automóvel. Não gostava do avião, embora reconhecesse que era o «meio de transporte ideal para fugir». Quando viajava em caminho de ferro preferia ouvir a falar. «Em viagem, quem fala, fatiga-se; quem ouve, repousa».

Eis aqui um depoimento interessante que o saudoso engenheiro Frederico de Quadros Abragão gostaria de incluir na sua obra *Cem anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*.

Um hotel flutuante

O primeiro hotel flutuante do Mundo, o «Nihil», estará pronto na Inglaterra em 1964. Será provido de lojas, bancos, restaurantes, correios e telégrafos, piscina, instituto de beleza, campo de ténis e livrarias. Deverá custar três milhões de libras esterlinas.

Um comboio histórico

Chegou a Biarritz o comboio em que costumava viajar a Imperatriz Eugénia de Montijo, esposa de Napoleão III.

A composição é formada por três carruagens e pode atingir a velocidade de 30 quilómetros horários.

Para esta viagem foi necessário instalar uma via especial.

A ponte mais larga do Mundo

Informam de Estocolmo que serão iniciadas, em breve, as obras para a construção de uma nova ponte pênsil que unirá os dois lados da desembocadura do rio Gota, na cidade de Gotemburgo, a oeste da Suécia.

A ponte de Alvsborg, como está sendo denomi-

nada, terá 912 metros de comprimento e 27,5 metros de largura, afirmando-se que será a mais larga do Mundo, e foi projectada pelo Prof. sueco S. O. Asplund.

Esta ponte pênsil terá duas torres de 100 metros de altura. O comprimento máximo do arco será de 418 metros, com um vão livre de 45 metros. A estrutura será de aço e as torres, as vias de acessos à ponte e a pavimentação, de concreto.

Terá seis pistas para o tráfego e o seu custo total foi orçado em 20,4 milhões de dólares. Espera-se que a ponte seja entregue ao tráfego em princípios de 1966.

Um mapa de chocolate e o seu destino

As alunas de uma escola secundária de Nova Iorque fizeram, com destino à exposição anual, um mapa dos Estados-Unidos, em relevo, com três metros de comprimento, em chocolate e coco. No dia da inauguração, algum aluno (ou alguns), havia comido todos os Estados do Maine e parte dos de Massachusetts.

Os Caminhos de ferro como tema num concurso de poesia

Segundo lemos na revista *Rencontres*, de Paris, o Prémio Anual de Poesia, criado por Pierre Grosclau, presidente da «Académie de la Ballade Française», abrangeu este ano vários temas, entre eles o de Caminho de ferro.

O primeiro prémio foi outorgado a Jeanne Zélis Piron; os segundo e terceiro a Paul Jeanin e a Robert Mourreaux.

Distribuíram-se, também, oito menções honrosas.

Um ganso interrompeu, na Inglaterra, o trânsito ferroviário

O trânsito ferroviário entre Londres e Shepton esteve interrompido durante uma hora por o maquinista de um dos comboios se ter recusado a iniciar a marcha enquanto não aparecesse um representante da Sociedade Protectora dos Animais para retirar da via férrea um ganso com uma das pernas partidas.

Construa com NOVOPAN

EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55455

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infanteria, 27-D — Telef. 689806

BANCO BORGES & IRMÃO

PORTO S. A. R. L. LISBOA

Instituição fundada em 1884
Capital e Reservas — Esc. 165.500.000\$00

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, Avenida Álvares Cabral (ao Rato) e Praça Duque da Terceira

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

POSTO em Vilar Formoso

Correspondentes no Rio de Janeiro — Banco Borges

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Costa Braga & Filhos, L.^{da}

Rua de Santo António, 194

P O R T O

Fornecedores da C. P.

Fardamentos

Bonés

Galões

Emblemas, etc.

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

LEVE



MAIOR
PRODUÇÃO



+30%



NÃO DESLISA



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

MUITO
FORTE



IMPERMEÁVEL



Transmissões
muito próximas



Ranilon

CADA 1/2 =



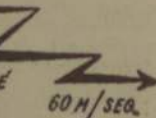
GRANDES DIFERENÇAS
DE TAMBORES
1 PARA 20



MEMOR LARGURA



VELOCIDADES



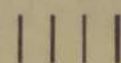
ATÉ 60 M/SEG.

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

Telefs. { Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: 930012, 931703
Lisboa: 3 49 43 (10 linhas)
Londres: Royal 8 011

Telex.: { Lisboa 296 e 297
Porto 724

Endereços Telegráficos

A M O R A S — (Todos os escritórios)

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

LONDON E C 3
Telex: 25 10 2

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS EM 1894

Transitários e Agentes de Navegação, Seguros e Superintendência

PORTO (Sede): 18, Rua da Nova Alfândega
LEIXÕES (Delegação): Rua do Matinho, 68-82
LISBOA (Filial): 26, Rua de São Paulo
SETÚBAL (Delegação): Avenida Luísa Todi, 281
LONDRES: Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.

Seu departamento de turismo:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

Av. António Augusto de Aguiar, 88 - LISBOA - Tel. 4 21 85

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54

Telef. 2 50 24 (P.P.C.)

PORTO

Desperdícios

FARGE...

...para limpeza de máquinas!

- ▣ Novos processos de penteação
- ▣ Maior rendimento
- ▣ Maior economia no consumo

L. FARGE, LDA.

ESTABELECIDOS EM 1907

RUA DO FREIXO, 1 291 - TELEFS.: 51094 - 54808

PORTO

A mais antiga firma portuguesa na penteação de desperdícios de limpeza

Sociedade Mercantil e Industrial, Lda.

Infante D. Henrique, 75-1.º — PORTO

Telefs.: { 2 32 42
3 54 45

Telegr.: Induscant

Fábrica em Ovar

Medalhas de ouro na Exposição Industrial Portuguesa
de Lisboa e na Exposição Colonial Portuguesa do Porto

Fábrica de descasque e preparação
de Arroz, de Pregaria e Refinação
de Açúcar—Importação de bacalhau

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—Tel. 50164 (3 linhas)

Armazém:

RUA PINTO BESSA, 58o — RUA VERA CRUZ, 58

Filial em Braga:

RUA IRMÃOS ROBY, 10 — Telefone 22881



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1964

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO, ROUBO, RESPONSABILIDADE PÚBLICA, VIDROS, TRANSPORTES TERRESTRES, AÉREO, TELEVISÃO, etc.

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

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

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

Estrada da Circunvalação, N.^o 12679
(à Via Rápida)

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

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

P O R T O

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



PISTÕES - SEGMENTOS
CAMISAS - CAVILHAS

MÁQUINAS DE FURAR

TORNOS DE ALTA PRECISÃO

MOTORES DIESEL

FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA
"MEEHANITE"

ED. FERREIRINHA & IRMÃO, LDA.
RUA DA BOA NOVA, 125-163 — PORTO

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, ULTRA MAR E ESTRANGEIRO

FÁBRICA:

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

ESCRITÓRIO:

Galeria de Paris, 66-78
PORTO
TELEFS. 2 50 28/2 67 84





INDUSTRIA NACIONAL DE OLEADOS E PERGAMOIDES, L.^{DA}

OLEADOS
PERGAMÓIDES

COUROS
ARTIFICIAIS



LINÓLEOS
TINTAS
VERNIZES
ESMALTES

P O R T O — S. M A M E D E D E I N F E S T A
END. TELEG.: I N O P — TELEFONE 90 01 24

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

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

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»



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

Empresa Vidreira da Fontela, Lda.

Telegramas: VIDROFONTELA — Telefones: 22013 — 22014 — 22015

GARRAFAS PRETAS

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champanhe

GARRAFAS BRANCAS

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

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



A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL DO CENTRO DO PAÍS

Coimbra • Lisboa • Porto • Abrantes • Faro

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

MOAGENS • MASSAS ALIMENTÍCIAS
BOLACHAS • ARROZ • DROPS • REBUÇADOS

Alimentos compostos para animais

Básculas "CACHAPUZ" Balanças

JOSÉ DUARTE RODRIGUES, LDA.

RUA DOS CHÃOS, 92 — TELEFONE 2 24 68

BRAGA

BASCULAS 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

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 51951

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

LISBOA: Avenida 24 de Julho, 1, 2.º-Esq.
Telefones: 32236 -322362-325061

PORTO: Rua Mousinho da Silveira, 6, 2.º
Telefones: 23682 23683

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.

Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^A

IMPORTADORES E EXPORTADORES
DE PRODUTOS ULTRAMARINOS, AZEITES, ETC.

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

16 Rua dos Douradores, 36 LISBOA



Companhia de Seguros A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18—LISBOA

Capital e Reservas em 1962: 195.990 contos

CORRESPONDENTES EM TODO O CONTINENTE,
ILHAS E ULTRAMAR

Delegações: PORTO, COIMBRA, MADEIRA E MOÇAMBIQUE

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

P A S T E L A R I A

Restaurante  *Snack - Bar*

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

Rua da Sofia, 165

COIMBRA

Telefone 23655

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

Filial: Av. Fernão de Magalhães, 38 — Telef. 25388
Rua João de Ruão, 8-10 — **COIMBRA**

Filial: Rua Bernardo Lopes, 43-47 — Telef. 22445
FIGUEIRA DA FOZ



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 — Tornos de bancada de ferro fundido — Motores de explosão de pequena cilindrada — 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

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

C E S O L
Cerâmica de Souzelas

LIMITADA

LOUÇAS DOMÉSTICAS
..... E FINAS
LOUÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS DECORATIVOS
E DE CONSTRUÇÃO
GRÉS E REFRACTÁRIOS

Souzelas - Coimbra

Telefone 91215

(Rede de Coimbra)

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 Avis, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 20461

Teleg. «Fabridélães»

P O R T O**TORNEIRAS E VALVULAS**

PARA TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAIS E DOMÉSTICAS

CASA CAPUCHOLISBOA - RUA DE S. PAULO - 121-129
PORTO - R. MOUS. DA SILVEIRA - 139-143**TUBOS**DE FERRO PRETO E GALVANISADO. ACCES-
SÓRIOS. TUBOS D'ÁÇO PARA CALDEIRAS**CASA CAPUCHO**LISBOA - RUA DE S. PAULO - 121-129
PORTO - R. MOUS. DA SILVEIRA - 139-143

A vida portuguesa há 60 anos

Sumário: *El-Rei D. Carlos recebe da Academia Real de Belas-Artes o diploma de académico de mérito. ■ D. Amélia ilustra o livro O Paço de Sintra, do Conde de Sabugosa. ■ Inauguração da Ponte D. Amélia e da nova linha férrea entre Setil e Vendas Novas. ■ Exposição de alguns quadros de Columbano na redacção do «Diário de Notícias». ■ Visita de João Franco ao Norte do País. ■ Sessões tumultuosas na Câmara dos senhores deputados — Cadeiras desconjuntadas, gritos e apitos. ■ Inauguração do monumento ao Dr. Sousa Martins. ■ Estreia, no D. Maria II, da peça de D. João da Câmara: «Amor de Perdição». ■ Homenagem, na Academia Real das Ciências, à memória de Manuel Pinheiro Chagas. ■ Na exposição da Sociedade Nacional de Belas-Artes D. Carlos é premiado pelo Júri com medalha de honra. ■ O Duque de Saldanha e Gervásio Lobato. ■ «Quer o meu amigo ser visconde?». ■ Notícias de Angola. ■ Falecimento de Rosa Damasceno. ■ Viagem triunfal dos soberanos portugueses à Inglaterra e à França, e seu regresso a Lisboa.*

Reportagem retrospectiva de REBELO DE BETTENCOURT

Prezados leitores: mais uma vez, mantendo uma tradição que já tem quatro lustros de existência, vamos recuar sessenta anos na vida nacional. Estamos em 1904. As pessoas com quem nos vamos cruzar nas ruas de Lisboa, com quem nos vamos encontrar nos teatros ou nas exposições de arte; as pessoas que vamos ouvir em palestras ou em actos solenes são agora para nós veneráveis sombras. Respeitemo-las. Viveram a sua época, construíram uma sociedade, e alguma coisa de muito grande e de muito sério nos deixaram generosamente: a sua ansiedade de beleza, as suas obras de solidariedade humana...

Os velhos deixam história: viveram, escreveu uma vez esse admirável e adorável D. João da Câmara, que tinha talento e possuía um grande coração, que era um poeta no mais alto e generoso sentido da palavra.

Estamos, pois, em Janeiro.

El-Rei D. Carlos, artista e homem de ciência, português de lei, é distinguido, no princípio deste mês, pela Academia Real de Belas-Artes, com a entrega, por uma Comissão presidida pelo Visconde de Athougua, do diploma de académico de mérito. O presidente dessa Comissão, que foi recebida no Paço, disse, ao desempenhar-se da sua grata incumbência, que aquele diploma não representava simplesmente uma homenagem ao Chefe de Estado, mas ao Artista cujo talento fora notavelmente afirmado em sucessivas exposições.

A excelente revista ilustrada *O Ocidente*, de que era editor responsável Caetano Alberto da Silva e tinha como colaboradores D. João da Câmara, D. Francisco de Noronha, Henrique

Marques Júnior e outros, publica, na primeira página da sua edição de 10 de Janeiro, a gravura de Sua Majestade a Rainha Senhora D. Amélia, autora dos belos desenhos que ilustram a obra, recentemente editada, *O Paço Sintra*, da autoria do Conde de Sabugosa. Esse livro, que é hoje uma preciosa raridade, tem também a colaboração artística de E. Casanova e R. Lino. O editor de *O Ocidente*, ao registar, nesse mesmo número, a publicação desse belo volume, reproduz dez expressivos desenhos assinados, com várias datas, por *Amélia*. Eis os títulos de alguns desses desenhos: O Paço de Sintra, Tanque no Terraço de entrada, Sala dos Árabes, Uma janela manuelina...

O produto da venda desse livro encantador destinou-se ao Fundo de Socorros aos Tuberculosos, benemérita instituição da Rainha.

Assinala-se neste mês um acontecimento de grande importância nacional: a inauguração da ponte D. Amélia e da nova linha férrea entre Setil e Vendas Novas, que ligou as linhas da Companhia Real às do caminho de ferro do Sul e Sueste pertencentes ao Governo. Em todas as estações ferroviárias o povo dos arredores aclamou o Rei D. Carlos e o engenheiro António de Vasconcelos Porto, que ocupava na Companhia Real um dos mais altos cargos e dirigiu os trabalhos da construção da nova linha, tendo como auxiliar o distinto engenheiro Félix Alves. A chegada do comboio real a Coruche foi apoteótica.

D. João da Câmara, antigo ferroviário, comentou assim, com o seu belo estilo literário, o grande acontecimento em «O Ocidente», de 20 de

Janeiro. Vale uma aguarela esta mão-cheia de linhas:

«Está finalmente toda a região do sul de Portugal ligada com as províncias do norte sem a incómoda e dispendiosa travessia do Tejo, desde o Barreiro até Lisboa.

«Uma extensa e majestosa ponte atravessa o rio no sítio do Porto de Muge, e dela se disfruta uma das mais lindas paisagens de que possam gozar os viajantes em Portugal. O Tejo é ali admirável, com sua tapada sombria que defende das cheias os campos da margem esquerda, os seus verdes mouchões, os salgueirais que os rouxinóis habitam e, na margem direita, os pinhais densos cobrindo léguas. As casarias brancas das aldeias, as torres da pequenina igreja de Muge alegravam o quadro. Os toiros e as éguas em manada erguem as cabeças curiosas à passagem do comboio silvando e os potros cabriolam nas pastagens.

«É rica toda a paisagem que se desenrola ante os olhos até à chegada a Coruche, uma das mais opulentas vilas do Ribatejo. Era esta decerto a povoação que mais lucrava com a nova linha e, por isso, ali foi maior o entusiasmo à chegada do comboio, mais vistoso o recebimento dos que haviam trabalhado para a realização desta obra de progresso.»

Sucedem-se neste mês de Janeiro acontecimentos de relevo.

Na sala grande da redacção do «Diário de Notícias», a quem se ficou a dever a ideia, realiza-se uma notável exposição do extraordinário pintor Columbano Bordalo Pinheiro. Presidiram à inauguração El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia: dois artistas que nunca faltavam com a sua presença às exposições de pintura. Entre os quadros expostos figuravam *Santo António de Lisboa*, *O chá* e um admirável retrato de Jaime Batalha Reis.

No Largo da Biblioteca Pública, inaugura-se, no dia 5, o monumento ao Visconde de Valmor, por iniciativa dos professores e alunos da Academia das Belas-Artes. Assistiu à cerimónia a ilustre viúva do benemérito protector das artes.

Um outro acontecimento, este agora de ordem política, é a visita de João Franco, chefe do Partido Regenerador Liberal, às cidades do Norte do País. Acompanharam-no, nessa digressão, os seus amigos Melo e Sousa, dr. Luís de Magalhães, Luciano Monteiro, Pinto de Mesquita, António Viana, Fernando Martins de Carvalho, Teixeira de Vasconcelos, José Novais e dr. João Saraiva.

No Porto realizou-se um banquete de quatrocentos talheres, no Teatro do Príncipe Real.

Agora, para fechar este mês de Janeiro de há sessenta anos, vamos dar uma volta pelos teatros.

No dia 8 deste mês de Janeiro de 1904, Taborda, a maior glória do teatro português, foi



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

SISTEMA

Sociedade de Máquinas e Sistemas de Contabilidade, Lda.

Avenida 24 de Julho, 3-1.º Esq.

Telefs. 36 29 91 / 2 / 3 - 67 67 42

L I S B O A - 2

BURROUGHS CORPORATION

- * Máquinas de contabilidade, Folhas de férias, Facturação, Movimento de «stocks», Somadoras, etc.

Fornecedores da C. P.

ADDRESSOGRAPH MULTIGRAPH CORPORATION

- * Máquinas de endereçar para talões de pagamentos, Folhas de férias, Circulares, Endereços, Códigos de fabrico, etc.

METALÚRGICA DA LONGRA, LIMITADA

- * Móveis de aço para escritórios, cantinas, etc.

Fornecedores da C. P.

GABINETE TÉCNICO DE CONTABILIDADE

- * Estudos, Programação e Racionalização de serviços administrativos.

Distribuidores exclusivos no Norte:

Sociedade de Máquinas e Contabilidade, L.^{da}

Praça de Carlos Alberto, 128 A

Telefs. 240 07 - 207 66

P O R T O

muito cumprimentado por ter completado 80 anos de idade. No «D. Amélia», depois das actuações da Companhia Sada Yacco, trazida a Lisboa por esse grande empresário que se chamou Visconde de S. Luís, estreia-se, com êxito, uma nova peça de Eduardo Schwalbach — *A Cruz da esmola*. O nome deste escritor é muito popular, não apenas devido às suas engraçadas comédias, mas, principalmente, ao seu talento de revisteiro.

Em «S. Carlos» canta-se a ópera *O Demónio*, de Rubinstein, célebre compositor e pianista russo.

Como pianista fez-se ouvir em Lisboa, num único concerto, no mesmo dia em que foi assassinado o imperador do seu país. Esconderam-lhe a triste notícia, levaram-no para Sintra, e só lhe disseram a verdade depois de ter executado a última peça anunciada. Abatido pelo mais violento desgosto — informou D. João da Câmara — o notável artista seguiu imediatamente para a Rússia.

O dr. Coelho de Carvalho, ilustre escritor e poeta, natural do Algarve, estreia-se, como autor dramático, no D. Maria, com a peça *Casamento de Conveniência*.

Fevereiro está a bater-nos à porta. Como o ano é bissexto, tem 29 dias. Traz-nos chuva, mas em compensação é portador de boas notícias e da promessa de que o Carnaval será superior ao do ano passado. Não podemos afirmar se realmente foi assim. A Sociedade Almeida Garrett, para comemorar o aniversário da sua fundação, promove uma sessão solene, com discursos e poesias da gente moça de então. Augusto de Castro, João Lúcio e Leopoldo Saraiva são os oradores; e entre os poetas distingue-se Fausto Guedes Teixeira — que para essa sessão escreveu estes belos versos:

*O amor português não foi ainda
Por poeta algum marcado, como ele é
Naquela doce Joaninha linda,
De que nos fala o lírico Garrett.*

*Para os que têm irmãs, a irmã amada,
Beijo p'ra o lábio que o seu nome roça,
E, em anos infantis, a namorada
Do coração de toda a gente moça.*

*Quem não viu na vida a sombra dela,
Numa hora triste, deslizar também
Através da romântica janela,
Que tinha no seu Val' de Santarém?!*

*O que passa, porém, p'ra além da vida,
Em tudo a que a nossa alma ainda se entrega,
E essa grande lágrima perdida,
Que Joana chorou e viu a cega!*

*Património bendito! Hóstia sagrada!
Gota de água, que é o mar pelo rugido,
Essa lágrima imensa é comungada
Por todos que na terra têm sofrido.*

No dia 15 deste mês registou-se o falecimento de Casimiro Dantas, general de brigada reformado, pai de Júlio Dantas. Sucumbiu a uma antiga doença do fígado. Conhecedor do foro militar, exerceu, durante alguns anos, o cargo de defensor no 1.º Conselho de Guerra da 1.ª Divisão.

Prosador e poeta, afirmou-se distinto jornalista em vários órgãos da Imprensa, principalmente no *Diário da Manhã*, de que Manuel Pinheiro Chagas foi director político.

Quanto a política, vamos pedir a D. João da Câmara nos diga alguma coisa: Estamos, não nos esqueçamos disso, em 1904, ainda em plena Monarquia. Como a *Nau Catrineta*, D. João da Câmara tem muito que contar. Vamos, pois, ouvi-lo, que a coisa é divertida:

«Numa destas tardes, numa ou em duas, houve grande barulho entre os srs. deputados, alguns dos quais arrancaram réguas às carteiras e se puseram com elas a descarregar pancadas... sobre a mobília. Algumas inocentes cadeiras ficaram desconjuntadas. Houve gritos e apitos. O sr. presidente pôs o chapéu na cabeça.

«Afirma-se que, após a sessão mais tumultuosa, alguns srs. deputados da minoria progressista haviam tido uma demorada conferência com o sr. José Luciano de Castro, talvez a propósito do boato insistente sobre o adiamento das câmaras, se se desse o caso da repetição dos tumultos. Parece que foram chamados pelo telégrafo todos os deputados progressistas que se acham ausentes.

«Estas notícias a quase todos interessam, pois, mais ou menos, se ligam com todos os boatos da crise e novos ministérios que a cada hora são disparados com a velocidade duma bala de artilharia para, uma hora depois, darem lugar a nova versão contraditória:

«O sr. Hintze não pode suster-se por mais tempo e retira-se. O sr. Hintze pede uma nova recomposição. O Hintze está firme como uma rocha em meio de qualquer temporal. O sr. Hintze não sai enquanto o sr. José Luciano não estiver melhor. O sr. José Luciano aceita o encargo de formar ministério, nomeado presidente sem pasta. O sr. José Luciano deixa essa honra ao sr. Beirão. O sr. Beirão não organiza gabinete em que entrem os membros da última situação progressista. Quem é chamado é o sr. Sebastião Teles. Quem está firme é o sr. Hintze que fará as novas eleições...»

Para o estudo de uma época, esta instabilidade política oferece alguns momentos de meditação.

Eis que chega o mês de Março. Um acontecimento de vulto: a inauguração, na noite de 6 para 7, do monumento ao grande médico e alma de eleição que se chamou Sousa Martins. Autor do monumento: o escultor Costa Mota. A estátua, das mais felizes do artista, foi passada ao bronze na Fundição de Canhões, do Arsenal do Exército, da qual era director o coronel Matias Nunes.

A Comissão, que levou a cabo a homenagem ao sábio médico, que tinha coração de santo, entregou no dia 7 à Câmara Municipal esse monumento, que foi colocado em frente do antigo edifício onde, durante muitos anos, estiveram instalados a Faculdade de Medicina e o Instituto de Anatomia.

Deve-se ao Doutor Sousa Martins um estudo, de grande interesse, sobre o poeta Antero de Quental.

Na Academia de Belas-Artes de Lisboa, a Sociedade Silva Porto, organiza uma notável exposição com produções de dois discípulos do grande pintor Carlos Reis: João de Melo Falcão Trigo e António Saúde, dois discípulos que, mais tarde, se tornaram mestres sem, contudo, ultrapassarem o glorioso professor.

Volta-se mais uma folha do calendário e eis-nos em Abril.

No Teatro de D. Maria II sobe à cena uma

MENDES PEREIRA, HERDEIROS, LDA.

**FÁBRICA PORTUGUESA
DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO**

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

TINTAS PARA ESCRIVER / 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

peça de D. João da Câmara, inspirada no romance de Camilo Castelo Branco — *Amor de Perdição*. Além das figuras criadas pelo genial romancista, D. João da Câmara introduziu-lhe um novo personagem — *Camilo de S. Miguel*, que representa nem mais nem menos o próprio autor do romance, intervindo, com os seus comentários, na acção do drama.

O êxito foi enorme. A Companhia era constituída por alguns dos melhores valores da cena portuguesa: Cecília Machado, na *Teresa*; Angela Pinto, na *Mariana*; Ferreira da Silva, no *João da Cruz*; Luís Pinto, no *Simão*; Fernando Maia, no *Camilo de S. Miguel*; Augusto Melo, no *Tadeu d'Albuquerque*; Joaquim Costa, no *Domingos Botelho* e Carlos Santos no *Baltazar Coutinho*.

Nada de mais importante neste mês.

Vejamos agora o que se passa em Maio florido.

No dia 8 deste mês, realiza-se no salão nobre da Academia Real das Ciências uma sessão solene, presidida por El-Rei D. Carlos, de homenagem a Manuel Pinheiro Chagas. Leu o elogio histórico do escritor, que foi também dramaturgo,

Henrique Lopes de Mendonça, poeta e homem de teatro. Teve grandeza essa sessão. Nas cadeiras do trono sentaram-se ao lado do monarca, as Rainhas D. Amélia e D. Maria Pia, e o Infante D. Afonso. Na primeira mesa, à esquerda do trono, tomaram os seus respectivos lugares os académicos Veiga Beirão, vice-presidente da Academia, Pina Vidal, secretário geral e José de Sousa Monteiro, secretário de 2.^a classe, Corpo Diplomático. Presente também a família de Pinheiro Chagas. Veiga Beirão, que foi o primeiro académico a fazer uso da palavra, falou acerca da Academia e seus fins, e Pina Vidal fez a leitura do relatório dos trabalhos académicos dos últimos anos. Foi então que Lopes de Mendonça — um dos grandes nomes literários de há sessenta anos, leu o elogio histórico de Manuel Pinheiro Chagas.

Um trecho do seu notável discurso:

«Na tribuna ou na cátedra, esse admirável talento, cuja elasticidade tanta vez fora posta à prova, readquiriria naturalmente o seu pleno e majestoso equilíbrio. A turgidez musical da frase, que na escrita pode às vezes enlanguescer o pensamento, dava-lhe, ao contrário, pela sonoridade da expressão declamada, um forte relevo onoma-

**PARA A SUA
FAMÍLIA...**



SABONETES
Scott's



A MARCA DE QUE TODOS FALAM

Agora ao preço de

4\$40

tamanho normal

6\$60

tamanho grande

- LAVENDER
- FERN
- TRANSPARENTE

topaico. Cada discurso de Chagas era uma sinfonia arrebatadora. Reboava o trovão nas apóstrofes; os trenos rolavam plangentes como um tanger de campanário; estridulava a ironia como um retinido de esquilas argêntas; estrugia a tuba canora nos arrancos do entusiasmo; crepitava o gracejo como o telintar do cristal. Quando o exímio orador se preparava para falar, o sussurro do auditório parafraseava o célebre dito dos operários de Paris, à espera do verbo dominador de Lamartine:

— *Allons entendre de la musique!*»

Com efeito, segundo o testemunho dos seus contemporâneos, Manuel Pinheiro Chagas, além de jornalista, de romancista e de escritor teatral, era um orador de impressionante eloquência. Igual a ele, em Espanha, só Emílio Castelar.

Voltemos mais uma página ao calendário.

O dia 1 de Junho é assinalado pelo facto de o Infante D. Manuel passar a fazer parte da corporação da Armada. A cerimónia do seu alistamento revestiu-se de grande solenidade. Entre a assistência, via-se o almirante Barker, chefe de uma grande esquadra norte-americana que, então, se encontrava ancorada no Tejo. Terminada a cerimónia do juramento, o comandante da Escola Naval, Cesário de Lacerda, entregou ao Infante D. Manuel, no seu gabinete e na presença da Família Real, a carta régia que o nomeava aspirante da marinha.

No dia 15 encerrou-se, na Sociedade Nacional de Belas-Artes, uma exposição de pintura a óleo, pastel, caricatura, arte aplicada, aguarela, escultura e arquitectura. O júri de classificação, constituído pelos artistas António Ramalho, Veloso Salgado, Costa Mota, Carlos Parente, Alexandre Soares e Luciano Lallement, classificou assim os seguintes trabalhos:

Pastel — Medalha de honra, S. M. El-Rei D. Carlos; Medalha de 2.^a classe, D. Emília Santos Braga; medalha de 3.^a classe, D. Beatriz do Alto Mearim e Matoso da Fonseca; Menções hon-

rosas: Frederico César da Câmara Leme, D. Maria E. Carvalho e Higino de Mendonça.

Pintura a óleo — Medalhas de 2.^a classe: José Nunes Ribeiro Júnior, Manuel Henrique Pinto e David de Melo. Medalhas de 3.^a classe: Tomás de Moura e Carlos Gomes Fernandes. Menções honrosas: Joaquim Porfírio, Adolfo Massou e Joaquim Luís Cardoso.

Caricatura — Medalha de 3.^a classe, Francisco Valença.

Aguarela — Medalhas de 2.^a classe: Bartolomeu Sezinando Ribeiro Artur. Menção honrosa, Henrique José de Paiva Tavares.

Arte aplicada — Medalha de 2.^a classe: Jorge Colaço; medalha de 3.^a classe, José António Jorge Pinto. Menções honrosas: Branca Assis Marques, João Eloy Ferreira Amaral, Maria Cândida Guimarães, Júlia Hermínia Ferreira Pinto e Mariana Urbano Vilar.

Escultura — Medalha de honra: António Augusto da Mota.

Arquitectura — Medalha de 2.^a classe: Tertuliano de Lacerda Marques; Medalha de 3.^a classe, Frederico Gomes.

Entre os expositores conta-se Mestre Roque Gameiro, com uma notabilíssima aguarela — *Retrato de minha mãe*.

Respira-se agora o ar quente do Verão. Não admira: estamos em Julho.

No dia 5 deste mês lança-se a pedra fundamental do monumento ao marechal Duque de Saldanha, obra de arte a que estão ligados os nomes do escultor Tomás Costa e do architecto Ventura Terra. Presidiu à cerimónia El-Rei D. Carlos, estando presentes o Ministério e o bisneto do homenageado, D. João Carlos de Saldanha Oliveira Daun e individualidades de grande nome. Com o lançamento dessa primeira pedra, a que se seguiria, dentro de pouco tempo, a inauguração do monumento completo, dava-se cumprimento ao estatuído pela lei de 12 de Agosto de 1889, para que fosse erecto um monumento ao

A C E N T R A L D A B A I X A



RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA AUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFS. 32 02 80 - 32 66 74

insigne soldado português — para recordar aos vindouros os seus relevantes serviços à pátria e à liberdade.

Do discurso lido por El-Rei, arquivamos estas linhas:

«A defesa da integridade e autonomia do Reino na Guerra Peninsular, as batalhas de Montevideu e as campanhas do Exército libertador são para ele glória e fama imperecíveis e para nós outros tantos títulos, que obrigam o nosso respeito, admiração e reconhecimento».

A propósito, D. João da Câmara contou-nos uma deliciosa história passada com o Duque e Gervásio Lobato:

«O Duque de Saldanha teve um dos nomes mais prestigiosos da história de Portugal. Ainda nos últimos tempos da sua vida, não havia homem mais querido no exército e entre o povo. Simpático, insinuante, com uma tradição gloriosa e que não era possível morder, todos acolhia, todos escutava com bondade. Ninguém que a ele se chegasse, por pouco satisfeito que se retirasse com respeito ao pedido que o levara, deixava de vir encantado com ele.

«Todos os jornais do dia 5 fizeram o panegírico do Marechal, contentar-me-ei, portanto, com reeditar uma pequenina história que talvez o Gervásio Lobato já contasse algum dia. Era ele muito amigo do conde de Tavadre, neto do Duque, e quando este, depois do 19 de Maio, foi nomeado presidente do Conselho, o Gervásio pediu ao Tavadre que visse se lhe arranjava um lugarzinho de amanuense. Esperou pouco tempo e um dia o Duque mandou chamá-lo. Foi com o coração a bater, cheio de esperança. Recebido optimamente, muito aperto de mão... O Gervásio radiante. E por fim:

— O seu pedido para amanuense não pode ser agora atendido; mas tenho coisa melhor. (O Gervásio ansioso). Quer o meu amigo ser visconde?»

