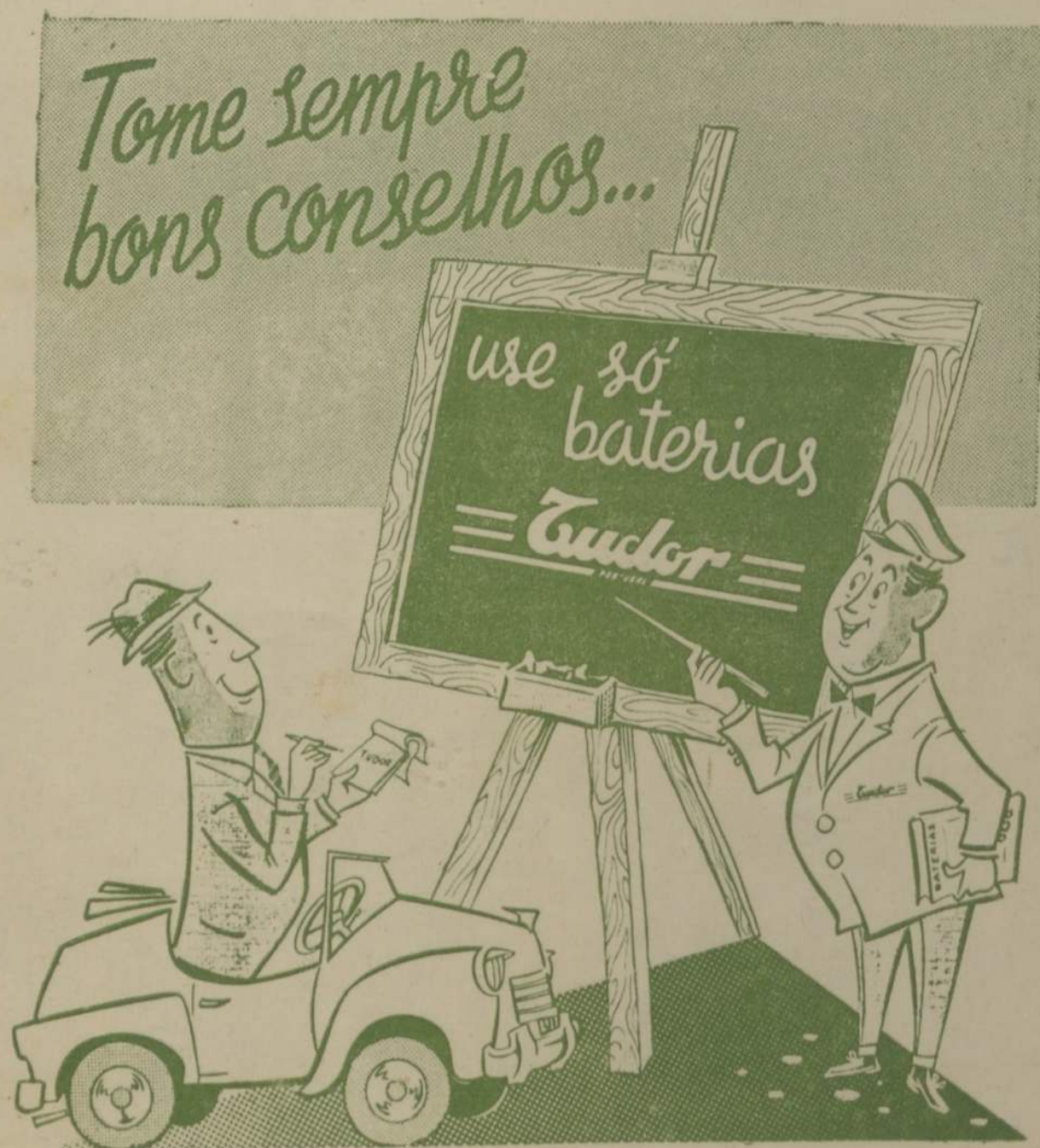




GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO LXXVII • 16 MARÇO • N.º 1830



PARA:

- VIATURAS AUTOMÓVEIS
- TRACTORES AGRÍCOLAS E INDUSTRIAIS
- BARCOS E AVIÕES
- ZORRAS, EMPILHADORES, LOCOMOTIVAS
- CENTRAIS ELÉCTRICAS E TELEFÓNICAS, ETC.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA

1830

16 — MARÇO — 1964

ANO LXXVII

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

A. Igreja. Lda.

LISBOA



Scabaltex — RUA DA PRATA, 80, 2.º

DISTRIBUIDORES ASSOCIADOS EM PORTUGAL DA

SCABAL, S. A. DE BRUXELAS

A maior organização europeia de tecidos de lã

SUCURSAIS:

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

À VENDA NAS PRINCIPAIS ALFAIATARIAS DO PAÍS

T U R I S M O PORTUGAL, LDA.

Rua Alexandre Herculano, 12-A

Telefs.: 5 91 92, 5 91 93 e 5 28 94

L I S B O A

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

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

**38 ANOS AO SERVIÇO
DO TURISMO**

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



SOREFAME

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

Uma Indústria Metal-Mecânica
com prestígio Internacional

Amadora e Lobito
Portugal

LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S. A. R. L.

ESTALEIRO DA MARGUEIRA — em construção na margem Sul do Tejo

ESTALEIRO DA ROCHA — por contrato com a A. G. P. L.

DOCAS SECAS ■ CONSTRUÇÃO NAVAL ■ CONSTRUÇÕES METÁLICAS

- Equilibragem dinâmica de turbinas e órgãos rotativos de 0,5 a 10000 kg.
- Reparação e afinação de injectores e bombas de injeção de motores diesel de 50 a 7000 H. P.
- Copagem de fundos.
- Soldaduras especiais em alumínio e outros metais.
- Ensaio não destrutivo de materiais por ultra sons e raios X.

ROCHA DO CONDE DE ÓBIDOS, LISBOA-3

TELEF. 66 90 45/9

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

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

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

SEDE EM LISBOA:

Rua do Telhal, 12

TELEFONES:

5 91 25 (4 linhas) **5 86 07****5 91 20 — 5 91 29**

TELEGRAMAS:

PLPRADOApartado **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. 31718 — 5 linhas

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

A «RENOVA»

(Fundada em 1818)

RENOVA

TORRES NOVAS

PAPÉIS PARA ESCRITA E IMPRESSÃO
EMBALAGEM FINA — KRAFTS — VEGETAIS
HIGIÉNICOS — CREPADOS
COUCHÉ — MÁQUINA
GUARDANAPOS E OUTROS PAPÉIS ESPECIAIS

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

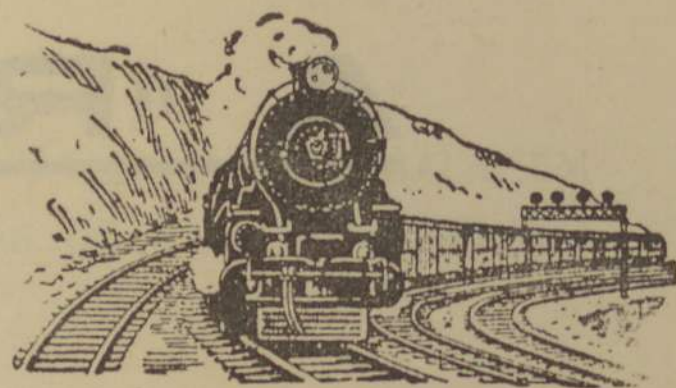
Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

*Grijó e Irmão, Lda.***Transportes - Despachos - Mudanças**

9, RUA DE TRAZ, 13
PORTO

Telefones: } PORTO: 21058/9 — 35058
 } LISBOA: 326953 — 33565



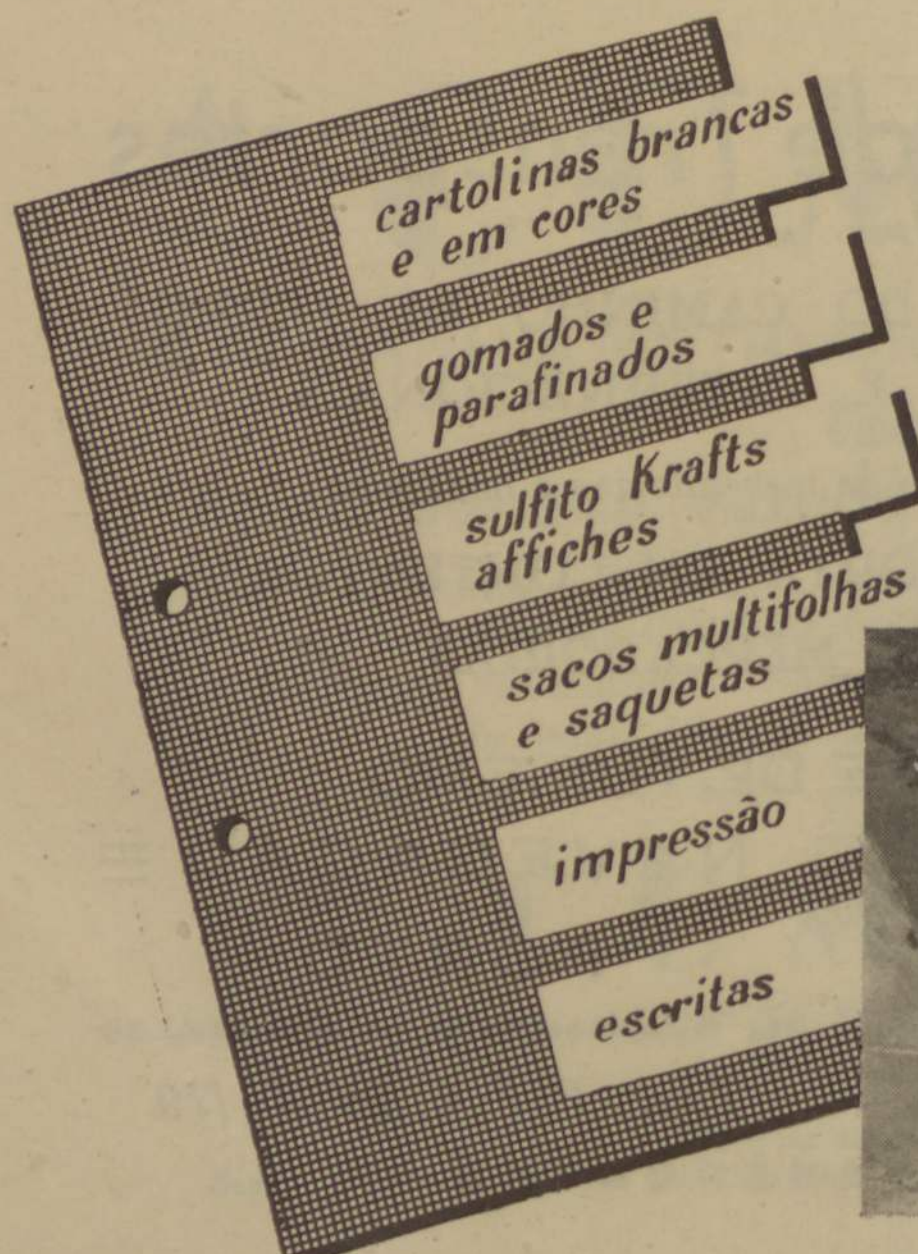
EM COLABORAÇÃO COM:

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



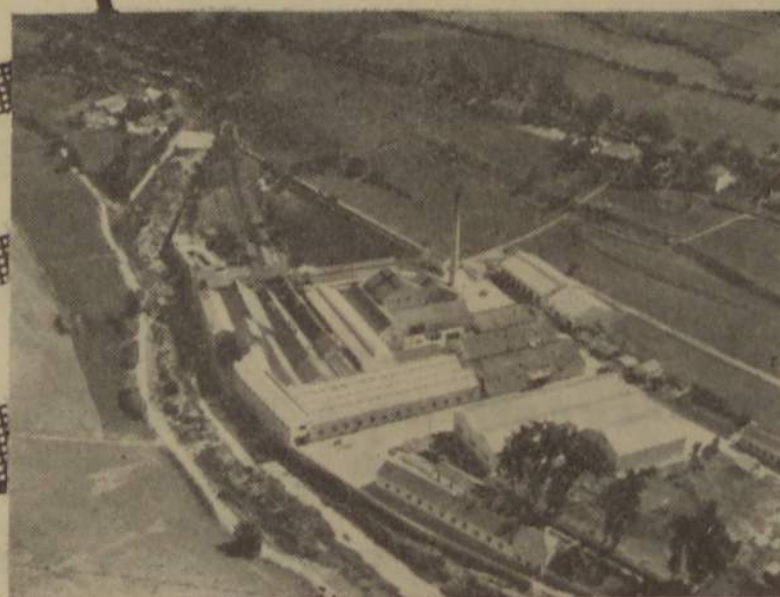
Em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

PAPEIS

DA

**FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES**



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

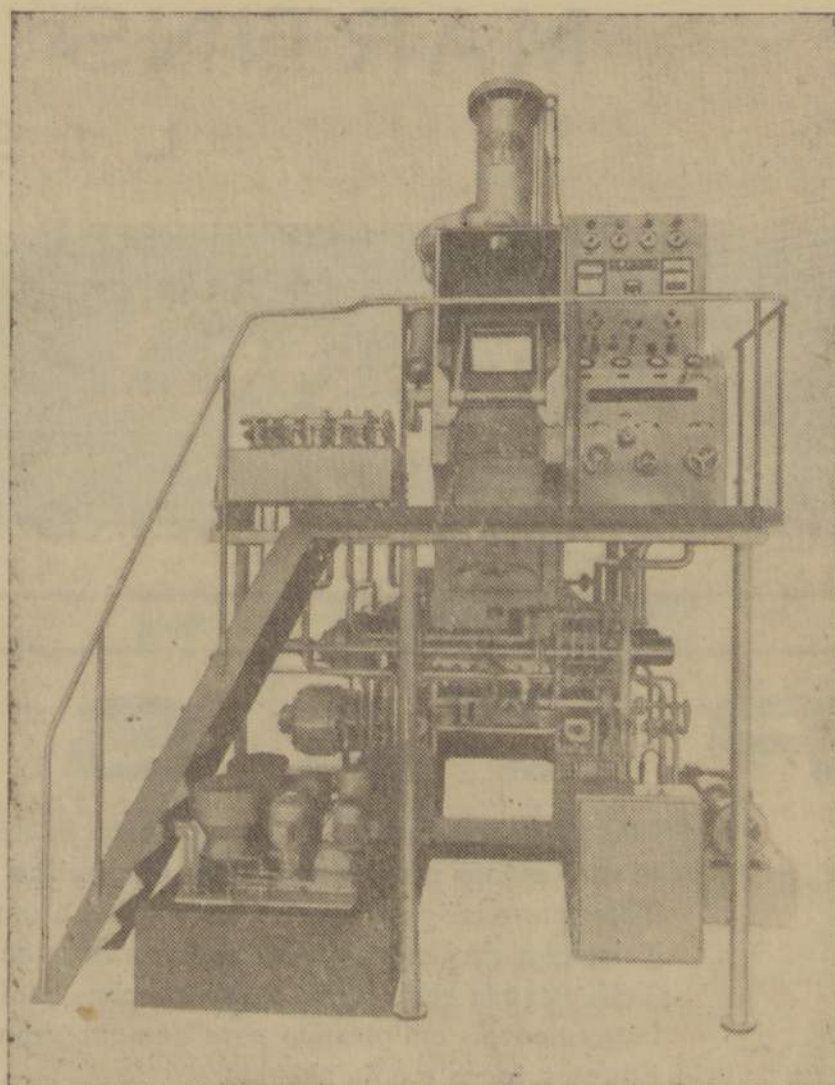
Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscosidade

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

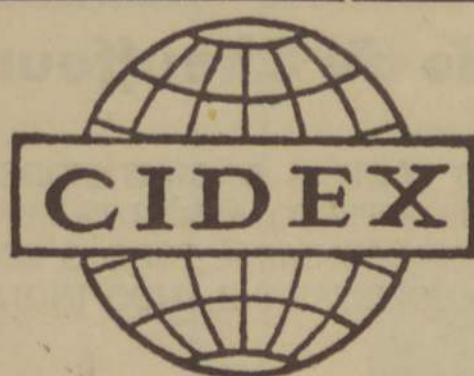
Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

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



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 * Prensas
Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Telegr. 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, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)

MARTINS & REBELLO**L I S B O A**

- * MANTEIGA PASTEURIZADA
- * QUEIJOS DE VÁRIOS TIPOS
- * LEITE EM PÓ

- * LEITE CONDENSADO
- * PRODUTOS LÁCTEOS "PRIMOR"
- * "VIGOR MALTE"

FORNECEDORES DA C. P.