A bordo do iate *Princesse Alice*, passou por

Lisboa, a caminho dos Açores, o príncipe de Mónaco, Alberto I, autor de valiosos estudos oceanográficos. Amigo pessoal de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia, visitou, demoradamente, na companhia do dr. Alberto Girard, o museu instalado no palácio das Necessidades.

A Ilha de S. Miguel preparou-lhe uma recepção entusiástica. Tem lá um grande amigo, o coronel Chaves. A Câmara Municipal de Ponta Delgada deu o seu nome ilustre a uma das suas avenidas.

No dia 10 deste mês a vila de Sintra ficou ligada à Praia das Maças por caminho de ferro de tracção eléctrica. Foi mais um passo dado em frente na valorização turística na linda e privilegiada região de Sintra

O mês de Agosto não tem nada de especial. É o mês de férias, praias, termas. Pedrouços é ainda uma praia aristocrática. Passemos ao mês seguinte.

As manobras militares no Buçaco, nos dias 4, 5 e 6, dominam todos os acontecimentos deste mês de Setembro. É ministro da Guerra o general Pimentel Pinto. O cargo de director dos exercícios recaiu no general de divisão, general Lencastre e Meneses, coadjuvado pelo coronel do Serviço de Estado Maior, António Rodrigues Ribeiro. O cenário natural do Buçaco, o interesse dos exercícios, o facto de El-Rei D. Carlos assistir às manobras chamaram a este maravilhoso recanto português mais de vinte mil pessoas de todos os pontos do País. Iniciaram-se no dia 4 com a missa campal rezada pelo Bispo-Conde, no planalto do Buçaco, onde as tropas, na força de sete mil homens formando em colunas, davam o flanco à linha de posição acampada em 1810, pelo exército anglo-luso. Após a missa, El-Rei passou a revista militar e assistiu ao imponente desfile das forças em continência. No dia 5 efectuou-se o combate da Cruz e em 6 as manobras prosseguiram com o combate de Moura.

A missa campal assistiu a Rainha D. Amélia,

HEEREN & CID, LDA.

Import., e Export. e Representações de Máquinas — Ferramentas

Tornos — Rectificadoras — Frezadoras — Redondeadoras, etc. — de marcas exclusivas

PARA ENTREGA IMEDIATA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Escritório:

Rua de Santo António à Estrela, 116, 1.º-D
Telefs. 66 07 08 - 67 58 49 — LISBOA

Armazém:

Rua de Santo António à Estrela, 116 - A
LISBOA

num pavilhão tapetado, construído à esquerda do altar.

Passou-se sem mais novidades o mês de Setembro, e entra-se no mês de Outubro.

Reabertas as Cortes, coube ao sr. ministro da Marinha, numa das suas últimas sessões, o encargo de transmitir ao País a tristíssima notícia de que ao sul de Angola as nossas armas haviam sofrido um lamentável revés, com o ataque, feito de surpresa, dos cuanhamas à coluna avançada, cujo comando fora entregue ao capitão de artilharia Luís Pinto d'Almeida e que foi dos primeiros a tombar ao serviço da Pátria.

Nos recontros de 21, 22 e 23 de Setembro, as nossas tropas, apesar do seu número diminuto, haviam infligido aos cuanhamas numerosas perdas.

Os cuanhamas, auxiliados e armados, com certeza, pelos seus vizinhos, voltaram à carga, desta vez vencedores, em razão de ser ataque feito de surpresa e da superioridade dos seus efectivos.

A perda total para as nossas armas, nesse ataque, foi de duzentas e cinquenta e nove homens, entre oficiais superiores, inferiores e soldados, todos da guarnição da província, e cento e quarenta e cinco indígenas.

Vale a pena transcrever, a propósito, o comentário que a revista *O Ocidente* publicou na se-

gunda página do n.º 929, correspondente a 20 de Outubro:

«Dizia-se que a expedição do sul de Angola contra os cuanhamas era a mais importante que tínhamos feito em África. Não se tratava de combater povos mal armados e mal defendidos. Os Cuanhamas como os Handas, os Evales e os Ombanjes, são povos numerosos, esplendidamente equipados pelos alemães, em permuta de transacções comerciais.

«Afirmava-se que esses povos podiam pôr em pé de guerra quarenta a cinquenta mil homens, aguerridos, fortes, com duzentos e cinquenta cavalos, pelo menos. O que essa gente vale podem dizê-lo os alemães que tendo três mil soldados em Damaralanda, tiveram de mandar para lá mais quatro mil, sendo ainda requisitados com urgência outros quatro mil pelo chefe da expedição alemã.»

Apesar de inteligentes, os cuanhamas tinham fama de ladrões, salteadores e assassinos.

A partida, para Angola, de novos contingentes, dessa vez mais numerosos, concorreu para o restabelecimento do nosso prestígio e da nossa posição em África. Impunha-se tirar uma desforra e as nossas tropas tiraram-na.

Por cá, o Verão prolongou-se, as colheitas das

■ 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

■ TRATAMENTOS DE MADEIRAS

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

uvas foram magníficas, a tal ponto que os lavradores se queixaram da abundância do vinho.

Os veraneantes vão regressando a Lisboa. Preparam-se os programas de teatro. Fala-se na actuação, no D. Amélia, de várias companhias estrangeiras e da apresentação do violinista Kubelik.

Estamos agora em Outubro.

No D. Maria II foi entregue pelo Dr. Júlio Dantas a sua tradução, em verso, da peça *Rei Lear*, de Shakespeare.

O teatro português perde neste mês um grande valor. Efectivamente, no dia 5, faleceu na sua propriedade do Gradil, próximo de Mafra, a grande actriz Rosa Damasceno, que era casada com o eminente actor Eduardo Brazão. A sua linda voz nunca conheceu a velhice. Passados os cinquenta anos, ainda tomava conta de papéis de ingénua. Ficou célebre a sua criação da *Emilinha*, na peça *Os Velhos*, de D. João da Câmara. Ela era o símbolo da Primavera, como a definia o dramaturgo. E o escritor de *Os Velhos*, uma das obras-primas do teatro português, registando, na sua *Crónica Ocidental*, na revista «Ocidente», o seu falecimento, escreveu com gratidão estas palavras:

«Devi a Rosa Damasceno dos melhores ins-

tantes da minha vida literária. Quando no teatro me estreei com a minha peça maior, *D. Afonso VI*, depois de ligeiras tentativas, foi a sua voz, que lembrava pérolas caindo em taça de oiro, que disse os meus pobres versos, que lhes deu cor, que lhes deu relevo. Foi Rosa Damasceno quem, ainda no teatro de D. Maria, disse com todo o primor os versos do *Alcácer-Kibir* e deu encanto às duas pequeninas alentejanas dos *Velhos* e da *Triste Viúvinha*. Nas peças que escrevi para o teatro *D. Amélia*, tive-a sempre como intérprete. Acode-me agora aos olhos uma lágrima, recordando um passado, que em dias futuros, que Deus ainda me queira conceder de alegria, há-de embaçar como uma névoa. Nunca mais à querida artista eu hei-de beijar a mão comovidamente, agradecendo-lhe as dádivas do seu talento e, ainda mais preciosas, as da sua amizade.»

No dia 30 inaugura-se, em Vila Nova de Gaia, o monumento ao escultor Soares dos Reis, lídima glória da escultura portuguesa.

Foi no dia 14 de Outubro de 1894, aniversário de Soares dos Reis, que foi lançada a primeira pedra do monumento, mas por falta de capital necessário, a Comissão que se organizara para levar a efeito essa homenagem ao nosso maior escultor do século XIX, teve que aguardar mais uns tempos, para poder recolher mais alguns do-

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 — 56 030 kVA
QUEDA BRUTA TOTAL — 1 200 m

MAIS DE 1 100 KM DE LINHAS DE A. T. CONSTRUÍDAS ATRAVÉS DE 28 CONCELHOS

nativos. D. Carlos, sempre amigo das artes e dos artistas, concorreu com uma importante quantia para o monumento, obra de Teixeira Lopes, que foi discípulo do autor dessa obra-prima, que é o *Desterrado*.

Voltada mais uma folha do calendário, eis que nos bate à porta, com o seu cabazinho de novidades, o mês de Novembro. Não podemos deixar de lhe abrir a porta e de o deixar entrar.

A principal novidade, que constitui, por todos os motivos, um grande acontecimento, é a viagem, no dia 12 do corrente, de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia à Inglaterra. Os soberanos portugueses residirão no castelo de Windsor. Neste antigo e majestoso edifício há que admirar a capela de S. Jorge, do século XV, mandada construir por Eduardo York, e, nas suas salas, o visitante ainda hoje pode contemplar maravilhosos quadros de pintura de Holbein, Rubens e Van Dyck.

Durante a ausência dos soberanos, a Rainha D. Maria Pia ficará desempenhando as funções de Regente do reino.

Na cidade de Cherburgo, onde os aguardava o iate *Victoria and Albert*, os soberanos portugueses foram aclamados pela multidão. Entre as pessoas presentes encontrava-se o Marquês de

Soveral, que acompanhou D. Carlos e a Rainha D. Amélia à Inglaterra.

O iate *Victoria and Albert*, na sua viagem de Cherburgo a Portsmouth, onde chegou no dia 17, foi comboiado pela esquadra inglesa.

Tanto em Portsmouth como em Windsor os soberanos portugueses foram saudados com entusiasmo.

No dia 18, realizou-se na Mata de Windsor uma animada caçada e, à noite, um jantar de gala, de 164 talheres.

O jantar de gala, na grande sala S. Jorge, artisticamente decorada, do Castelo de Windsor, teve esplendor e assumiu um alto significado político. O Rei Eduardo VII deu a direita à Rainha D. Amélia e a esquerda à princesa de Gales; a Rainha Alexandra, a direita a D. Carlos e a esquerda ao príncipe de Gales. Estiveram presentes ao banquete os altos dignitários da corte e da comitiva real portuguesa, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, o Marquês de Soveral e secretários da Legação portuguesa em Londres, os presidentes das duas casas do Parlamento inglês, membros do corpo diplomático e outras grandes personalidades.

O primeiro brinde foi, evidentemente, o de Eduardo VII, que após ter recordado a apoteótica recepção com que Portugal o distinguiu na

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) — O aumento progressivo do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais de 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

sua última visita ao nosso País, comunicou a todos os presentes que, naquele dia, se havia assinado, em Windsor, o tratado de arbitragem luso-ínglês, que vinha segurar, em novas bases, a velha amizade e a velha aliança entre duas nações

Foi num óptimo ínglês que o monarca português, notável poliglota, agradeceu o brinde.

Durante toda a sua estadia na Inglaterra, os soberanos portugueses foram alvo de calorosas demonstrações de simpatia e respeito. A imprensa estrangeira deu significativo relevo a essa visita, que constitui, não há nenhuma dúvida a esse respeito, um grande acontecimento de projecção internacional.

Um outro acontecimento importante foi a visita que os nossos reis fizeram em seguida a França.

Na gare do Norte, em Paris, onde D. Carlos chegou à meia-noite, do dia 10 de Dezembro, o nosso Rei foi alvo de uma afectuosa manifestação popular. Idêntica manifestação de simpatia foi dispensada, no dia 11, à Rainha D. Amélia, quando a soberana chegou, vinda de Turim, à gare de Lyon, onde D. Carlos a aguardava e onde o coronel Chaband, em nome do presidente Loubet, lhe apresentou cumprimentos.

D. Carlos e a Rainha D. Amélia ficaram hospedados no Hotel Bristol, o mesmo luxuoso hotel em que se alojaram os reis da Bélgica, Suécia e Grécia, nas visitas oficiais que fizeram a Paris.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

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



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

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

Lentes para óculos e binóculos
PAUL FUNEKE & CO. Berlin OC.
Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e binóculos

HAAG — STREIT — SUÍÇA

Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STTUTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Áurea, 226 — LISBOA

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

No dia 15 realizou-se, no Eliseu, um banquete de gala, com cento e trinta talheres.

Trocaram-se afectuosos brindes entre o Presidente da República Francesa e o Rei de Portugal. E se, na Inglaterra, D. Carlos maravilhou todos com o seu correctíssimo ínglês, em Paris todas as pessoas que conviveram com o Rei-Artista ficaram encantados com a distinção com que se serviu do idioma de Racine.

Falemos agora de teatro. Estreia-se no Teatro Avenida, numa opereta, a jovem actriz Etelvina Serra, que havia completado o seu curso no Real Conservatório de Lisboa. Um jornal comentou assim a estreia da actriz: «Ainda bem que o Conservatório já nos dá artistas para o teatro. Este ano, quatro novos artistas ali completaram seus cursos: Silvestre Alegrim, Simões Coelho, Jesuína Matilde e Etelvina Serra.»

Era ao tempo empresário do Teatro Avenida Sousa Bastos e a Companhia tinha como estrela a gloriosa Palmira Bastos.

Lisboa que ainda não atingiu quinhentos mil habitantes, é já uma grande capital europeia e os grandes artistas franceses gostam de se apresentar perante o nosso público. O público alfacinha acarinha-os e consagra-os. As vezes, recebe-os com pouca compreensão, mas acaba por admirá-los.

Eis que, pela segunda vez, vem a Lisboa a famosa actriz Jane Hading, acompanhada por alguns dos maiores valores da cena do seu país, en-

tre os quais Charles Le Bargy e Grand, este um admirável galã da Comédie Française.

A Companhia, na sua estreia, representou a peça *Retour de Jérusalem*. A série de espectáculos foi dada no D. Amélia, de que era empresário o Visconde de S. Luís de Braga.

À actuação desta companhia, seguiu-se, nos princípios de Dezembro, a apresentação de outra companhia francesa, que trouxe como primeira figura o notável actor Mounet-Sully. Três representações e três peças: *Edipo*, de Sófocles, *Ernani*, de Vitor Hugo, e *Hamlet*, de Shakespear.

Chegamos agora ao último mês do ano de 1904. É, em geral, o mês mais belo do calendário. É o mês em que se festeja o Natal.

No dia 20, D. Carlos e a Rainha D. Amélia regressam a Lisboa, após a sua triunfal viagem à Inglaterra e a França, onde foram recebidos com calorosas demonstrações de simpatia, demonstrações essas que foram extensivas ao nosso País. Simpatia carinhosa, não apenas da parte das altas esferas governamentais, mas também notoriamente provenientes das massas populares que espontaneamente demonstraram, tanto na Grã-Bretanha, como na França, que também os seus sentimentos para com a Nação Portuguesa eram verdadeiros e firmes.

Regressaram Suas Majestades de comboio. Apesar do incógnito da viagem, o Governo de França ordenou que o 4.º Batalhão, do 4.º de linha, sob o comando do coronel Meuraut, com

música e bandeira, prestasse, em Hendaya, honras reais à chegada do comboio especial. Os perfeitos dos Baixos Pirineus, Bayona e outros elementos oficiais, que aguardavam ali a chegada dos monarcas portugueses, saudaram-nos em nome do Presidente Loubet.

D. Carlos apeou-se e depois de cumprimentar as autoridades presentes passou em frente do Batalhão, que fazia a guarda de honra, descobriu-se diante da bandeira.

Em Irun, o Governador civil cumprimentou D. Carlos e D. Amélia, em nome do Rei e da Rainha de Espanha. Na Pampilhosa, os monarcas foram saudados pela Municipalidade de Coimbra, Lentes da Universidade, Bispo-Conde, elementos oficiais. No Entroncamento, em Santarém e noutras estações do percurso repetiram-se as manifestações de carinho.

O comboio real chegou à estação do Rossio às 2 horas e 10 minutos da tarde. Foi também imponente a recepção que a numerosa assistência fez ali aos nossos soberanos.

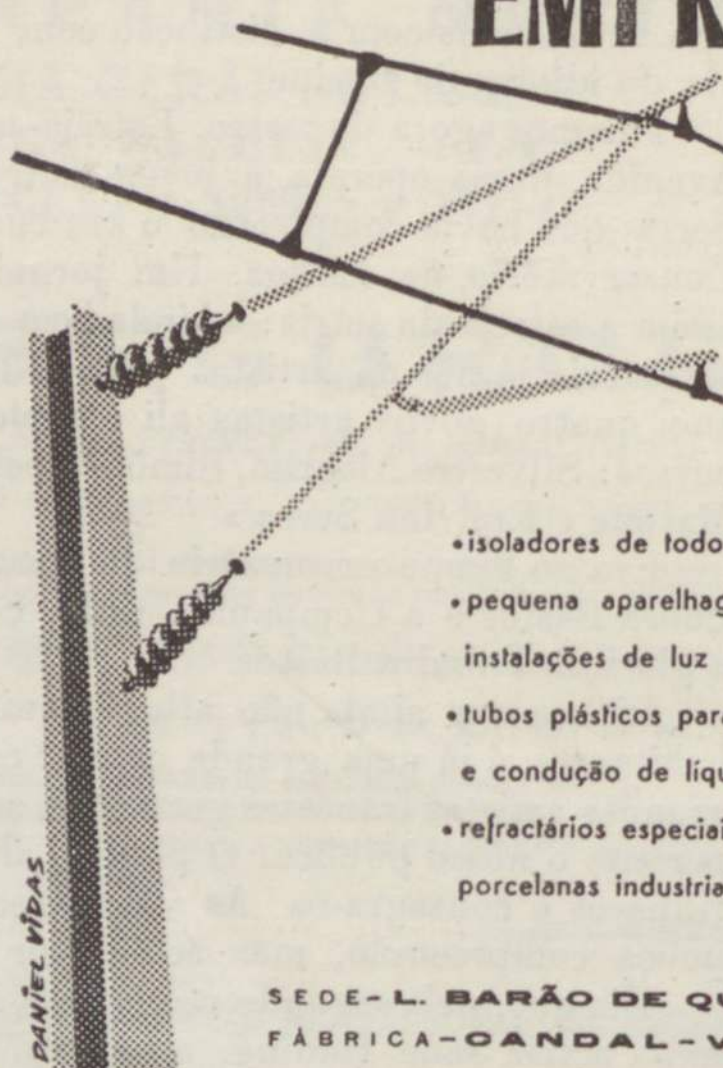
A Rainha D. Maria Pia, que durante a viagem de D. Carlos e de D. Amélia, tomara a regência da Nação, festejou o regresso dos soberanos indultando alguns réus. Esse acto de benevolência constituiu mais uma prova dos sentimentos generosos da viúva de El-Rei D. Luís I.

Nada mais há a assinalar neste longínquo mês de Dezembro de há sessenta anos. Que a bênção de Deus caia, mansa e protectora, sobre Portugal e sobre o Mundo.

EMPRESA ELECTRO

CERÂMICA

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS.
F 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

DANIEL VIDAS

SEDE - L. BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º LISBOA

FÁBRICA - CANDAL - VILA NOVA DE GAIA

EC 613

O NOSSO ARQUIVO

Carta Aberta ao Imperador Abexim

Pelo dr. G. AYALLA MONTEIRO

Com a devida vénia, reproduzimos, do «Diário de Notícias», de 1963, uma notabilíssima «Carta» que o ilustre jornalista dr. Guilherme de Ayalla Monteiro dirigiu ao Imperador da Etiópia, que já foi nosso amigo quando os ventos sopravam forte, do outro lado, contrários à independência do seu país. Há amizades sinceras, até ao sacrifício, e há amizades inconsistentes, que se desfazem como o fumo. A parte nobre, pertence-nos a nós. O actual Imperador da Etiópia traiu agora, duplamente, essa velha amizade, porque traindo-a, traiu também a memória dos seus antecessores. A sua traição ficará na história da Etiópia como uma página triste e vergonhosa.

Todos os Portugueses — e isto é ainda um tributo prestado a Vossa Majestade — leram com atenção a carta dirigida ao Senhor Presidente do Conselho e exultaram com a resposta digna, completa, irrespondível, que lhe foi dada. Irresponsável, a não ser que V. M. tivesse querido prestar maior atenção a razões sérias, apoiadas em factos e inspiradas em nobres sentimentos, do que à solidariedade da cor da pele que ditou as resoluções de Adis-Abeba, nessa conferência que V. M. considera de alto nível e nós não poderíamos classificar do mesmo modo se atendêssemos ao nível das decisões tomadas.

Conhece V. M. suficientemente a História para saber quanto o seu país, em séculos recuados, e também em tempos mais recentes, deve ao espírito de sacrifício, ao desinteresse e à solidariedade dos Portugueses. Relemos o nosso historiador jesuíta Pêro Pais para recordar que, já naquela altura, em que os Portugueses, levados pelo Heroísmo de Cristóvão da Gama, defendiam a causa de uma rainha etíope, a gratidão não era o sentimento mais forte, nem a marca de carácter mais saliente dos antepassados de V. M. — isto, é claro, sem remontarmos até às mais remotas origens donde brota o sangue do Rei dos Reis, o Rei Salomão e a Rainha de Sabá.

Governa V. M. um povo que as estatísticas internacionais dizem ter cerca de dez milhões de

almas. Sabemos que, desde 1931 — apenas desde 1931 —, a Etiópia — a antiga Abissínia dos geógrafos antigos — possui uma Constituição. Também sabemos que, por essa Constituição — e apenas a partir dessa Constituição, a escravidão foi abolida nesse reino de lenda em que os Portugueses de Quinhentos procuravam o Prestes João e introduziram todos os conhecimentos do tempo, desde a moral cristã — que se não praticava num país cristão — até à arquitectura testemunhada ainda por esse assombroso conjunto de ruínas de castelos e palácios de Gondar. Mas não ignoramos também que em 1923 era grande a oposição em Genebra, à entrada da Etiópia na Sociedade das Nações. Nesse tempo, ainda a condição essencial para ser membro de uma organização internacional — como tudo mudou! — era ser um país civilizado. A Etiópia era considerada, pela maioria das nações europeias e americanas, como nação selvagem, indigna de tomar parte numa reunião de Estados. Benévola, a França e Portugal defenderam a causa etíope e conseguiram um êxito que certamente contribuiu para consolidar também a causa de V. M., que era nesse tempo o Ras Taffari, regente e herdeiro presuntivo do trono desde 1916. Só em 1928, V. M., Ras do Harrar, se fez proclamar Negus — Negus Negusti, Rei dos Reis. A admissão na Sociedade das Nações marca o advento da pátria de V. M., nos tempos modernos, ao convívio das nações civilizadas.

Quando a Etiópia foi invadida pela Itália, em 1935, foi ainda sob a presidência do delegado de Portugal que a Sociedade das Nações aplicou sanções ao país invasor. Não creia V. M. que tal se conseguiu sem luta interna e externa. Mas a razão e o direito, mesmo nas fases mais confusas da vida do Mundo, foram sempre respeitados neste País — o primeiro a mostrar aos pretos que eles eram pretos, para depois os tratar como se fossem brancos.

Tudo nos fazia crer que as nossas relações com a Etiópia não estariam à mercê das flutua-

ções da cor — do preto e do branco — neste mundo de surpresas. V. M. aceitou a sua nomeação de general do Exército Português, já então nós tínhamos províncias ultramarinas; e V. M. insistiu — e com perfeito agrado da nossa parte — na celebração de um acordo cultural entre os nossos dois países, que seria — ousamos acreditá-lo — mais em benefício da Etiópia do que de Portugal, ressaltando, naturalmente, o interesse que tínhamos e temos na conservação do património comum aos dois países nos domínios da história e da arqueologia.

Quando da sua visita a Portugal, em 1959 — enternecedoramente acompanhado de sua neta, que V. M. quis ligar à gratidão dos seus maiores —, afirmou-nos V. M. que a sua visita tinha «reforçado grandemente e ampliado os fundamentos da tradicional colaboração entre os nossos dois países». Num discurso proferido naquele belo palácio real da Ajuda, que V. M. tanto apreciou, erguido pelos descendentes dos portugueses que levaram os esplendores da nossa arquitectura clássica até às margens do lago Tana, depois de fazer o elogio dos nossos navegadores e de recordar passos gloriosos da nossa história comum, dizendo-nos que viera «numa peregrinação quase religiosa auscultar o génio deste povo que tão grande papel desempenhou na história universal», soube V. M., demonstrando o seu claro sentido das oportunidades e o seu apreço pelo progresso, dizer-nos, no entanto, não ter sido apenas «com o intuito de recordar a epopeia histórica» que viera a Portugal. E ouvimos-lhe estas palavras que nos pareceram de sincero apreço: «Temos conhecimento das grandes medidas tomadas para elevar o nível de vida do vosso povo numa luta sem tréguas contra a pobreza e a doença, e estamos certos de que, sob a chefia dos seus governantes a Nação portuguesa realizará plenamente os seus mais arrojados projectos».

Da visita de V. M. a Lisboa saiu o acordo cultural e a nomeação, também a pedido de V. M., de um embaixador português para velar pela realização daquele instrumento diplomático e intensificação das relações entre os dois países.

Não levará a mal V. M. que lhe recordemos que já nessa altura Angola e Moçambique (e os outros territórios que V. M. não menciona na sua mensagem ao Presidente do Conselho Português) eram províncias nossas, tão independentes, portanto, como qualquer outra parcela do Estado Português a que pertencem desde que entraram no convívio do mundo civilizado.

Não temos, Real Senhor, e não admira, o mesmo conceito de independência. Depois de cinco anos de domínio italiano, foi o país de V. M. conquistado pelos Exércitos ingleses em 1941, regressando V. M. ao seu trono de Rei dos Reis e

Leão de Judá como sucessor de Vítor Manuel III. Pelo tratado anglo-etíope de 1942, renovado em 1944, foram instalados conselheiros técnicos ingleses nas principais administrações etíopes: e zonas reservadas, como a província de Ogaden e a região atravessada pelo caminho de ferro de Djibuti, na Somália francesa, ficaram sob a administração directa da missão militar britânica. E ainda em 1948, quando certa agitação popular levou os britânicos a abandonarem uma parte de Ogaden, continuou a ocupação de cerca de um quarto do território.

Há palavras que possuem conteúdo diferente consoante a pessoa que as profere. V. M. convidou muito amavelmente Portugal a conceder a independência a Angola e Moçambique, nos termos de umas resoluções da Assembleia das Nações Unidas e de umas deliberações de delegados dos novos países africanos que V. M. instalou, com salomónica dissipação nos seus luxuosos e dizem que rendosos hotéis de Adis-Abeba.

Em Portugal considera-se o convite de V. M. e as tais resoluções e deliberações como impertinentes tentativas de violação da nossa soberania. E em face do procedimento de V. M. permitimo-nos fazer-lhes as seguintes perguntas: se um organismo internacional ou um grupo de nações convidassem a Etiópia a modificar o regime feudal que vigora no país, a reduzir os poderes pessoais de V. M., a instituir uma verdadeira democracia, a acabar com o analfabetismo, a perseguir as várias formas de escravatura que normalmente se praticam, a elevar o seu país, a todos os respeitos, ao nível político, social e económico das províncias ultramarinas portuguesas — e apesar de se tratar, neste caso, de justas exigências — a Etiópia aceitaria a ingerência de estranhos na sua política?

Não esqueça V. M. que a Etiópia, que é o país independente mais antigo da África, é também o mais atrasado. Faltaram-lhe os benefícios da colonização branca. Apesar do «apartheid», não pode comparar-se o nível de vida dos negros sul-africanos com o dos súbditos de V. M., cujo comportamento selvagem horrorizou o Mundo quando combatiam os italianos (e tinham ainda a desculpa de lutar pela sua terra) e quando no Congo se entregaram a práticas cruéis e bárbaras que são a vergonha da humanidade.

A reunião de Adis-Abeba não foi uma conferência de Estados: foi um conluio de interesses — de interesses que correspondem a este mesmo momento. Ben Bella já disse claramente que em África não haveria lugar para reis e imperadores. E disse-o da maneira menos respeitosa. V. M. — salvo o devido respeito — cometeu o erro de não ver que o único traço de união que liga os novos países africanos é o ódio ao Branco. No dia em

que não houver brancos em África, e talvez antes disso, os Ben Bellas, impelidos pelas molas que os ergueram, farão soprar um «novo vento» que levará coroas, palácios e acções, salvando-se apenas os depósitos nos bancos estrangeiros.

Não pense V. M. que cortando as relações diplomáticas com Portugal — relações que se estabeleceram em atenção ao seu insistente pedido — assegura o futuro do trono imperial do Rei dos Reis e do Leão de Judá. Verá que o atiram para a frente e alguns não o seguem. Melhor serviço à causa de todas as nações teria V. M. prestado se aconselhasse os seus actuais amigos a aceitarem o convite para visitarem Angola e Moçambique e verem o que lá se passa. V. M., que em várias circunstâncias da sua vida tem procedido como político sagaz, não vê o que está por detrás da recusa?

Entretanto, para provar a sua boa fé, aceite V. M. o convite do Chefe do Governo português: mande delegado seu ou vá pessoalmente, a Angola e Moçambique, e não se deixe dominar pela inveja quando verificar que ao pé daqueles territórios que trata de colónias está muito atrasada a Etiópia com a sua independência milenária.

Pertencemos a um pequeno país que se tornou grande ao sopro dos ventos de todos os quadran-

tes e de todos os mares e continentes. Para nos derrubar, não hão-de chegar os ventos de Nova Iorque, nem os de Adis-Abeba. Supomos o trono de V. M. mais ameaçado pelos tais «ventos da história» do que o nosso Ultramar. Sem rancor, conte V. M. connosco como em 1515, em 1923, em 1935 e em 1959 — quando se referiu ao calor e amizade de que o rodearam os Portugueses. Abandone V. M. as solidariedades suspeitas e interesseiras. E se voltar a bater-nos à porta saiba V. M. que o Estoril é grande e a sua Primavera é eterna.

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

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 A

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 83 47 24

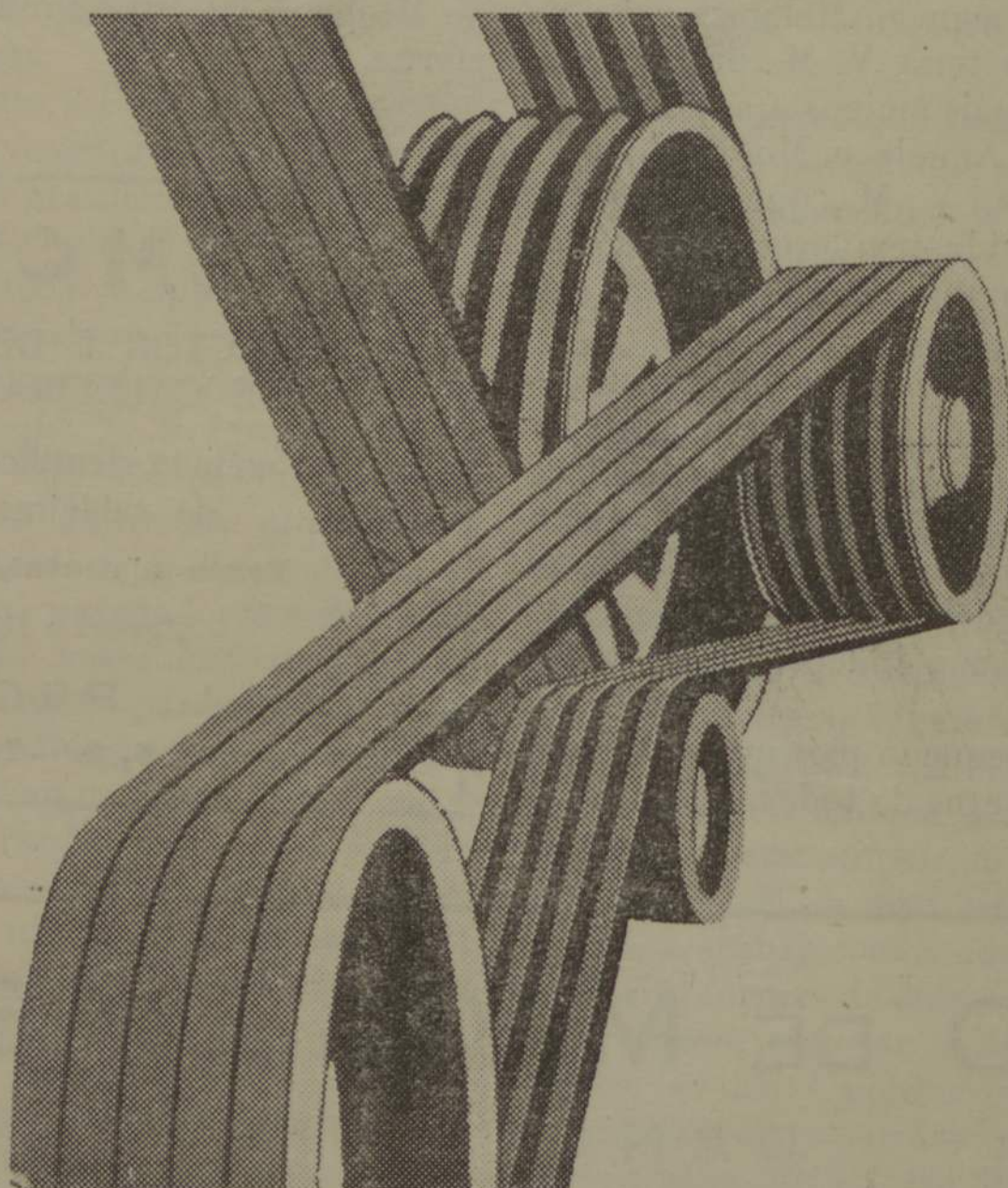
AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

PIRELLI



CORREIAS TRAPEZOIDAIS



PNEUS ANTIDERRAPANTES

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

R. S. Contreras, Lda.

Rua do Telhal, 4-B — LISBOA

Telefs. 36 95 87 / 3 34 00

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
ALFIAS 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 e 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 TRAÇAGEM, MÁQUINAS-
FERRAMENTAS, CARPINTARIA E SERRALHARIAS,
CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ETC.

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

CAMISAS REGOJO

46 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. Tele.: «REGOJO»

Telefs. { 86 21 65 / 6
86 69 79

L I S B O A

MÁRMORES DE **Sousa Baptista, L.^{da}**

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

Telefone 32 76 43 — **L I S B O A**

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,
loijas sanitárias e materiais de construção.

Silva & Feijóo, Lda.

**ARMAZÉM DE CORDOARIA
VASSOURAS E ANÁLOGOS**

Rua dos Bacalhóiros, 117 a 119

Telefone 86 99 10 **L I S B O A**

Fornecedores da C. P.

CALOREL

SOCIEDADE ANGLO-PORTUGUESA DE ELECTROTECNIA, LDA.

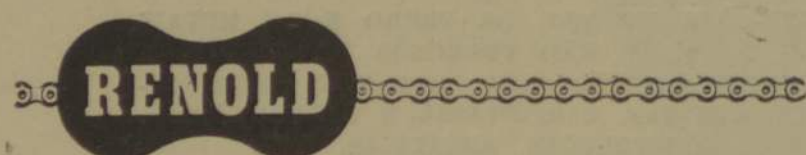
Rua do Centro Cultural, 29 — Telefones 71 23 11 e 71 05 26 — LISBOA

Fabricantes especializados de aparelhagem de aquecimento eléctrico, secagem industrial e ventilação.

IRRADIADORES TUBULARES, CONVECTORES E INFRAVERMELHOS PARA AQUECIMENTO.

Fornecedores da C. P.

Consultas • Projectos • Orçamentos • Garantia e Assistência Técnica Efectivas

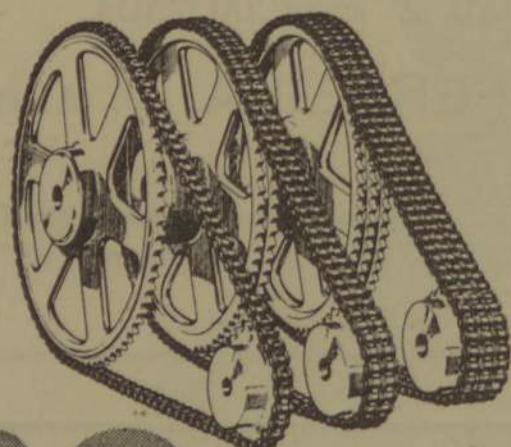


a maior
organização
mundial no
fabrico de
correntes
de
precisão

oferece

260

séries de transmissões
por corrente até 140
cv. em 25 relações
de velocidades



Para informações técnicas e fornecimentos consulte —

HARKER, SUMNER & Co. Lda.

PORTO

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

LISBOA

14 Largo do Corpo Santo, 18
Telef: 24822



RENOLD CHAINS LIMITED • MANCHESTER
REPRESENTANTES EM TODO O MUNDO

Nos revestimentos em termolaminados
utilizem o excepcional produto

Laminite

produto da **SONAE**

Não há melhor e é português

PORTO — Rua de Passos Manuel, 228-4.º — Telef. 23514
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196
LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55D — Tel. 772259



MELITOL
PROTECÇÃO
MARCA REGISTADA

O MAIS EFICAZ IMPERMEABILIZADOR
DE CIMENTO, BETÃO E MARMORITE

Empregado pelos Serviços do Ministério
das Obras Públicas, Defesa Nacional, Avia-
ção, Marinha, etc.; C.M.L. e outras; Comp.^{as}
C.P., Águas, Electricidade, Telefones, Sa-
cor, Shell, Mobil, B.P., C.U.F., U.F. Azoto,
Siderurgia, Laboratórios Eng.^a Civil, Fun-
dação Gulbenkian, etc.; Fábricas, Moagens,
Bancos, Hotéis, Hospitais, etc.

AS MELHORES REFERÊNCIAS
DOS MELHORES CONSTRUCTORES

Facultamos Fotocópias

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41-3.º LISBOA-2

Telefone 3 18 05

Novais & Silva, Lda.

~ DROGUISTAS ~

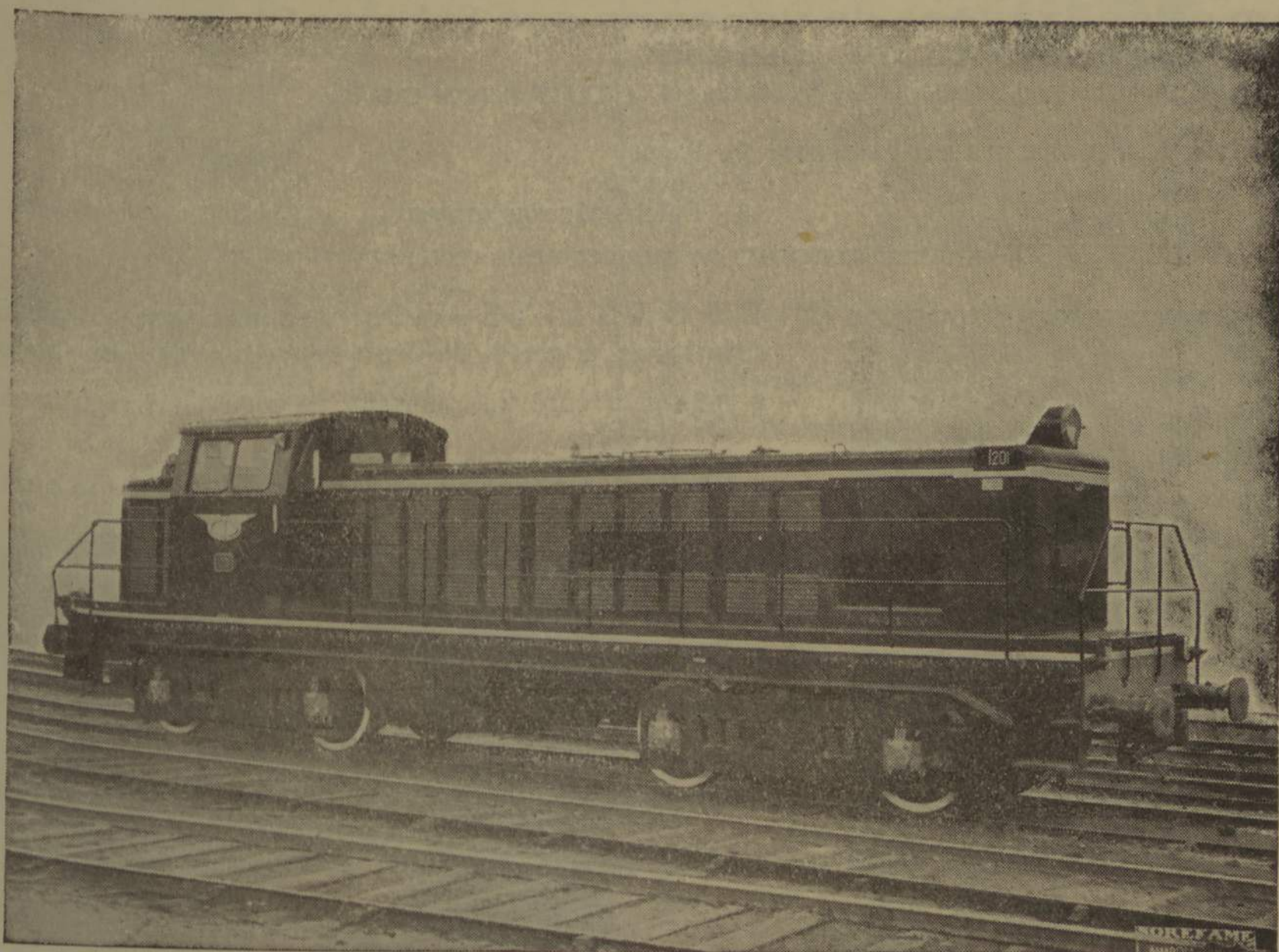
TINTAS : VERNIZES : PINCEIS, ETC.

~ PERFUMARIAS ~

Rua de S. Paulo, 14-16 • Tel. 323798 • LISBOA - 2

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C
ENCOMENDADA PELA EUROFIMA PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslávia



PRIMEIRA LOCOMOTIVA PRODUZIDA EM PORTUGAL

Mais de 980 locomotivas Bo Bo desde 600 a 1200 H. P. construídas ou
encomendadas para a S. N. C. F. — E. F. F. CHILE — F. C. Cuba
C. F. L. — RENFE — G. P. — J. Z.

BRISSENEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Bellini — PARIS - FRANÇA

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

Ótima Garrafeira em Cave Própria

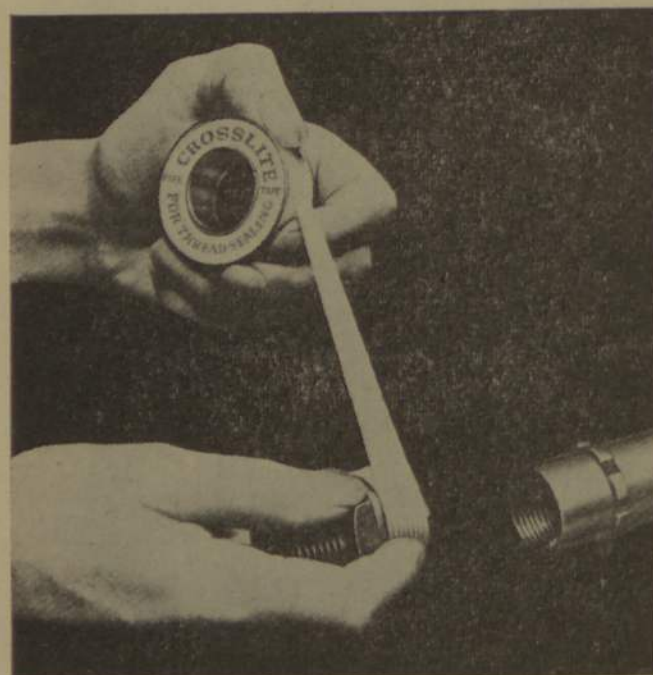
Banquetes e Lanches de Casamento para qualquer ponto do País

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

Tem canalizações de vapor na sua fábrica?
Tem transporte de gases?
Tem transporte de fluidos corrosivos?

Então tem problemas nas tubagens: 1 — Fugas
2 — Corrosão
3 — Calcinação das juntas

AO SEU SERVIÇO — a última conquista da química neste sector:



1 bobine: ca. 14 mts. comprim. ca. 1,3 cm. largura

CROSSLITE — Fita vedante para ligações tubulares à base de Polytetrafluoreto de Etilene

- Adesão e cobertura perfeita de todas as irregularidades da rosca.
- Insolúvel e **absolutamente inerte** ao ataque químico de qualquer substância.
- Não contamina as substâncias em processo através da tubagem.
- Resiste a temperaturas de -100°C a $+300^{\circ}\text{C}$
- Preserva impecavelmente o sistema roscado ao fim de meses ou anos de trabalhos.

um produto de **HENRY CROSSLEY LDA. - Bolton - ENGLAND**

Todos os acessórios para vedação

EMPANQUES E OUTROS MATERIAIS DE VEDAÇÃO

Representante exclusivo: **SIDROL — Sociedade Importadora de Drogas, Lda.**
Calçada de Monchite, n.º 3 — **P O R T O** — Telef. 27826 e 32055

J. L. FERREIRA, L.^{DA}**ARMAZENISTAS DE MERCEARIA**RUA VICTOR CORDON, 3 — Telef. 32 10 63 — Teleg. «MARTIDANTAS» — **LISBOA****Fornecedores da C. P.**

Gestetner



ELÉCTRICO • TINTAGEM AUTOMÁTICA

GARANTIA PERMANENTE

A GESTETNER, LDA.

RUA DE S. NICOLAU, 113

Telefs. 32 26 28 - 32 08 77

**SOCIEDADE DE
CONSTRUÇÕES
AMADEU
GAUDÊNCIO**

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



**ARQUITECTURA
E ENGENHARIA**

Telef. P. P. C. A. 4 31 91 - 4 31 92 - 4 31 93 — End. Teleg. «CONSTRUÇÃO»

CONSTRUÇÕES CIVIS — CARPINTARIA MECÂNICA
BETÃO ARMADO — TRABALHOS DE PINTURA



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L. DA

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

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

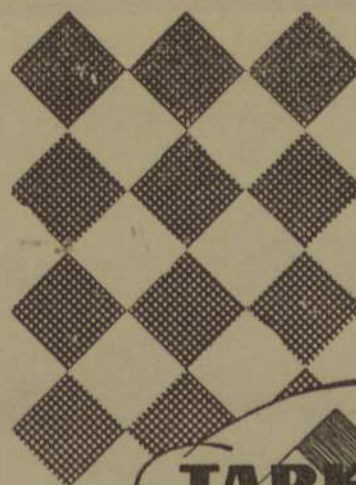
RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 32 15 74 — TELEG. «SAM»

LISBOA

SEMPRE PRESENTE!

O MAIS MODERNO E RESISTENTE
REVESTIMENTO PLÁSTICO PARA CHÃO
INCOMBUSTÍVEL - MALLEÁVEL - ANTI-ÁCIDO



TARKETT

VINYL TILES

O preferido pela C. P. devido às suas extraor-
dinárias características e elevado rendimento

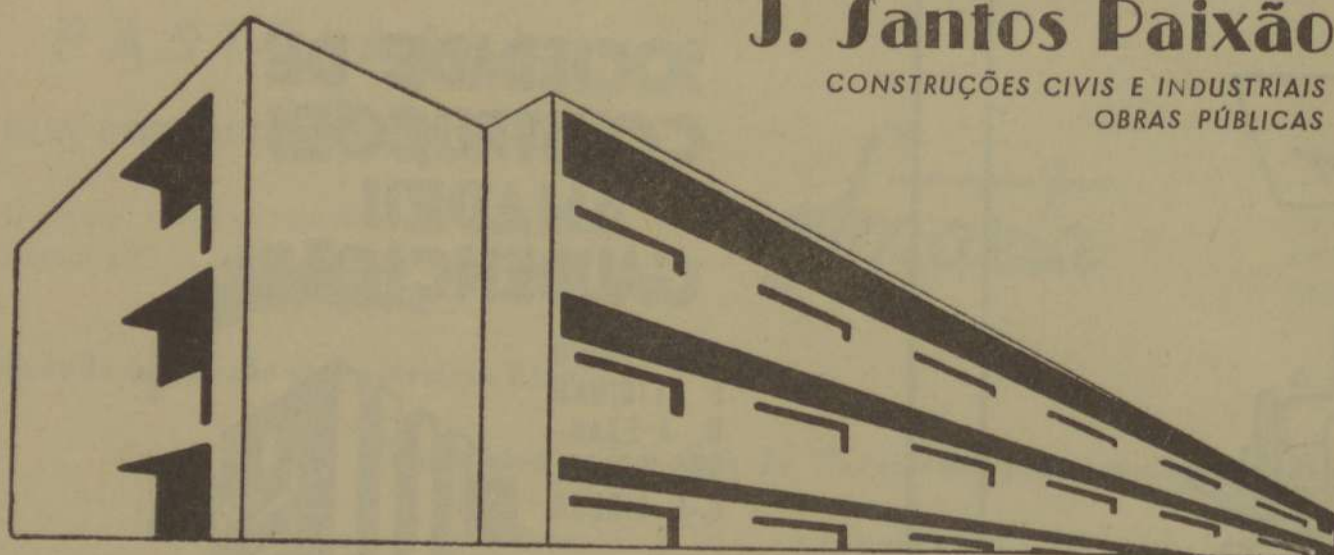
CONSULTE:

“SOPAL”

RUA IVENS, 58-64 — LISBOA — TELEF. 37 01 66-7-8

“NORDICAL”

RUA JÚLIO DINIS, 915 — PORTO — TELEF. 6 59 00

**J. Santos Paixão & Irmão, Lda.**CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
OBRAS PÚBLICASAv. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.
LISBOA

TELEFONES:

84 53 41**84 25 51****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 FRANCES

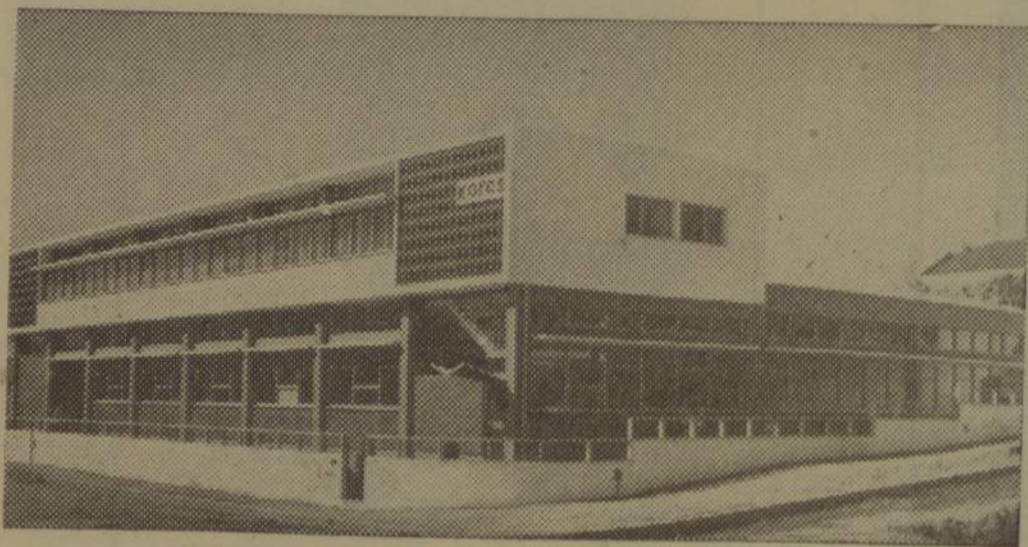
Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra

Escritório e Garagem: AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46

Oficinas: RUA VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — **LISBOA** — Telefs.: 77 40 41 / 2 / 3

KORES, L. DA

FÁBRICA DE:

**CABO RUIVO**

TELEFONES: 389291-389292

LISBOA
 **PAPÉIS**

QUÍMICOS

 **FITAS**

PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER

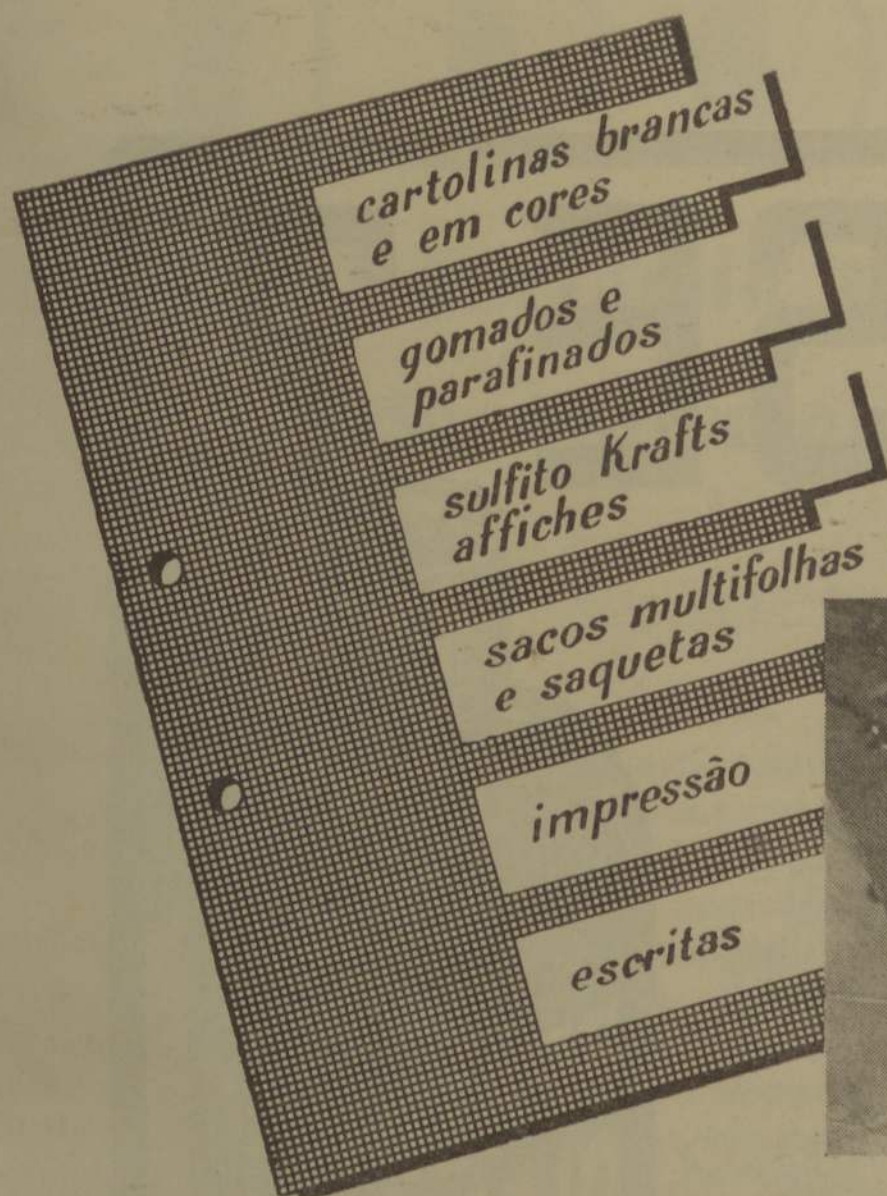
 **STENCILS**

E

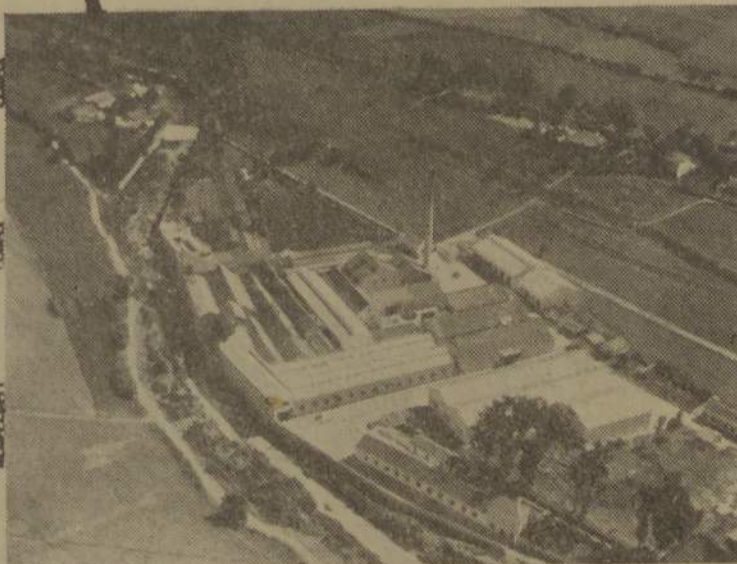
 **TINTAS**

PARA DUPLICADORES

PAPEIS



DA
FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



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

Silva & Sena, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

R. Jardim do Tabaco, 86 — LISBOA-2 — Portugal
Telefs.: 86 51 81 — 87 04 44 — Teleg. SENACOL

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 32 55 13 — 32 86 35 — 32 51 51

21, Rua Jardim do Regedor, 25 - LISBOA

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

Telefs. 3 15 81 (40 linhas) — LISBOA

CARVÃO

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

EXPORTAÇÕES = IMPORTAÇÕES

NO PORTO

KENDAL, PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

SOC. INDUS. DE TOLDOS E ENCERADOS

RUA VALE DE SANTO ANTÓNIO, 59

Telefones 84 53 57 - 83 05 89 — LISBOA

ENCERADOS — VENDAS E ALUGUER
TENDAS E TODO O MATERIAL DE ACAMPAMENTO
TOLDOS — BARRACAS E SOMBREIROS

Fornecedores da C. P.

TOSSE ?



HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL

EUROFIMA

Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

CONFORME promessa feita em artigo anterior de que se indicariam alguns trabalhos da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, uns já executados e outros ainda em curso, vamos dar a conhecer o que é a Eurofima, razões da sua criação e benefícios dela resultantes.

De há muito que se vinha sentindo a necessidade da existência dum plano de financiamento internacional para as compras de material ferroviário em virtude das Empresas ferroviárias, com os recursos próprios, não poderem satisfazer completamente as necessidades exigidas para acudir às necessidades de tráfego ou para modernizar o seu material, de hármónia com as exigências da técnica moderna, no que respeita tanto à segurança da circulação como a sistemas mais económicos de tracção, que trazem, como resultado, um abaixamento do custo de produção do transporte e, portanto, um contributo para o desejado equilíbrio financeiro das Empresas. São investimentos consideráveis que, para se tornarem mais eficazes, convém coordená-los internacionalmente.

Por estes motivos, a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes aceitou o princípio duma operação de financiamento internacional e encarregou as administrações ferroviárias de lhe fazerem propostas, tendo sempre em consideração os interesses das indústrias nacionais de construção do material ferroviário.

Foi então criado um Grupo de estudos constituído pelas Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, o Caminho de Ferro Federal alemão, os Caminhos de Ferro italianos do Estado, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses, os Caminhos de Ferro Holandeses, os Caminhos de Ferro Federais Suíços e ainda um certo número de Bancos.

Dos trabalhos efectuados por este Grupo resultou a aprovação da ideia dum financiamento

internacional do material circulante normalizado e o acordo para que fosse encarada, para o efeito, a criação duma Sociedade Europeia, que compraria o material que as Empresas lhe pedissem e o entregaria, a estas, mediante um regime de aluguer-venda.

Levanta-se, assim, um outro problema. Esta Sociedade teria que, para exercer a sua actividade, procurar importantes capitais nos mercados financeiros, para o que se tornava necessário saber e conhecer as garantias concretas que, além da sua caução moral, poderia receber das empresas ferroviárias.

Pensou-se, em primeiro lugar, na responsabilidade solidária das empresas, entre si, perante os encargos que cada uma tomasse para com a Sociedade, mas verificou-se ser uma fórmula que teria de ficar sujeita a certas restrições, em virtude das diferentes condições financeiras das empresas interessadas.

Começou-se então a estudar uma solução que se baseava na entrega à Sociedade, por parte dos caminhos de ferro de certos países (os que pertencem ao «pool» de vagões da Convenção «Europ»), dum certo número de vagões cujo valor constituiria o seu crédito inicial.

Estes vagões seriam depois alugados aos citados caminhos de ferro, que os continuariam a explorar nas mesmas condições em que o faziam antes da sua entrega, ficando a Sociedade com o encargo da sua renovação.

As anuidades de aluguer seriam iguais às de amortização dos vagões entregues, não suportando os caminhos de ferro nenhuma despesa suplementar.

Com este activo já a Sociedade poderia procurar capitais, por empréstimo, para financiar novas compras.

Para efectivação do princípio atrás enunciado, necessário seria que os Estados garantissem, à Sociedade europeia, liberdade de transferência de

divisas para as necessárias operações que fossem por eles autorizadas e ainda em regime tal que evitasse sobreposição de taxas fiscais.

Para apreciação dos trabalhos apresentados pelo Grupo de Estudo foi, pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, encarregada uma Comissão que se pronunciou pela constituição duma Sociedade Europeia para o financiamento de material ferroviário a que foi dado o nome de «Eurofima», cuja sede se acordou ser em «Bâle» (Suíça).

Trata-se duma Sociedade anónima cujos accionistas são as empresas ferroviárias dos países participantes numa Convenção a que adiante faremos referência.

Tem esta Sociedade, pelos seus Estatutos, por objectivo adquirir nas melhores condições possíveis, para as administrações de caminhos de ferro suas accionistas ou para outras administrações ou organismos ferroviários, material de tipo unificado. No segundo caso terá que haver a garantia dum ou mais accionistas.

Para o efeito, mandará construir o material, por conta das administrações ou organismos ferroviários ou por sua própria conta. Sendo de sua conta, será aquele entregue por aluguer ou venda.

Poderá também a Sociedade procurar os meios financeiros necessários, além dos capitais próprios, promovendo empréstimos.

O seu capital foi fixado, inicialmente, em 50 milhões de francos suíços e dividido em 5 000 acções de valor nominal de 10 000 francos suíços.

Nesta Sociedade existem 2 espécies de acções, classificadas em acções A e acções B. As primeiras são satisfeitas em numerário e as segundas pelo valor dos vagões entregues.

Do que já atrás se disse, só poderiam ser portadoras de acções A as administrações ferroviárias fazendo parte da Convenção «Europ».

De início ficaram as acções assim distribuídas: os Caminhos de Ferro Federais Alemães com 130 acções A e 1170 acções B; a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses com 130 A e 1170 B; os Caminhos de Ferro italianos do Estado com 70 A e 630 B; a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas com 60 A e 490 B; os Caminhos de Ferro Federais Suíços com 400 A; os Caminhos de Ferro Holandeses com 30 A e 270 B; os Caminhos de Ferro do Estado da

Suécia com 100 A; a rede nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis com 100 A; a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses com 100 A; os Caminhos de Ferro Jugoslavos com 100 A; a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com 20 A; os Caminhos de Ferro Federais Austríacos com 10 A; os Caminhos de Ferro do Estado Dinamarqueses com 10 A; e os Caminhos de Ferro do Estado Noruegueses com 10 A.

Passados 10 anos as acções B serão convertidas em acções A à razão de 1/10 por ano; nenhuma acção poderá ser cedida senão entre os accionistas.

O sucesso desta Sociedade tem sido tão grande que já foi necessário, por determinação da sua Assembleia-Geral, elevar o capital para o dobro, ou seja, para 100 milhões de francos suíços.

Dela já têm sido colhidos grandes benefícios pelos Caminhos de Ferro Portugueses, através da aquisição de várias locomotivas diesel-eléctricas.

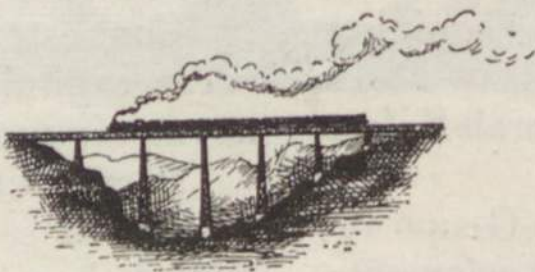
Simultaneamente com a aprovação dos Estatutos, os Estados cujos caminhos de ferro são accionistas da Eurofima assinaram, entre si, uma Convenção pela qual se obrigam a conceder às suas administrações ferroviárias, as autorizações necessárias para o cumprimento de todos os actos relativos à constituição da Sociedade e às suas actividades. Os Governos são ainda responsáveis pelos encargos assumidos pelos seus caminhos de ferro para com a referida Sociedade.

Em simples palavras podemos sintetizar o funcionamento da Eurofima do seguinte modo:

As empresas ferroviárias pedem-lhe para adquirir o material de que necessitam; como se trata de material unificado aquela Sociedade consegue, juntando vários pedidos, fazer grandes encomendas a preços mais vantajosos. Uma vez adquirido, é feita a sua entrega aos caminhos de ferro que o pediram, mediante um contrato de aluguer-venda por um prazo determinado.

Durante este prazo, os beneficiados pagam um número de anuidades de aluguer igual ao número de anos para que foi elaborado o contrato, de modo que, à data da sua expiração, o material está totalmente pago e as empresas entram na sua plena posse.

Têm assim a vantagem de fazer estas aquisições sem o dispêndio exigido pelo grande investimento que inicialmente seria necessário.



O Poeta Acácio de Paiva

No 1.º Centenário do seu nascimento

Por EURICO GAMA

Director da Biblioteca Municipal de Elvas

TENHO acompanhado com interesse e certa curiosidade o noticiário da Imprensa referente às comemorações com que Leiria recordou a passagem do 1.º centenário do nascimento de um dos seus ilustres filhos: o poeta, prosador, comediógrafo e crítico Acácio de Paiva.