FÁBRICA PRINCIPAL: PINHEIRO MANSO — VALE DE CAMBRA**P L Á S T I C O S**

Plásticos napa com malha para confecção de casacos e blusões para homem e senhora.

Plásticos napa para malas, sacos e carteiras.

Telas plásticas para cortinados, toalhas e outros fins.

Telas plásticas cristais para coberturas de carpetes, passadeiras e estofos de automóveis.

Tela plástica reforçada com nylon para confecção de vestuário e de toda a espécie de coberturas.

Impermeáveis em plástico para homem, senhora e criança.

Fibretes, lonas e cola plástica.

Importação directa — Preços especiais para revenda — Mandam-se amostras**SOCIEDADE SANTEL, LDA.****L I S B O A****RUA DA MADALENA, 261****TELEF. 327077****Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»**

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

Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra**Escritório e Garagem AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46****Oficinas: RUA VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — LISBOA — Telef.: 77 40 41 / 2 / 3****Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}****EXPORTADORES***Casa fundada em 1898***RUA DO OURO, 140-1.º — LISBOA****PROPRIETÁRIOS DAS MARCAS: Vinho «Serradayres» — Aguardente Velha «1920»****AGENTE DISTRIBUIDOR:****J. A. DA COSTA PINA****RUA DO ALECRIM, 69 — LISBOA**

QUIMAR

Materiais de Construção, Lda.

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5

Telefones : 77 00 25 - 76 81 95 - 77 43 32



Distribuidores Gerais em exclusivo :

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores :

CONTRAPLACADOS; APARITE;
PLACAROL; PLATEX; LAMI-
NITE; ORGANIT; LIXAS SIN-
CAL; MADEIRAS; PERFIS
DECORATIVOS.

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da



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, 55-D — Telef. 772259



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
centrifugas 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.

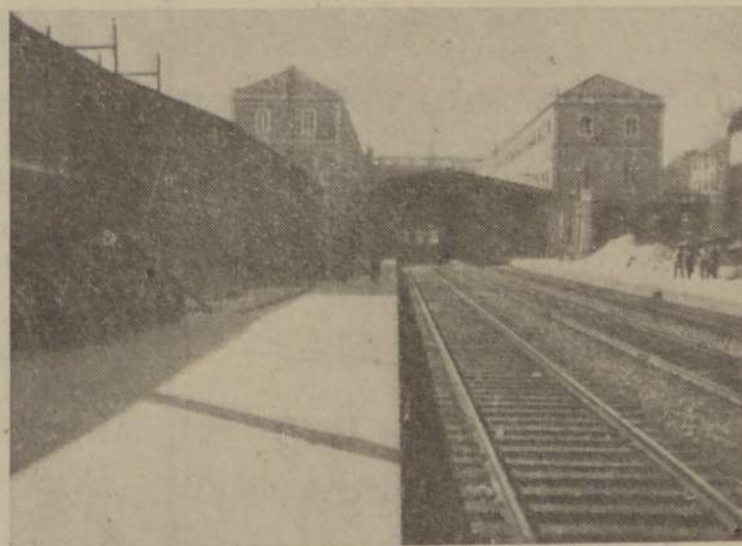
OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL



Estação de Santa Apolónia-Lisboa — Aspecto parcial do cal, à esquerda, tratado com
HYDROLIT-FLUAT

Impermeabilização até pressões de 30 atmosferas.

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

Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou cor-
rosivos 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

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
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

A minha saudação, pelo Engenheiro MÁRIO D'OLIVEIRA COSTA	3
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	4
Considerações sobre coordenação de Transportes, pelo Eng.º LUÍS DA COSTA.	5
A Psicotecnia aplicada ao recrutamento do pessoal, pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA	7
Panorama, por R. DE BETTENCOURT	14
A Nova Linha Tokaido	16
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS.	25
Terras da nossa terra — Vila Viçosa, pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO.	29
Notas históricas — Barcos de rodas... e carros à vela, por MÁRIO CARDOSO.	33
O Túnel da Mancha será um facto	34
«Plano de Actividades para o Ano de 1964», pelo Dr. MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR.	35
Dois minutos de viagem, por JORGE RAMOS	37
Panorama ferroviário de Espanha	39
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	40
Crónica literária — Elogio do lugar-comum, por ANTÓNIO VAL-DEMAR.	41
A Ponte sobre o Tejo e a sua estética	42
Aviação	43
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	45
Electrificação da linha Lisboa-Porto	45
Há 50 anos	46
Linhas Estrangeiras	46
Campanha Internacional de Segurança.	47
Parte Oficial	47

A minha saudação

Pelo Engenheiro Mário d'Oliveira Costa

DAI a nossa «Gazeta» iniciar mais um ano de vida. Digo nossa no sentido em que a sua vida se tem vindo sempre a integrar na alma dos ferroviários. E é assim mesmo porque uma tão longa actividade dedicada, com entusiasmo e persistência, aos nossos problemas não pode deixar de merecer o carinho de quem serve devotadamente o Caminho de Ferro.

Esta tem sido a sua bandeira, e os porta-estandartes não há dúvida de que a têm sempre sustentado com braço firme e sem desânimo.

Daí a sua já longa vida e a prova de que puseram ao seu serviço o seu coração e a sua inteligência.

Não temos, pois, que duvidar de que a nossa «Gazeta» continuará a sua missão, e atenta aos problemas que fatalmente irão surgindo no domínio cada vez mais vasto e complexo dos Caminhos de Ferro e dos Transportes em geral.

Por isso não faço votos, limito-me a afirmar uma convicção.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

16 de Março de 1888 — 16 de Março de 1964

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» comemora hoje, com o presente número, o 77.º ano da sua existência. A data do aniversário natalício desta publicação, fundada em 1888 por Mendonça e Costa, ferroviário e jornalista que aos Caminhos de ferro e à propaganda de Portugal dedicou, apaixonadamente, o melhor do seu espírito e do seu coração, costumava ser celebrada com alegria por todos os que, quer na qualidade de colaboradores, quer na qualidade de redactores efectivos se empenham por manter a «Gazeta» na prestigiosa posição que lhe conferiam o seu fundador e o seu segundo Director, o ilustre e notável engenheiro que se chamou José Fernando de Sousa. Quando esta publicação perfez 60 anos, Carlos d'Ornellas reuniu num banquete, efectuado no Avenida Palace, os distintos componentes do nosso Conselho Directivo e alguns dos seus principais e mais dedicados colaboradores. Era intento de Carlos d'Ornellas festejar os 75 anos da «Gazeta». Mas o melindroso estado de saúde deste nosso saudoso amigo e Director não permitiu que a projectada festa se realizasse. Hoje, à distância de sete meses do seu falecimento, este dia, que seria para o nosso malogrado amigo, de verdadeiro júbilo, é, para nós, seus mais íntimos e dedicados companheiros de trabalho, um dia de saudade.

Todos nós, hoje, nesta Casa, prestamos homenagem às memórias dos antigos Directores da «Gazeta»: Mendonça e Costa, José Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas e às memórias de todos aqueles colaboradores que a morte foi ceifando, ao longo de mais de três quartos de século, e deixaram nas páginas dos 77 volumes desta revista as marcas inconfundíveis e persistentes do seu interesse pelos progressos dos Caminhos de ferro e do País.

A nossa «Gazeta» — como, no artigo de abertura deste número, diz o sr. Eng. Mário d'Oliveira Costa, ilustre Administrador-Delegado da C. P. e membro do nosso Conselho Directivo — continuará a sua missão, atenta como sempre aos problemas ferroviários e dos transportes em geral.

A vida não pára. Começa todos os dias, todos os dias morre e todos os dias renasce. Este é o segredo da sua juventude e da sua perenidade.

Cabe à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o dever de acompanhar, com o mais vivo interesse, a contínua evolução do Caminho de ferro e dos transportes terrestres.

Neste número, que assinala a entrada desta publicação em novo ano de existência, não podíamos deixar de exprimir ao nosso novo Director, sr. Eng.º Luís da Costa, aos membros do nosso Conselho Directivo e a todos os nossos prezados colaboradores, os nossos melhores cumprimentos e agradecimentos.

À Imprensa, sempre tão acolhedora e amiga, dirigimos também a expressão da nossa gratidão pelas provas repetidas da sua leal, da sua valiosa camaradagem.

A GERÊNCIA E A REDACÇÃO

Considerações

sobre coordenação de Transportes

II

Considerações prévias

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

Terminámos o artigo anterior com a referência a medidas de coordenação negativa tomadas pelos poderes públicos, a fim de conseguir alguma compensação para a má situação económica dos caminhos de ferro, provocada pela concorrência que lhe era movida pelo transporte rodoviário, tanto de passageiros como de mercadorias. Este transporte poderá ser considerado como um bom complemento do caminho de ferro ou mesmo para o substituir nas regiões pouco densas ou de fraca economia.

Devemos favorecer o desenvolvimento natural de todos os meios de transporte de maneira a que, para cada região, seja utilizado aquele pelo qual se obtenha um custo global mínimo do sistema de transportes.

Referimos acima que o transporte rodoviário, em certos casos, poderia substituir o caminho de ferro. Não é indiscriminadamente que uma medida desta natureza poderá ser tomada.

Haverá que encarar as providências necessárias para que o tráfego da linha substituída não seja perdido por outra ou outras linhas a que ele se destinava. E, assim, mais sobressairá a acção complementar do transporte rodoviário em relação ao ferroviário.

O caminho de ferro continua a ser obrigado a conceder ajuda tarifária a certas indústrias e a certos sectores da popu-

lação por intermédio de tarifas de protecção e de tarifas de carácter social. Está assim a indústria caminho de ferro a subvencionar indirectamente outras indústrias, através de tarifas especiais, como consequência de uma política económica global.

Ao contrário do que sucede com o transporte rodoviário, o caminho de ferro suporta, na totalidade, as despesas com a sua infraestrutura, pois que só ele dela se serve. Não há, pois, dificuldade em saber a quem esse encargo pertence. O problema torna-se mais complicado para o transporte rodoviário pois que, não suportando directamente os encargos da infraestrutura que utiliza, é difícil apurar qual a sua participação indirecta, porque são vários os usuários que a utilizam.

Outro problema a encarar é o dos encargos fiscais. A sua repartição é difícil por virtude de, nos transportes, nos encontrarmos em presença de empresas de características diferentes. Enquanto que para o caminho de ferro nos encontramos em presença de grandes empresas, para o transporte rodoviário existe grande número de pequenas empresas. É um factor que obrigará, certamente, a encontrar soluções diferentes e até contraditórias, que, de modo algum, poderão dar satisfação à solução do problema.

Ao caminho de ferro ainda se apresenta o problema da obrigação de transportar, o que lhe traz encargos consideráveis, originados pela manutenção de um parque de material de reserva, para acudir a todas as pontas de tráfego, encargos estes difíceis de avaliar.

Por todas as razões, atrás apresentadas, aparecem as distorsões que se verificam entre os dois sistemas de transporte.

Como evitá-las? Através daquilo a que chamamos a coordenação dos transportes e que tentaremos, em futuro artigo, expor algumas das principais bases a que ela deve obedecer.

Terminamos, assim, as considerações prévias que temos vindo a fazer sobre a coordenação dos transportes, para depois começarmos a tratar da coordenação propriamente dita. Em quase toda a Europa, várias medidas têm sido já tomadas, mas, muitas delas, isoladamente, sem um plano de conjunto, sucedendo que os benefícios que poderiam ser alcançados são, muitas vezes, consideravelmente diminuídos por motivo de, simultaneamente, não serem tomadas medidas que, complementarmente, fariam aparecer os efeitos desejados.

É certo que, muitas vezes, variadíssimas razões impedem a adopção de certos princípios, mas isso não impedirá que outros se utilizem como compensadores daqueles para os quais houve impossibilidade ou dificuldade na sua concretização.

Compreendemos que não é fácil a solução do problema mas, por isso, não devemos desistir de fazer todos os esforços necessários para que, um dia, os diferentes meios de transporte sejam integrados num sistema de coordenação que não só beneficiará a sua economia mas ainda a economia geral.

As condições deficientes em que a coordenação hoje se encontra prejudicam não só a economia dos transportes mas trazem enormes e desfavoráveis reflexos para a economia geral da nação, pois os transportes são como que o sistema arterial através do qual se desenvolve toda a acção económica dum país.

Não podemos deixar de atender a esta circunstância e amparar com carinho a indústria transportadora, colocando-a em pé de igualdade com as demais indústrias.