Não vi uma única vez mencionado o nome de Elvas, onde o poeta exerceu a sua actividade profissional, cantou e afirmou o seu admirável estro, viveu alguns dos melhores anos da sua mocidade, fez jornalismo e deu largas à sua magnífica e saudável veia humorística.

Na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* igualmente se omitiu o facto, bem como no *Dicionário Universal de Literatura*, de Henrique Perdigão.

Não me foi possível consultar o livro de Adelino Mendes, em que este brilhante cronista retrata o perfil de Acácio de Paiva e só por esse motivo não afirmo que a todos os biógrafos do grande poeta passou despercebida a sua estadia na cidade fronteiriça.

Pois é no venerando ambiente da histórica Praça Forte que eu venho evocá-lo nas páginas acolhedoras da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Serei breve, como me compete num simples artigo, embora possua material de sobra para uma série de capítulos. O que importa, no caso, é situar o poeta nos seus anos de Elvas e essa será a minha modesta contribuição nas homenagens levadas a efeito, na formosa cidade do Lis.

* * *

Após ter frequentado a Escola Politécnica de Lisboa e as Academias Politécnicas do Porto e de Coimbra, onde concluiu os preparatórios, deixou a carreira médica para tentar a de Farmácia, formando-se na Escola Médico-Cirúrgica da Cidade Invicta, em 1887.

Já então praticara o jornalismo em *A Actualidade*, da capital do norte, ocupando, na redacção, a vaga deixada por Hamilton de Araújo. Pela vida fora essa tornou-se uma das suas maiores paixões, mas nunca seria um jornalista profissional.

Tendo entrado para a Direcção-Geral das Alfândegas como aspirante, foi colocado na Delegação de Elvas, junto à Estação do Caminho de Ferro, no sítio das Fontainhas, a 3 kms. da cidade, onde então se vivia uma intensa vida de imprensa, bastando dizer-se que, na época em que o nome de Acácio de Paiva nela surge (1889), se publicavam os seguintes periódicos: *O Elvense* (1880-1904), bissemanário onde Lourenço Caiola escrevia quase todos os artigos políticos; *A Sentinela da Fronteira* (1881-1891), também bissemanal; *Gil Fernandes* (1885-1893), semanário progressista; *A Folha de Elvas* (1886-1889), que, do mesmo modo navegava nas águas progressistas; *A Ordem* (1889-1890), independente; *Infância* (1889), pirilampo da juventude; *Correio Elvense* (1889-1920), bissemanal, para o qual transitou Lourenço Caiola, como redactor principal.

Acácio de Paiva iniciou a sua colaboração pelo «*O Elvense*», em seu n.º 893, de 29 de Agosto de 1889, com uma poesia de 67 versos intitulada *Noivado*; mas foi no «*Correio Elvense*» que ele deixou abundantes e valiosos testemunhos da sua inspiração poética; assim, em 13 de Outubro, «*A minha amante*», 12 estâncias de 7 versos; em 24 do mesmo mês, «*Sobre o gelo*», 1 sextilha e 1 quadra; em 3 de Novembro, «*Primeiras Lágrimas*», soneto; em 21, «*Carta*», desenvolvida em 13 quadras, etc..

No n.º de 27 de Outubro, o «*Correio Elvense*» inseria a seguinte expressiva e laudatória local:

«Graças à amabilidade de um amigo, pudemos, há dias, na escura sala da nossa redacção, receber a luz brilhante de um simpático colega, que modestamente se alcunha de *Lanterna das Fontainhas*.

Quantos, com prosápias de *faróis*, não teriam razão para invejar aquela luz, que se julga tenuíssima e que é na realidade tão intensa e cintilante, como o brilhante espírito de quem a alimenta.

Pena é que a *Lanterna* bruxeleie tão raras vezes, fazendo-se desejada de quem, como nós, tanto a aprecia.

Não podemos desejar-lhe rendosos anúncios,

para que não nos alcunhem de imitadores, mas em compensação apetece-mos-lhe muitas relações com pessoas que façam anos como *il faut*.»

Acedendo ao convite tão amavelmente feito em público, Acácio de Paiva começou a figurar mais assiduamente nas colunas do esplêndido jornal, que contava com um notabilíssimo corpo de colaboradores.

Mas, o poeta vivia o fogo dos seus 26 anos e por vezes não se coibia de uma sátirazinha que feria a susceptibilidade de um meio tradicionalmente conservador, e por força de uma poesia em quadras — «*O nosso filho*», publicada em 13 de Fevereiro de 1890, ou de outra em sextilhas, «*A uma aldeã*» (20 do mesmo mês) — ou pela irreverência da mocidade, foi agredido num baile de Carnaval efectuado em 27 no Grémio Artístico Elvense, caso que o «*Correio*» noticiou nos seguintes termos:

«O nosso querido amigo e distintíssimo colaborador Acácio de Paiva foi vítima de uma agressão pessoal no baile que se realizou, no último domingo, numa das sociedades desta cidade. Lamentamos, sinceramente, os factos que se deram e abstendo-nos de nos referirmos a eles, por motivos de justificadíssimos melindres, não quisemos deixar de, deplorando-os, significar o nosso sentimento pelo agravo que sofreu um cavalheiro distintíssimo a quem nos liga sincera amizade, e que tem honrado este jornal com a mais fidalga colaboração literária.»

Como se vê, bastante correctamente o jornal assinalava o desagradável sucesso, pondo-se logo ao lado do seu prestimoso e querido colaborador que as circunstâncias não venceram, pois dele encontramos nos números seguintes deliciosos madrigais, belos sonetos, encantadoras quadras e outras produções àvidamente procuradas pelos leitores, especialmente pelos de imprópriamente designado do sexo frágil, que se deleitavam com o lirismo, por vezes malicioso, do inspirado vate.

* * *

Em 1891, Acácio de Paiva e Lourenço Caiola, este então tenente de artilharia, com a colaboração de Manuel Caiola, empregado da Alfândega e exímio fotógrafo-amador, fundaram um pequeno jornal, essencialmente literário e... humorístico (faceta que transparece do próprio título) «*O Boémio*».

Da cabeça do primeiro número extraio os seguintes elementos, bem elucidativos nas suas desenfadadas intenções: «Redactores: por ora ainda não temos, estamos em ajustes especiais. *O Boémio* publica-se às terças-feiras por ser dia aziago. Colaboradores: Recebem-se propostas. Isto deixa. Não se aceitam os conhecidos escrito-

res Tesoura, Plágio & C.^a por não os querermos sobrecarregar. Assinaturas: série de 10 números — de 100 réis para cima (o que vier a mais é ganho).»

No artigo de apresentação, sob o título «*Ao levantar o pano*», escrevia-se com o mesmo transparente espírito: O Boémio é cosmopolita. Passeia pelos *boulevards* de Paris, como pela *Puerta del Sol* em Madrid, como pela *Avenida* em Lisboa, como pela rua da *Carreira* ou *Passeio Municipal* deste jardim à beira do Cêto plantado.»

A Carreira e o Passeio Municipal (Jardim Público) eram (e são) em Elvas; o Cêto é um saltitante ribeiro afluente do Guadiana.

O próprio Acácio de Paiva solicitado pelo benemérito editor elvense e seu Amigo, António José Torres de Carvalho, sobre o que tinha sido o «*Boémio*», respondeu-lhe, entre outras coisas: — «Era uma publicação despretensiosa, destinada menos ao público, que a distrair os redactores... Tinha feição humorística e crítica — inofensiva, que fazia apenas sorrir. As suas colunas eram preenchidas com prosa e verso de literatura fácil, mas não descuidada. Redigia-se... onde *calhava* e às vezes ao ar livre, nas Fontainhas. Para se avaliar da importância que os seus redactores-proprietários ligavam aos lucros da publicação, basta dizer que não havia lista de assinantes: os nomes destes estavam na memória do administrador, memória fresquíssima, porque poucos assinantes recebiam os exemplares».

O administrador era o Manuel Caiola, mas Acácio de Paiva também esqueceu bastante essa efémera aventura jornalística, pois dizia a Torres de Carvalho que apenas se haviam publicado 4 números, quando eu encontrei pelo menos mais três, o 7.º, quiçá, sim, o último, de 18 de Agosto de 1891.

* * *

Em 3 de Maio de 1890, o poeta partira para Lisboa, onde fora colocado, mas continuou a colaborar no «*Correio Elvense*», ao qual o uniam muitas amizades, pelo que a Elvas voltou, por mais de uma vez, em visita.

A 2 de Novembro daquele ano contraiu matrimónio, em Leiria, com D. Constança Dolores Perianes Correia, filha do major de Caçadores 6, Francisco Correia e da sr.^a D. Constança Perianes Correia, e, novamente transferido para Elvas, com a esposa regressou no ano imediato, e a 17 de Junho já publicava 4 sextilhas dedicadas ao seu amigo Lourenço Caiola, sendo o seu pseudónimo mais usual o de *Hamlet*.

Considerando que não devo, realmente, abusar do espaço da «Gazeta», vou terminar este modesto artigo com a publicação de duas cartas

inéditas de Acácio de Paiva para Torres de Carvalho, e ainda de uma breve antologia da sua colaboração nos jornais de Elvas.

1

«Antoninho, meu brègeiro

Ahi vae um soneto muito chinfrim para o teu numero do Natal; a minha falta de geito para as altas theologias desculpa a sensaboria.

Peço-te que me recomendes muito ao Botelho (Afonso Botelho Correia Guedes do Amaral), Tierno (Dr. João Henriques Tierno), Pimenta (Dr. Eduardo Pimenta), Manuel Cayolla, etc, etc..

Dispõe do teu velho amigo e muito grato
T/c — Lx.^a 15-12-94

Accacio de Paiva»

2

«Meu caro António

Folgo muito em contribuir para as homenagens ao nosso excelente Manuel Cayolla. Peço-te o favor de lhe dares um abraço da minha parte. Saudades ao dr. Tierno e ao Figueiredo da Alfândega (Dr. Adolfo João Sarmiento de Figueiredo).

Dispõe do sempre teu muito amigo e velho

T/c — 6-2-908

Accacio de Paiva»

3

SOBRE O GELO

Sobre o gelo ou sobre a neve
Tão facilmente se escreve
Que um dia a mão do destino
No teu peito alabastrino,
Que é só de gelo formado,
Meu nome deixou gravado.

Sobre o gelo ou sobre a neve
Tudo se desfez tão breve,
Que hoje o meu nome... quis lê-lo
E encontrei sòmente gelo.

Accacio de Paiva

«Correio Elvense» - 24 Outubro - 1889.

4

UM CONSELHO

Ao Manuel Cayolla

Lembro-me dele: em volta do pescoço
Seis metros de gravata agita o vento;
Chapéu de sol que abriga um regimento,
Fato para vestir mais dum colosso.

Há muito que o não vejo e que o não ouço,
Mas lá de vez em quando o seu talento

Em obras de real merecimento
Revela-me que vive e sempre moço.

Acostumado às doces diabruras
Do fértil e galante deus Cupido
Tem sido autor de muitas amarguras.

É tempo de mostrar-se arrependido
E conhecer as plácidas venturas
De ser pai de família e bom marido.

1908

Accacio de Paiva

5

A FITA DA SEMANA

António José Torres de Carvalho

I

Orá desenho a fita da saudade,
Elvas a toda branca fronteiraça,
Prepara a rija festa da cidade
(A festa de mais cor, a mais castiça
Do castiço Alentejo) e desta vez
Espiritualizada pelo busto
No Jardim principal, dum português
Que tão bem soube honrá-la, douto e justo.

II

Caiola, Simões, Barbas, Tierno... Conto
De memória cansada. Havia mais.
Botelho, e até não sei que moço tonto
Ousado rimador de madrigais.
Há quantos anos, pura, sem cuidados,
Passaste essa manhã de Primavera,
Ala de Namorados — namorados
Da vida, da aventura, da quimera?

III

Onde, agora?! Perguntem-no à poeira
Que leva ao nada os corações dispersos;
Uma nota de música ligeira,
O ritmo frouxo de esquecidos versos,
Uma anedota fácil, um sorriso
Ibérico, um assalto a Badajoz.
Um galante piropo de improvisado.
Almas em ruína, lápides, avós...

IV

Pouco lhe diz o nome acima, creio,
Diz muito para mim, que a todo o instante
Outros e não maiores, ouço e leio
Com adjectivação super-cantante,
Decorem-no. É de alguém que as honrarias
Merecera, mas não quis por ajuizado.
Foi simples. Velharias
Do século passado.

Acácio de Paiva»

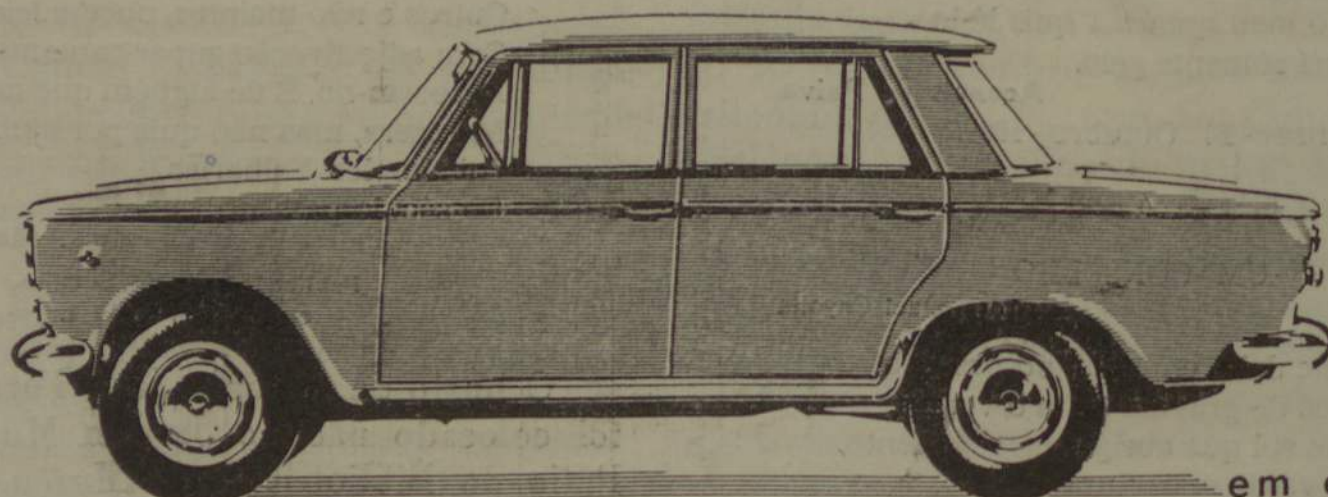
Publicado em «O Século», Set. 1941 e transcrito
em o «Correio Elvense», de 14 do mesmo mês.

O busto de António José Torres de Carvalho
foi colocado não no Jardim Municipal, mas no
Pátio da Biblioteca e do Museu, que ele dirigiu
com extremos de devoção e carinho.
Elvas, Dezembro de 1963.

1.
p.

fiat 1300 1500

**esbelto
panorâmico
confortável
silencioso
veloz
elegante
altos serviços**



12

fiat 1300/1500 o carro sucesso

em exposição na
Fiat Portuguesa
Lisboa e Porto

CAMINHOS DE FERRO EUROPEUS

As Principais Novidades e Melhoramentos do Ano findo

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

A Europa assistiu este ano à agitação dos países neo-africanos que manifestaram exuberantemente os desejos ou satisfações da sua emancipação, mostrando ao Mundo, no palco da O N U, a característica bizarra da sua própria raça e da sua civilização.

Tudo se passou, e se continua a passar, perante a impassibilidade das nações responsáveis pela própria integridade e pela manutenção da paz.

Porém, no espírito dos homens, continuou a pairar a já tradicional ideia da conquista de melhores condições de vida. Este aspecto é-nos revelado pela série de melhoramentos e de inovações cujo fim almejado é obter sempre, cada vez mais, maior conforto e comodidade.

Quais foram, no domínio ferroviário, as grandes realizações europeias do ano?

* * *

Lançando uma larga vista de olhos pelos melhoramentos introduzidos nas redes dos vários países, concluímos que as vias férreas continuam a merecer especial atenção. Vislumbramos que todas as administrações resolveram encetar ou continuar a modernização ou actualização das redes, a fim de as adaptar às actuais conjunturas económicas e sociais. A importância das questões ligadas à actualização dos caminhos de ferro atinge o mais elevado grau quando leva as nações interessadas a congregarem os seus esforços no sentido da procura de uma solução de conveniência mútua. A França, a Alemanha Federal, a Bélgica e a Holanda são um exemplo no campo da cooperação internacional ao conjugarem os seus estudos e planos na melhoria do serviço das linhas que as interligam. Em Setembro, a SNCB e a SNCF completaram a ligação eléctrica Paris-Bruxelas. Na rede francesa completou-se o troço Aulnoye-fronteira belga e no troço belga o percurso Bruxelas-Mons-fronteira francesa. A electri-

ficação do trajecto ligando a França à Alemanha pela Holanda e Bélgica, iniciou-se em 1927, com o troço Amsterdão-Roterdão, na Holanda.

Com a electrificação total do trajecto, os TEE serão doravante rebocados por locomotivas eléctricas policorrentes. Estas locomotivas poderão circular nas quatro redes de voltagens diferentes, estando já em serviço, experimentalmente, o protótipo de uma série de cinco locomotivas a utilizar pela SNCB, a qual pode atingir a velocidade de 150 km/h.

Os caminhos de ferro federais alemães projectam construir locomotivas do mesmo tipo, que farão o percurso Colónia-Aix-la-Chapelle, prevenindo-se a entrada ao serviço em 1966.

A electrificação das linhas suburbanas de Paris prosseguiu, em especial no troço Aulnoye-Sous-Bois. Está prevista também a electrificação das linhas dos arredores do Oeste ligando Paris-St. Lazare a Nantes, pelas duas margens do Sena. A abertura à exploração deverá verificar-se em 1966.

O tráfego suburbano de Paris aumentou consideravelmente, prevendo-se para 1965 mais 25% do que o verificado em 1959, o que exigirá um aumento do potencial dos transportes além da modernização das instalações fixas e do material circulante. Todas estas realizações estão incluídas no 4.º plano de desenvolvimento económico e social estabelecido pelo governo.

Na Alemanha Federal as estações de Freising a nordeste de Munich e Plochingen, bifurcação das linhas de Stuttgart-Rentlingen e Ulm, foram providas de postos de comando centralizado que permitem a manobra de quase três dezenas de agulhas por meio de sistema eléctrico. Estas centrais, onde um ou dois agentes bastam para efectuar a manobra das respectivas agulhas, permitiram uma economia de pessoal de 8 agentes, os quais foram empregados noutros serviços.

A DB tem dedicado grande atenção à renova-

ção do material fixo e rolante, sendo considerável a verba despendida com a renovação da via; assim, de 1 600 milhões de marcos, 830 foram empregues na renovação e conservação da via e edifícios. A extensão de barras longas soldadas atinge já 33 000 km de via, ou seja 46 % do total da rede.

Num plano estabelecido a longo prazo prevê-se a adaptação das principais linhas a velocidades máximas de 200 km/h, assim como a aceleração dos comboios nas linhas secundárias.

Os caminhos de ferro federais alemães continuam a equipar as linhas e os veículos com o dispositivo de comando automático de paragem dos comboios. Cerca de 10 000 km de linha possuem já este dispositivo, 1 200 estão em curso de execução e 2 000 km possuí-lo-ão no próximo ano.

2 200 veículos motores dispõem do dispositivo, 1 800 foram montados este ano, e 1 500 recebê-lo-ão em 1964.

Os caminhos de ferro britânicos completaram em Janeiro, na estação de Stafford, a 3.^a etapa da electrificação Liverpool-Manchester-Crewe, cujo termo se prevê para 1965. Locomotivas eléctricas de 3 300 CV rebocam já a maior parte dos comboios de passageiros entre Liverpool-Manchester e Stafford.

Na região do Este, uma potente locomotiva Diesel, a primeira de uma série, foi posta a circular, destinada ao reboque de comboios de passageiros e de mercadorias. Sendo mais potente e mais leve que as anteriores do mesmo tipo, atinge a velocidade de 150 km/h.

Os caminhos de ferro britânicos montaram uma central de calculadores, que permite efectuar a distribuição judiciosa dos 870 000 vagões e 47 000 contentores do seu parque de mercadorias, a fim de aumentarem o rendimento de utilização. Os ingleses também instalaram, no percurso Londres-King's Cross-Edimburgo, numa extensão de 630 km, um dispositivo automático de paragem dos comboios, servindo-se do sistema de sinalização luminosa. Um sinal avisador, óptico e acústico chama a atenção do maquinista quando a linha não está livre. Se o maquinista não corresponder, por qualquer motivo, os freios actuam imediatamente após 3 segundos e o comboio pára.

Os caminhos de ferro britânicos utilizaram pela primeira vez uma máquina calculadora para estabelecer horários, resolver os problemas mais complicados de linhas nas gares de triagem, determinar as rotações das locomotivas e efectuar o cálculo dos tempos de percurso de comboios extraordinários. Experimentaram ainda em automotoras de grande linha, na região do centro, entre Londres e Enston, um novo tipo de suspensão pneumática que pretende substituir com vanta-

gem a suspensão de molas, mercê de um equilíbrio mais correcto do veículo, carregado ou vazio. Montaram na estação de Liverpool alti-falantes do tipo coluna, com som dirigido para evitar as repercussões.

Os britânicos esforçam-se por tornar agradáveis os comboios e as estações. Os projectos de melhoramentos são submetidos à apreciação do público através de exposições como a efectuada este ano. As novas carruagens possuem sistemas de ventilação e insonorização muito aperfeiçoados, além de janelas panorâmicas, iluminação, toillettes e entradas amplas estudadas de forma a aumentar o conforto.

Na Bélgica utilizou-se pela primeira vez o serviço ferroviário para transportar aço em fusão, dos altos fornos de Seraing para a aciaria de Chertal, distando 22 km. A metalurgia interessada adquiriu 8 vagons de 320 ton., montados sobre dezasseis eixos repartidos por 4 bogies e tendo 31 m de comprimento. Oito comboios diários asseguram o transporte de 2 400 ton. de aço em fusão, à temperatura de 1 500° C.

A SNCB ensaiou também um dispositivo de segurança de condução de comboios. Este dispositivo serve-se de uma placa oscilante que deve ser mantida em equilíbrio pelo maquinista. Se a placa se desviar da posição de equilíbrio, um sinal acústico soa e, após 3 segundos, os freios actuam, parando automaticamente o comboio.

Na Holanda, o governo autorizou também os caminhos de ferro a dotar as linhas com tráfego de passageiros, do dispositivo de paragem automática dos comboios. O plano prevê o equipamento total das linhas nos próximos 12 anos, numa extensão de 2 600 km. O sistema, semelhante ao empregado noutras redes, caracteriza-se por um controle permanente da marcha dos comboios, utilizando circuitos de frequências diferentes que, através dos carris, transmitem ordens ao veículo motor.

Se o maquinista não obedecer aos sinais luminosos e acústicos de paragem, os freios entram automaticamente em acção, afrouxando ou parando o comboio de acordo com o sinal.

Na Suíça, os C. F. F. prevêem para 1965 a substituição de todas as carruagens de 2 e 3 eixos. Dispondo já de 3 000 carruagens de 4 eixos e 2 bogies, mais 450 carruagens do tipo unificado substituirão as de 2 e 3 eixos existentes, até final de 1964.

O tráfego automóvel através dos túneis de Simplon e de S. Gotard aumentou consideravelmente, sendo os números relativos a 1962, superiores, respectivamente, a 60 % e 31 % dos obtidos em 1961.

Os caminhos de ferro finlandeses iniciaram este ano a electrificação das suas principais linhas

entre as quais a de Helsínquia a Slinäjoki; este ano, os trabalhos estenderam-se no troço Helsínquia-Tampere. O plano compreende a electrificação de 1700 km. de linhas nos próximos dez anos. As actuais locomotivas a vapor serão a pouco e pouco substituídas por locomotivas eléctricas, construídas nas fábricas de Tampere. Os primeiros comboios eléctricos começarão a circular em princípios de 1966.

Em Itália, a F. S. experimentou um novo dispositivo automático de segurança de passagens de nível, estudado pelo Instituto de Investigação Ferroviária. Consiste num pedal electrónico que transmite um impulso instantâneo à passagem do comboio, o qual é recebido num receptor existente na passagem de nível e que o converte num sinal luminoso e acústico.

No exercício de 1962-63 a F. S. aumentou o tráfego de passageiros em 3,4% (passageiros km) verificando-se a preferência do público pelos caminhos de ferro nas médias e longas distâncias.

Em Portugal, a C. P. instituiu, no corrente ano, o regime de 2 classes únicas, suprimindo a 3.ª classe e aderindo assim à convenção da UIC de 1956.

A electrificação prosseguiu na linha do Norte, tendo entrado em serviço o regime de tracção eléctrica entre Entroncamento e Coimbra, no dia 15 de Outubro. O serviço de passageiros entre as duas cidades — Lisboa e Coimbra — é já efectuado por composições rebocadas por locomotivas de grande linha «Bo Bo» ou por unidades triplas automotoras eléctricas, tendo-se obtido além de uma maior comodidade e rapidez, uma maior regularidade de horários.

Uma nova locomotiva metalizada «Bo Bo», a 2551, protótipo de uma série de 20 novas locomotivas, do tipo das já existentes, entrou em serviço em regime experimental. Novas carruagens de 2.ª classe e mistas, metalizadas, de grande linha, entraram também em serviço no cumprimento do plano de renovação do material circulante.

A renovação da via prosseguiu nas linhas do Norte, Beira Alta e Sul, com o assentamento de barras longas soldadas.

* * *

O breve apontamento dos melhoramentos ferroviários deste ano, que apresentámos ao leitor, dão uma imagem da forma como os principais países europeus encaram os seus caminhos de ferro.

A preocupação fundamental continua a ser a remodelação de toda a estrutura, não obstante os pesados encargos que resultam da transformação dos métodos e da substituição do material fixo e

circulante. Os encargos, ou são suportados pelas redes, mediante o recurso a empréstimos amortizáveis a longo prazo, ou são cobertos pelos governos em parte, através de concessões dos planos de fomento, constituindo as empresas ferroviárias como que sectores integrantes da própria economia nacional. O investimento de capitais elevados no reapetrechamento das redes, se por um lado tende a mantê-las em condições de poderem desempenhar o seu papel, visa por outro estimular a procura do transporte ferroviário, ou seja, obter uma maior utilização relativa, de modo a atingir-se uma rentabilidade superior.

Os resultados deste procedimento têm-se na generalidade observado na electrificação das linhas de tráfego muito intenso, onde a melhoria do serviço obtida pelo conforto, rapidez e regularidade, é compensada pela preferência dada ao comboio pelo público, sobretudo em linhas suburbanas.

Também não pode passar despercebida a intenção de algumas redes em melhorarem o deficiente aproveitamento das disponibilidades, mediante o emprego de aparelhos aperfeiçoados como os electrónicos, que lhes permitem, por exemplo, resolver as questões por vezes complicadas de uma rotação de locomotivas ou de uma distribuição racional dos parques de vagões e de carruagens.

Os caminhos de ferro europeus vivem, pois, uma época em que se pretende, à custa dos meios que a técnica faculta, obter uma economia nos processos de exploração indo desde o sector do material a empregar ao do pessoal a utilizar. A tendência, talvez devido à carência da mão-de-obra nalguns países, é para uma automatização das operações. Os dispositivos electrónicos existem hoje em empresas ferroviárias, desde os fins de segurança aos da rapidez e economia das manobras, até aos de gestão, como sejam os computadores do tipo calculadores. Falar em *automatismo* corresponde no presente a falar em *cibernética*. As unidades, os números, ou os símbolos são convertíveis em sinais, ou melhor em dados e ordens, que se transmitem aos mecanismos; estes executam as «ordens», previamente delineadas, e fornecem em seguida os resultados.

A cibernética aparece como um processo de obter automaticamente a resolução dos problemas complicados. Dizer *automaticamente* significa *rapidamente*, além de tudo o mais.

No Simposium que teve lugar em Paris de 4 a 13 de Novembro, sob os auspícios da UIC e com o apoio da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, a cibernética foi definida como o meio para construir os caminhos de ferro do futuro. Reunindo técnicos, cientistas, lentes das Universidades de renome, dos mais diversos países, com notável participação dos Esta-

dos Unidos, Japão e Rússia, foi uma oportunidade para os participantes, activos ou observadores, trocarem amplas impressões com vista à sua aplicabilidade.

Segundo M. Louis Armand, o caminho de ferro do futuro será *automatizado e organizado por meios cibernéticos* à semelhança dos processos que devem ser utilizados para resolver os grandes problemas da economia dos transportes. Discursando perante a Comissão Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), o Secretário Geral da UIC afirmou que a resolução dos problemas delicados referentes à economia dos transportes, requer a reunião dos especialistas de todos os países do CEMT, incluindo os peritos em assuntos económicos, tecnológicos e estatísticos das universidades e institutos. Enfim, é indispensável promover reuniões, simpósios em que se trate da econometria dos transportes e da sua sociologia,

não podendo ignorar-se a interligação dos transportes de cada país com a sua economia, ou com a do «espaço» a que pertença.



MOBÍLIAS EM TODOS OS ESTILOS — MAPLES LUSTRES — CARPETES PASSADEIRAS **MOBÍLIAS DE VERGA** CESTOS DIVERSOS ARTIGOS DE LONA PARA CAMPO E PRAIA GUARDA-SÓIS — CADEIRAS-MESAS-MALA, Etc.

MÓVEIS PORTUGÁLIA

100-A, AV. ALMIRANTE REIS, 100-D — TELEF. 40112
(Em frente da Cervejaria Portugália)



SCOTCHLITE

E

CENTERLITE

MATERIAIS REFLECTORES DE COMPROVADA UTILIDADE E EFICIÊNCIA NA SINALIZAÇÃO DIURNA E NOCTURNA DAS ESTRADAS E PONTES, DOS CAMINHOS DE FERRO, DOS VEÍCULOS, DAS PESSOAS, ETC.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL

GANDRA & LAGOA, LDA.

PRODUTOS



LISBOA
RUA AUGUSTA, 177, 2.º
TELEFS. 32 63 93-37 05 62

PORTO
RUA DE SANTA CATARINA, 1407
TELEFS. 49 01 23-4 01 24

A Ponte sobre o Tejo

Regulamento do Concurso de Estudos de Valorização Plástica do Maciço de Amarração Norte desta obra

O Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas, publicou no «Diário do Governo», II Série, número 297, de 19 de Dezembro de 1963, a portaria, com a data de 12 do mesmo mês, com o Regulamento do Concurso de Estudos da Valorização Plástica do Maciço de Amarração Norte da Ponte sobre o Tejo.

Reproduzimos a seguir o texto integral do referido Regulamento:

Artigo 1.º *Objecto do concurso.* — O maciço de amarração norte dos cabos principais da ponte sobre o Tejo constitui uma peça de grandes proporções que fica situada junto de duas artérias de grande movimento da cidade de Lisboa — as Avenidas da Índia e de Brasília.

A forma final desta importante parte da estrutura monumental que é a ponte sobre o Tejo foi objecto de um estudo de volumes de modo a tornar o seu aspecto tão agradável quanto possível, tendo em atenção a geometria imposta por razões de ordem estrutural.

Admite-se que as grandes superfícies do maciço de amarração norte da ponte devam ter um tratamento plástico adequado por forma a valorizar-se esta volumosa peça, integrando-se nesta valorização as inscrições com o nome da ponte e todas aquelas que tradicionalmente ficam apostas nos grandes monumentos, registando factos ligados à sua realização.

A escolha da solução para esta pretendida valorização plástica daquele elemento estrutural da ponte constitui o objecto do presente concurso.

§ único. Entre os autores dos trabalhos a apresentar ao concurso deverá figurar um escultor ou um pintor ou um arquitecto.

Art. 2.º Nos trabalhos apresentados ao concurso deverá ter-se em consideração o tipo de construção de que se trata, a necessidade de que a realização não contenda com a função estrutural desta grande peça e ainda a possibilidade de o tratamento plástico poder ser realizado posteriormente à conclusão da estrutura, se assim for julgado conveniente.

Art. 3.º Tratando-se de um concurso em que se deseja assegurar a mais ampla liberdade de concepção aos concorrentes, não se fixa um limite de preço de custo de execução. Como é óbvio, porém, não poderão deixar de constituir factor importante de julgamento as condições económicas da realização do trabalho proposto.

§ único É permitido aos concorrentes apresentar mais de uma solução em correspondência com diversas hipóteses de custo de realização da concepção ou das concepções encaradas.