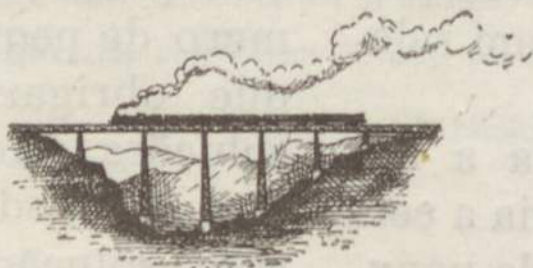
Entre nós algumas vezes se têm feito algumas tentativas no sentido da coordenação mas sem tirar delas o resultado desejado, umas vezes por serem actos isolados sem qualquer princípio coordenador, outras por se tratar de medidas de coordenação negativa de que já anteriormente falámos.

Só agora o sr. Engenheiro Carlos Ribeiro, ilustre Ministro das Comunicações, deu um grande passo em frente com a criação do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, com a incumbência de, entre outras, tratar da coordenação desses transportes.

Muito há a esperar deste novo Organismo que, não só pela categoria e competência das pessoas que estão à sua frente, mas também pelos trabalhos que tem em curso, é uma garantia dum trabalho profícuo e eficiente.

Terminamos assim as considerações prévias que vimos fazendo, para depois entrarmos propriamente no problema da coordenação dos transportes que, pela sua vastidão, terá que ser encarado muito superficialmente visto que o seu aprofundamento não se pode limitar ao âmbito em que neste momento o estamos a encarar.

(Continua)



A Psicotechnia aplicada ao recrutamento do pessoal^(*)

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA
Divisão da Via e Obras — C. P.

O autor foi designado para frequentar um curso sobre selecção, orientação e notação de pessoal, patrocinado pelo INII e regido por M. Pierre Jardilier do CORT de Paris.

Chamado a transmitir algumas impressões no capítulo dos exames psicotécnicos fê-lo através das notas que a seguir se transcrevem.

OS cursos de formação e produtividade que a nossa Administração tem proporcionado a algum pessoal, não traduzem mais, creio eu, do que o desejo de evolução e de modernização que se vive no seio da Empresa.

São o resultado da ânsia que sente o indivíduo de hoje para quem existe a necessidade de formação e de informação, a fim de assegurar em torno de si um ambiente de melhores condições de vida, o que constitui, afinal, a sua aspiração suprema.

Meus senhores: o esforço permanente do homem para ser cada vez melhor e possuir cada vez mais é inelutável e tendo sido, desde sempre, o reflexo da sua perene insatisfação, é cada vez mais poderoso no mundo em que vivemos.

Todas as organizações de trabalho, como a nossa Empresa, atribuem já uma importância notável à formação geral do seu pessoal; e digo notável, porque deixou de ser meramente profissional para ser de índole humana ou, direi melhor, de natureza social. E neste campo de valorização do agente, penso que tudo quanto se faça terá maior utilidade se for aplicado às novas gerações; é nelas que as empresas de hoje devem assegurar a sua continuidade no futuro. É bom pois, que, a distância, os novos de boa vontade se vão apercebendo dos múltiplos problemas que é necessário resolver a fim de contribuírem para o progresso da Empresa; a sua participação deverá ser cada vez mais activa e substancial. Faço estas afirmações plenamente compenetrado; todos nós na vida nos habituamos a ler ou a ouvir certos autores ou certas pessoas em quem acreditamos e a quem procuramos seguir. Baseio-me em espíritos esclarecidos, que vivem o movimento da contempora-

neidade no qual estamos imersos, pois assim se pode chamar o permanente desejo de actualidade que caracteriza esta segunda metade do nosso século. Do boletim n.º 1 do INII vou ler a V. Ex.^{as}, como justificação das ideias que expus, o que nos dizem o sr. Louis Armand, Secretário Geral da UIC, e o seu colaborador sr. Michel Drancourt:

«A rapidez de adaptação das nossas estruturas às realidades da técnica dependerá em larga medida da maneira como as gerações actuais souberem formar as próximas e fazer-lhes compreender a natureza da revolução técnica.»

Ainda sobre a forma de nos adaptarmos e sobre a modificação das estruturas, leio de Gaston Berger:

«Devemos aprender não a mudar radicalmente de uma só vez, mas a transformar-nos continuamente, a fim de permanecermos sempre adaptados. É imperioso substituir a rigidez de modificações descontínuas pela flexibilidade de uma permanente adaptação—a única capaz de acompanhar a rápida cadência da evolução do Mundo. O difícil não é ser grande; o difícil é saber crescer.»

São ainda do sr. Louis Armand estas palavras, que extraí do seu discurso, proferido na data de inauguração da nova sede da UIC:

«É necessário compenetrarmo-nos da falta grave que cometemos quando continuamos a aplicar numa época os métodos que obtiveram sucesso no passado. É um verdadeiro crime contra o espírito. Devemos constantemente fazer uso de novos métodos, e indo mais longe, de mentalidades novas, para resolver os novos problemas.»

(*) Palestra proferida no dia 18 de Outubro na estação de S. Bento, no Porto, e no dia 22 de Outubro, no Salão do Palácio Foz, em Lisboa, perante pessoal superior e agentes da C. P. e integrada na «Campanha de Formação e Produtividade» durante o ano de 1963.

Hoje, tanto nas pequenas organizações como nas grandes empresas, possuindo numerosos e variados serviços, procura-se organizar o trabalho e tende-se a instruir o pessoal para que o lucro seja maior ou o prejuízo menor.

Muitas funções foram também mecanizadas e estas novas formas de trabalho criaram problemas que não existiam no âmbito de empresas com muitos anos de existência e possuindo um regime de serviço tradicional, assente em raízes profundas. Cada nova função deverá, pois, ser estudada, a fim de se escolher e preparar o homem para a desempenhar.

A escolha do indivíduo exige o conhecimento das suas aptidões, uma vez que satisfaça às outras necessidades de base, como a formação profissional requerida e as exigências físicas que são da atribuição da medicina do trabalho.

As aptidões humanas estudam-se recorrendo à *psicotecnia*. Um processo de as avaliar é também o da *notação profissional*.

Em resumo, no quadro I, apresentamos quais os factores a tomar em atenção para o estudo do trabalho.

tificamente, que os homens apresentavam entre si diferenças apreciáveis de aptidões.

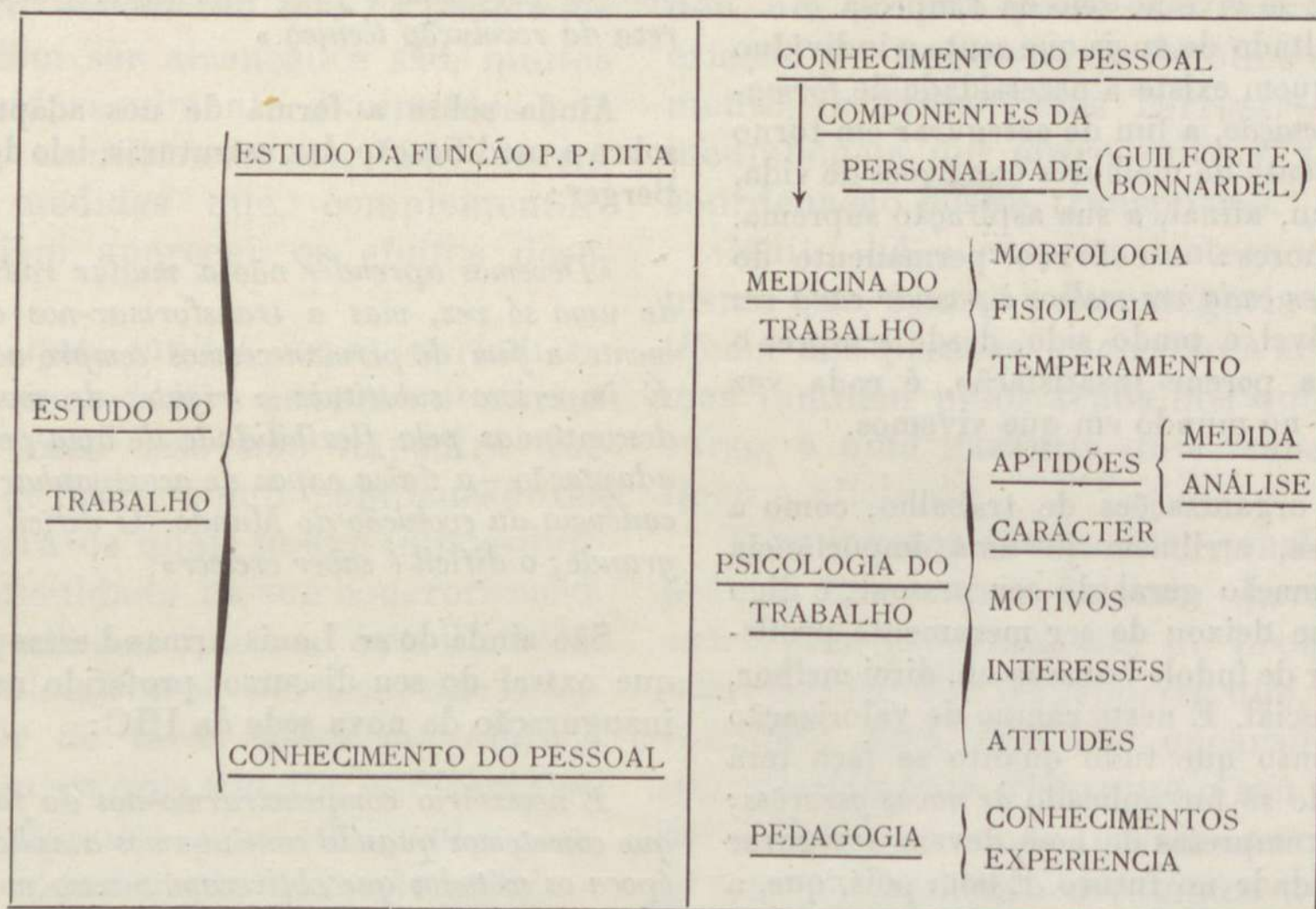
Reconhecida a diversidade de aptidões entre indivíduos e também a diversidade de funções, alguns especialistas procuraram relacioná-las, ou melhor, pensaram que se todas as aptidões fossem medidas e todas as funções convenientemente estudadas se poderia aumentar a produtividade.

As primeiras aplicações com finalidade extra-escolar, verificaram-se por alturas de 1920 nos Serviços de Transportes do Estado, que mais tarde se fundiram na Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro e Transportes da Região de Paris.

«Só em 1930 a medida das aptidões intervinha na indústria, logo seguida do estudo do carácter» — como disse o sr. Jardillier.

Os trabalhos efectuados resolveram completamente os problemas que tinham sido postos, mercê de um conjunto de circunstâncias favoráveis. E este facto permitiu à psicotecnia aperfeiçoar-se e expandir os seus métodos. Em 1939, a maior parte dos industriais já a conhecia e fazia uso dela. Em 1945, muitos deles obtinham lucros provenientes da sua aplicação.

QUADRO I



A psicotecnia não nasceu na indústria nem foi concebida para ela. Os primeiros testes intelectuais em França foram efectuados por Binet e Simon e destinavam-se a avaliar a idade mental dos alunos das escolas primárias de Paris.

Em 1908, aqueles dois psicotécnicos, publicavam a primeira escala da inteligência. Mas, a aplicação prática dos estudos efectuados até então, não se fez esperar, uma vez que se concluiu cien-

Vejamos agora a situação do post-guerra.

Diz-se que é honesto reconhecer o seu fracasso durante este período.

Entre as várias razões que contribuíram para este fracasso, podemos citar a sua aplicação aos trabalhos em série, usando os métodos indicados para trabalhos unitários, onde as funções exigem um conjunto de aptidões diferenciado. Outra razão, foi que as entidades patronais receavam o insucesso

dos resultados, não depositando nela a indispensável confiança, pelo que a sua aplicação se verificou, em especial, na categoria de *operários aprendizes*.

Uma ideia também muito vulgarizada, foi a aplicação da psicotecnia ao recrutamento ou admissão. Neste caso, a experiência tem fornecido resultados satisfatórios.

Actualmente, a psicotecnia em França está muito divulgada, em virtude de haver grande número de funções que não requerem nenhuma formação escolar, mas onde apenas se exigem aptidões.

Nós definiremos adiante o significado deste termo.

Para já diremos que a aptidão é mais uma *qualidade* e não um *conhecimento*. A ideia hoje radicada nos serviços de pessoal de grandes organizações é que se pode, em geral, remediar no indivíduo uma *falta de conhecimentos*, mas não se pode fazer frente a uma falta de *aptidões*, julgadas indispensáveis, ainda que susceptíveis de aperfeiçoamento.

Feito este *resumo histórico*, vejamos seguidamente algumas condições de aplicação do método.

Em que medida a psicotecnia deve ser aplicada às necessidades e às condições das grandes empresas?

Isto é uma pergunta que nos pode interessar...

Vamos primeiro ver os aspectos principais e as condições que a referida psicotecnia impõe.

Mostraremos, a seguir, até que ponto essas condições se encontram reunidas em geral nas grandes empresas e veremos depois em que medida o método é ou não aplicável.

A psicotecnia pretende, afinal, realizar *uma adaptação melhor do homem à sua função*, obtendo uma certa harmonia entre as próprias aptidões e as exigências da actividade profissional.

Evidentemente que o psicotécnico não pode considerar só as aptidões — como disse o sr. Jardillier —, a vontade do indivíduo, ou melhor, o seu gosto por determinada profissão não pode ser completamente desprezado; mas para o psicotécnico, a harmonia entre as *aptidões* e a *função* permanece como objectivo principal.

A aplicação do método exige, logo no início, um estudo meticoloso *do trabalho*.

O estudo dos pormenores da função faz-se, a fim de determinar quais as *aptidões* que ela põe em jogo. Em seguida, é preciso determinar quais os testes que servirão para as medir. Escolhidos os testes, resta comprová-los. Uma maneira de comprovar os resultados dos testes será averiguar a forma como os indivíduos exercem a função, isto é, *notá-los profissionalmente* e comparar esses resultados com os das provas. A notação profissional consiste, pois, em observar em cada indivi-

duo, que foi submetido a um teste ou que irá sê-lo, se os resultados obtidos ou a obter estão de acordo com a impressão que o *notador dele tem*.

A comparação será satisfatória se:

— A *população* escolhida for representativa.

— Se houver crédito na *notação profissional*.

Quando se submetem aos testes os indivíduos já profissionalmente formados para desempenhar uma função determinada, existe o inconveniente de medir com as aptidões o que estas podem dever à formação profissional; e o teste deve medir, apenas, a *aptidão* ou *aptidões procuradas*.