Art. 4.º As peças que os concorrentes deverão obrigatoriamente apresentar serão as seguintes:

a) Memória descritiva e justificativa tratando os aspectos artístico e construtivo e os demais que se tornem necessários

para o perfeito esclarecimento da solução ou soluções propostas e das suas condições de execução;

b) Alçados na escala 1:100;

c) Pormenores que forem julgados necessários pelo concorrente na escala 1:20;

d) Desenhos ou esboços dos elementos plásticos considerados em escala que permita a sua apreciação.

e) Cortes necessários para o esclarecimento das condições de execução da obra;

f) Orçamento aproximado da obra, com indicação dos preços para cada uma das suas partes e ainda dos honorários, em caso de adjudicação;

g) Um modelo volumétrico da solução ou soluções propostas na escala 1:50;

h) Planta geral na escala 1:500, com uma sugestão sobre o arranjo da área envolvente do maciço norte da ponte.

§ único O concorrente escolhido, nos termos do artigo 10.º, obriga-se a fornecer todos os elementos gráficos e plásticos necessários à execução do trabalho ao apresentar o projecto definitivo e durante a sua execução.

Art. 5.º Serão fornecidos aos interessados neste concurso os seguintes elementos:

1) Planta do maciço da ancoragem norte da ponte e do local;

2) Alçados e cortes desta parte da obra;

3) Fotografias da maqueta à escala 1:100 existente.

§ 1.º Os pedidos para o fornecimento destes elementos serão feitos, por escrito, ao director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, com a declaração do fim a que se destinam, devendo ser assinados por um escultor, pintor ou arquitecto.

§ 2.º Aos interessados será facultada a observação e o estudo de todas as maquetas e quaisquer outros elementos técnicos existentes no Gabinete da Ponte sobre o Tejo relacionados com o objecto deste concurso.

§ 3.º O director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo efectuará duas palestras para os interessados neste concurso que se tenham inscrito para assistir, nas quais abordará o tema deste concurso, para integrar os possíveis concorrentes na obra e no comportamento estrutural da peça cuja valorização plástica se pretende.

Estas palestras serão seguidas de trocas de impressões, para dar todos os esclarecimentos pedidos, e terão lugar dez e vinte dias depois da data da publicação do presente regulamento.

Art. 6.º Os trabalhos apresentados pelos concorrentes não serão assinados, devendo conter uma insígnia ou divisa que permita identificá-los depois da apreciação e classificação do júri.

Para permitir esta identificação o concorrente deverá entregar, juntamente com o seu trabalho, um envelope, fechado e lacrado, que, no exterior, terá aposta a insígnia ou divisa adoptada nas peças do estudo e, no interior, o seu nome e todos os elementos de identificação, repetindo-se neste documento a insígnia ou divisa que tenha sido por si adoptada.

§ único. No envelope referido no corpo deste artigo deverá figurar o nome do representante que o concorrente propõe para o júri, para efeitos do disposto no artigo 9.º.

Art. 7.º O prazo para a entrega dos estudos termina em 29 de Fevereiro de 1964.

Os estudos serão entregues na secretaria do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, contra recibo, até às 12 horas e 30 minutos daquele dia.

Art. 8.º Todos os trabalhos apresentados a este concurso serão expostos ao público no Gabinete da Ponte sobre o Tejo, depois de publicada a classificação dos concorrentes, conjuntamente com a respectiva acta.

Art. 9.º O júri para a apreciação dos trabalhos apresentados será nomeado por despacho do Ministro das Obras Públicas, será presidido pelo director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo e dele farão parte maioritária artistas de reconhecido merecimento, incluindo, pelo menos, um representante da Academia Nacional de Belas-Artes, de cada uma das escolas superiores de belas-artes nacionais, do Sindicato Nacional dos Arquitectos, da Sociedade Nacional de Belas-Artes e ainda um crítico de arte e um representante dos concorrentes designado por maioria.

§ único Poderão ser agregados ao júri especialistas para esclarecimento e apreciação de aspectos particulares dos trabalhos apresentados, sem direito a voto.

Art. 10.º O júri realizará duas votações, uma para a classificação em mérito absoluto e outra para a classificação em mérito relativo, até aos primeiros dez concorrentes.

§ 1.º O júri só poderá decidir com dois terços dos membros reunidos.

§ 2.º Não é permitida aos elementos do júri a abstenção de voto, devendo os escrutínios realizar-se com declaração de voto individual, que ficará a constar da acta.

§ 3.º Em caso de empate, o presidente do júri terá voto de qualidade.

§ 4.º Das decisões do júri não haverá recurso.

Art. 11.º Serão atribuídos aos concorrentes os seguintes prémios:

- 1.º classificado 50 000\$
- 2.º classificado 30 000\$
- 3.º classificado 20 000\$

Serão ainda atribuídas recompensas uniformes de 10 000\$ a cada um dos sete trabalhos classificados a seguir.

§ único Os prémios e recompensas previstos neste artigo serão pagos pelo Gabinete da Ponte sobre o Tejo no prazo de 30 dias, a contar da publicação das decisões do júri.

Art. 12.º Decidida pelo Governo a realização do trabalho, será confiada ao primeiro classificado, mediante contracto, a elaboração dos projectos de execução e dos trabalhos plásticos e a direcção artística da obra, sob a superintendência do Gabinete da Ponte sobre o Tejo.

§ único. Do custo do projecto, incluindo todos os trabalhos artísticos e direcção artística da obra, que tenha sido indicado na estimativa da solução aprovada serão pagos 50 por cento imediatamente a seguir à aprovação do projecto definitivo, 25 por cento depois da aprovação dos modelos pictóricos ou escultóricos e 25 por cento depois de concluídos os trabalhos definitivos.

Art. 13.º O adjudicatário obriga-se a apresentar os elementos referidos no artigo anterior no mais curto prazo de tempo, por forma a não prejudicar o andamento da obra de construção da ponte.

Em princípio, este prazo não poderá ser superior a 60 dias para todos os elementos que condicionem de qualquer modo este andamento.

Ministério das Obras Públicas, 12 de Dezembro de 1963. — O Ministro das Obras Públicas, *Eduardo de Arantes e Oliveira*.

Publicações recebidas

Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite — Ano de 1963.

Temos presente o Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite, referente ao Ano de 1962.

O Conselho de Administração começa por prestar as mais sentidas homenagens à memória do seu Presidente Eng. Joaquim Augusto José de Araújo Perestrelo e Vasconcelos, que, durante mais de 23 anos, exerceu com a maior proficiência aquele alto cargo, interessando-se pelo seu prestígio, dentro e fora do País e dando-lhe o melhor da sua inteligência e da sua dedicação. Foi, de facto, muito notável a acção do Eng. Perestrelo e Vasconcelos, como Administrador do Arsenal do Alfeite.

Em 30 de Outubro de 1962, este Arsenal fez a entrega do navio-tanque «Gerês» à Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques, Ltd., e em 10 de Dezembro concluiu o casco do navio «Beira», da Companhia Nacional de Navegação.

A construção de 4 lanças-patrolhas de 40 metros proporciona a resolução, em parte, do problema de excesso de caldeiros navais e de soldadores e agrava, por outro lado, o da falta de serralheiros mecânicos e caldeiros de tubos.

Além da construção de uma vedeta para 400 passageiros, o Arsenal procedeu a reparações e beneficiações de navios as quais importaram em 81 546 927\$80 e absorveram cerca de 28,3% da mão-de-obra total da laboração.

«Defesa Nacional»

O último número da revista «Defesa Nacional» é dedicado, em primeiro lugar, à triunfal viagem efectuada pelo Senhor Presidente da República a terras de Angola, e reproduz artigos de interesse, tais como «Os caçadores especiais», do Major António Monteiro Portugal, «A Comunidade Luso-Brasileira», do Brigadeiro Pereira da Conceição, «Presença da Força Aérea» do coronel aviador Edgar Cardoso, «Velhas Fortalezas de Portugal — Peniche», de Carlos Pereira Calixto, e D. Carlos — precursor da unidade ultramarina», do major Correia de Matos.

Completam o número, que se acha profusamente ilustrado, as biografias do capitão-de-fragata H. P. Westmacott e coronel Philip Harold Baldwin, respectivamente, adidos naval à Embaixada de Sua Majestade Britânica em Lisboa, notícias da distinção atribuída pela Lane International Volunteer Award à Ex.^{ma} Senhora D. Cecília Supico Pinto; da Vida Militar, e Visita dos adidos militares estrangeiros ao Palácio Nacional da Ajuda, por iniciativa do director da Revista; Figuras e factos, ciclo de palestras e a secção «Dos Livros, Revistas e Jornais».

Os TEEM

Um pouco de história

Após os célebres T. E. E., as composições de passageiros que reúnem o conforto à rapidez, os comboios T. E. E. M., que circulam desde 28 de Maio de 1961, oferecem aos expedidores novos serviços, tornando-se traços de união suplementares entre os países da Europa.

Mas porque foram criados?

As administrações ferroviárias tiveram sempre a preocupação de aumentar a velocidade dos comboios de mercadorias e de aperfeiçoar a condução dos vagões e das pequenas mercadorias em tráfego internacional. É, por outro lado, um dos objectivos permanentes da Conferência Europeia dos Horários dos Comboios de Mercadorias, que data de 1928 e se reúne duas vezes por ano para regular a L. I. M. (caderneta-indicadora internacional dos comboios de mercadorias).

Porém, dada a concorrência rodoviária, que se tornara também mais temível no plano internacional do que no nacional pois as trocas entre os países europeus aumentavam cada vez mais, deu-se conta que era preciso fazer qualquer coisa de novo para melhorar a qualidade do serviço oferecido, especialmente para os víveres frágeis e para as mercadorias urgentes não pesadas.

Em 1955, no quadro da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), um grupo de trabalho composto por representantes dos C. C. F., da D. B., da S. N. C. F. e da S. N. C. B.,⁽¹⁾ concluiu pela necessidade de se empreender um estudo sobre a modernização da condução dos comboios internacionais de mercadorias. Este estudo foi confiado à 4.^a Comissão de Exploração, que designou, em fins de 1957, um grupo de trabalho, composto por delegados alemães, austríacos, franceses e checoslovacos, para que preparasse um projecto de produção. Após ter analisado as características das principais correntes internacionais e as condições nas quais são orientados estes transportes, principalmente no que diz respeito à passagem de fronteiras, este grupo de trabalho preconizou, em 1959, a criação de uma rede internacional de comboios de mercadorias acelerados, designados pelas iniciais T. E. E. M. (Trans-

-Europ-Express - Marchandises), por analogia ao que se tinha feito, há alguns anos, quando da criação dos T. E. E. para melhorar o serviço «passageiros».

Em seguida a várias conferências, foi apresentado aos Directores dos Serviços do Movimento, reunidos em Locarno, em Setembro de 1960, um projecto de organização, de maneira que estes ficaram em posição de confiar a um agrupamento especial denominado «T. E. E. M.» o encargo da realização prática das orientações consideradas, que deviam, bem entendido, enquadrar-se no plano mais geral dos horários preparados pela Conferência Europeia da L. I. M.

O grupo T. E. E. M. reuniu-se pela primeira vez em Feldkirch, na Austria, de 8 a 10 de Setembro de 1960, por iniciativa dos C. F. F. (Suíça), Administração presidente do novo agrupamento, e no fim das sessões de trabalho os delegados das dezoito redes participantes assinaram um processo-verbal onde estavam lavradas as bases da rede internacional dos comboios T. E. E. M.

Uma vez mais no mundo ferroviário, a existência da «cortina de ferro» não impediu o entendimento entre as Administrações do Leste e do Oeste. Numerosas relações T. E. E. M. servem as redes situadas de uma e outra parte da «cortina».

Técnicamente, o que é um comboio T. E. E. M.?

Um comboio T. E. E. M. tem características próprias:

1. A primeira é suplantar ou pelo menos igualar o camião no ponto de vista da velocidade comercial. Por conseguinte, a velocidade comercial de um comboio desde a estação de partida à de chegada, compreendidos os estacionamentos nas fronteiras e nas gares de classificação, deve ser, em princípio, de pelo menos 45 km/h. Os comboios T. E. E. M. são destinados a circular em velocidades entre os 85 e os 100 km/h., se a velocidade máxima admitida nos percursos considerados o permite. A única excepção admitida a este regime de velocidades refere-se aos percursos que compreendam serviços de «ferry-boat», ou

(1) Administrações ferroviárias europeias.

quando as condições topográficas não permitem estas velocidades;

2. Os comboios T. E. E. M. são compostos exclusivamente de vagões S ou SS (marca internacional para os vagões aptos a circular, respectivamente, a 100 e a 120 km/h.) equipados com o freio contínuo «passageiros»;

3. Os T. E. E. M. circulam entre distâncias tão longínquas quanto possível e recebem da parte de todas as administrações o mesmo grau de prioridade. Os estacionamentos em gares de classificação são muito curtos. Os comboios são controlados na sua marcha e formados segundo as necessidades técnicas e comerciais. Além dos números que têm em cada rede, são também assinalados por números fixos desde a estação de partida até à de chegada;

4. A carga transportada pelos T. E. E. M. é limitada a 1 000 toneladas, com um número de eixos máximo de 100. Desde que não ultrapassem estes números, as Administrações têm a possibilidade de juntar aos T. E. E. M. vagões de tráfego interior a conduzir a longa distância, mas na condição que a velocidade comercial máxima prevista no número 1 seja sempre respeitada.

5. Como resultado de acordos com as autoridades das fronteiras, a paragem dos comboios T. E. E. M. nas estações fronteiriças não ultrapassa, em princípio, duas horas.

As mercadorias transportadas

As mercadorias admitidas por ligação T. E. E. M. são as que necessitam um transporte rápido, tais como víveres putrescíveis, animais vivos, cerveja e vinhos.

Os vagões transportadores de mercadorias pesadas, como carvão, minérios e pedras, são excluídos da composição destes comboios.

O transporte pelos T. E. E. M. não pode ser garantido de nenhuma maneira por mercadorias que exigem uma paragem prolongada em estações de estacionamento para o cumprimento das formalidades alfandegárias, a inspecção veterinária ou fitopatológica, ou para a reexpedição.

Ausência de taxas suplementares

A nova organização não acarreta taxas suplementares à clientela: os itinerários sujeitos à indicação T. E. E. M. asseguram a condução mais rápida das mercadorias sem inclusão de taxa especial.

O esforço dos ferroviários

As condições básicas impuseram automaticamente obrigações aos ferroviários.

Em primeiro lugar, no que se refere à acele-

ração das manobras. Um exemplo: para a ligação directa Antuérpia-Bâle-Chiasso no menor espaço de tempo, cada rede deve formar o comboio da maneira mais simples e segundo um esquema estabelecido: os vagões para Bâle devem fazer um todo, o mesmo e à frente, os para Chiasso a fim de permitir que em Bâle se possa separar numa só manobra toda a composição de vagões para ali destinados e o conjunto daqueles com destino a Chiasso possa prosseguir imediatamente. Este método de proceder exige, evidentemente, um maior trabalho, no seio de cada rede, para dividir e reclassificar os vagões.

No que diz respeito a material, os ferroviários são obrigados a uma vigilância particular: verificar se todos os vagões reúnem as características exigidas.

As mercadorias que possam, pela sua natureza, ser transportadas por comboios T. E. E. M. são neles transportadas sem que o cliente necessite formular expressamente esse pedido. As estações devem zelar por desocupar o material apropriado, apor as etiquetas requeridas nos vagões e redigir a documentação própria.

É preciso também que as redes organizem a vistoria técnica aos vagões de maneira que essas operações necessárias não sejam de modo nenhum um factor de retardamento. Tudo é feito de maneira que esta vistoria seja empreendida desde o momento da chegada dos comboios T. E. E. M. às estações fronteiriças.

Estes comboios são geralmente objecto de informações de Administração para Administração. As informações, feitas o mais rapidamente possível, compreendem o número de vagões e de eixos, a tonelagem bruta, a natureza das mercadorias que necessitam um tratamento especial na fronteira.

No caso de alguns comboios compostos de mercadorias da mesma natureza e para o mesmo país, as Administrações interessadas podem guiar-se por uma informação feita da Administração expedidora à destinatária e tocando todas as Administrações da escala.

As irregularidades, particularmente os atrasos, devem ser comunicados no mais curto espaço de tempo à Administração cessionária, de maneira que ela possa tomar com tempo as medidas necessárias.

Os resultados

Os resultados até agora alcançados confirmam que os objectivos pretendidos foram alcançados. A duração do percurso Bolonha-Londres passou de 60 a 44 h.; o de Narbonne a Copenhaga de 75 a 56 h., e o de Narbonne a Viena de 79 a 35 h. Os ingleses e os belgas recebem com mais brevi-

BOAS FESTAS

Tiveram a amabilidade de nos enviar cartões de Boas Festas, que gratos retribuimos, as seguintes pessoas:

D. Alejandro Freijal del Villar, Maria Pereira, João Damasceno Covão, Adriano Ferreira da Nóbrega, Vítor Affonso, Chaves Caminha, Alfredo Ribeiro Correia, Manuel Martins de Almeida, Representante em Portugal dos Serviços Officiais do Turismo Francês.

Igualmente nos enviaram cartões de Boas Festas, que amistosamente retribuimos, as seguintes firmas:

Lourilleux Lefranc, Companhia de Seguros «Portugal», Companhia do Papel do Prado, Associação Industrial Portuguesa, Viúva Macieira & Filhos, Agência Universo, Estúdio Decoração e Publicidade, Stag-Sociedade Técnica de Artes Gráficas, Lt.^a, Manuel Reis Morais & Irmão-SARL, Polónio Basto & C.^a, Casa Soares, Kores L.^{da}, J. Cartaxo, Instanta L.^{da}, Robialac Portuguesa, Cruz Sousa & Barbosa, L.^{da}, Máquinas Heidelberg.

Enviaram-nos também calendários para 1964, que agradecemos, as firmas: Oculista das Portas de Santo Antão e Scandinavian Airlines System.

Os frutos temporãos vindos de Espanha; os alemães são melhor servidos com ameixas espanholas; os principais centros europeus de produção e consumo são ligados com mais rapidez e regularidade.

No que respeita à Bélgica, os eixos principais do tráfego de mercadorias inserem-se todos sem excepção na nova rede europeia.

A organização T. E. E. M., que dia para dia se aperfeiçoa, trouxe melhorias apreciáveis ao serviço da clientela dos caminhos de ferro, num espírito de integração europeia e coordenação económica. Na época actual em que, nos países desenvolvidos, a economia se «alija», quer dizer, a taxa de desenvolvimento da indústria pesada é mais fraca que a taxa geral de desenvolvimento, o recurso aos meios de transporte ligeiros acentuar-se-á. Os comboios T. E. E. M. replicarão cada vez mais a esta mutação, e a Convenção Europeia por outro lado, aperfeiçoada sem cessar, permitir-lhes-á circular mais e mais rápida e economicamente, tanto pela redução dos estacionamentos nas fronteiras como pela eliminação progressiva das «rupturas de carga», e esperando-se mais e melhor ainda quando as barreiras alfandegárias da pequena Europa forem definitivamente banidas e quando forem aproveitadas as vantagens que se contam tirar da colocação ao serviço da engatagem automática.

(Artigo extraído, com a devida vénia, da revista «Le Rail» e assinado por J. Hazard, inspector principal).

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1914)

Linhas Portuguesas

Companhia Portuguesa — O Conselho de Administração desta Companhia aprovou já o orçamento para 1914; nele estão incluídas as verbas para a conclusão da 2.^a via entre Pampilhosa e Mogofores; assentamento de «Block system» em Espinho e Porto; novo cais para mercadorias no Entroncamento; alargamento de algumas estações; habitações e dormitórios para pessoal, etc..

Sul e Sueste — Deu o melhor resultado a experiência de electricidade numa carruagem, produzida por um motor cuja rotação é feita pelo movimento das rodas.

Ultramar — Pela 4.^a repartição da Direcção Geral do Ultramar, acaba de ser publicada a estatística dos caminhos de ferro do Ultramar, relativa a 1911.

Compreende diversos documentos, mostrando o desenvolvimento que têm tido os diferentes caminhos de ferro, o movimento de tráfego e os resultados financeiros da exploração de 1888 a 1911, e ainda outros interessantes esclarecimentos, como a altitude das estações, custo das linhas, extensões em exploração, em construção e a construir, data da abertura à exploração, etc..

Para mais rápida compreensão, vem a estatística acompanhada de grande número de gráficos, de fácil percepção, e de dois mapas correctamente executados, sendo um da Índia e outro da África, representando a rede geral dos caminhos de ferro da África do Sul.

É uma obra perfeita e completa, que muito honra a repartição que nela trabalhou.

Mutamba a Inharrime — Há o maior empenho em que se realize a ligação pela linha férrea entre Inhambane e a testa da actual linha de Mutamba a Inharrime. Mutamba, onde fica a testa, dista 40 quilómetros de Inhambane. Actualmente, a ligação entre Inhambane e Mutamba faz-se por via fluvial.

Gaza — Esta linha tem actualmente em exploração 53 quilómetros. O custo da construção foi de 4 752 712 por quilómetro.

Durante o ano económico de 1912-1913, o movimento foi o seguinte:

Receitas: 43 247 763; Despesas de exploração: 30 495 714; Saldo: 12 752 049. Mercadorias transportadas: 4658 toneladas.

Vale do Vouga — Uma comissão constituída pelos srs. Inspector Bernardo de Aguiar e Engenheiros-chefes Costa Couraça e Pinto Camelo, inspeccionou o troço desta linha, compreendido entre as estações de Ribeiradio (km. 8,850) e de Vouzela (km. 44,660), verificando que se encontra em condições de ser aberto à exploração provisória.

A mesma comissão deve proceder oportunamente à inspecção dos seguintes troços que sucessivamente se pretendam abrir à exploração, entre o quilómetro 44,660, Vouzela, e o quilómetro 67,800, Bodiosa.

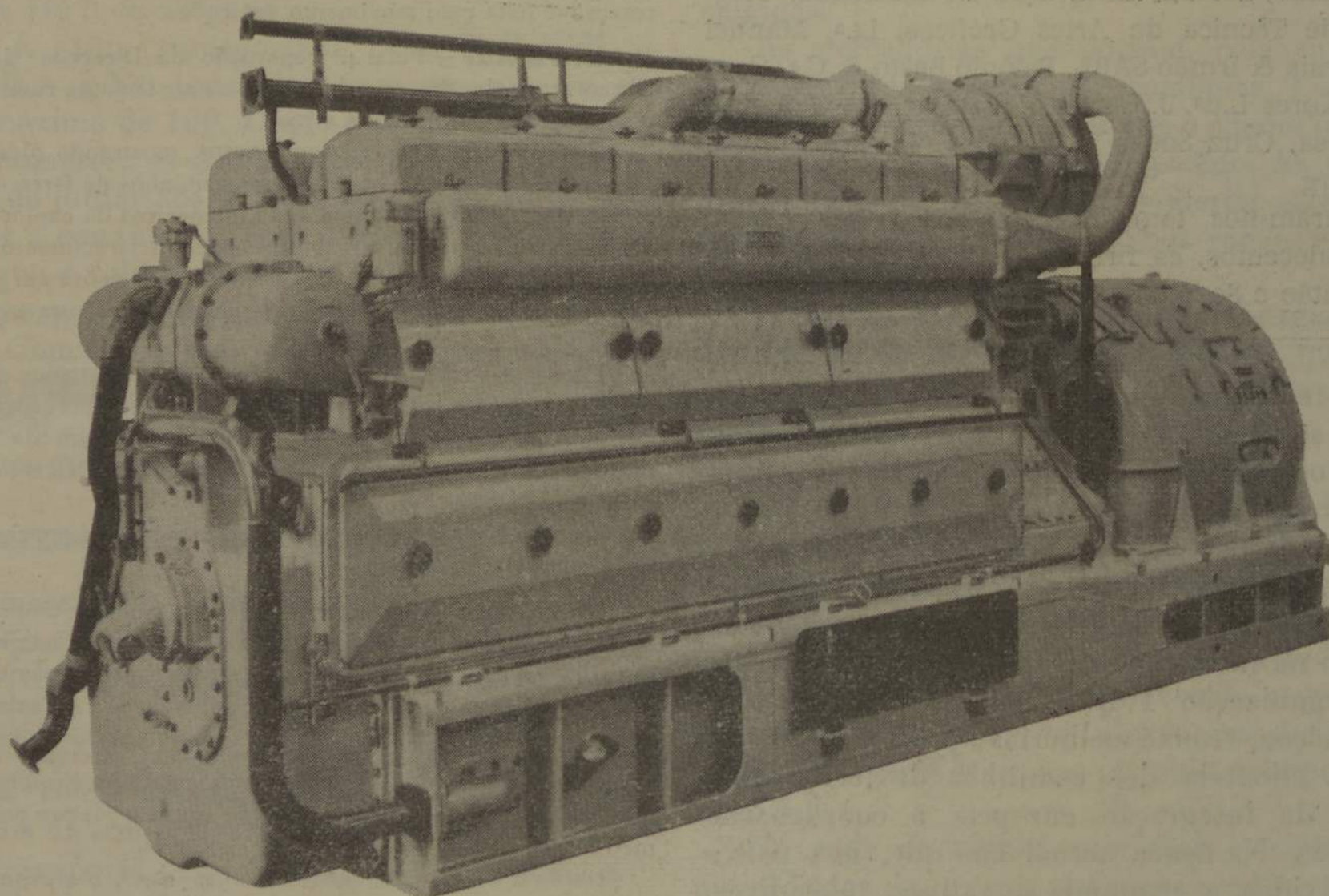
Benguela — O total das receitas deste caminho de ferro, durante os dez meses decorridos desde Janeiro até ao fim de Outubro, foi de 383 715 000 réis, e o total da despesa de 263 076 000 réis.

Durante igual período do ano findo, a receita e a despesa foram, respectivamente, de 352 022 000 réis e 269 964 000 réis.

O coeficiente de exploração, que em 1912 foi de 76 %, baixou em 1913 para 68 %.

SULZER

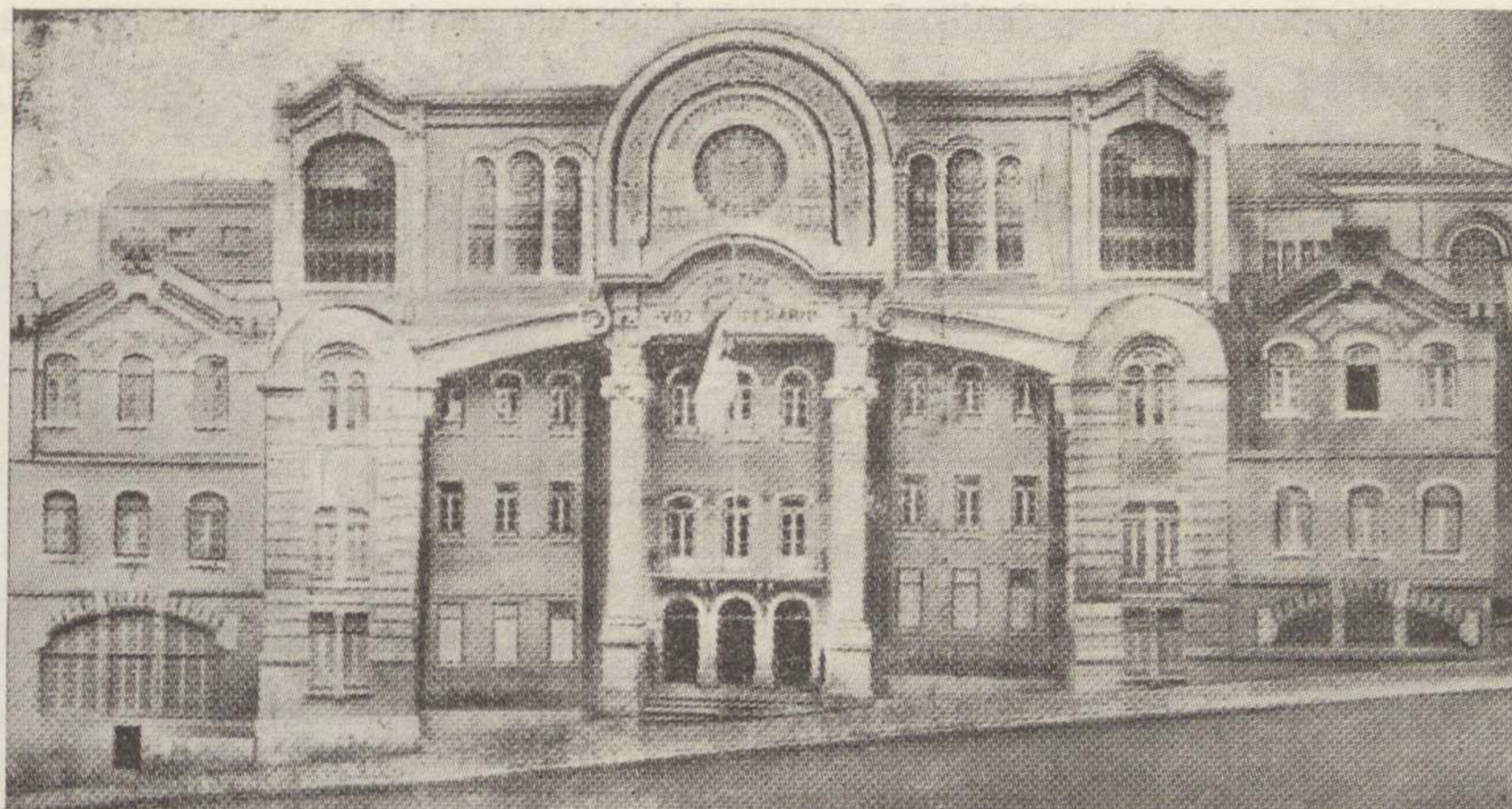
MOTORES DIESEL DE TRACÇÃO



GRUPO DIESEL-GERADOR DE 2.100 CV
PARA LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS

SULZER FRÈRES S. A.
WINTERTHUR • SUÍÇA

SULZER IRMÃOS, LDA.
APARTADO 2702 • LISBOA



O edifício actual da Sociedade de Instrução e Beneficência «A Voz do Operário», inaugurado em 31 de Dezembro de 1923, na rua a que foi dado o nome desta instituição.



A Casa n.º 3 do Beco do Fróis, em cujo 1.º andar nasceu, em 11 de Outubro de 1879, o jornal «A Voz do Operário».

A VOZ DO OPERÁRIO

O JORNAL E A INSTITUIÇÃO

Alguns dos muitos nomes ilustres ligados à história desta prestante Sociedade

Numerosos nomes de operários, de políticos de todos os credos e de escritores de todos os matizes, estão indissolúvelmente ligados à história de «A Voz do Operário», primeiramente como jornal, cujo primeiro número saiu em 11 de Outubro de 1879, depois, como instituição de instrução e beneficência, que iniciou, na data de 13 de Fevereiro de 1883, a sua notável actividade social. O primeiro grande nome que nos aparece e se nos impõe, na história de «A Voz do Operário», é o de Custódio Braz Pacheco. Foi ele, esse idealista iluminado, que, com o intuito de manter, em bases seguras, o jornal e de constituir uma sociedade cooperativa, de índole cultural e beneficente, se encarregou de elaborar os respectivos estatutos. É uma vida gloriosa a desta instituição: Escolas primárias, cursos, cantinas, bibliotecas, assistência médica, bolsas de estudo, campos de férias, conferências, exposições de arte, recitais poéticos, representações teatrais. «A Voz do Operário» é, por muitos títulos, uma instituição gloriosa. Grandes vultos republicanos e prestigiosas individualidades da Monarquia (entre estas o Ministro João Franco) dispensaram a esta popular e nobre instituição o melhor do seu carinho e da sua atenção.

Em 31 de Dezembro de 1923, inaugurou-se, à Graça, um belo edifício para instalação da sua sede social. O seu salão de festas possui nobres tradições. Por ali passaram Lucília Simões, que disse versos de Júlio Dantas; Chaby Pinheiro, Araújo Pereira, Alves da Cunha, e, entre outros artistas, a notável declamadora espanhola Cármen Palmero.

Quanto aos colaboradores do simpático jornal,

figuram, entre muitos outros, Antero, Teófilo Braga, João de Barros.

O artigo de Antero de Quental — *O Povo*, publicado em «A Voz do Operário», não foi

incluído em nenhum volume das suas «Prosas». Por isso o reproduzimos nestas páginas consagradas à nobre e popular instituição de beneficência e cultura.



CUSTÓDIO BRAZ PACHECO
— Fundador da Sociedade de
Instrução e Beneficência
«A Voz do Operário»



JOSÉ RAMOS — Presidente
da Direcção da Sociedade de
Instrução e Beneficência
«A Voz do Operário»

A Voz do Operário e a colaboração do genial poeta Antero de Quental

O POVO

«O século XIX é o século das grandes reivindicações. Porque neste século científico e positivo, o povo proletário, depois de iludido durante centenas de anos por falsas promessas de melhoramentos, que nunca se realizavam, da parte dos reis, dos sacerdotes e dos poderosos, convencem-se finalmente que não era dessas classes interessadas na sua miséria que deveria esperar o livramento, mas só de si, do seu esforço, da sua virtude e união!