O método psicotécnico exige também um número suficiente de indivíduos. Diz-se que o número mínimo é 40 e que as experiências realizadas com este número de indivíduos dão já bons resultados.

Uma outra condição que deverá verificar-se para se obter a eficiência do método, refere-se à homogeneidade da população.

A análise dos resultados, o cálculo das correlações entre a notação profissional e os «testes», permitirão concluir se as hipóteses foram felizes, se os «testes» foram bem organizados e a população convenientemente escolhida. As *correlações* entre a notação profissional e os «testes», realizados na mesma altura, permitem ainda enunciar um certo número de hipóteses de carácter «predictivo», como veremos também nos exemplos.

Em resumo, para que a experiência seja possível, conveniente e frutífera, devem verificar-se determinadas condições relacionadas com o *trabalho* e a *população* de referência.

Um pormenor a que se atribui muita importância na escolha do indivíduo para prover uma determinada função, é o chamado *factor psicológico do trabalho*, que pode ser gerador de insatisfação para muitos indivíduos.

Assim, há que atender, por exemplo, à monotonia dos trabalhos repetitivos, ao ritmo rápido imposto pelo trabalho em série, ao isolamento, à solidão, e a certas ocupações em que o homem tem que permanecer 8 horas diárias sem contactos nenhuns. Este factor tem levado alguns psicotécnicos a estabelecer ligações entre os tipos caracteriais estudados por Le Senne e as condições psicológicas do trabalho; o sr. Jardillier indica no seu livro — «O Futuro da Psicologia Industrial» — as seguintes recomendações;

— Não confiar trabalhos de rotina aos *nervosos*. Orientar a sua actividade no sentido das relações comerciais, contactos pessoais, etc.

— Conservar os *sentimentais* afastados de funções de comando. Convém confiar-lhes trabalhos que requeiram estudo e pesquisas.

— Dar aos *coléricos* e aos *apaixonados* funções de mestria. A monotonia é-lhes contra-indicada.

— Os *sanguíneos* podem ocupar funções de

responsabilidade, mas não se lhes deve exigir força de vontade, nem raciocínio abstracto. Reservar este campo aos *fleumáticos*.

— Dar aos *apáticos* e *amorfos* trabalhos repetitivos, monótonos e sem responsabilidade.

Sem lhe negar o interesse, o sr. Jardillier põe contudo certas reservas à aplicação destes conceitos.

O *prognóstico psicotécnico* será válido uma vez que se obtenha a sua confirmação profissional. Como se verificou ser muito difícil encontrar uma harmonia entre as *aptidões específicas* e uma *função*, a medida das *aptidões* deverá conduzir a escolher as que são mais gerais, e permitam essa harmonia entre os indivíduos e a *função*, através de uma «*adaptação*».

Por isso, muitos psicotécnicos consideram a «*adaptação*» um factor fundamental da felicidade profissional. Este sucesso depende de outros factores até há pouco desprezados, como a *estabilidade da empresa*, a *estabilidade do indivíduo*, a *assiduidade*, as *doenças* e especialmente os *acidentes*. Estes últimos têm tanta importância no prestígio e na economia das empresas que grande parte dos prejuízos ou perdas lhes são devidos.

O sr. Jardillier diz mesmo que são os acidentes que dão mau crédito às empresas.

A *segurança* e a *estabilidade* foram assim escolhidas por numerosos psicotécnicos como reflectores da eficácia dos métodos de recrutamento, atribuindo-se sobretudo à *segurança* «uma atenção especial» mediante a detecção das predisposi-

ções individuais, primeira medida de prevenção dos acidentes.

Os resultados obtidos pela psicotecnia em muitas empresas têm sido notáveis. O número de acidentes baixa, em geral, assim que se tomam medidas adequadas logo no recrutamento do pessoal.

Não menos importante é a influência da psicotecnia associada à medicina do trabalho, com vista a aumentar a *estabilidade* do pessoal. Damos a seguir, no Quadro II, o exemplo de um gráfico que relaciona a *instabilidade* com o número de *exames psicotécnicos* e de *medicina do trabalho*, numa empresa metalúrgica e metalo-mecânica de cerca de 4000 operários.

Precisemos agora o que se entende por:

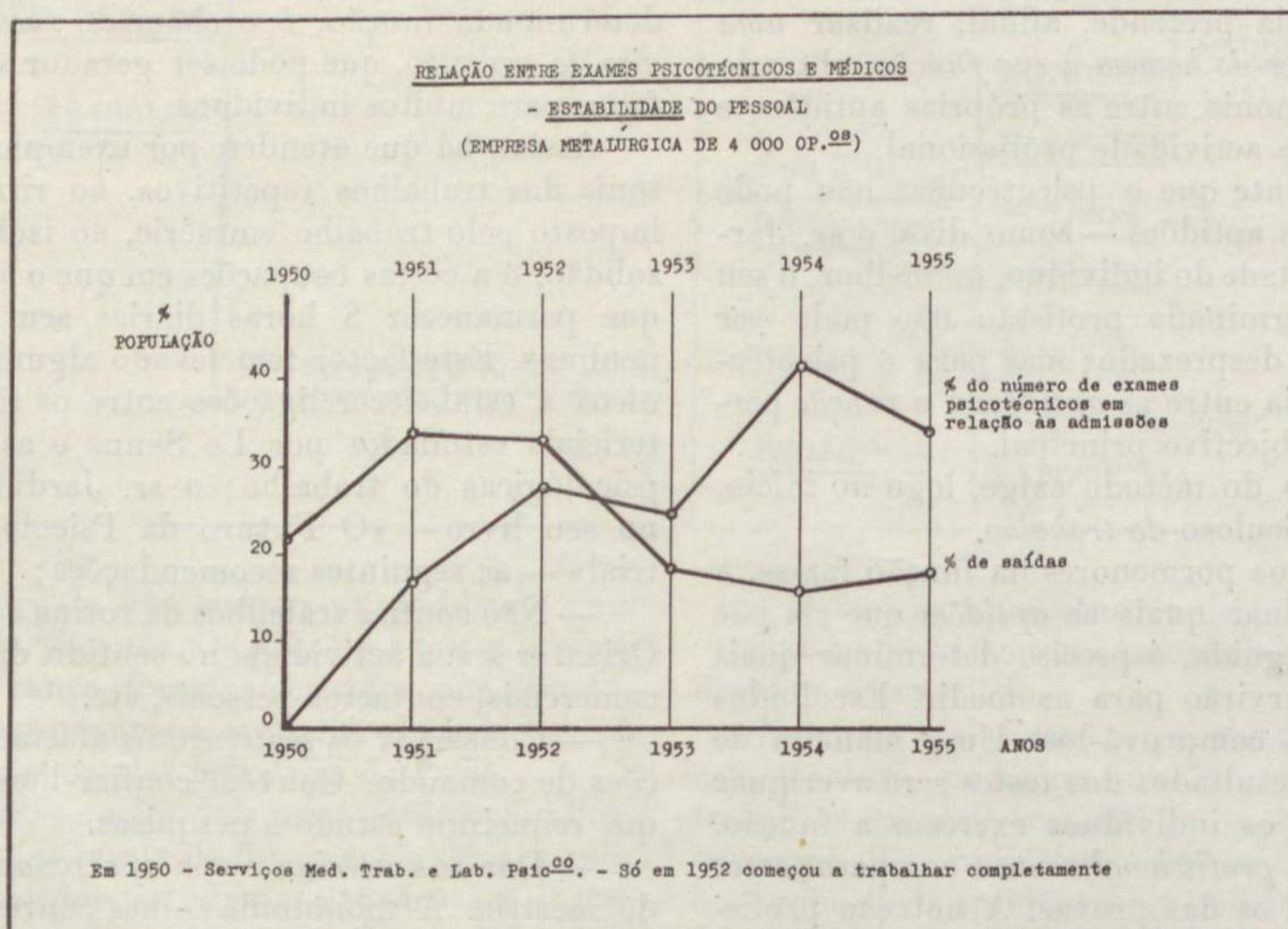
APTIDÕES E TESTES

— As *aptidões* são disposições natas, frequentemente hereditárias, espontâneas, geralmente precoces e que resistem a circunstâncias desfavoráveis, sendo aperfeiçoáveis ao longo da sua aplicação.

Encontram-se desigualmente repartidas entre os indivíduos e facilitam ou condicionam o exercício das actividades.

— O *teste* consiste em efectuar um certo trabalho em condições experimentais estabelecidas a priori, a fim de averiguar a eficácia daqueles a quem poderá ser confiado. Serve, pois, para comparar a eficácia de vários indivíduos, permitindo

QUADRO II



estabelecer diferenças do tipo *numérico* e *qualitativo*.

Os indivíduos deverão ser colocados em condições semelhantes.

Estas comparações deixam de ter valor, se uma variável estranha se introduz na prova.

Assim, o material utilizado deve ser rigorosamente invariável, os boletins de prova devem ser perfeitamente constantes, o encarregado do exame deve ter um comportamento absolutamente estável e o processo de correcção não pode dar lugar a mais do que uma interpretação.

No quadro a seguir indicam-se dois processos de estabelecer a correlação entre testes ou entre um teste e a notação profissional.

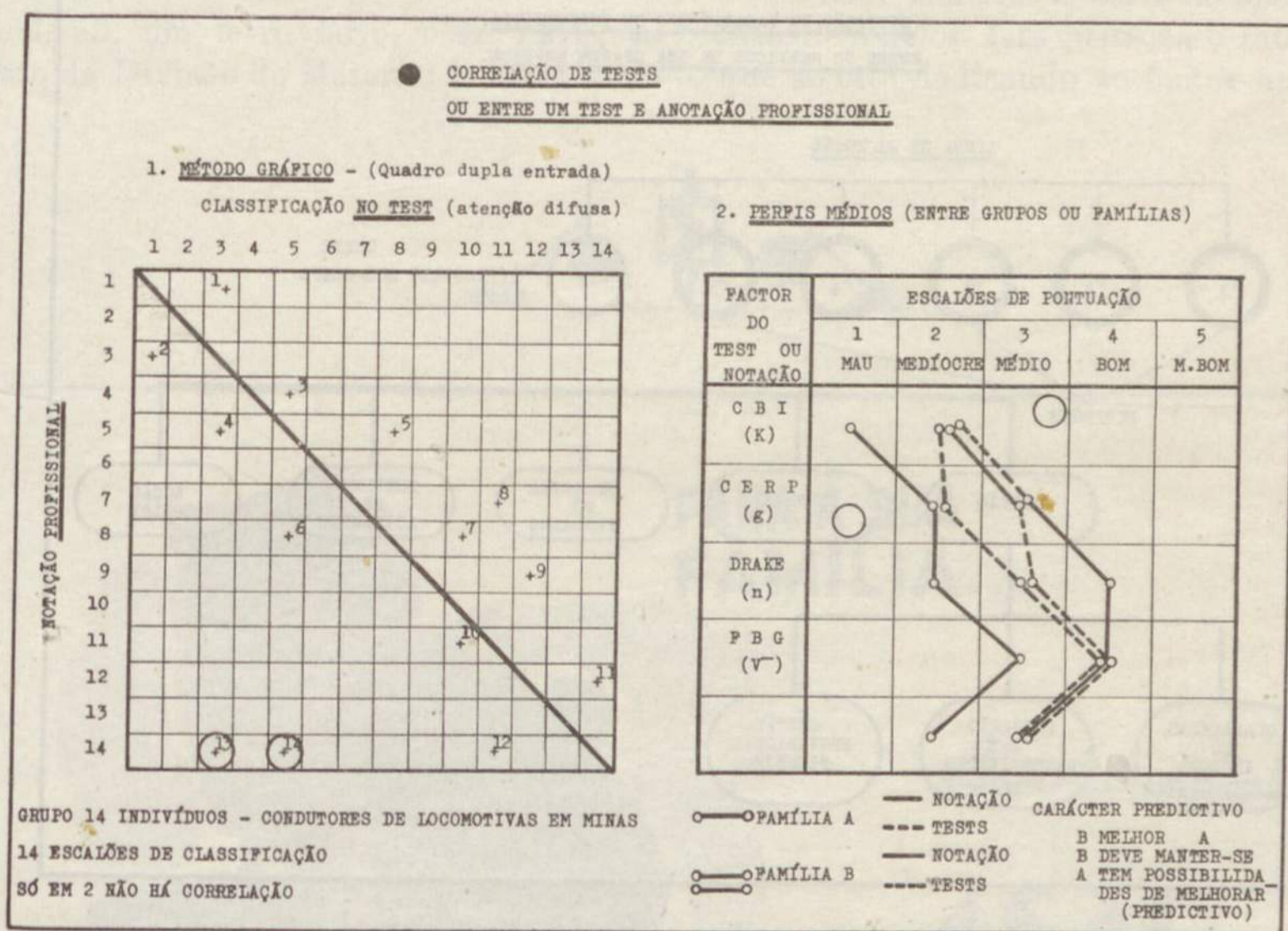
— Este quadro permite examinar os caracteres e investigar posteriormente as possibilidades de aplicação prática.

— Foram os trabalhos de Heymans (psicólogo) e Wiesma (psiquiatra), que deram a conhecer 3 constituintes fundamentais, os quais, associados, formam o carácter de um indivíduo, permitindo classificá-lo em:

EMOTIVO OU NÃO EMOTIVO
ACTIVO OU NÃO ACTIVO E
PRIMÁRIO OU SECUNDÁRIO

— O *emotivo* manifesta-se pelas suas atitudes

QUADRO III



Vejamos agora a importância do estudo do carácter.

O aproveitamento das aptidões depende das qualidades caractericiaes. Por isso a caractereologia constitui hoje uma parte da psicologia diferencial.

— É grande o número de psicólogos industriais que se dedicaram ao estudo do carácter e que dele têm feito uso na prática, quer na Europa, quer nos Estados Unidos.

— Estão hoje comprovados muitos exames sobre o carácter.

— O quadro de referência em geral adoptado é o da escola francesa de caractereologia e devido a Gaston Berger.

externas, e por dar importância aos factos que lhe provocaram a emoção.

Se a reacção aos factos for imediata será um *impulsivo*; se for provocada por uma acumulação de emoções sucessivas, será um não impulsivo.

O *emotivo* é voluntariamente móvel, intolerante, por vezes lunático e exibicionista.

— O *activo* aumenta os seus esforços quando depara com um obstáculo. Está sempre ocupado.

É insistente, impõe tarefas a si próprio, é vivo, hábil, atento, pontual e muito independente.