O povo teve consciência do direito ultrajado, do seu trabalho menosprezado; sentiu uma voz íntima dizer-lhe que também os filhos do povo eram homens e como tais deviam levantar as cabeças, e conquistar para si, na sociedade, o lugar que compete a homens livres e dignos.

Meditou então e perguntou: porque sofre o povo? porque é que aqueles de cujas mãos sai o trabalho, toda a produção, toda a riqueza, todas as condições primárias do progresso e da ilustração, vivem na miséria, na ignorância, na abjecção? porque é que a ociosidade, que nada produz, tem a me-

lhor parte do sol e da luz das sociedades, enquanto que tudo o que fecunda, vegeta numa obscuridade? qual é a causa desta ímpia desigualdade?

E a voz da justiça, de acordo com a voz da ciência, respondeu: porque a sociedade está constituída sobre uma base injusta, que em vez de servir para o melhoramento das condições de todos, serve só para o engrandecimento de alguns poucos à custa do maior número. O princípio falso do egoísmo preside por toda a parte às relações sociais dos homens, em vez do santo princípio da fraternidade; e o mundo, em vez de nos apresentar o espectáculo consolador de uma só família de irmãos, apresenta-nos o quadro cruel de um vasto e confuso campo de batalha, onde cada homem é um combatente, que só procura engrandecer-se com os despojos daqueles que devia considerar como irmãos!»

(De «A Voz do Operário», n.º 104, de 9 de Outubro de 1881. Este artigo figura também no 2.º volume dos «Subsídios para a Biografia de Antero de Quental», por José Bruno Carreiro).

A Televisão ao serviço do Caminho de Ferro

Da Revue Générale des Chemins de Fer, a cujo corpo de redacção, constituído por alguns dos nomes mais prestigiosos dos Caminhos de Ferro de França, preside o sr. Poncet, Director-Geral honorário da S. N. C. F., traduzimos, com a devida vénia, este interessante artigo sobre as aplicações da Televisão em circuito fechado:

Se bem que as aplicações, no caminho de ferro, da Televisão sejam ainda pouco numerosas, vale a pena notar as pesquisas feitas para as alargar e as realizações às quais elas deram lugar. (Trata-se, de facto, do emprego da Televisão em circuito fechado).

No decurso dos últimos anos, a S N C F procedeu, neste domínio, a diversos ensaios, em ligação com os construtores especializados.

Primeiramente, tais ensaios tinham tido por objectivo efectuar o controlo da composição dos comboios à sua entrada nas estações de classificação (triagem), para aumentar a visibilidade, de noite ou em altura de tempestade, das zonas em que se opera a travagem dos vagões que descem do «cavalo».

Uma outra aplicação tinha sido igualmente estudada para assegurar a vigilância das passagens de nível sem guarda, assim como para satisfazer certas necessidades da exploração durante o estacionamento de grandes comboios de passageiros em algumas gares.

Todavia, verificou-se que, no primeiro caso, a leitura das etiquetas, ela não permitia realizar cómodamente a sua decifração, ao passo que a utilização de postos volantes radiotelefónicos, à disposição dos apontadores, vão dar uma boa solução. A melhoria da iluminação das estações de triagem permitiu também amenizar, na generalidade, as dificuldades apontadas no segundo caso.

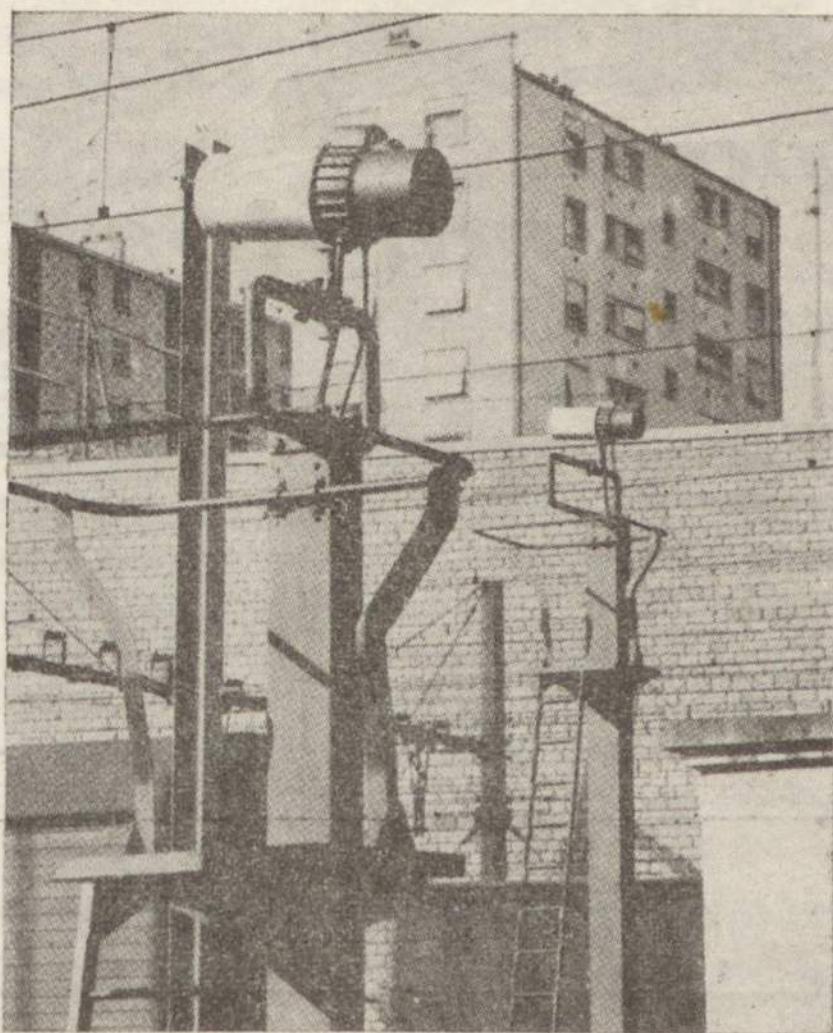
Uma outra aplicação refere-se à vigilância a distância das passagens de nível. Assim, uma instalação deste tipo foi posta ao serviço para vigiar a passagem de nível da gare de Plant-Champigny, utilizando um equipamento de televisão industrial fornecido pela Sociedade Thomson-Houston. Uma nota foi publicada no número de Setembro de 1958 da «Revue Générale des Chemins de fer» para assinalar a instalação, cujo funcionamento tem continuado a ser satisfatório.

De qualquer forma, esta aplicação da Televisão

ficou como exemplar único, o seu balanço económico correspondente não levou a multiplicarem-na, tomando em conta as soluções doutra natureza que é possível trazer a este problema.

Num domínio diferente, uma instalação recente, que data de 1962, deve ser mencionada. Foi instalada na gare de Dijon, pela Companhia Geral de T. S. F.. A sua finalidade é dar ao posto de agulhas n.º 2 de Dijon-Ville, que se encontra na extremidade sul da gare, a possibilidade de vigiar o estado de adiantamento das vistorias antes da partida dos comboios estacionados nos cais 4 e 5.

A observação destes cais é feita por duas câma-



ras tubulares Vidicon, instaladas num suporte metálico de 3,5 m. de altura. O ângulo de visão é aproximadamente de 15 graus.

Estas câmaras estão colocadas no interior de pequenos cofres munidos de caloríferos. A visão óptica efectua-se por um postigo de vidro molhado. As objectivas têm um focal de 50 mm. Cada uma delas está munida de um bloco electromecânico de telecomando do diafragma, devendo a instalação ser utilizada de noite e de dia. As irregularidades de iluminação durante o dia são compensadas automaticamente por um controlo de sensibilidade que age

sobre a tensão de alvo do tubo analisador da câmara.

A cabina de comutação de imagens, que permite a escolha de uma ou outra das câmaras, à vontade do operador, é telecomandada do posto de recepção. A cabina de comutação está ligada à cabina de comando, que assegura o funcionamento do conjunto formado pelos sinais de sincronização, tensões de alimentação e a amplificação dos sinais enviados das câmaras. O sinal completo é transmitido por cabo coaxial ao receptor situado a um quilómetro das câmaras; à sua chegada é ampliado e corrigido. O receptor instalado no posto de agulhagem é do tipo profissional de 54 cm. de diagonal do visor. O operador dispõe, além do receptor, de um quadro no qual estão agrupados os comandos de movimento, de parar e de comutação das imagens.

Para a observação nocturna foi instalada uma iluminação especial. Comporta dois conjuntos de projectores dispostos a 4 m. de altura e colocados

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

No dia 30 de Dezembro de 1963 entrou em funcionamento parte da nova estação de caminho de ferro na Beira, com a chegada, às 7,45 horas, do primeiro comboio de passageiros vindo da Rodésia.

no eixo dos cais 4 e 5, de maneira que não prejudica os mecânicos. A iluminação uniforme sobre uma distância de 70 metros é de 70 lux, medidos a 1 metro do solo, entre dois projectores.

Esta instalação, que corresponde perfeitamente ao programa fixado, completa útilmente o equipamento do posto 2 e fornece comodamente ao agulheiro informações necessárias à execução do seu serviço.



*para
combóios...*

Tudor

PORTUGAL

A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade - 10

Augusto Ferreira Castelo Branco, Lda.

RUA DOS FANQUEIROS, 233 — Telef. 32 17 50 - 33 23 - 36 85 46

Pergamóides ■ Artigos para Estofos ■ Plásticos ■ Tecidos de Algodão

Fabrico de coxins e colchões de molas marca

C a s t e l o

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



Uma interessante exposição de material ferroviário

Em Venta de Baños, um dos núcleos ferroviários mais importantes de Espanha, inaugurou-se uma exposição de material de caminho de ferro com maquetas de locomotivas, vagões, sinais luminosos, um esboço do «Comboio do centenário» e fotografias de comboios do século passado e de comboios modernos. Expôs-se também uma rede ferroviária em miniatura, constituída por seis comboios com 40 carruagens e 40 metros de via, que funcionava automaticamente com 48 comandos, o que representa, sem dúvida, uma interessante obra de aplicação eléctrica.

Notas de banco serviram de «combustível» a uma locomotiva dos Caminhos de Ferro de Benguela

Uma locomotiva dos Caminhos de Ferro de Benguela queimou, na sua fornalha, 15 mil contos em notas de banco, mas este «combustível» tão dispendioso não chegou, sequer, a aquecer a caldeira.

Tratava-se de notas muito velhas, que o Banco mandou retirar da circulação, e de notas que não chegaram a ser estreadas por terem defeitos de impressão.

A operação fez-se sem qualquer aparato, à vista de toda a gente, na estação de Benguela. As notas, em maços, foram transportadas para a estação numa camioneta aberta e ali descarregadas e levadas para a fornalha da locomotiva sob a vigilância de dois funcionários do Banco de Angola, que tomavam nota do número dos maços à medida que iam sendo queimados, um a um. Em poucos minutos os 15 mil contos estavam reduzidos a cinzas.

O túnel do Monte Branco

Prevê-se para Setembro de 1964 a abertura ao público do túnel do Monte Branco. Os técnicos italianos e franceses procedem aos acabamentos das diversas e complexas instalações e ventilação do túnel, por onde se prevê que passem 250 automóveis por hora. A iluminação prevista é comandada por células foto-eléctricas e regulada de maneira a permitir a passagem gradual de claridade solar para luz artificial e vice-versa. Para o caso de interrupção de corrente, existe um sistema de emergência, alimentado por acumuladores, que entra automaticamente em funcionamento.

A estação de menos movimento em todo o Mundo

A estação ferroviária inglesa de Shipston-on-Stratford

é, seguramente, a que tem menos movimento em todo o Mundo.

Com efeito, os moradores da localidade lembram-se de que foi há trinta anos que por lá passou o último comboio de passageiros e que a última composição de mercadorias fez trajecto por ali há quatro anos. A explicação está no facto de a estação se encontrar desde há longos anos condenada a ser transferida para outro local, pelo que as carreiras, normalmente, são feitas por outra linha, e só em casos muito excepcionais os comboios se utilizam da que ainda existe ali.

Bicicleta que anda sobre carris

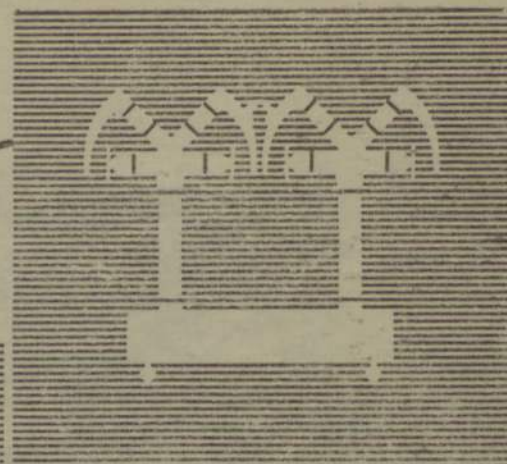
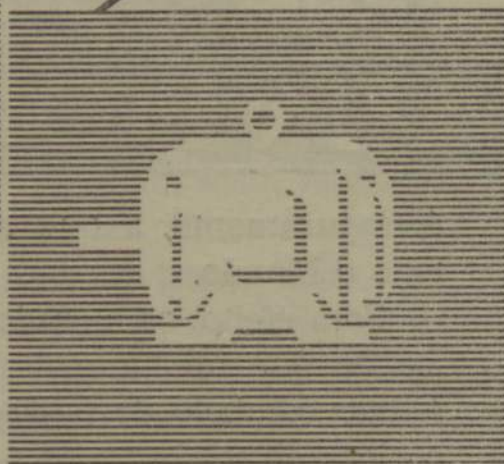
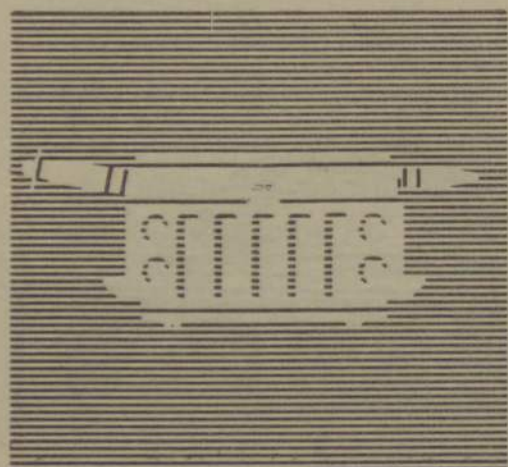
Uma firma do Reino Unido tem agora em produção um estranho tipo de bicicleta, que possui quatro rodas e se destina, especialmente, a ser utilizada em carris de caminho de ferro. Pesando cerca de 76 quilos, a bicicleta pode ser utilizada com um «sidecar» para transportar ferramentas ou, se se lhe adaptar um banco, dois passageiros.

Esta bicicleta ferroviária dispõe de toda a estrutura em aço. As rodas, de 30,4 centímetros, possuem pneus de borracha sólidos, sem câmara de ar. Os fabricantes, construtores também de diversos tipos de triciclos e tróleis, afirmam que esta máquina pode ser de grande utilidade para os caminhos de ferro, especialmente em países do ultramar, onde existem grandes extensões de linha que necessitam de verificação. Com este veículo, um só homem poderia percorrer diariamente muitas milhas de via férrea, inspeccionando-a e assinalando os locais necessitados de reparação. Se for necessário, pode-se adaptar à bicicleta um pequeno motor.

Elevadores com controlo electrónico

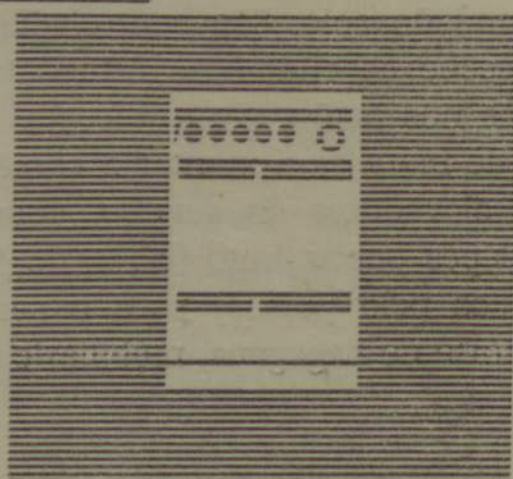
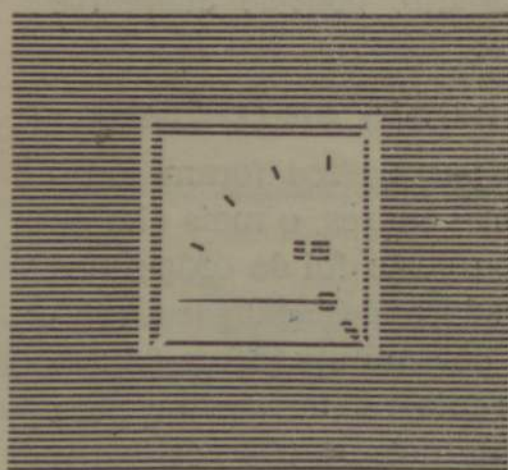
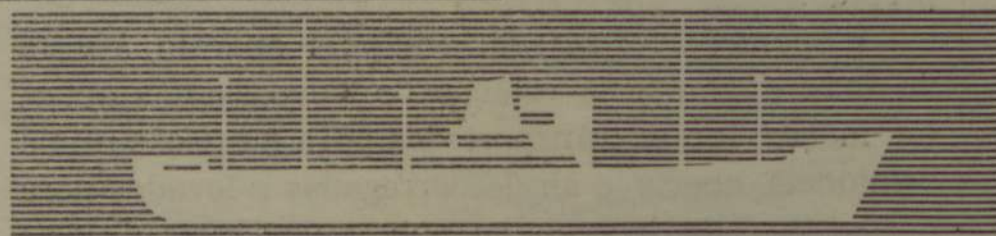
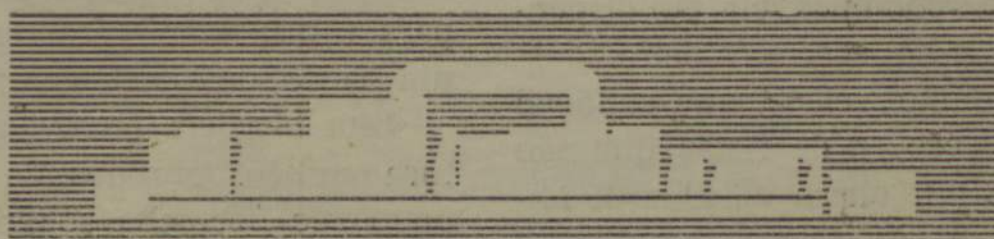
Quatro elevadores para passageiros foram montados no Hotel Hinton, em Londres, o mais alto de Inglaterra (30 andares), cujo custo foi da ordem dos 8 milhões de libras. Os elevadores deslocam-se à velocidade média de 800 pés por minuto (cerca de 244 m/minuto), para o restaurante no terraço ou para os quartos no 28.º andar, que ficam a 299 pés (cerca de 91 m.) do solo. São controlados por um sistema que recebe as chamadas à medida que elas são registadas nos botões electrónicos, e distribui os elevadores de maneira a manter a eficiência dos serviços.

Os elevadores de serviço, com uma velocidade de 500 pés por minuto (cerca de 15 m/minuto), são utilizados pelo pessoal para o serviço dos quartos, transporte de bagagens, mobiliário e roupas.



AEG

Uma marca conhecida



Ao nome de firmas ligam-se vários conceitos como: experiência e capacidade de produção, assistência técnica, responsabilidade perante o cliente, qualidade, segurança de serviço, economia e produtos que, além de corresponderem às inovações da técnica, representam bom investimento de capital. Estes conceitos são fundamentais para novos mercados. Há nomes de firmas que já eram bem conhecidos dos nossos pais e avós. Haverá maior motivo de confiança? A marca **AEG**, abreviatura de **Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft**, também está incluída neste grupo, como autora de grandes empreendimentos no vasto domínio da produção de aparelhagem eléctrica e suas aplicações. AEG, uma firma de reputação mundial, há mais de 80 anos.

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

REPRESENTANTE EXCLUSIVO EM PORTUGAL:
A E G LUSITANA DE ELECTRICIDADE, S. A. R. L.
LISBOA PORTO

Imprensa

«Novidades»

Com a sua edição de 15 de Dezembro, completou 40 anos desde que, como se lê no seu editorial desse dia, deixou de ser órgão duma política para ficar exclusivamente ao serviço de Deus e de Portugal.

Fundado pelo cônego Fernando Pais de Figueiredo, grande jornalista, os seus ilustres continuadores têm sabido manter, com firmeza, brilho e cultura, as linhas mestras traçadas pelo seu talentoso antecessor.

As nossas sinceras felicitações.

«Diário de Notícias»

Com a sua edição de 29 de Dezembro, entrou o «Diário de Notícias» no ano centenário da sua existência. Mais, mas muito mais do que um órgão informativo, o «Diário de Notícias» é uma instituição. Nascendo e morrendo todos os dias foi registando, contudo, dia após dia, os factos mais salientes, tudo aquilo que contribuiu para a evolução da vida portuguesa. Pela sua direcção e pela sua redacção têm passado muitas das mais eminentes figuras nacionais. Não seríamos inteiramente justos se lhe chamássemos unicamente um grande jornal português. Augusto de Castro, mestre de jornalistas e um dos nossos maiores prosadores de todos os tempos, soube também fazer do «Diário de Notícias» um grande jornal peninsular e um grande jornal europeu.

A todos quantos nele trabalham, as nossas cor-deais saudações.



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉ

O GALO, LDA.

de **Domingos L. Mega**

SEGURANÇA CONTRA FOGO

Avenida Almirante Reis, 94 - 2.º Esq.

LISBOA — Telef. 75 42 06

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

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

Exposição Internacional de Lisboa

41.ª Exposição Canina

Mais uma vez a capital portuguesa vai assistir, nos dias 1 e 2 de Fevereiro, a um acontecimento de muito interesse desportivo, artístico e mundano, que se reveste, sempre, do maior aparato. Trata-se da 41.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, iniciativa de tradições bem firmadas no nosso País, e que mobiliza as atenções gerais, pois existem numerosos entusiastas por estes curiosos e movimentados certames.

Numa sequência de vários anos, aquele certame volta a realizar-se nas amplas instalações da Feira Internacional, à Junqueira, e conta com o patrocínio do «Diário de Lisboa». A referida exposição classifica para o Campeonato Internacional e é regida pelos regulamentos do Clube Português de Canicultura, uma agremiação de grande capacidade e experiência.

A 41.ª Exposição Canina de Lisboa é aberta aos exemplares de todas as raças e variedades oficialmente reconhecidas, registados ou não em livros de origens, e os boletins de inscrição, devidamente preenchidos e assinados, devem ser entregues na sede do Clube Português de Canicultura (Praça D. João da Câmara, 4-3.º, em Lisboa), em qualquer dia útil, das 17,30 às 20 horas, até 18 de Janeiro.

A comissão organizadora é constituída pelos srs. dr. Francisco Cortez Pinto, dr. Ruela Ramos e Pedro Vicente; delegados das Direcções-Gerais dos Serviços Pecuários e dos Serviços Florestais e Aquícolas; D. Luís Tiago da Costa (Mesquitella), em representação do Clube Português de Canicultura; e drs. Sousa Silveira, Joaquim de Oliveira Janser, José Protes da Fonseca e Teófilo Augusto Rodrigues, do Serviço Médico-Veterinário.

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

Vida Ferroviária

Eng.º Pedro de Brion

Por ter sido atingido pelo limite de idade, o sr. Eng.º Pedro de Brion, mui digno subdirector da C. P., foi homenageado, no dia 31 de Dezembro, em Santa Apolónia, numa das salas da Direcção-Geral, com uma sessão a que presidiu o ilustre Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia. Presentes todos os funcionários superiores daquele organismo.

As primeiras palavras da homenagem, por todos os motivos justíssima, foram proferidas pelo sr. Director-Geral, que salientou as altas qualidades morais do seu colaborador de dezessete anos, a sua leal camaradagem e a sua competência, acentuando que era grande o desgosto que todos sentiam com o seu afastamento, por imposição da lei.

Em seguida, o chefe do serviço do Contencioso da C. P. leu um «auto de notícia», em que são referidas, em termos elogiosos, as excepcionais qualidades e os comprovados méritos do homenageado.

Falou ainda o sr. eng.º Branco Cabral, ilustre secretário-Geral da Administração da Empresa.

Bastante comovido com as expressões de sincera estima e admiração que acabara de ouvir, o sr. eng.º Pedro de Brion só pronunciou estas palavras: «Muito obrigado a todos por esta prova de amizade».

* * *

O sr. eng.º Pedro de Brion, que exercia também o cargo de presidente da Comissão de Electrificação Ferroviária, é formado em engenharia eléctrica pela Universidade de Lausane, Suíça, e entrou para os quadros da C. P. como engenheiro praticante, em 18 de Novembro de 1920, tendo passado sucessivamente a subchefe e chefe de serviço e chefe de divisão, e foi nomeado subdirector da C. P. em 1 de Janeiro de 1947. Nesse mesmo ano foi louvado pela Administração da Companhia, dirigiu os trabalhos de electrificação das nossas linhas ferroviárias e participou em várias assembleias da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro).

Ao sr. eng. Pedro de Brion apresentamos as nossas melhores homenagens, com votos de muitas felicidades no gozo, bem merecido, da sua aposentação.

Fusão das instituições de Previdência do Ferroviário Português e A Previdência do Ferroviário Reformado (Associação de Socorros Mútuos)

Pelos Ministérios das Comunicações e das Corporações e Previdência Social, foi publicado no

«Diário do Governo» o decreto n.º 45449, que estabelece a fusão das duas instituições ferroviárias.

A redacção do referido e importante decreto é a seguinte:

Considerando que as instituições denominadas Previdência do Ferroviário Português e A Previdência do Ferroviário Reformado (Associação de Socorros Mútuos), a primeira com sede em Lisboa e estatutos aprovados pelo Decreto n.º 21400, de 8 de Junho de 1932, e a segunda com sede no Porto e estatutos aprovados por alvará de 12 de Abril de 1944, deliberaram a sua fusão;

Considerando as vantagens de ordem social e económica resultantes da fusão;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É homologada a fusão da Previdência do Ferroviário Português com A Previdência do Ferroviário Reformado (Associação de Socorros Mútuos).

§ único. A instituição resultante, que se denominará Associação de Socorros Mútuos Previdência dos Ferroviários de Portugal, pertencerá à terceira das categorias previstas na Lei n.º 2115, de 18 de Junho de 1962.

Art. 2.º É revogado o Decreto n.º 21400, de 8 de Junho de 1932.

Art. 3.º Este decreto entrará em vigor à data da aprovação dos estatutos da Associação de Socorros Mútuos Previdência dos Ferroviários de Portugal.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 17 de Dezembro de 1963. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES TOMAZ — António de Oliveira Salazar — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,45 — «4 no Texas».
COLISEU — Circo.

Sociedade de Papelarias ARTEX, L.^{DA}

PAPELARIA — TIPOGRAFIA — ENCADERNAÇÃO

Especializada em material de desenho e engenharia

Artigos de Escritório e Escolares

Armazenistas de papéis nacionais e estrangeiros

Principal fornecedor do Estado, Organismos Corporativos e Militares

Em depósito todos os impressos militares para o Exército e Aeronáutica

85, RUA NOVA DO ALMADA, 87

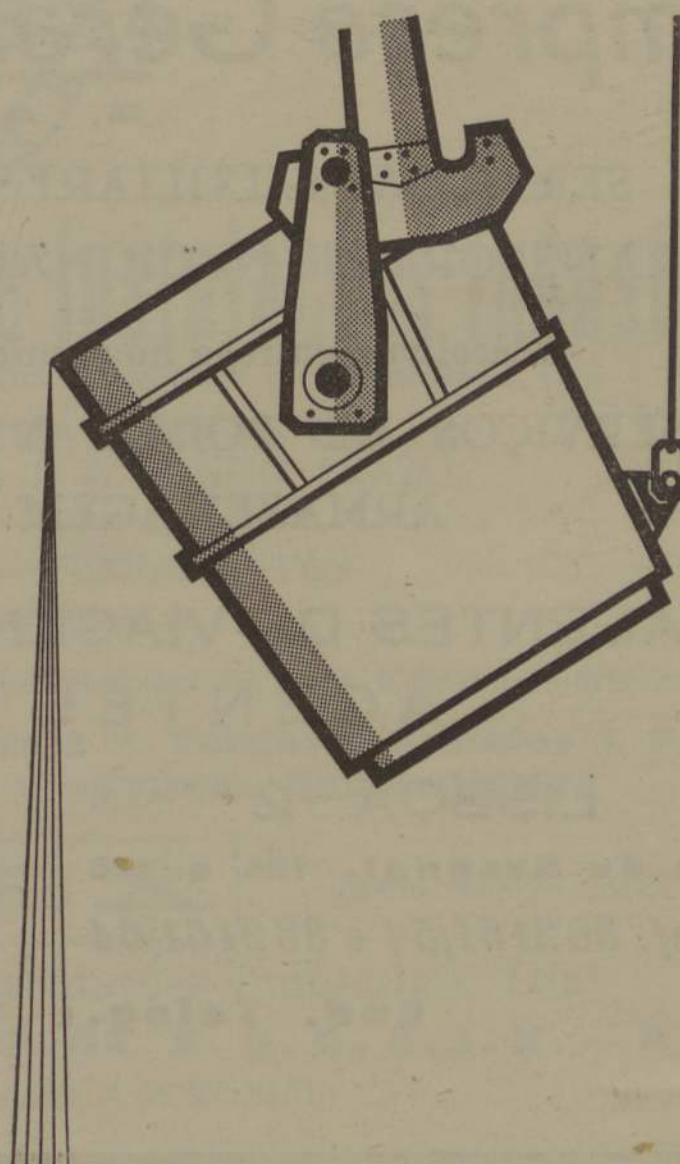
Telefs. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas) LISBOA-2

MAIS DE UM SÉCULO
DE EXPERIÊNCIA
AO SERVIÇO
DOS CAMINHOS DE FERRO

Foi em 1835 que saiu das usinas de Seraing a primeira locomotiva de sempre construída no Continente.

Depois disso, quantos milhões de toneladas de aço foram já fornecidos por estas mesmas usinas aos Caminhos de Ferro de todo o Mundo!

- Aço Soudotenax: em grãos finos, de alto grau de soldagem, resistente à frágil ruptura, para todas as construções soldadas de alta qualidade.
- Aço Cor-Ten: de alto grau de elasticidade, de elevada resistência à corrosão atmosférica e perfeitamente soldável.
- Material de via: carris Vignole, «éclisses» planos ou angulares e placas de apoio, assentos com neivuras para travessas, travessas, «sapos».
- Peças isoladas para material rolante: aros, molas, anilhas Belleville, peças sobressalentes.
- Trens montados: trens de rodas completos ou órgãos isolados; eixos direitos, centros de roda, rodas de aros, rodas monobloco.
- Redondos de betão Tor: alto grau de elasticidade e aderência reforçada, particularmente recomendados para obras de arte e edifícios em betão.



SERAING COCKERILL-OUGREE (Belgique)

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

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 362151/54 e 362161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

PANO COURO (Pergamóides)

ISV E ISV-B

Não baixarão de qualidade

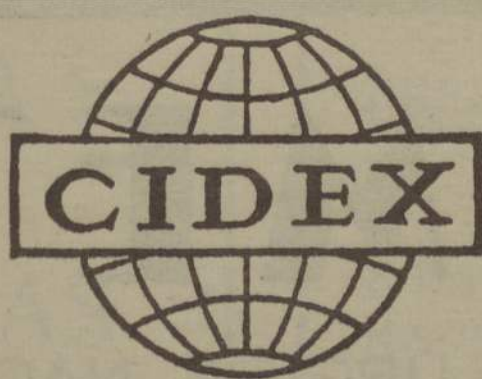
É UMA GARANTIA

Fabricante:

FRANCISCO F. D'ALMEIDA

Rua Coronel Almeida Valente, 371 — PORTO

Rua da Glória, 21-2.º — LISBOA



Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA e com
FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas * Mandriladoras * Tornos-Verticais * Tornos-Paralelos * Pressas
Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX — LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.M.E S.O.D.E.I.X. — PARIS

Avenida Casal Ribeiro, 64-2.º — LISBOA (PORTUGAL)

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITÁL 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

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



AVENIDA INFANTE SANTO
TELEF. 67 40 11 — LISBOA-3

INDÚSTRIA QUÍMICA • INDÚSTRIA TÊXTIL
METALURGIA DOS METAIS NÃO FERROSOS



FUNDIÇÃO
DE FERRO
E AÇO

CONSTRU-
ÇÕES ME-
TALO-ME-
CÂNICAS

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

COZINHAS INDUSTRIAIS LAVANDARIAS M E C Â N I C A S

Küppersbusch

F. KÜPPERSBUSCH & SHÖNE A. G.
GESENKIRCHEN

Fogões — Marmitas — Fritadeiras
Fornos — Estufas



POENSGEN

GEBR. POENSGEN G. m. b. H.
DÜSSELDORF - RATH

Máquinas de lavar — Calandras
Hidro-Extractores
Prensas — Secadores

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.