O *não activo* não é corajoso; *lança os outros para a frente e vai atrás*.

No *primário* os acontecimentos têm curta duração. É sugestionável, vive o presente, é imprevidente, instável, volúvel nos amigos e nos gostos

Não liga ao passado nem pensa no futuro. Adapta-se, porém, com facilidade.

O secundário tem

Princípios, hábitos; olha o futuro, liga ao passado, aos amigos, aos gostos. É muito económico; a sua rigidez torna-o, por vezes, um ser *hermético*.

— *Estes três constituintes formam oito caracteres principais: sentimental, nervoso, apático, amorfo, colérico, apaixonado, sanguíneo e fleumático.*

Enfim, numa grande empresa, o laboratório de psicotenia devia estar situado numa posição como a indicada no quadro que se segue:

que lhe permita observar o trabalho, a fim de atingir completamente o fim que se pretende.

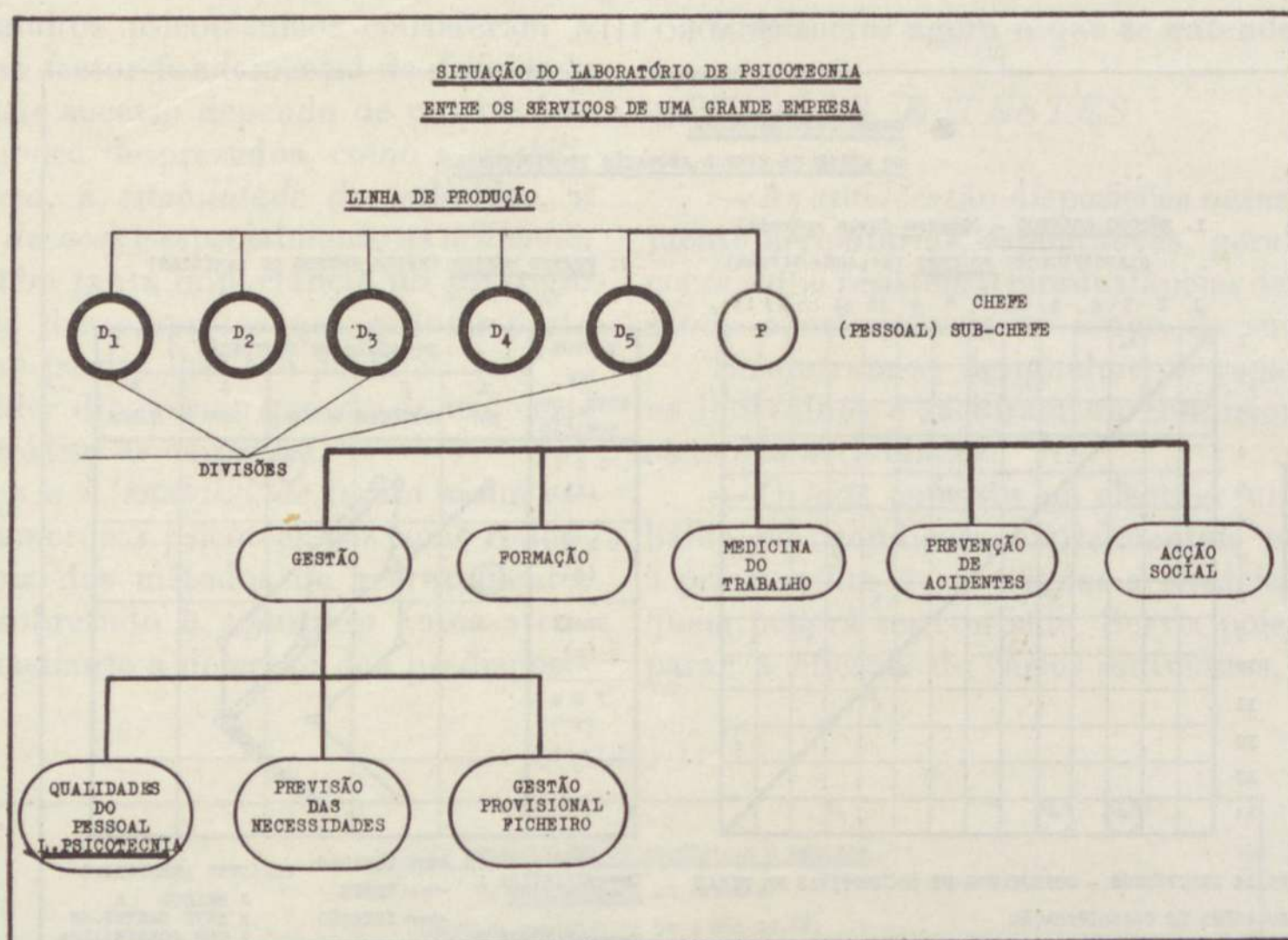
* * *

Antes de terminar, peço a V. Ex.^{as} licença para pôr uma questão:

O curso enquadrava-se no âmbito de *PROBLEMAS HUMANOS NA EMPRESA...*, e por outro lado, todos sabemos a ânsia de acréscimo de produtividade que nos domina...

Então, não poderá parecer à primeira vista que há um certo desacordo entre a ânsia de produtividade e o bem-estar humano?

QUADRO I V



As atribuições do psicotécnico são hoje mais vastas que no passado.

Como diz o sr. Jardillier, o seu papel só atingirá as verdadeiras dimensões humana e técnica se lhe for dado assegurar, como primeira missão, o pleno emprego de todo o pessoal da empresa, ao longo da sua carreira e no conjunto dos escalões da promoção.

Tem, pois, a missão de agir periodicamente no ambiente de trabalho, melhorando-lhe as condições psicológicas e sociais; através de exames sistemáticos, procurará a cada passo, no pessoal da empresa, as aptidões que possam conduzir cada qual a uma *adaptação* à sua própria função.

Em resumo, o psicotécnico *deverá viver no seio da própria empresa e ter uma liberdade de acção*

Não haverá um limite a partir do qual o apreço factor humano deixa de existir, parecendo transformar o homem em escravo da produção ou num autómato de um mundo completamente mecanizado?

Vou ler algumas palavras do General De Gaulle, insertas no livro do sr. Jardillier:

«*Produz-se uma espécie de mecanização geral, na qual o indivíduo, sem grande esforço de salvaguarda, não pode deixar de ser esmagado*». Depois, o autor diz ainda: «*O problema da nossa época é também o de salvaguardar o homem da civilização industrial*».

Para aqueles que possam alimentar a dúvida que formulei e para que afinal o significado do termo *produtividade* não perca o seu verdadeiro

e imprescindível *sentido humano*, sem o qual jamais deverá ser aceite, vou ler, do grupo de trabalho de produtividade do Commissariado-Geral de Planeamento-Paris, a definição mais geral, porventura a mais interessante de quantas tenho conhecido:

«A produtividade é, antes de mais nada, um estado de espírito. É um desejo veemente de progresso, de melhoramento constante. É a certeza de poder fazer hoje *melhor* do que ontem e, contudo, *pior* do que amanhã. É a vontade firme de se não contentar com a situação actual, tão boa quanto ela possa parecer, tão boa quanto ela seja na realidade. É a perpétua adaptação às novas condições de vida económica e social; é o contínuo esforço para aplicar novas técnicas e novos métodos; é a fé no progresso humano».

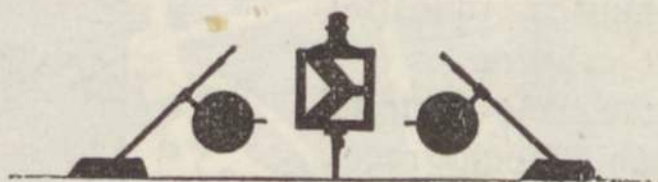
Já em 1953, um ferroviário, o sr. Paris, ao tempo Chefe da Divisão do Material e Tracção da

região do Sudeste da SNCF, escreveu a respeito do *problema humano nas empresas e da produtividade*:

«Ter em conta o homem é garantir-lhe as condições humanas de vida, desenvolver na empresa as relações que, apesar de uma mecanização cada vez mais crescente, lhe permitam possibilidades suficientes de adaptação e de desenvolvimento da personalidade.

Supõe-se, também, que prestando atenção ao homem e obtendo a sua participação livre e construtiva numa missão colectiva, se realiza, no clima social da actualidade, uma condição necessária ao desenvolvimento da produtividade e da prosperidade da empresa.

Assim, *produtividade, prosperidade da empresa e bem-estar material e moral do agente, estão estreitamente ligados*. Isto justifica o interesse crescente que se está dedicando ao factor humano.»



PARA A SUA
FAMÍLIA...



SABONETES
Scott's



Agora ao preço de

4\$40

tamanho normal

6\$60

tamanho grande

- LAVENDER
- FERN
- TRANSPARENTE

A MARCA DE QUE TODOS FALAM

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O significado de uma exposição de pintura

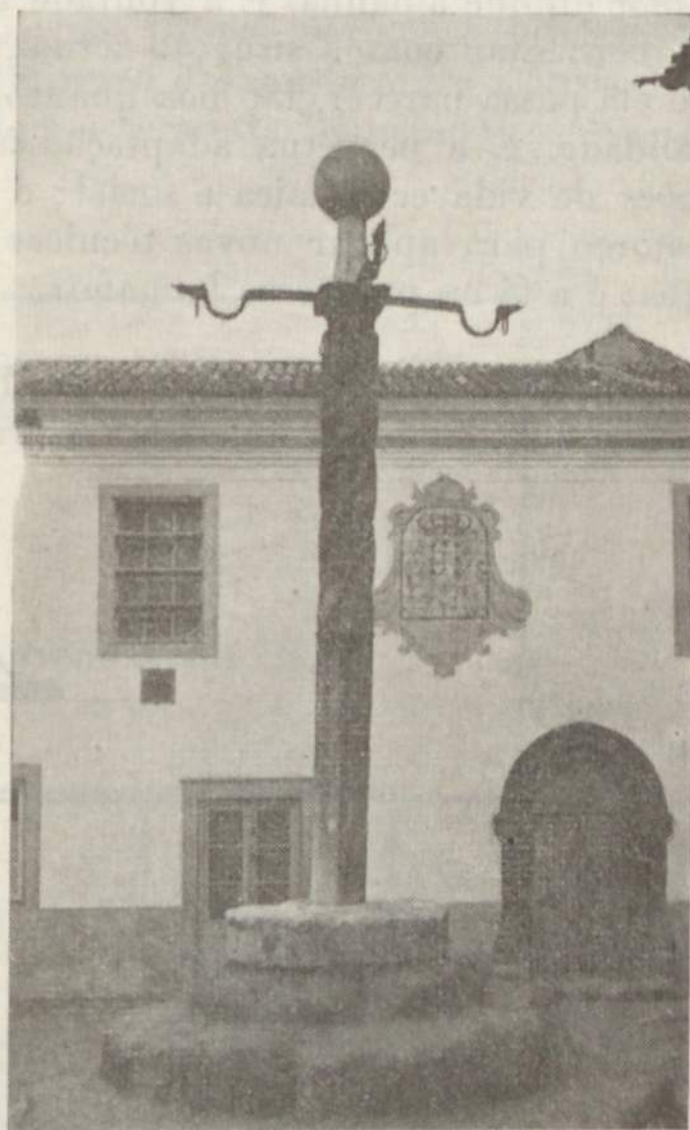
Uma distinta poetisa que, por duas vezes, colaborou nesta nossa Página, abriu, no dia 10 do corrente, numa das Salas do Palácio Foz, uma admirável exposição de quadros a óleo e desenho. Se os seus versos, de formosos ritmos e de imprevistas imagens, traziam o nome de Ana de Medeiros, os seus quadros são assinados por *Ambo*, ou seja, simplifadamente, por iniciais, o nome de Ana Maria Botelho. Dois nomes verdadeiros para firmar um autêntico e complexo temperamento de Artista, sensível ao ritmo das palavras e à música orquestral das tintas da sua paleta opulenta de colorido.

Apesar da sua vitoriosa juventude, não se trata de uma amadora, mais ou menos hábil. Tendo recebido lições dos Mestres João Reis e Eduardo Malta, que a iniciaram nos segredos do desenho e no uso da paleta, Ana Maria Botelho estudou também em Paris e em Roma. Personalidade desbordante, assimilou o que melhor lhe convinha para exprimir a sua mensagem, criando assim, com a sua experiência, um estilo muito seu, que não deixa de ser profundamente humano, mesmo nos seus quadros mais ousados.

Para se compreender a pintura de Ana Maria Botelho é preciso reparar em primeiro lugar no seu magnífico *Auto-Retrato*. É uma obra-prima não apenas pela realização técnica mas, sobretudo pela sinceridade com que foi pintado. A artista, é certo, serviu-se de um espelho para o fazer, mas foi para dentro de si própria que se debruçou, como quem busca o segredo e o calor do seu sonho. Sem dar, talvez, por isso, a pintora fez desse quadro mais do que um *Auto-Retrato* — escreveu uma autobiografia. Se, em muitos dos seus quadros, a tintas vivas, huminosas, a pintora procura atordoar-se, ali, nessa tela surpreendente, descobre-se uma não sei que doce melancolia, que nos perturba, que nos enternece e nos diz que Ana Maria tem um coração sensível ao sofrimento humano. Pois que são os seus quadros *Arlequim em negativo*, *Palhaço Sincero*, *Palhaço de mãos vazias* senão expressões de um espírito compreensivo e de um coração de poeta?

Para muitos novos e até—sejamos, corajosamente, francos — para muitos pintores consagrados, a exposição de Ana Maria representa uma grande lição de arte, que nunca pode, para não trair o seu significado humano, de ser uma imagem da própria Vida.