Rua Nova do Almada, 46 - Telef. 3 01 34
L I S B O A

PERFIS, VARÕES
E CHAPAS ACRÍLICAS

FERRAGENS ESPECIAIS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
PARA MÓVEIS e CONSTRUÇÃO CIVIL

CALHAS E SUPORTES

(PATENTE PORTUGUESA 039089)

TECTOS DECORATIVOS

TWO - RAY



dagol

Rua Joaquim Bonifácio, 2 - C.
Telefone 4 88 97 / 8 — LISBOA

Fornecedores da C. P.

Rego & Rego (Irmãos), L.^{da}

FABRICANTES E EXPORTADORES
ESPECIALIZADOS EM:

EXTRACTOS CONCENTRADOS DE FRUTOS
E ÓLEOS ESSENCIAIS - NATURAIS CORAN-
TES E CÁPSULAS COROA PARA GARRAFAS
DE CERVEJA E REFRIGERANTES — ÁCIDOS
SELOS DE GARANTIA PARA MOAGENS,
Caminhos de Ferro E OUTRAS INDÚSTRIAS
GARRAFAS E GARRAFÕES DE VIDRO

MÁQUINAS PARA REFRIGERANTES
TUDO PARA REFRIGERANTES
FOLHA - DE - FLANDRES

Fábrica e escritório:

RUA ARTUR LAMAS, 33-D, 1.º-Dt.º
RUA ARTUR LAMAS, 33 - A, 33 - C

Telefones: 63 88 06 / 63 06 06 - End. Teleg.: «Destifrutos»

Apartado 2060

LISBOA

Filial em FARO: LARGO DO MERCADO, 54 - Telef. 386

MONTA CARGAS E ASCENSORES

SILPAR, L.^{DA}

A marca nacional mais categorizada
e pelo melhor preço

RUA EDUARDO COELHO, 20
Telef. 32 08 78 — **L I S B O A**

DROGARIA CEZAL

ALBANO GARCEZ, LDA.

CASA FUNDADA EM 1910

**Drogas, Tintas e Produtos Químicos
Perfumarias Nacionais e Estrangeiras**

FORNECEDORES DA C. P.

12, RUA DO COMÉRCIO, 14
Telef. 32 64 98 **L I S B O A**

Oliveira, Simões, L.^{da}

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

LISBOA

Telefone 66 03 23

FORNECEDOR DA C. P.**Armazém de cabos e aprestos marítimos**

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

Alcatrão	Grampos
Bóias	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**ELECTRO-ARCO**

LIMITADA

Fornecedores da C. P.**ELECTRÓDIOS****POSTOS E ACESSÓRIOS**PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA
MATERIAL APROVADO PELO**LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING**

|||||

FABRICA E LABORATÓRIOS**Venda Nova — AMADORA**

LISBOA - 2

Rua Silva Carvalho, 239 — Telef. 683649/684893

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telefone 21277

PREFIRA SEMPRE

Açúcar
Areado brancoUm produto nacional de
superior qualidade**REFINARIA DO ULTRAMAR**

AV. ÍNDIA, 10

LISBOA**TIPOR****TINTAS PORTUGUESAS**
S. A. R. L. — ODIVELASTelef. 91 00 80 e 91 02 06
e LISBOA — Avenida da Liberdade, 69 c/D^{ta}

Telef. 32 14 21 (Informações)

Organização portuguesa que produz o já famoso
«CROMITE»anticorrosivo e tintas industriais e marítimas da
melhor durabilidade.

«PINGUIM», tinta a água sem rival.

36 anos de experiência em Portugal. Excelentes
referências de clientes habituais.Respondemos a qualquer consulta sobre problemas
de corrosões, manutenção, etc.TINTAS MARÍTIMAS, TERRESTRES,
VERNIZES, GORDAS, SINTÉTICAS, ETC.**BRITISH PAINTS, LTD.**Fabricantes do anticorrosivo e antigalvânico de reputação
mundial «APEXIOR» recomendado pelos Lloyds. Forne-
cedores do iate real inglês e dos grandes paquetes «Queen
Mary» e «Queen Elizabeth». Importação directa para os
clientes ou para nós.

VINHOS
e
AZEITES
da

QUINTA DA CARDIGA

Sede:

QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES.

Lisboa: 38 85 61

Quinta da Cardiga—Entroncamento: 9 62 13

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

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

Interruptores e Inversores de comando frontal até 1000 A.

Representantes:

ANTÓNIO BARÓ, LDA.

Rua da Assunção, 99, 2.º - Dt.º

LISBOA

Telefs. 36 70 06 e 3 17 26

ASEA

*a maior fábrica de equi-
pamentos eléctricos in-
dustriais da Europa
Setentrional*

Representada em Portugal pela

ASEA ELÉCTRICA L.^{DA}

Fornecedores da C. P.

SEDE EM LISBOA:

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º - DT.º

Telefones: P. P. C. 68 90 17 / 8 / 9

FILIAL NO PORTO:

RUA DO CAMPO ALEGRE, 144 - Telefs.: P. P. C. 6 21 06 / 7

End. Teleg. «ASEAPORT»

Carris e seus acessórios, mudanças de via, rodados, creosote para injeção de travessas, fio de trolley, vagões e outro material de via

Alberto Maria Bravo & Filhos

Praça de Londres, 3.-3°
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

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Molas 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.

Telefs. 37 01 81 / 5 P B X — End. Teleg. «CHUMBO»
Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38 - 2.º
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**

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. 32 25 37 - 63 82 92**

Guerreiro Galla, Lda.

Rua da Madalena, 171 — LISBOA

Telegramas MARAIVA — Telefs. 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

ARMAZÉNS PARA DEPÓSITOS DE MERCADORIAS

**AGENTES EM TODAS AS PRINCIPAIS
PRAÇAS E PORTOS DO MAR**

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

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

António Braz, Lda.

Telefone 86 45 61

RUA DA PALMA, 252 e 254-A
LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

§ 3. A pedido das partes, a jurisdição de arbitragem pode julgar:

a) Sem prejuízo do regulamento de questões em virtude de outras disposições legais;

1.º Os litígios entre Estados contratantes;

2.º Os litígios entre Estados contratantes, por um lado, e Estados não contratantes, por outro lado;

3.º Os litígios entre Estados não contratantes, desde que, nos dois últimos casos, a Convenção seja aplicável como lei nacional ou a título de direito convencional;

b) Os litígios entre empresas de transporte;

c) Os litígios entre empresas de transporte e os utentes;

d) Os litígios entre utentes.

§ 4. O recurso ao processo arbitral tem, quanto à suspensão e à interrupção da prescrição do crédito litigioso, o mesmo efeito que o iniciar da acção perante o tribunal ordinário.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais de arbitragem contra as empresas de transporte ou os utentes são executórias em cada um dos Estados contratantes imediatamente após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado onde a execução se deve verificar.

TÍTULO V

Disposições excepcionais

ARTIGO 62

Responsabilidade no tráfego por via férrea-via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas referidas no artigo 2, § 1, pode cada Estado, pedindo que a necessária menção seja indicada na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante enumeradas que estão previstas no artigo 3o.

O transportador só as pode invocar se provar que a demora na entrega, a perda ou avaria se verificaram no percurso marítimo, desde a carga das bagagens a bordo do navio até à sua descarga do navio.

Estas causas de isenção são as seguintes:

a) Actos, negligências ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou propostos do transportador da navegação ou na administração do navio;

b) Inavegabilidade do navio, com a condição de o transportador fazer prova de que essa inavegabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável de sua parte para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe fornecer um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que

a bagagem é carregada, de maneira que fiquem aptas à recepção, ao transporte e à preservação da bagagem;

c) Incêndio, com a condição de que o transportador faça prova de que não foi causado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos;

d) Riscos, perigos ou acidentes do mar ou outras águas navegáveis;

e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas e bens no mar.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador e em especial a sua obrigação de empregar diligência razoável para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe assegurar um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que as bagagens são carregadas, de maneira que fiquem aptas para a recepção, transporte e preservação das bagagens.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção fica contudo responsável se o interessado fizer prova de que o atraso na entrega, a perda ou avaria são devidos a uma falta do transportador, do capitão, marinheiro, pilotos ou dos seus propostos, falta esta diferente da que está prevista na alínea a).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo é servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1 o regime de responsabilidade aplicável a este percurso deve ser o mesmo para todas estas empresas.

Além disso, quando estas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de diversos Estados, a adopção deste regime deve ser previamente sujeita a um acordo entre estes Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o pre-

A Seguradora Industrial



Companhia Nacional de Seguros

Seguros nos Ramos:

Incêndio ● Acidentes de Trabalho
Automóveis ● Marítimos ● Viagens
Agrícolas ● Acidentes Pessoais
Roubo ● Responsabilidade Civil
Cristais ● Aéreo ● Postal
Transportes Terrestres

Sede:

Rua Augusta, 27 — Telef. 34111 (5 linhas)

L I S B O A

Agências em todo o País

sente artigo são comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de 30 dias a partir da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado estas medidas aos outros Estados.

As bagagens em trânsito não serão afectadas pelas medidas mencionadas.

ARTIGO 63

Responsabilidade no caso de acidentes nucleares

O caminho de ferro fica isento da responsabilidade que lhe incumbe, em virtude da presente Convenção, quando o prejuízo for causado por um acidente nuclear e, em virtude das prescrições especiais em vigor num Estado contratante que regulam a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade que explora a instalação nuclear ou a pessoa que a substitua seja responsável por esse prejuízo.

TITULO VI

Disposições finais

ARTIGO 64

Assinatura

A presente Convenção, da qual os anexos fazem parte integrante, fica aberta, até 1 de Maio de 1961, à assinatura dos Estados que foram convidados a fazer-se representar na conferência ordinária de revisão.

ARTIGO 65

Ratificações. Entrada em vigor

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados, com a brevidade possível, junto do Governo Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados a fim de examinar com eles a possibilidade de a Convenção ser posta em vigor.

ARTIGO 66

Adesão à Convenção

§ 1. Qualquer Estado não signatário que queira aderir à presente Convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunicará a todos os Estados contratantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos caminhos de ferro do Estado peticionário sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2. Se, no prazo de seis meses, a contar da data deste aviso, dois Estados, pelo menos, não tiverem notificado ao Governo Suíço a sua oposição, o pedido é considerado deferido de pleno direito e o Governo Suíço dá conhecimento desse facto ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário o Governo Suíço notifica todos os Estados contratantes e o Estado peticionário de que a apreciação do pedido foi adiada.

§ 3. Qualquer admissão produz os seus efeitos um mês depois da data do aviso enviado pelo Governo Suíço ou, se, findo este prazo, a Convenção não estiver ainda em vigor, na data da sua entrada em vigor.

ARTIGO 67

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. Contudo, qualquer Estado contratante pode desligar-se nas condições seguintes:

A Convenção é válida para todos os Estados contratantes até 31 de Dezembro do quinto ano seguinte à sua entrada em vigor. Qualquer Estado que queira desligar-se ao terminar este período deverá comunicar a sua intenção com um ano de antecedência, pelo menos, ao Governo Suíço, que disso informará todos os Estados contratantes.

Na falta de notificação no prazo indicado o compromisso será prolongado de pleno direito por um período de três anos, e assim sucessivamente de três em três anos, na falta de denúncia, pelo menos, um ano antes de 31 de Dezembro do último ano de um dos períodos trienais.

§ 2. Os Estados admitidos a participar na Convenção no decurso do período quinquenal ou de um dos períodos trienais

**OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, LDA.**

Rua das Portas de Santo Antão, 9-2.º (Ao Rossio) — LISBOA-2

Telef. 32 37 97 (antiga Rua Eugénio dos Santos)

Lentes de contacto. Microcorneanas invisíveis indicadas para: Desporto, Estética e outros objectivos. — Televisão-Fluorescência. Lentes bifiltrantes com 15% de absorção, com ou sem graduação, contra perturbações causadas pela luz fluorescente, receptores de televisão e cinema. Emprestamos para experiência. — Lentes-bifocais. Desde que precise de óculos para longe e perto, emprestamos, sem compromisso de aviar a receita, a armação e lentes, para verificar se se adapta, e constatar a sua utilidade.

Os amigos de V. Ex.ª ficar-lhe-ão reconhecidos se lhes recomendar o uso de bifocais.

O Oculista de Lisboa que por último devem consultar para confrontar preços e qualidade.

Desconto 30-40% a empregados da C. P. e famílias

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

O mais modelar serviço de camionagem no transporte de mercadorias

Domicílio a domicílio entre;

**LISBOA — COIMBRA — S. JOÃO DA MADEIRA —
PORTO — BRAGA — GUIMARÃES — CORTEGAÇA**

ESCRITÓRIOS**LISBOA**

Rua Morais Soares, 24-A e 24-B
Telefones: 84 09 87, 88/89

COIMBRA

Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone: 2 37 54

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 2 35 25 - 2 17 24 - 3 26 94

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 2788

GUIMARÃES

Rua Central de Camionagem
Telefone: 4 05 25

CORTEGAÇA

Telefone: 91

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (Junto ao Pavilhão dos Desportos) — TELEFONE: 2 31 29

ficam ligados ao compromisso até ao fim deste período, e depois até ao fim de cada um dos períodos seguintes, enquanto não denunciarem o seu compromisso um ano, pelo menos, antes do fim de um desses períodos.

ARTIGO 68

Revisão da Convenção

§ 1. Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, por convocação do Governo Sulco, o mais tardar cinco anos depois da entrada em vigor da presente Convenção.

Será convocada uma conferência antes desta data, se, pelo menos, um terço dos Estados contratantes assim o pedir.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Sulco convidará também os Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convidará para assistir à conferência os representantes:

a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes;

b) De organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes.

A participação nos debates de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas no quarto parágrafo, será fixada para cada conferência no regulamento das deliberações.

De acordo com a maioria dos Governos dos Estados contratantes, a Repartição Central pode, antes das conferências de revisão ordinárias e extraordinárias, convocar comissões para o exame preliminar das propostas de revisão. As disposições do Anexo III são aplicáveis, por analogia, a estas comissões.

§ 2. A entrada em vigor da nova Convenção, resultante de uma conferência de revisão, implica a anulação da Conven-

Jogos Florais da Comunidade Lusíada

Com estes Jogos Florais, brasileiros e portugueses vão comemorar, em São Paulo, Brasil, o Dia de Camões

A Tertúlia Académica de São Paulo, entidade luso-brasileira de que faz parte, como secretário da Direcção, o sr. Fernando Nazaré, está organizando, para comemorar o «Dia da Raça», em 10 de Junho próximo, os Jogos Florais da Comunidade Lusíada, a que poderão concorrer todos os poetas brasileiros e portugueses.

Estes «Jogos Florais», promovidos pela referida Tertúlia Académica, têm por objectivo intensificar as boas relações culturais entre os dois povos lusíadas através da poesia.

Os poetas portugueses residentes no Brasil ou em Portugal, devem enviar as suas produções — Poesia épica, Soneto, Poesia lírica e Quadra — todas absolutamente inéditas e versando temas luso-brasileiros, para a Tertúlia Académica de São Paulo, rua do Tesouro, 23 - 10.º andar, São Paulo — Brasil.

Ao vencedor da Poesia Épica será oferecida uma viagem a Portugal, via aérea, de ida e volta, ou uma viagem ao Brasil, nos mesmos termos, se o poeta triunfador residir em Portugal.

Os outros prémios são os seguintes:

Rosa de Ouro, objectos de arte e colecções de livros.

LINHAS PORTUGUESAS

Foi aprovado o projecto da linha férrea de concordância entre as linhas do Sul e Vendas Novas

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», II Série, de 31 de Dezembro de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o projecto da linha férrea de concordância entre as linhas do Sul (quilómetro 55,178 74) e Vendas Novas (quilómetro 67,574 13), incluindo a expropriação, por utilidade pública, das parcelas de terreno necessárias para a construção da referida concordância.

Ministério das Comunicações, 20 de Dezembro de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

ção anterior, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das conferências de revisão os artigos 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50 e 53 e os Anexos I e IV podem ser alterados por uma comissão de revisão. A organização e o funcionamento desta comissão constam do Anexo III à presente Convenção.

As decisões da comissão de revisão serão notificadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São consideradas aceites, a não ser que, nos três meses contados a partir do dia da notificação, cinco Governos, pelo menos, tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do sexto mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central as levou ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação das decisões.

(Continua)



FUNDADA EM 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 4 23 85 - 4 52 86 P. P. C. — APART. 138

LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5 - B — Telef. 4 67 12 P. P. C. — APART. 1130

Linhas Estrangeiras

Os Caminhos de Ferro Federais alemães realizam actualmente, em Mannheim, ensaios com uma locomotiva de manobra comandada a distância por rádio.

Desta forma, o chefe de manobra faz, ele próprio, o lugar do maquinista. Graças ao comando por rádio, ele pode regular a velocidade exactamente da mesma maneira que o maquinista, fazendo-se o serviço da gare de distribuição ainda mais rapidamente.

A locomotiva diesel da série V 60, dotada deste comando, trabalha actualmente com uma outra da mesma série, em dupla tracção, por comando pneumático com a outra máquina, para rebocarem comboios pesados.

Estão agora a equipar-se outras duas locomotivas V 60 com este sistema; mais tarde, será a vez de uma máquina V 90, de uma potência maior.

Logo que a composição sai do raio de alcance do comando por rádio, o maquinista retoma a sua actividade normal.

— Estão actualmente em ensaios pelos Caminhos de Ferro Federais alemães diferentes órgãos amortecedores de choques, a fim de limitar os estragos nas mercadorias devidos a manobras violentas.

Dois sistemas apropriados a todos os tipos de vagões de mercadorias provam as suas qualidades.

O primeiro consta de uma instalação «destruidora de choques»: a caixa do vagão repousa sobre um quadro móvel, perpendicular, ligado ao «chassis» por molas. Quando do choque, o quadro perpendicular oscila um pouco, mas retoma sempre a posição correcta devido às molas.

O segundo sistema baseia-se no mesmo princí-

pio, só que a ligação entre o «chassis» e a caixa é feita por um amortecedor hidráulico.

— Os Caminhos de Ferro Federais alemães acabam de criar novos vagões para o transporte de veículos automóveis, a fim de suprimir em grande parte as dificuldades que causava aos transportes a bitola máxima admitida nas estradas aos camiões. Os Caminhos de ferro esforçam-se, também, por obter uma isenção ou, pelo menos, uma forte redução do imposto sobre os veículos afectados, e em primeiro no serviço de reboques rodoviários. O que se pretende, fazendo-o, é dar um impulso ao transporte de camiões por caminho de ferro e, por conseguinte, contribuir para o descongestionamento das estradas muito concorridas.

DINAMARCA - ALEMANHA Em pouco menos de três meses, um milhão de passageiros utilizaram a linha, chamada «à vol d'oiseau», entre Puttgarden e Rodby. A milionésima pessoa foi a Sr.^a Marie Arlette Leuba-Delisle, de Evillard-sur-Bienne (Suíça), que, em 9 de Agosto, regressou de Estocolmo com os seus dois filhos, depois de ter visitado o seu marido, engenheiro, que há vários meses trabalha na Suécia.

A bordo do barco de passagem «Kong Frederik», a senhora Leuba recebeu presentes das mãos dos representantes dos Caminhos de ferro dinamarqueses e federais alemães.

A cifra de um milhão de passageiros atingida 87 dias após a inauguração da linha, mau grado a forte concorrência dos barcos, é um magnífico resultado.

Durante o mesmo período transportaram-se 136 000 automóveis, o que representa igualmente um recorde.

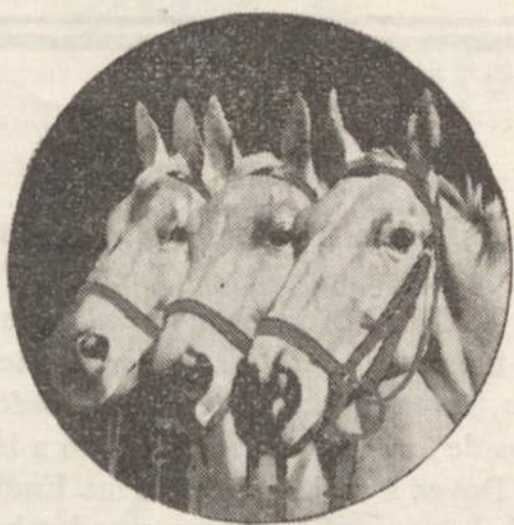
FINLANDIA Foi publicado um projecto sobre coordenação de tráfego em Helsínquia, que poderá ser efectivado no próximo Inverno. Trata-se de estabelecer uma tarifa unificada para os transportes colectivos, as empresas particulares de autocarros e os Caminhos de ferro do Estado. Esta novidade, estudada por uma comissão de representantes de cada um dos transportes, tem muita importância, visto que actualmente os passageiros pagam tarifas distintas, segundo a empresa e o veículo que utilizam.

Segundo este projecto, a cidade de Helsínquia será dividida em quatro zonas e três secções de tarifas. A zona O, que abrange o centro, será a que terá maior preço. O custo do bilhete dependerá do número de zonas e de secções a atravessar. Bilhetes de abono para 50 viagens, único tipo de transporte que entrará em vigor no momento para o caminho de ferro, serão válidos também nos autocarros de todas as empresas. Não se previu ainda a possibilidade de mudar durante o percurso, do comboio para o autocarro ou vice-versa, mas está em estudo.



THREE HORSES BEER

CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

A participação ferroviária no tráfego dos arredores da cidade ir-se-á intensificando mediante a electrificação das linhas; o novo material e a modernização das estações de classificação influirão decisivamente na maior rapidez dos comboios.

Os promotores do projecto esperam beneficiar, assim, os utentes, sendo de grande importância económica e social.

FRANÇA

Num folheto recentemente publicado, que tem por título «Actividade e Produtividade dos SNCF», diz-se que a modernização dos meios de tracção ficará terminada em 1970, desaparecendo com ela, por completo, a tracção a vapor.

A situação dos Caminhos de ferro franceses será nesse ano a seguinte:

Uma quarta parte das linhas, que estará já electrificada, suportará as três quartas partes do tráfego. As outras três quartas partes das linhas, que estarão dieselizadas, assegurarão a última quarta parte do tráfego.

Depois de verificada esta modernização, a rede ferroviária francesa não sofrerá provavelmente mais modificações de importância em questão de tracção, durante bastantes anos, e os esforços serão encaminhados para melhorar o material móvel, ordenação de estações e modernização de sinalização.

A SNCF fez realçar que, comparando o volume de tráfego de 1938 com o de 1962, se vê que o de mercadorias passou de 26 500 milhões de toneladas/km. a 61 200 milhões, e o de passageiros, de 22 100 milhões de passageiros/km. passou a 35 800 milhões.

— A SNCF encomendou uma série de 100 carruagens com 10 compartimentos de 8 lugares, das quais as primeiras unidades acabam de ser terminadas.

Conformes com as características técnicas deter-

minadas pela UIC, estes veículos apresentam as particularidades seguintes:

Os órgãos de arrolamento e de tracção são de modelo clássico (tampões de molas-espirais) mas as extremidades dos «chassis» são concebidas para receber eventualmente um atrelado automático, sem modificações importantes.

Os órgãos de rolamento, de suspensão e de travagem permitem a circulação a 160 km./h.

O arranjo interior apresenta um certo número de disposições tendentes a melhorar o conforto e a estética.

As cadeiras, de encosto inclinável, podem colocar-se horizontalmente e está previsto um espaço por baixo delas para permitir a arrumação de bagagens. As janelas de tipo guilhotina são providas de vidro duplo, para reforçar os isolamentos térmico e acústico. O revestimento interior é constituído por painéis estratificados decorados com cores claras, criando um ambiente agradável.

A iluminação é constituída por lâmpadas fluorescentes de acendimento instantâneo. O aquecimento por ar quente, funcionando a vapor ou a electricidade, é de regulação automática, tendo contudo um comando manual à disposição dos passageiros.

SUÉCIA

Um dispositivo de piloto automático electrónico foi concebido pelos técnicos suecos para ser utilizado no metropolitano e na rede suburbana de Estocolmo.

O «condutor electrónico» opera segundo os princípios de um sistema de elaboração electrónica de dados, com um dispositivo de entrada de sinais, um depósito e unidade elaboradora, e um dispositivo de saída. O piloto automático recebe informação digital acerca da velocidade, lonjura do trajecto, limite de velocidade, etc., em parte por um tacómetro sobre o eixo do motor, e também por meio de antenas de indução colocadas ao longo da linha. A informação é recebida e elaborada, resultando em impulsos eléctricos que dão o sinal de marcha, aplicam os freios, etc.

Mediante este sistema, o número de composições circulando por hora numa determinada linha pode ir além das actuais 30 ou 35. Haverá dois horários: um «horário económico», permitindo a circulação a menor velocidade nas horas de pouco tráfego, e outro de altas velocidades nas horas de aglomeração, mantendo uma circulação mais flexível do que a que pode alcançar-se com o comando normal. As manobras de formação e desvio de composições serão feitas manualmente.

Quando o condutor electrónico estiver montado, crê-se que substituirá 160 condutores e economizará cerca de 3 300 000 coroas de ordenados e aproximadamente 500 000 coroas em gastos de energia, por ano.

Recortes sem comentários

Castigo inédito

RIO DE JANEIRO. — Mulher e quatro filhos, sendo o mais novo de dois meses, assistiram no último dia do cumprimento da pena do seu chefe de família, Armando Serrano Moreira, motorista, que durante oito dias cumpriu a sentença de ficar, das 17 às 19 horas, ao lado do polícia de trânsito, Manuel Cândido, no cruzamento da Avenida Rio Branco com a Rua Sete de Setembro.

Sem a mínima falta, Armando Serrano obedeceu ao castigo imposto pelo juiz Elieser Rosa, que aplicou aquela pena imediata no Brasil. Na falta do cumprimento, teria que ir para a prisão durante seis meses. E tudo isto por o motorista ter avançado com o seu carro quando o sinal estava com a cor vermelha e desrespeitando o polícia de trânsito.

No último dia, como tal prometera, esteve presente o juiz Elieser Rosa, que deu por terminado o original castigo.

Poucos momentos depois, toda a família do Armando Serrano cumprimentou o polícia e o motorista revelou à Imprensa que a pena lhe ensinou muito sobre o trabalho de um polícia de trânsito, dando-lhe agora o verdadeiro valor. Lamentou ter cometido a infracção e prometeu nunca mais a repetição. Durante a sua convivência com o guarda descobriu nele uma excelente pessoa, um profissional exemplar e uma nova amizade. E comentou: «Apesar de tudo eu preferia ser guarda».

No final, o juiz Elieser Rosa, que era acompanhado pelo director do Serviço de Trânsito, Stélio Moraes, cumprimentou o motorista, fazendo votos por que não voltasse a desrespeitar a Polícia. Salientou que a pena não tivera o sentido de prestigiar o guarda, mas a instituição social que ele representa. — (L.).

Engenheiro em desequilíbrio

CAIRO. — «Sou obrigado a degolar o meu filho?» — perguntou um engenheiro iraquiano ao xeique Mahmud Chaltut, reitor da Universidade de Aznar.

Relata o «Al Goumhouriya» que o reitor daquela Universidade recebeu um impressionante apelo do engenheiro electricista iraquiano Malek Mohamed. Conta este que fez o voto de degolar o filho se a unidade árabe se tornasse realidade e se Nasser visitasse o Iraque. «Ora bem, a unidade realizou-se e Aref substituiu Kassem na chefia do país. O presidente Nasser é convidado para visitar Bagdad... Sou obrigado a cumprir o que prometi, a imolar o meu filho?», pergunta ansiosamente.

O mesmo jornal publica a resposta do xeique Mahmud Chaltut: «Impressionaram-me deveras a sua fé e o seu espírito de sacrifício. A nação islâmica é rica de filhos tão ciosos como V. dos seus objectivos e da sua missão. Mas, seja como for, a lei corânica não autoriza votos dessa ordem. Só permite orações, jejuns e esmolas. Portanto, no ponto de vista da lei islâmica, o seu voto não apresenta qualquer carácter de obrigação e não deve ser executado». Em conclusão aconselha Malek Mohamed a não reincidir e, se tem inclinação para os votos, a fazê-los mais conformes com o espírito da religião. — (F. P.).

De novo a Mancha

PARIS. — Acaba de ser elaborado um novo projecto de ligação entre as duas margens da Mancha, o qual poderia obter o acordo dos partidários da ponte e dos partidários do túnel ferroviário.

Trata-se de um projecto de túnel submerso que reuniria

num só tubo duas linhas férreas e duas estradas e apresentado pela Sociedade de Estudo do Túnel Completo Ferroviário sob a Mancha (S. E. T. C.). O tubo, de cimento, teria a forma ovóide e trinta e dois metros de largura por 11,50 metros de altura a meio. As linhas férreas seriam laterais, situando-se as estradas, com sete metros de largura, ao centro, lado a lado. O túnel iria do nordeste de Dover à região de Wissant. Entre os accionistas da nova sociedade contam-se vários grandes bancos franceses.

Os promotores deste «túnel completo» calcularam em 2750 milhões de francos o custo total da obra.

Recorda-se a propósito que o túnel ferroviário custaria 1500 milhões de francos e a ponte 3000 milhões de francos. Estes números, porém, corresponderam a cálculos feitos há já vários anos.

A S. E. T. C. salienta as vantagens técnicas deste novo projecto: a ventilação seria assegurada por seis poços, distantes entre si de sete quilómetros e emergindo no cimo de ilhotas artificiais. A construção, que demoraria cinco anos, seria feita com elementos pré-fabricados em terra. O tubo, colocado numa vala aberta para o efeito, assentaria num leito de areia.

Quanto às vantagens económicas, o túnel tornaria possíveis as ligações rodoviárias entre a Inglaterra e o continente sem que os automóveis tivessem de se submeter a horários. — (F. P. e R.).

Com o coração fora do peito

PORTO. — Ao banco de urgência do Hospital de Santo António foi esta tarde levada pelo pai, sr. Joaquim Pascoal Alves Morgado, e uma tia, uma criança do sexo feminino, com três horas de vida. A pequenina que havia nascido no lugar da Igreja, freguesia de Meirinhas, em Esposende, é filha da sr.^a D. Maria Virgínia Patrão Martins. Absolutamente normal em todos os aspectos e reacções, mas com a raríssima e estranha particularidade de ter o coração completamente fora do peito. Os médicos de serviço, depois de verificarem que a criança estava completamente normal, procuraram que o pai e a tia a deixassem ficar, não só para estudo do estranho caso, como para remediar a singularidade. Sobretudo a tia opôs-se a que a criança ficasse internada, levando-a pouco depois para a terra. Cerca da meia-noite, o nosso serviço de reportagem pôs-se em contacto com a família da criança-fenómeno em Esposende, vindo a saber que a pequenina ainda vivia e respirava normalmente.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

depois
do café

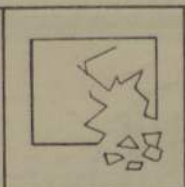
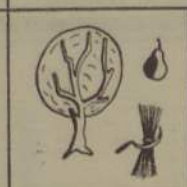


beba *antes*
uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**

CASA FUNDADA EM 1881



SEGUROS
em todos os ramos



rua do arco do bandeira, 12 - lisboa 2 - telef. 36 92 41

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

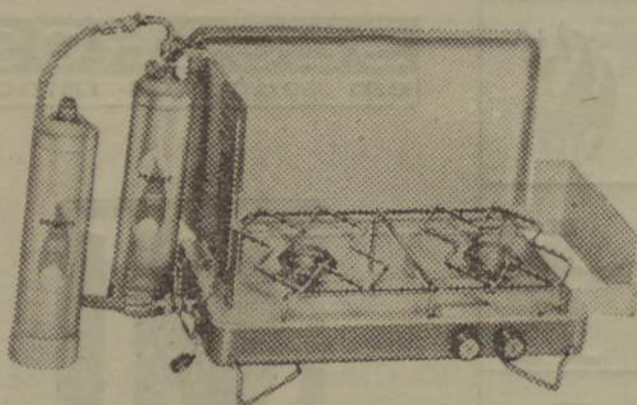
Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição



II Volume (Províncias)

A Gás - Cidla

**PRIMUS**

APARELHOS DE FUNCIONAMENTO A
GÁS - CIDLA DE GRANDE PRECISÃO
para Campismo, Doméstico, Iluminação
e Soldaduras.

Agentes exclusivos

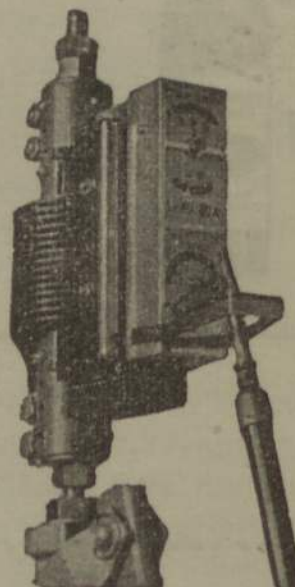
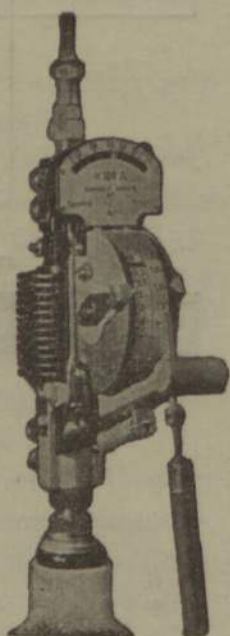
Vilas & Vilas

Rua Primeiro de Dezembro, 45 - 2.º Dto.

TELEFONES 32 23 46 - 36 63 75

A Gás - Cidla
« Doméstico »

Ref. 2037

**RELÉS**

para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT.

BROWN BOVERI, LDA.

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481 - 2.º - TEL. 23411 - PORTO

J. CARTAXO (FABRICAÇÕES METÁLICAS)

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)
SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

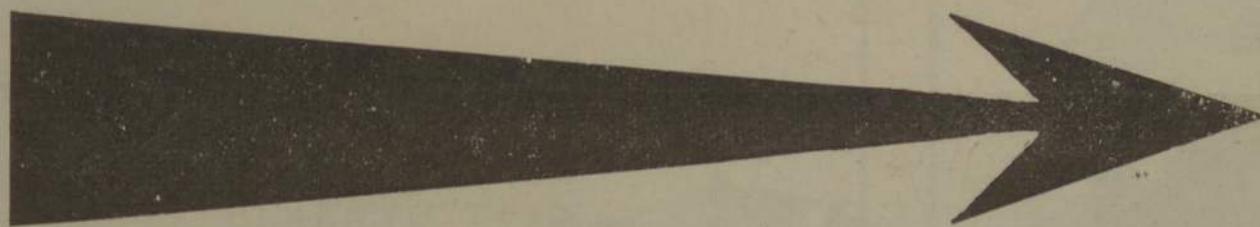
Fábrica e Escritórios: Rua do Sol e Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cupulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

**Deseja beber um café ?
Mas um café ?**



NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes :

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C. A., L. DA**

**Rua D. João V, 2-2.º
LISBOA**

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 666186

LISBOA



OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

RIV

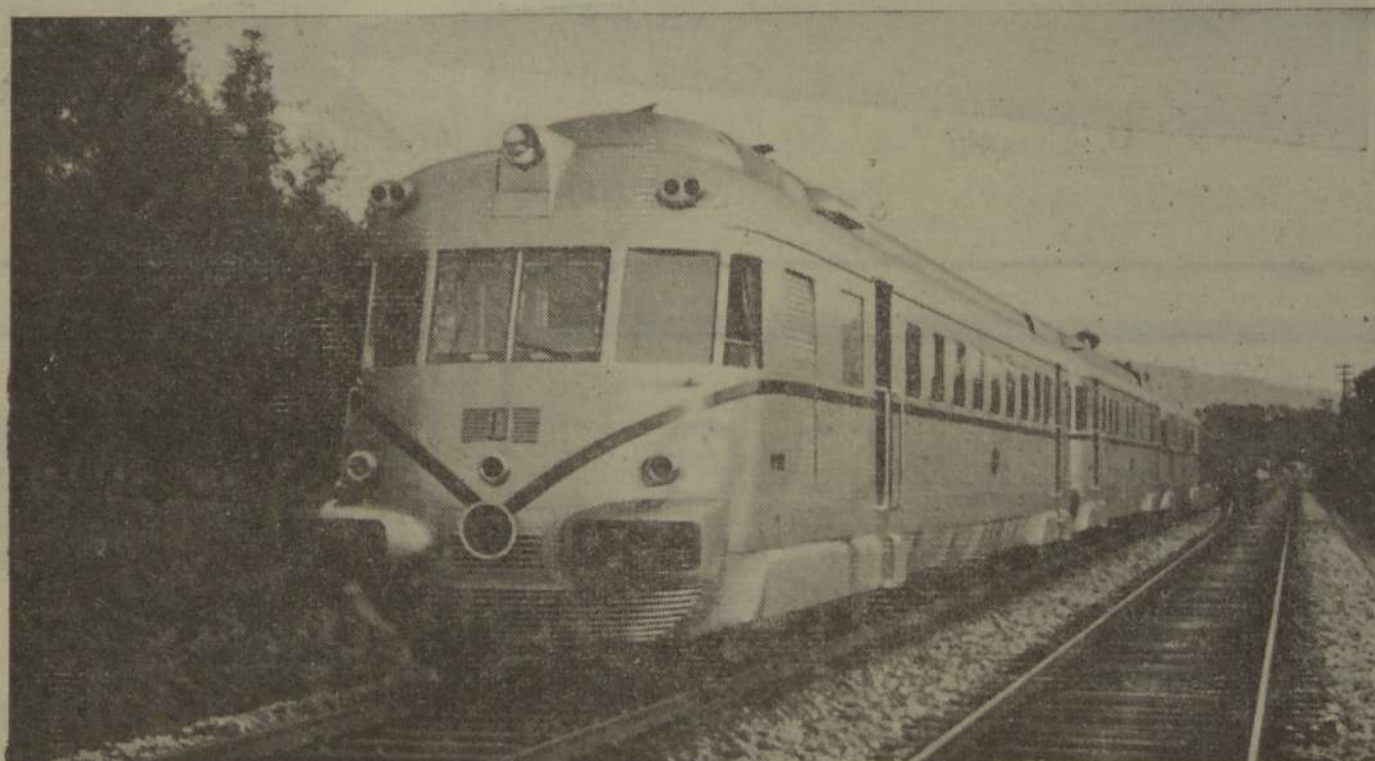
ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



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

ADUBOS

Orgânicos e Químico-Orgânicos
(BORATADOS E ALDRINIZADOS)



Preparados à base de
FARINHAS DE PEIXE
de elevado poder fertilizante
PARA TODAS AS CULTURAS

CARVALHAL & GARCIA, LDA.

Rua da Conceição, 17-3.º

Telefs. 36 26 71 - 36 78 28/9

LISBOA-2 — Apartado 2667

FÁBRICA - Figueira da Foz — Telef. 94185

Kern

AARAU



Compassos de precisão
inoxidáveis

desde 1819

Representantes:

DUNKEL & ANTUNES, LDA.

Rua Augusta, 56-1.º — LISBOA — Telef. 36 70 07

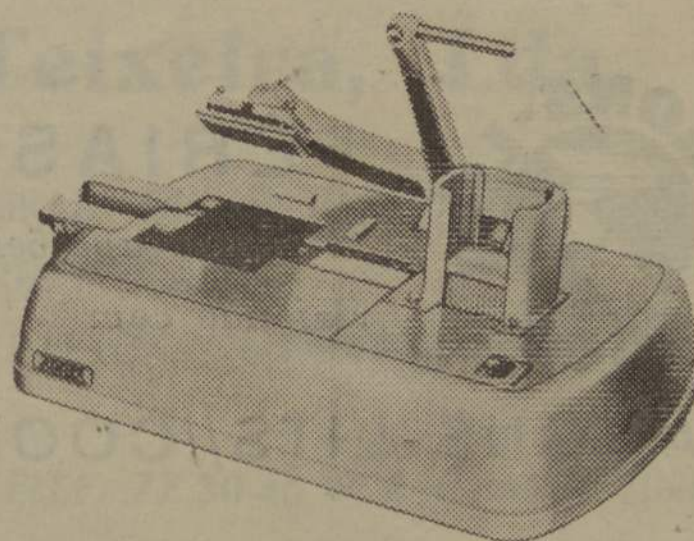
António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MARMORES—CANTARIAS
GRÊS—LOIÇA SANITARIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F
LISBOA



Várias máquinas de
endereçar

ADREX

preferidas pela C. P. nos seus
serviços de pessoal, contribuem
para a eficiência e economia de
trabalho.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

LUSODEX, L. DA
R. da Misericórdia, 2-1.º — **LISBOA** — Telefone 32 31 32

ÁGUA LUSO

DE

A mais fina e
a mais pura

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits
AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)
Telefone 770396 * **LISBOA-4**

Máquina para
curvar tubo

MINGORI

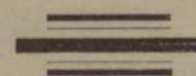
de macaco hidráulico



Curvando em todos os planos, a frio e sem
enchimento tubos de ferro preto ou galvani-
zado.

20 vezes mais depressa do que à forja.

Mais de 60000 em serviço em 92 países!



MINGORI, L. DA

PRAÇA DA ALEGRIA, 58—4.º
Apartamento B—**LISBOA**



FÉRIAS

*Sem preocupações
viajando com*

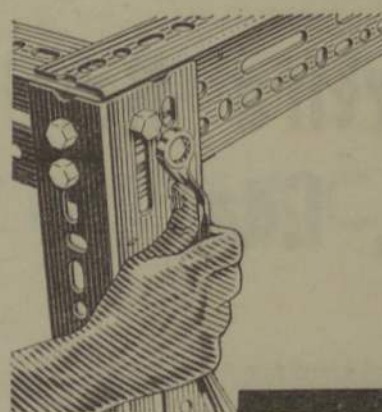
WAGONS-LITS//COOK

MAIS DE 400 FILIAIS E 700 CORRESPONDENTES
EM TODO O MUNDO

Peça informações nas

FILIAIS EM PORTUGAL:

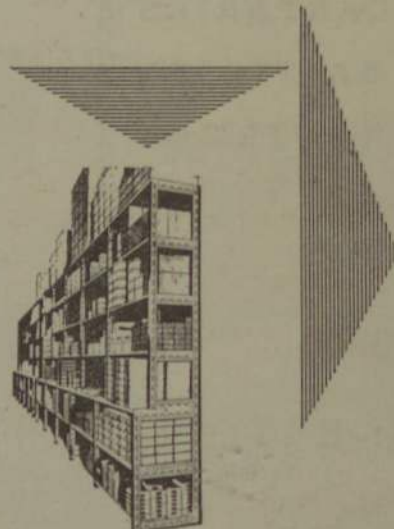
**LISBOA — PORTO — COIMBRA
ESTORIL — FUNCHAL — LUANDA
LOURENÇO MARQUES**



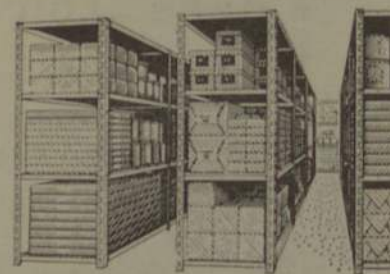
PRÁTICO
EFICIENTE
ECONÓMICO



DEXION



DEXION



RESOLVE SATISFATÓRIAMENTE TODOS
OS PROBLEMAS DE ARMAZENAGEM.
DEXION SATISFAZ AS SUAS NECES-
SIDADES COM O MELHOR APROVEITA-
MENTO DO ESPAÇO DISPONÍVEL.
DEXION OFERECE-LHE AS VAN-
TAGENS DUMA CONSTRUÇÃO
RÁPIDA, EFICIENTE E ECOMÓMICA.
COM DEXION ARMAZENA MAIS
EM MENOS ESPAÇO

CONSTRÓI QUASE TODO

F. RAMADA
AÇOS E INDÚSTRIAS — S. A. R. L.
OVAR
LISBOA PORTO ÁGUEDA LUANDA

Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Limitada

Agente do gás «Mobil» no Concelho de Alenquer
Carros para Excursões — Automóveis de Aluguer
— Garage de Recolha — Óleos e Gasolinas —

Societária da U. T. I. C.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MER-
CADORIAS COM SERVIÇO COMBINADO
COM A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES

Sede:

Largo de Santa Isabel, 5 a 8 - Telef. 4 - P. P. C. — ALENQUER

Filiais:

TORRES VEDRAS:

Av. 5 de Outubro, 45 — Telef. 210

MERCEANA:

Estrada Nacional — Telef. 44 (P. F.)

VILA FRANCA DE XIRA:

Largo da Estação — Telef. Posto Público,
58 (P. F.)

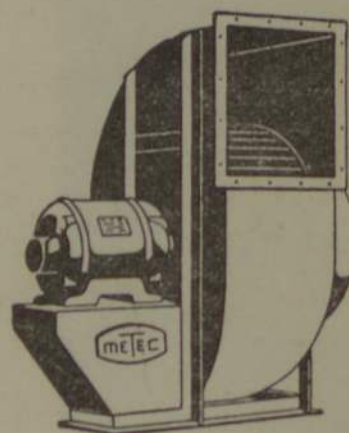
LISBOA:

Praça da Figueira, 10 - B — Telef. 86 74 64



Ventiladores

PARA TODOS OS FINS



Ventilação industrial, Capta-
ção de poeiras, Eliminação
de fumos, Secadores indus-
triais, Transporte pneumá-
tico, Queimadores de óleos,
Tiragem forçada, condiciona-
mento de ar, Insuflação mecâ-
nica, Arrefecimento de moldes

**Ventiladores especiais para altas tem-
peraturas-Gases tóxicos e corrosivos**

MECANO-TÉCNICA, LDA.
38, CAMPO PEQUENO, 38-TELEFONE 77 02 91

LISBOA

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)

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.

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

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

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

Rocha, Amado & Latino, Lda.

ARAMEIRO

FERRAGENS

METAIS

82, RUA DA PRATA, 86 ● 13, R. NOVA DO ALMADA, 15 ● 54, RUA DA BOA VISTA, 54

TELEFONE 32 22 54

TELEFONE 32 22 56

TELEFONE 32 22 55

SERRALHARIA ARTÍSTICA

(ANTÓNIO MANUEL CASTRO, SUCESSORES)

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

SOCIEDADE "ESTORIL"

Caminho de Ferro Eléctrico
do Cais do Sodré a Cascais

|||||

236 comboios diários

|||||

45 ANOS AO SERVIÇO DA
ECONOMIA E DO TURISMO
DA COSTA DO SOL

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

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA



FÁBRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

SEDE EM:
ALBERGARIA-A-VELHA
Telefone P.P.C. 5 22 08/7
Telegramas "ALBA"

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Correeiros, 40-2.º-E.
Telefone 32 13 63/4
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas

ARTIGOS SANITARIOS E DE COZINHA — APARE-
LHAGEM VINÍCOLA — ACESSÓRIOS PARA CON-
DUTAS ADUTORAS E REDES DE DISTRIBUIÇÃO
DE ÁGUA — ARTIGOS PARA INSTALAÇÃO DE
SANEAMENTO — APETRECHAMENTO PARA A IN-
DÚSTRIA VIDREIRA — ARTIGOS PARA INSTALA-
ÇÕES ELÉCTRICAS — RECEPTÁCULOS POSTAIS
DOMICILIÁRIOS, ETC.



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)

Telegr.: EPALDA — Lisboa



Fábrica de Calçado
Duro, Lda.

Telefone 87 Apartado 9
S. JOÃO DA MADEIRA

O CALÇADO QUE SE IMPÕE
PELA SUA RESISTÊNCIA E FABRICO

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P. PREFERE O

Calçado IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS:

O MELHOR
O MAIS FINO
O MAIS RESISTENTE

TELEF. 130

TELEG. IMPÉRIO

S. JOÃO DA MADEIRA

BOTÕES DE
ALTA FANTASIA
FANCY
BUTTONS

Fabrico Especial para Exportação
Special Manufacture for Export

Agentes em: *Agents in:*
ESCANDINÁVIA — SCANDINAVIA
FRANÇA — FRANCE
ALEMANHA — GERMANY
ESTAD. UNIDOS — U. S. A.

ERBIS

Manufacturas Erbis, Lda.

Apartado 15 - P. O. Box 15

S. JOÃO DA MADEIRA - Portugal

Chapéus

de pêlo, de lã, de palha,
de pano, para homem,
rapaz e criança.

«Joanino» chapéu de alta classe
em corpo normal,
leve e levíssimo

Modelos Modernos

O Auge da Moda

Calçado

de lona e borracha «SANJO»
para a cidade, campo,
praia e termas.

Empresa Industrial de Chapelaria

LIMITADA

S. JOÃO DA MADEIRA

Costas (Irmãos) & C.^a

Calçado Zarco

TELE } FONE: 22252
GRAMAS: **ZARCO**

S. João da Madeira — Portugal

Moura & Baptista, Lda.

Fabricantes de Lanifícios

FORNECEDORES DA C. P.

TELEFONE N.º 95109

TORTOSENDO

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 270 13

LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 33, 5.º-Esq.
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

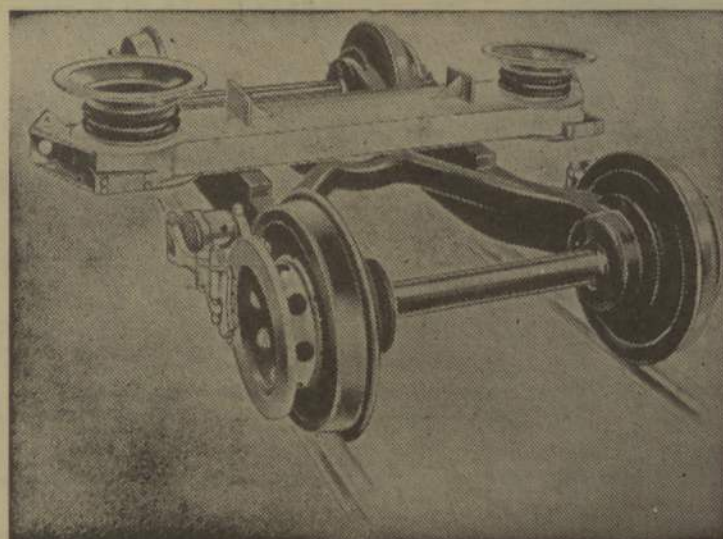
LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

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

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)



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

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 da maior pompa

Translações 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

MIGHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

TEXAS REFINING CORP.

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Entregas imediatas em Lisboa

VARIA, LDA.

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

LISBOA-2



**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

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL
Impermeabiliza 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 ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.

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

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

Consultas, referências e pedidos a

Bettencourt & Silva, Lda.

Rua de S. Julião, 41 - 2.º—Telef. 32 89 19—LISBOA-2

**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

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES E MADEIRAS, LDA.

SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Carpintaria / Marcenaria Mecânica

Madeiras Nacionais e Estrangeiras

Todos os artigos de cerâmica e materiais para construção

Construções civis
Projectos e Orçamentos

Rua Marquês da Fronteira, 70-A

Telef. 68 18 12

Rua de Campolide, J. A. B.

LISBOA

Espingardaria Central

G. Heitor Ferreira, Sucr.

A. MONTEZ

(CASA FUNDADA EM 1902)

Praça D. João da Câmara, 3 — Lisboa-2

Telefone 32 57 31

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

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 32 53 34 — LISBOA

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

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

PASTELARIA MARQUES

Almoços—Chás—Jantares—Banquetes—Lanches
—para Casamentos em Lisboa e Província—

Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

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

RUA GARRETT, 70, 72

Telefone: 33110

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

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

TELEF. 87 11 21 — PPCA

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA-2

Relojoaria Zurique, Lda.

O U R O — J Ó I A S

P R A T A S — R E L Ó G I O S

Desconto de 15 % aos Funcionários da C. P.

6-E, Largo de D. Estefânia, 6-F

Telefone 55 36 16

LISBOA - 1

Nascimento, Pacheco & Simões

Despachos 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 86 36 23 — 86 18 57

Caís: ESTAÇÃO BRAÇO DE PRATA — TELEF. 38 41 42

Garagem: Rua Fernando Palha, 29-F — Telef. 381634 — LISBOA

**Companhia Nacional de Fiação
e Tecidos de Torres Novas**

S. A. R. L.

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

Chaves & Rezende, Lda.

Revendedores de Lâmpadas «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 52 68 - 36 89 94

LISBOA

ACÁCIO JORGE, LDA.

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
MATERIAL CONTRA INCÊNDIOS

**Fornecedores há 30 anos dos
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

LISBOA

Rua da Esperança, 84 - 86

Telefs. 6613 33 - 67 20 17

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

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

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21 - s/1 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

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE ARTIGOS ELÉCTRICOS, LDA.

PARLEX

FABRICANTE DE ARMADURAS
PARA ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE

ACESSÓRIOS E LÂMPADAS
FLUORESCENTES

Officinas no CACÉM:
RUA ELIAS GARCIA, 51
Telef. 29 41 66

Escritórios em LISBOA:
R. DOS FANQUEIROS, 235-2.º E.
Telefs. 32 75 56 e 37 08 09

AGÊNCIA MARÍTIMA "OCIDENTE"

LIMITADA

Agentes de Navegação

Fretadores e Correctores marítimos

Praça Duque da Terceira, 11 - 3.º — Apartado 2 830
Telefs. 328491 (6 linhas) — Telegs. «Ocidente»-Lisboa
Telex. Lisboa n.º 244 - Ocidente — LISBOA-2 Portugal

Armazéns do Rossio

TECIDOS — MALHAS — LÃS

Grande variedade

Os melhores preços

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Telefs. 32 24 03 - 3 43 14 — LISBOA

Praça D. Pedro IV, 78, 79 e 80

Machado, Repas & Silva Limitada

Encadernações em todos os géneros
Pautados e riscados — Trabalhos Tipográficos

Fornecedores de diversas Repartições
Públicas e principais Papelarias

Rua da Emenda, 29 Telef. 32 45 12 LISBOA

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

Telefones { Escritório 36 64 53
Loja 36 90 81

TUDO PARA CASA DE BANHO
EM LOUÇA NACIONAL E ESTRANGEIRA

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

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

Mecânica das Janelas Verdes Limitada

OFICINAS DE CONSTRUÇÕES
E REPARAÇÕES DE MÁQUINAS
DE

Tipografia, Litografia, Offset,
Picotadeiras Coser Fio Vegetal, Coser Arame
Soldadura Eléctrica e Autogéneo

Travessa da Paz, 7-A — Telefone 66 78 30 — LISBOA

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

LISBOA-2

Telef. 66 43 12

Teleg. MOLDURACIONAL

GRIMALDI-SIOSA LINES

Serviço regular mensal de LISBOA para
FUNCHAL, TRINIDAD, LA GUAIRA, CURA-
ÇAO, 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, Ld.^a —

72-D, AV. D. CARLOS I — LISBOA — Telef. 66 50 54 - 67 23 19

Companhia de Seguros «OURIQUE»

RAMOS

Aéreo — Acidentes de Trabalho — Adidentes
Pessoais — Cristais — Fogo — Agrícola — Roubo
— Automóveis e Responsabilidade Civil — Ma-
rítimo, Mercadorias e Cascos — Transportes
Terrestres — Postal — Greves e Tumultos

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

Capital: Dez Mil Contos

Sede: Av. Sidónio Pais, 2-3.º — LISBOA — Telef. 571 16/17
Teleg. SEGOUR

Filial: Palácio Atlântico — Praça D. João I — PORTO
Telef. 274 31

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 AZEMÉIS

Telefone: 6 24 29

DUQUE & CRUZ, LTD.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

Distribuidores das Tintas «MERKEL»
Sempre grandes stocks de Louça Sani-
tária, Azulejos, Manilhas de Grés e
Madeiras

Rua Visconde da Santarém, 77 - 79

Telefs. { 5 42 82
5 00 06

LISBOA

AREALVA, L.^{DA}

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTA-
DORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

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

ARMAZÉNS:

QUINTA DA AREALVA — ALMADA — Telef. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA

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**

Viúva de Manuel João & C.^o

METAIS

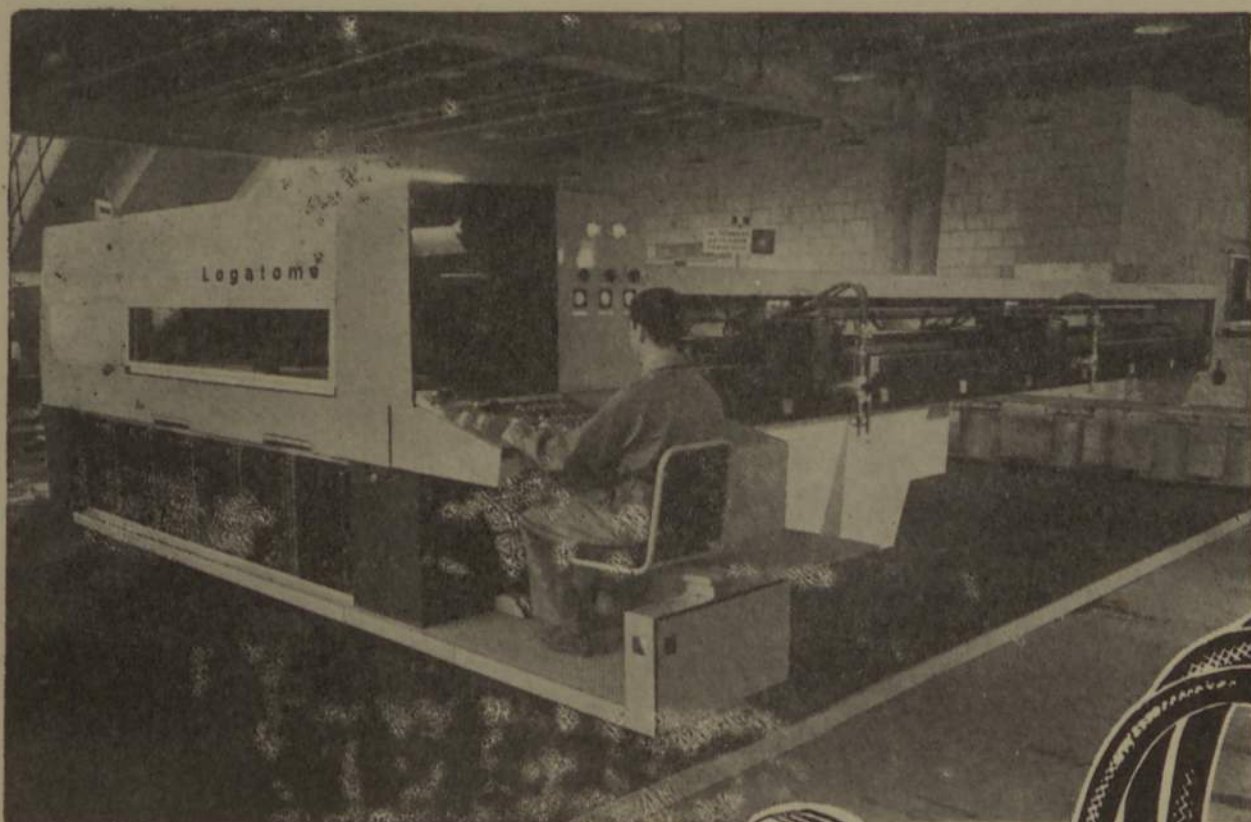
zinco, chumbo, estanho, etc.

Calçada de St.^o Apolónia, 20/22

Telefone 84 06 39

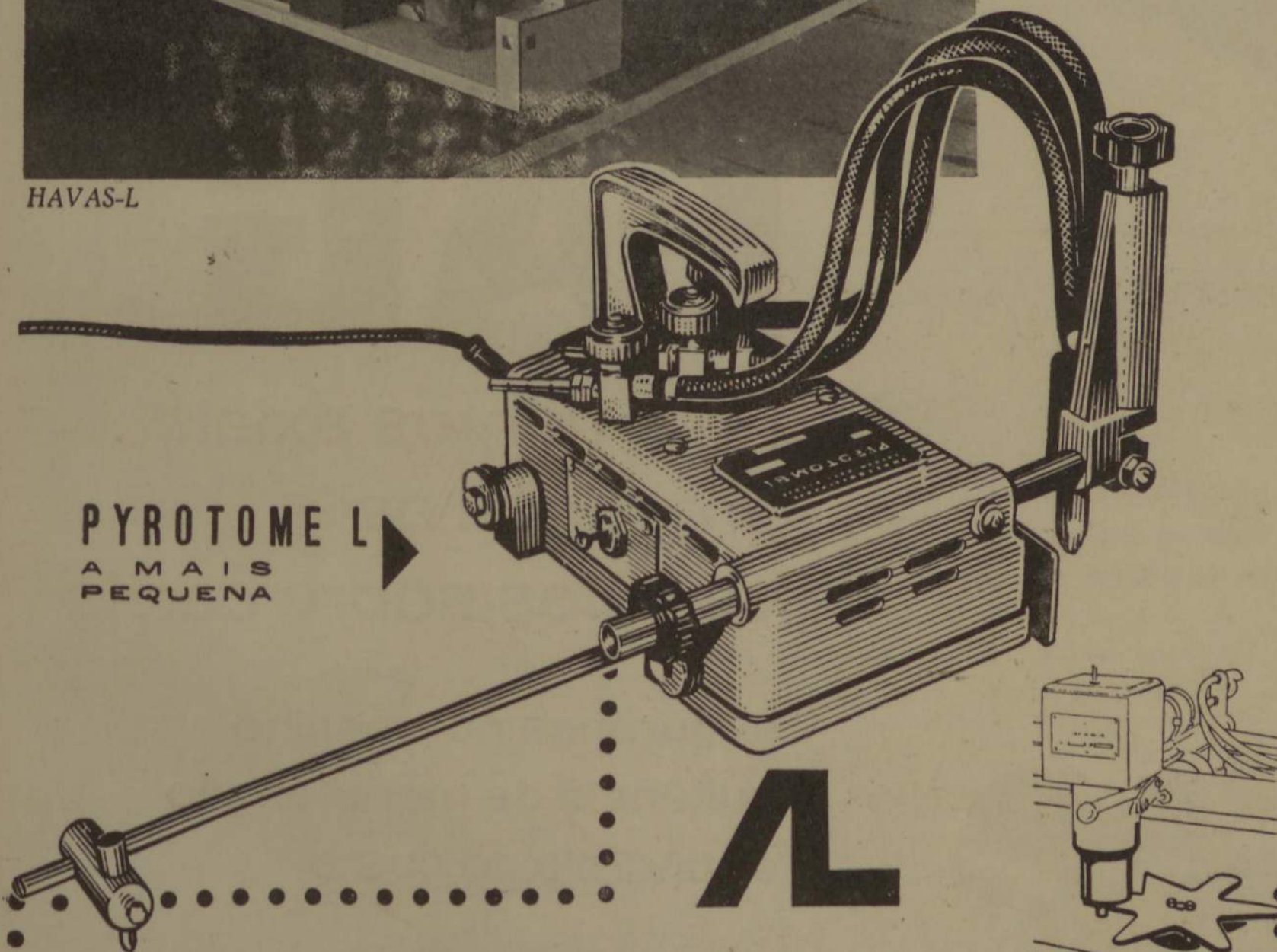
LISBOA

MÁQUINAS AUTOMÁTICAS DE OXICORTE



HAVAS-L

◀ LOGATOME
A MAIOR



PYROTOME L ▶
A MAIS
PEQUENA

Sociedade Portuguesa do AR LIQUIDO

Agentes Exclusivos de Vendas dos Produtos "L'AIR LIQUIDE"

Fábricas em: LISBOA — R. DA QUINTA DO ALMARGEM, 14 — TEL. 63 71 36
PORTO — RUA JUSTINO TEIXEIRA, 657 — TEL. 500 31

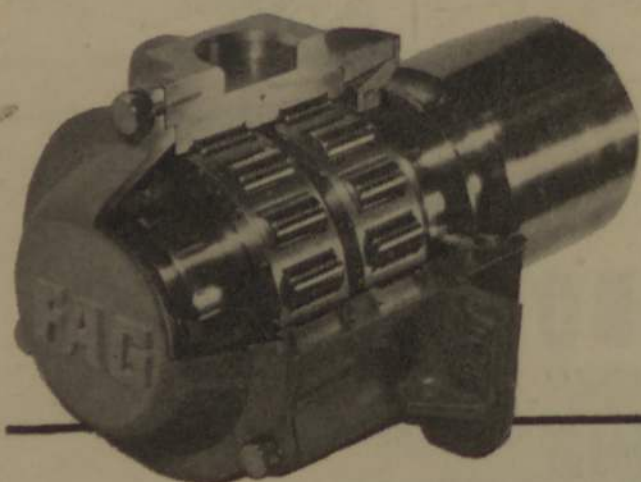
Depósitos em: SETÚBAL, COIMBRA, FUNCHAL E PONTA DELGADA



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 - c
Tel.: 35 620, 36 8 666