Portugal turístico



ARRAIOLOS, nobre vila alentejana, e o seu pelourinho

SONETO

A Marcelo Caetano

*Assim escreve Deus por linhas tortas
o seu direito e claro pensamento.
Minha alma abriu de par em par as portas
e por elas entrou em fúria o vento.*

*Mas, súbito calou-se... E, horas mortas,
estagnadas, lacustres, sem lamento,
ficaram presas na minha alma, absortas...
Meu Deus, meu Deus, quem vai chamar o vento?*

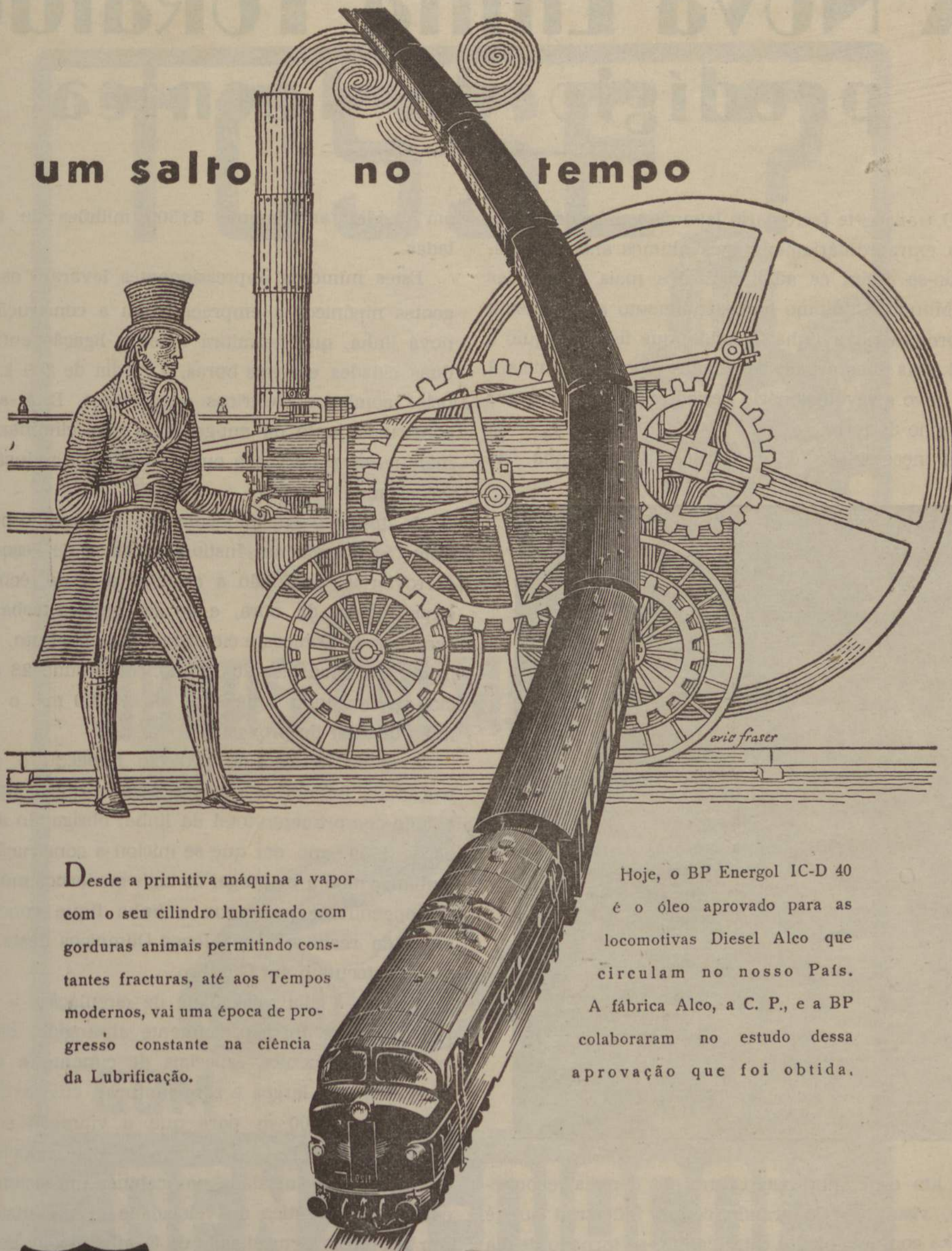
*É um silêncio sem vida, canto frio...
As lágrimas secaram... foi-se o rio
perdido nas areias dum deserto...*

*Errático, navego na distância.
Do Céu trazem-me as velas a fragrância...
A alma é longe, e Deus em nós tão perto!*

Carlos Lobo de Oliveira

(Do livro *Alegre Melancolia*)

um salto no tempo



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.



ENERGOL

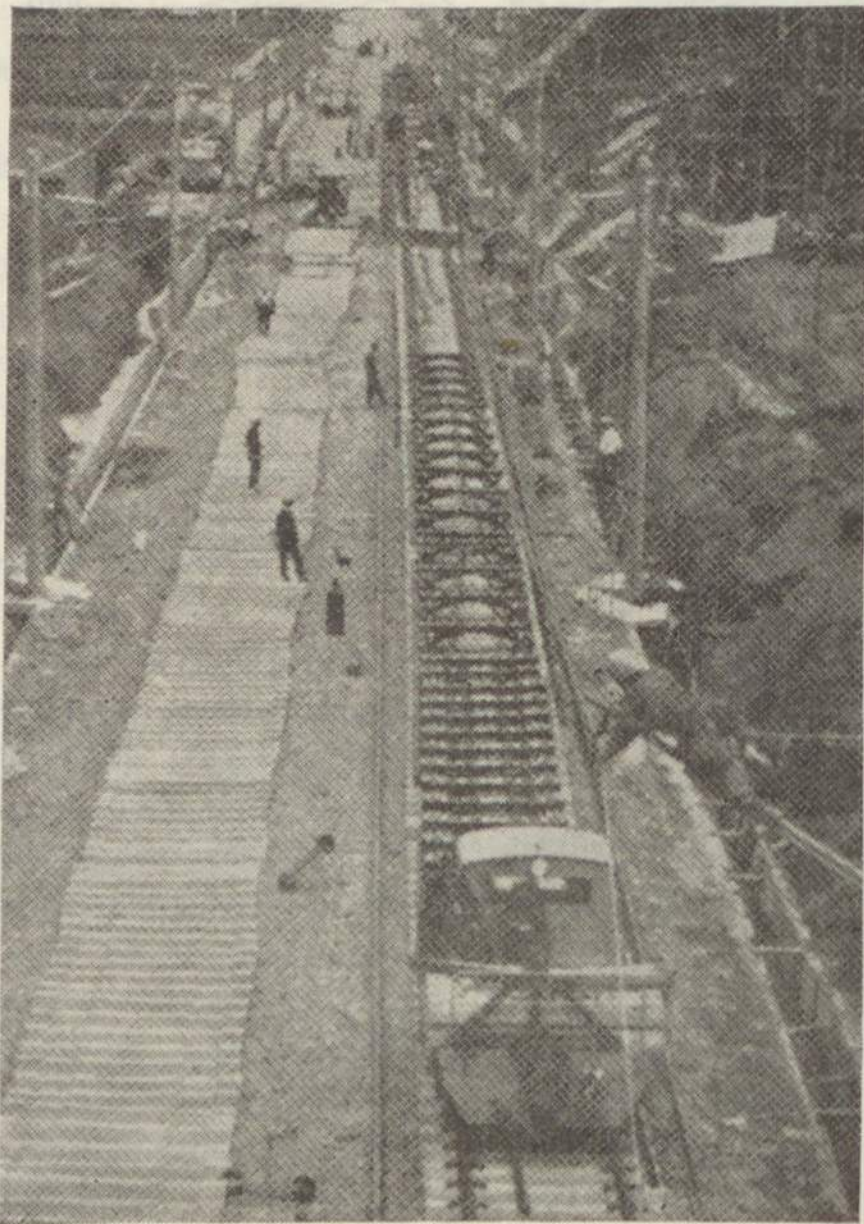
Lubrificantes Industriais

A Nova Linha Tokaido

prodígio da Técnica

O transporte ferroviário japonês tem-se desenvolvido extraordinariamente nos últimos anos, equiparando-se assim às administrações mais adiantadas do Mundo. O último empreendimento a que meteu ombros, a nova linha Tokaido, que ligará Tóquio a Osaka, as duas principais cidades japonesas, iniciará um novo e revolucionário período no transporte por caminho de ferro.

A necessidade da construção desta linha, de



515 km de comprimento, era por demais reconhecida, visto ligar o grande centro industrial que é Osaka com a capital e o tráfego ter-se tornado de dia para dia cada vez mais intenso; com efeito, calcula-se que a orla industrial abranja mais de 40 % da população do país e compreenda cerca de 70 % da produção industrial japonesa. Além de possuir ligação com todas as outras linhas que cruzam o país, esta via férrea tem transportado

em média anualmente 33 500 milhões de toneladas.

Estes números impressionantes levaram os dirigentes nipónicos a empreenderem a construção da nova linha, que permitirá fazer a ligação entre as duas cidades em três horas, à média de 200 km/h, pelos comboios eléctricos «expressos». Está a ser construída junto da antiga linha mas eliminando o mais possível curvas e outras causas de redução de velocidade.

A atestar o cuidado com que é encarado o projecto, foi criado um Instituto Técnico de Pesquisas Ferroviárias, destinado a orientar a parte técnica e experimental da obra, e ao seu serviço trabalham centenas de técnicos e cientistas. Este Instituto, localizado nos subúrbios de Tóquio, compreende 23 edifícios, abrangendo uma área de 43 000 m², e uma linha circular de provas.

A materialização do projecto implicou a construção de inúmeros túneis e pontes, que ocuparão 4/5 do comprimento total da linha, obrigando a que desde 1959, ano em que se iniciou a construção, se tenham vindo a empregar os mais modernos métodos da engenharia para que a linha fique concluída antes da realização dos Jogos Olímpicos deste ano, que se efectuam em Outubro.

Devido à alta velocidade de circulação, a segurança da via foi especialmente abrangida, empregando-se dormentes especiais de cimento e carris extremamente largos e sem juntas, cuja extensão alcança os 1500 m para que a vibração seja a menor possível. Devido também às altas velocidades a atingir, será instalado nas cabinas um sistema de controlo automático de velocidade e será instalado um «Controlo Centralizado de Comboios» na Estação Terminal de Tóquio, que permitirá a supervisão de todas as composições que circularem na linha, a qualquer momento.

A obra está orçada em cerca de um bilião de dólares, que serão supridos pelo Japão com o auxílio de um empréstimo de 80 milhões do Banco Mundial.

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. eleg. EUROPÊA
TELEF.: 37 01 61

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

THREE HORSES BEER CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

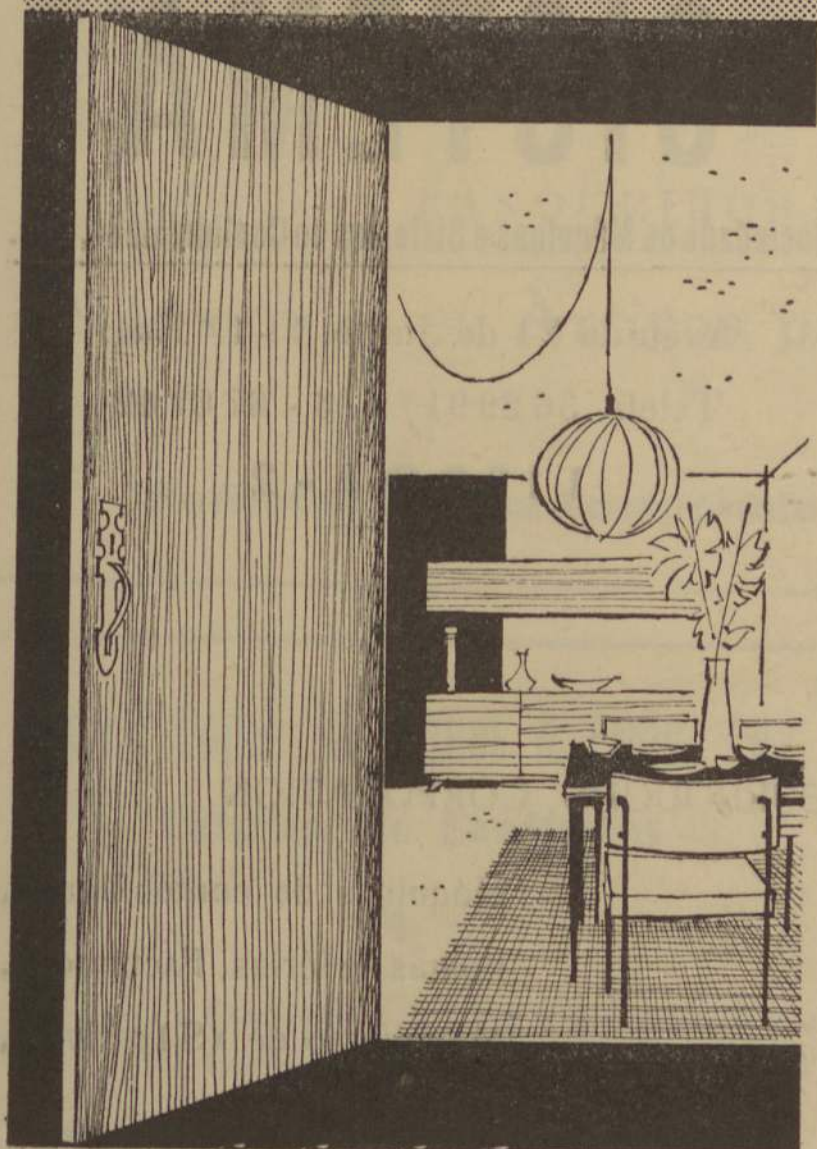
Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

*Não consinta que
o enganem...*

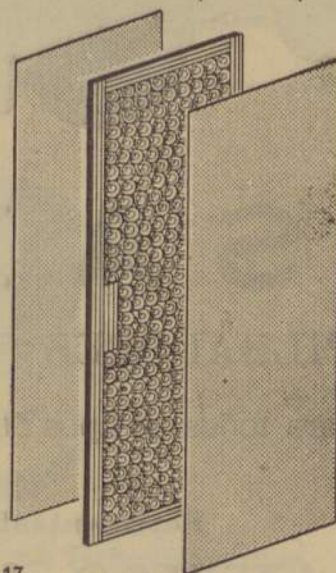
se pediu
AGUA CASTELLO
PIZÕES-MOURA

*defendida-se
repudiando as imitações!*



painel perfeito para portas e divisórias

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



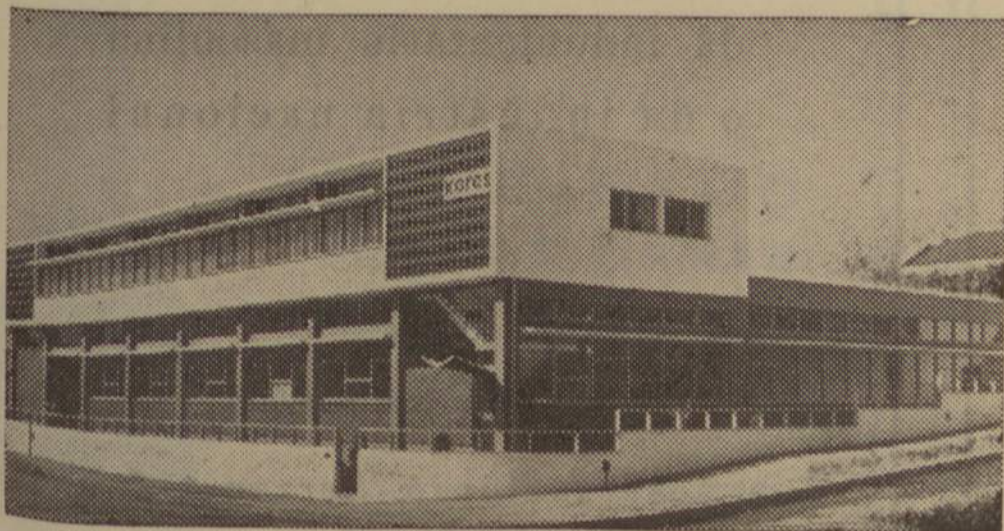
siaf

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

publicidade

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 38 92 91 - 38 92 92

LISBOA



PAPÉIS

QUÍMICOS



FITAS

PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER



STENCILS

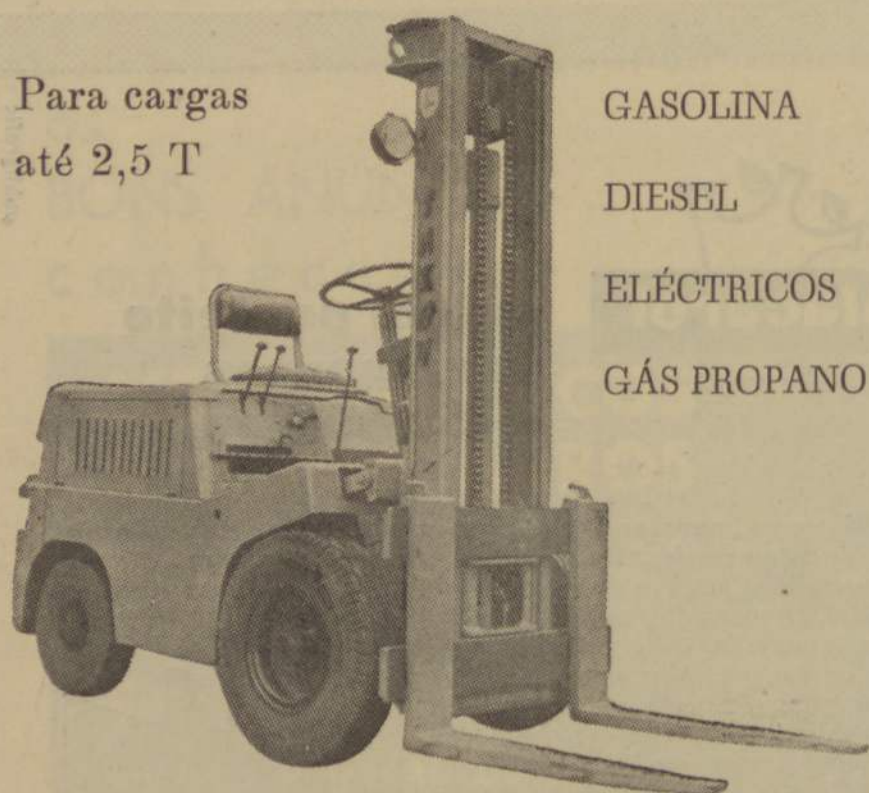
E



TINTAS

PARA DUPLICADORES

Para cargas
até 2,5 T



GASOLINA
DIESEL
ELÉCTRICOS
GÁS PROPANO

SAXBY

EMPILHADORES ■ TRANSPORTADORES

para todos os tipos de mercadorias e materiais

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.
RUA NOVA DO ALMADA, 46 — LISBOA-2
Telefones: 3 01 32 (6 linhas)

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

LISBOA - 2



BURROUGHS CORPORATION

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

Fornecedores da C. P.

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**

CASA FUNDADA EM 1887



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. Teleg. **REGOJO**

Telefs. **86 21 65 / 2**

LISBOA

Augusto Ferreira Castelo Branco, Lda.

RUA DOS FANQUEIROS, 233 — Telefs. 32 17 50 - 3 32 23 - 36 85 46

Pergamóides — Artigos para Estofos

Plásticos — Tecidos de Algodão

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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



Uma ciência nova na lubrificação

LUBRIOL

Soc. Comercial de Representações, Lda.

Rua Augusta, 47-3.º-E — Telefone 32 79 75

Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas
as boas casas

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}

ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchínhas

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 86 74 64

JOSÉ DE BRITO

COMERCIANTE DE MARISCOS
E PEIXES FINOS DE TODAS
AS PROCEDÊNCIAS

- Concessionário de viveiros de lagostas e ostreícolas
- Sócio Gerente da Sociedade «A MAREANTE, LDA.»
- Sócio da S. A. P. L. A.

DISTRIBUIDOR DE OSTRAS DEPURADAS
Restaurante Furnas Lagosteiras

LOCAIS DE VENDA:

ESTRADA DO GUINCHO—Telefone 28 92 43

MERCADO 24 de JULHO — Telefone 34 90 5

LUGARES 16, SECTORES 3 e 5

RIBEIRA NOVA, LUGAR 31 — Telefone 32 34 70

PEIXARIA MODERNA — Praceta Paiva Couceiro, 2
Telefone 83 42 39

PEIXARIA DA GRAÇA — Rua da Graça, 25

ESCRITÓRIO:

TRAVESSA DO CABRAL, 35, 1.º — Telefone 32 73 54

GRANDELLA

R. DO OURO * R. DA ASSUNÇÃO * R. DO CARMO
L I S B O A

**Os maiores e mais modernos
Armazéns do País onde encon-
trará tudo para as suas compras**

.....

F O R N E C E D O R E S D A C . P .

Minas e Metalurgia

S. A. R. L.

Uma Nova Indústria Nacional

Fábrica portuguesa de
CARBONETO DE TUNGSTÉNIO
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**

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA e de SOURE

Fiação fina—Torce-	Linhas para
dura—Tecelagem—	coser e bordar
Branqueação e	—Fiação e te-
Acabamento	celagem de linho

Telegramas: NORTE — S.ª DA HORA

Telefones { Armazém, Contabilidade e Expediente
PPC 950441 - 950442 - 950443 - 950445 SH
Administração — 950068 SH

**FÁBRICA DE FIAÇÃO
E TECIDOS DE SOURE**

PALEÃO — SOURE

Telefone: COIMBRA - 6714

Telefs. { Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: 930012, 931703
Lisboa: 3 49 43 (10 linhas)
Londres: Royal 8011 (4 linhas)

Telex. { Lisboa 296
Porto 381

Endereços Telegráficos

AMORAS — (Todos os escritórios)

EM LONDRES:

Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.
City Chambers — 65 A, FenchurchStreet
LONDON E C 3
Telex: 25 102

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): 68, Rua do Matinho, 88
LISBOA (Filial): 26, Rua de S. Paulo
SETÚBAL (Delegação): Av. Luisa Todi, 281

Seu departamento de Turismo:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

Av. A. A. Aguiar, 88 — LISBOA — Telef. 4 21 85

Telegramas VIAMORAS

FÁBRICA BARCELENSE

DE TÊXTIL JOÃO DUARTE S. A. R. L.
Telefone: 82214 — Telegramas: TEXTIL — Código RIBEIRO — Apart. N.º 1

BARCELOS — PORTUGAL

Malhas * Rendas * Passamanarias

AGENTES:

LISBOA: COIMBRA:
Almirante Reis, 30 - 2.º R. Visconde da Luz, 50 - 2.º
Telefone: 83 46 21 Telefone: 2 37 66

PORTO:

Praça da Liberdade, 128 - 1.º (Sala 1)
Telefone: 2 44 47

FORNECEDORES DA C. P.

SOUSA LOPES & SAMPAYO, LDA.

Encerados e Coberturas impermeabilizados em plásticos especiais para **caminhos de ferro**, transportes marítimos, transportes terrestres, coberturas, etc.

Lonas impermeabilizadas em plásticos de diferentes características.

Lonas metalizadas em alumínio e plástico.

Bandas transportadoras para minérios, mercadorias, etc.

Tubos de Alreção para minas, de lonas impermeabilizadas e recobertas em plástico.

Avenida Fabril do Norte, 13 a 25

Apartado 12 — Telefones 950573-950576/7758

Telegramas FAPEL

SENHORA DA HORA

Varela, Pinto & C.ª, Lda.

FÁBRICA DE TECIDOS
DE ALGODÃO E SEDA

Telefone 48251

VIZELA — PORTUGAL

A Empresa Têxtil de Barcelos, Lda.

Fábrica de Malhas «TEBE»

HONRA A INDÚSTRIA NACIONAL, MERCÊ DO ALTO NÍVEL DOS SEUS CONCEITUADOS ARTIGOS

FORNECEDORES DA C. P.

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

A senhora elegante exige malhas T E B E. A senhora distinta usa só malhas T E B E. A senhora que trabalha adora as malhas T E B E. O homem de estado, o médico, o advogado, o engenheiro, o industrial, o comerciante, o estudante, o trabalhador, enfim, todos, procuram nas malhas T E B E a distinção e bom gosto aliados a um preço sem confronto.

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

Fábrica de Malhas «TEBE»

BARCELOS - Portugal — Telef. 82385-82386 PPC — 82411 Gerência
Telef. PORTO 2 29 33 — Telef. LISBOA 3 42 68 — 32 78 94 Gerência

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

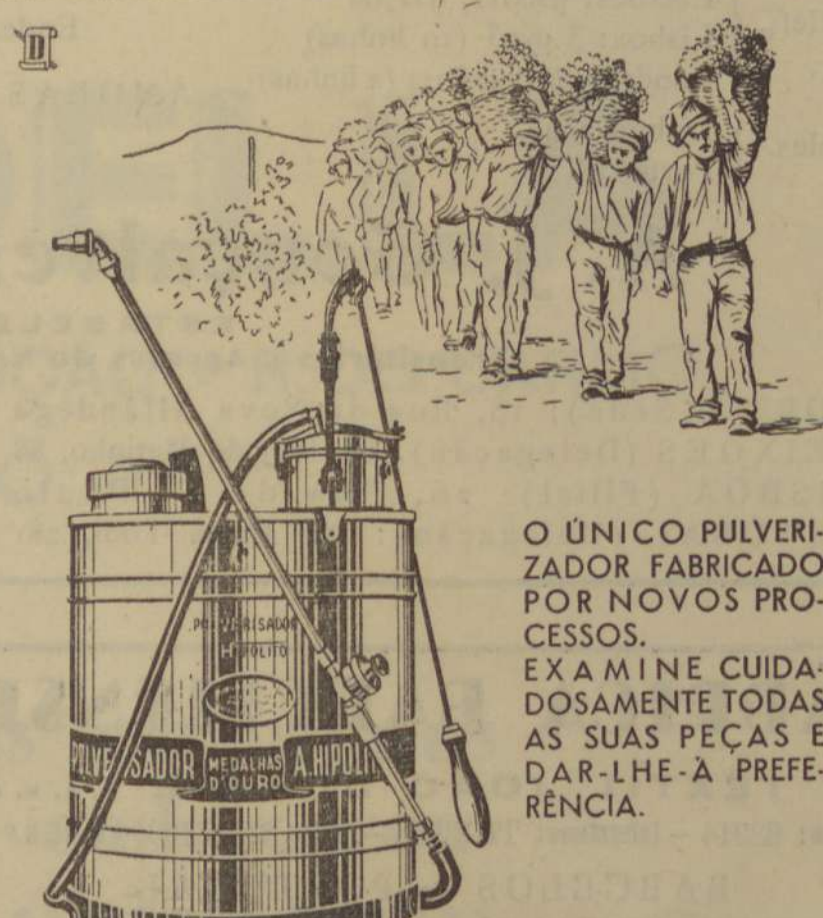
Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



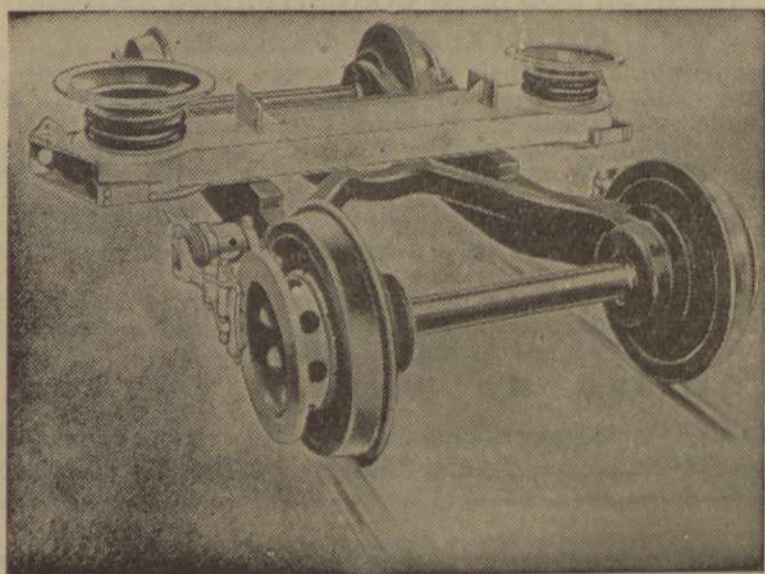
O ÚNICO PULVERIZADOR FABRICADO POR NOVOS PROCESSOS. EXAMINE CUIDADOSAMENTE TODAS AS SUAS PEÇAS E DAR-LHE-À PREFERÊNCIA.

HIPÓLITO

A MARCA QUE OFERECE TODAS AS GARANTIAS
FABRICAS EM TORRES VEDRAS

AGÊNCIAS | PORTO - Rua Saraiva de Carvalho, 47
| SANTARÉM - Rua Dr. Teixeira Guedes, 38

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



PORTO

Ramos-Pinto

O Algarve e o seu Turismo

II

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

Acessos e meios de transporte

Um dos primaciais atributos turísticos de qualquer região é, sem dúvida, o que respeita aos acessos e aos meios de transporte que a servem ou venham a servir. Sem eles, não é possível fazer e desenvolver o turismo, seja onde for.

Ao Algarve, chega-se hoje, ou por estrada ou por caminho de ferro, quer partindo de Lisboa, quer provindo do Sul da vizinha Espanha. Até aos princípios do século passado chegava-se por ínvios trajectos ou então por via marítima, esta vantajosamente substituída, ainda neste mesmo século, pela via férrea. Porém, qualquer destes dois caminhos se oferece carencioso de melhorias, em especial os que (rodovia e ferrovia) partem de Lisboa, donde nacionais e estrangeiros, em quantidade considerável, demandam as terras algarvias em busca das belezas e do clima, não só nas quadras primaveris ou estivais, mas também no próprio Inverno em geral, por via do espectáculo deslumbrante das amendoeiras em flor, ao qual tanto se afluí, ou ainda pelo Carnaval, quando na bela vila de Loulé se efectuam cortejos ou corsos próprios da época, batalhas de flores — acerca dos quais, e de passagem, nos atrevemos a considerá-los úteis ao turismo local, razão por que se entende deverem eles ser protegidos e melhorados sob a égide das instâncias oficiais, dadas às actividades turísticas.

As estradas de acesso ao Algarve são fundamentalmente três. A do Oeste, que partindo de Cacilhas passa por Setúbal, Alcácer do Sal, Grândola, Santiago do Cacém, Odemira, até Lagos, a do Centro, comum à primeira entre Cacilhas e Alcácer, seguindo após por Torrão, Ferreira do Alentejo, Castro Verde, Aljustrel, Almodôvar, Alportel até Faro, e a do Levante, mais utilizável por quem provenha das Beiras e dos Alentejos e se dirija ao Sotavento Algarvio, por Portalegre, Estremoz, Évora, Beja, Mértola até Vila Real de Santo António.

As transversais, permitem passar de uma para qualquer das outras, para se atingirem os pontos algarvios de marcado objectivo.

A principal estrada da província é a que de Sagres vai a Vila Real de Santo António passando por Lagos, Portimão, Faro, Olhão e Tavira, artéria esta que serve todo o litoral algarvio.

Qualquer delas está em razoável estado de conservação, sendo todas inteiramente transitáveis em todas as épocas do ano, o que não significa deixarem de estar estas vias, em extensões apreciáveis, carecendo benefícios e melhoramentos que as tornem eminentemente capazes de bem desempenhar o papel que lhes cabe nas comunicações rápidas e seguras para o Sul do país.

Na verdade, são elas em alguns troços, por vezes extensos, de circulação contingente, dado que comportam curvas de raio muito baixo, por vezes seguidas imediatamente de contra-curvas igualmente apertadas. Possuem rampas e declives com curtas concordâncias de perfil o que as torna perigosas, por não lhes conferir boa visibilidade. Enfermam ainda da estreiteza contingente da sua faixa de rodagem, agravada com a existência de acanhadas bermas de terra batida. Em variadíssimos troços as bermas constituem recurso perigoso para o trânsito automóvel, razão por que não convém utilizá-las, sob pena de se correr risco sério.

Pensa-se ter o visitante direito a poder circular em rodovias com boas condições de segurança que lhes permita transpor distâncias de muitas dezenas de quilómetros — no caso presente quase 3 centenas — para quem partir de Lisboa, em tempo restrito e com comodidade.

Hoje, com as estradas actuais, gastam-se mais de 4 horas para percorrer cerca de 300 Kms (Lisboa-Faro), o que equivale a uma velocidade de cruzeiro inferior a 70 Kms/hora e é baixo em relação às exigências actuais.

Para remover esses inconvenientes, muito há a fazer, em matéria de variantes, de alargamentos e doutras obras, que por serem muito numerosas, extensas e caras, envolvem o dispêndio de muitos

milhares de contos. Eis assim o primeiro grande problema, que nos parece ser necessário enfrentar e resolver, não diremos de um jacto, mas em fases seguidas e criteriosamente estudadas.

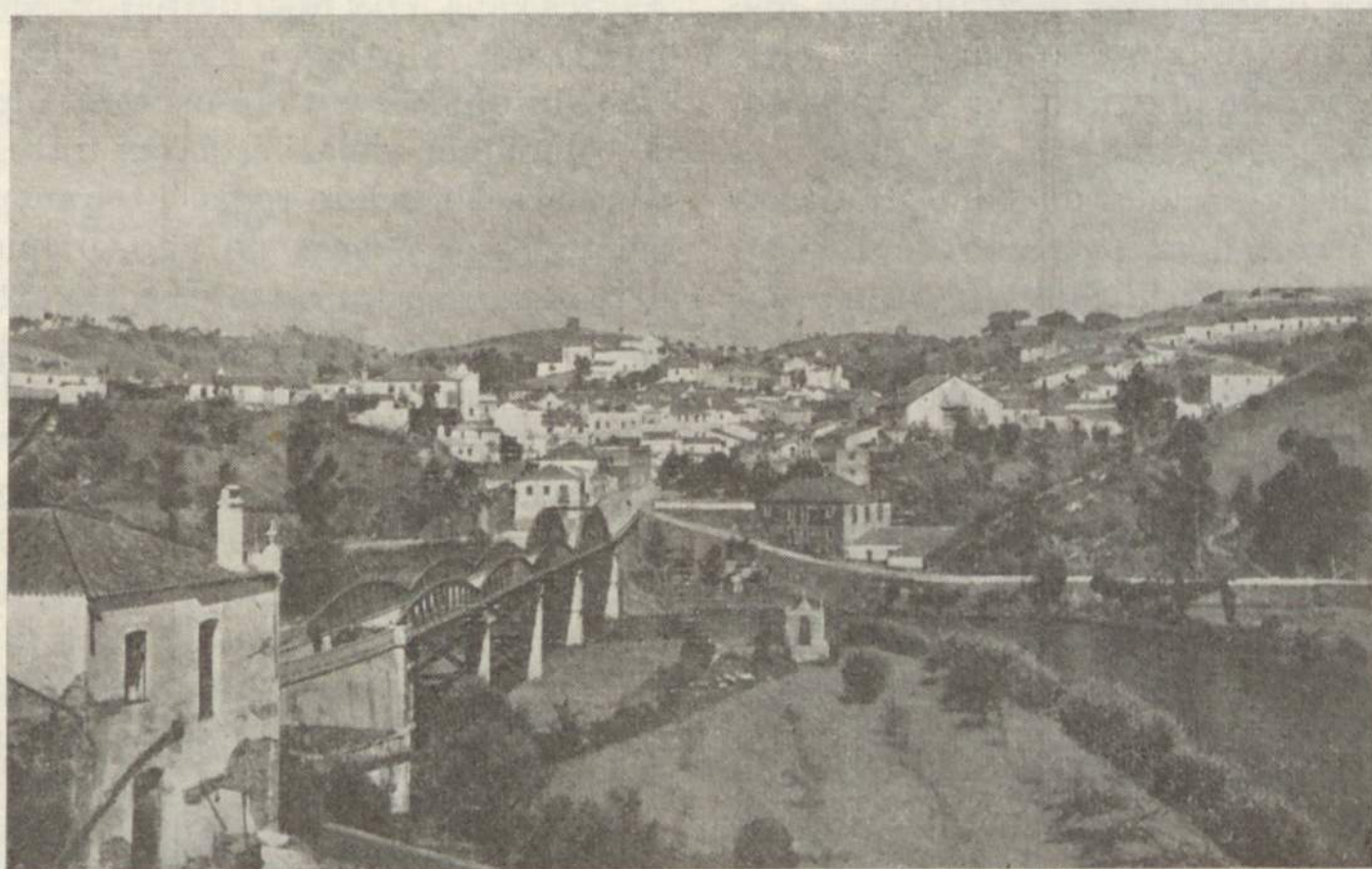
O acesso pelo caminho de ferro faz-se por duas linhas até a Funcheira — a do Sado por Barreiro, Setúbal, Grândola, Ermidas e Funcheira, e a do Sul por Barreiro, Vendas Novas, Casa Branca, Beja, Castro Verde e Funcheira, sendo comum o trajecto entre esta estação de Funcheira e Tunes (mais de 84 Kms) donde sai o Ramal para Lagos, prosseguindo a linha do Sul para o litoral do Sotavento algarvio, para Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

Das Beiras e do Alto Alentejo, o acesso ao Algarve por ferrovia faz-se por Portalegre, Estremoz, Évora até Casa Branca, a encontrar a citada Linha do Sul.

tes, obras que por via de regra são assaz dispendiosas e pouco ou nada compensadoras, para a época de crise em que se debatem os nossos caminhos de ferro.

Não obstante, tudo se deveria conjugar, até pela aplicação de material circulante evidentemente melhor adequado, para fazer subir o nível de eficiência ferroviária, não diremos em termos de atingir uma perfeição exemplar de serviços, mas pelo menos, melhorando-os bastante e em condições de realizar os percursos extensos em bastante menos tempo do que actualmente e em termos de comodidade e segurança.

Na verdade, para se ir hoje em comboio semi-directo — o único desta categoria na rede do Sul — de Lisboa a Faro são necessárias 6 horas, 1 das quais absorvida na travessia do Tejo e transbordo no Barreiro. Ficam, portanto, 5 horas para



ODEMIRA, ponto de passagem da rodovia Lisboa-Algarve, é já uma ante câmara algarvia

Neste capítulo ferroviário, há que lamentar a falta de pelo menos mais uma via de acesso ao Sul que, pelo litoral de Sines a Lagos, mais acesso garantisse, e doutra, na margem direita do Guadiana, até Vila Real de Santo António.

O tempo necessário actualmente para fazer o percurso de Lisboa a Faro por caminho de ferro é na verdade considerável e menor não poderá ser, enquanto quase toda a via não for profundamente melhorada, quer no seu traçado, em alguns troços do Vale do Sado, ou na Linha do Sul para baixo de Beja, como também e principalmente, na Serra do Caldeirão onde é demasiadamente sinuoso e acidentado, quer no que se refere ao material fixo, carecido de extensas e dispendiosas renovações e outros melhoramentos. As melhorias de traçado só se poderão realizar através da execução de varian-

percorrer 287 quilómetros, o que dá uma velocidade média pouco superior a 57 Kms/h, o que é quase incompadecente das legítimas exigências do turismo actual e até das rotineiras actividades.

Há, porém, a respeito de uma grande obra, a certeza da sua efectivação, e de outra, as esperanças e desejos de a ver erguida. Referimo-nos à ponte sobre o Tejo em Lisboa e à ponte sobre o Guadiana nas proximidades de Vila Real de Santo António. A primeira, a constituir porventura o maior empreendimento do nosso país e referente a todos os tempos, permitirá o atravessamento do Tejo sem as delongas e sem os atrasos actuais do transporte em barcos. Será esta uma forma indirecta de encurtar o trajecto para o Sul do país. A segunda, facilitará imenso a travessia, hoje precária, do rio Guadiana e as ligações por estrada

e ferrovia do nosso Algarve com a Andaluzia. O turismo algarvio, no que respeita à vinda de estrangeiros e em especial de andaluzes, será grandemente facilitado com este importante melhoramento.

Outra grande inovação está em vésperas de surgir para melhoria do Algarve em matéria de comunicações, figurando como importante atributo turístico. Referimo-nos ao aeroporto de Faro, ainda em construção — aliás adiantada —, o que constituirá o mais eficiente concurso para desenvolvimento turístico a respeito de certos visitantes estrangeiros que até nós vierem, utilizando a aviação como meio de transporte.

É evidente que quanto ao turismo de todo o Algarve, o aeroporto de Faro ascenderá a uma importância capital, por isso mesmo que permitirá receber turistas directamente de qualquer afastado local da Europa ou de pontos ainda mais distantes.

Por esta forma, um bem organizado serviço de transportes terrestres poderá com brevidade distribuir esses visitantes desde Vila Real de Santo António a S. Vicente e Sagres ou desde Monchique a Alportel, instalando-os, pouco tempo após o

desembarque aéreo, nos pontos do destino final e indo lá ou a outros locais recolhê-los quando sobrevier o regresso para reembarque aéreo em Faro.

Nada se nos afigura obstar à efectivação destes serviços, a levar a efeito por esta ou por outra maneira, ainda mais eficiente, mais cómoda e mais a contento dos visitantes.

Há até no estrangeiro grupos excursionistas da classe média que fretam aviões de passageiros para este mesmo efeito, isto é, para serem transportados por via aérea a países distantes e de nomeada turística, para neles em poucos dias fazerem percursos, visitando as belezas locais que os atraíram e gozando neles as suas férias, ou com a mesma objectividade se confiam a agências que destas excursões aéreas se encarregam.

Quanto a nós, e ao nosso Algarve, pensamos que com alguns melhoramentos nas estradas e nos caminhos de ferro, até no que respeita a tarifas especiais turísticas, e com o concurso valiosíssimo da aviação, se poderá incrementar e valorizar o turismo algarvio, fazendo-o ascender ao nível a que tem direito.

(Continua)



SENSAÇÃO NO MUNDO DO AUTOMÓVEL

**OPEL
KADETT**



**OPEL
CARAVAN 1000**

*2 carros jovens
que mantêm com galhardia
as tradições e o prestígio
duma família centenária*

EM EXPOSIÇÃO NA

SOREL
L I M I T A D A

RUA TOMAZ RIBEIRO, 97-A
Telef. P.P.C.A. 581 11 (6 linhas)

LISBOA

AV. ENG. DUARTE PACHECO
Telef. 68 28 61

CONCESSIONÁRIOS DA GENERAL MOTORS DE PORTUGAL



NOS TRABALHOS DE MAIOR RES-
PONSABILIDADE DÊ PREFERÊNCIA

AO

C I M E N T O
T E J O

FÁBRICA EM ALHANDRA COM UMA CAPACIDADE
ANUAL DE PRODUÇÃO DE 850 000 TONS



ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

TERRAS DA NOSSA TERRA

Vila Viçosa

Um artigo do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

NUM dos mais formosos recantos da Província do Alto Alentejo, já a curta distância da raia luso-espanhola, situa-se Vila Viçosa, uma das mais notáveis sedes de concelho de todo o País.

Serve-a o caminho de ferro, com estação própria, término da linha de Évora, mediante um excelente serviço de confortáveis e velozes automotoras; por outro lado, está ligada à Estrada Nacional e Internacional n.º 4 e à restante rede rodoviária alentejana por óptimas vias. Assim, a visita à justamente apelidada Vila-Museu torna-se tão fácil como cómoda.

Deveras para lamentar é, no entanto, a total inexistência de um estabelecimento hoteleiro à altura das necessidades de tão próspera e progressiva terra. A única pensão (de 2.ª classe) de que a vila dispõe (e na qual se têm de alojar quantos visitam esta acolhedora e florida pequena urbe) deixou de fornecer refeições até mesmo aos seus hóspedes permanentes (por dificuldades económicas, conforme nos explicou a sua proprietária), apenas pondo actualmente à disposição dos numerosos visitantes de Vila Viçosa os seus simples mas airosos quartos, mobilados ao gosto alentejano. Pensa-se, é certo, na construção de uma pousada ou instalação congénere, mas afigura-se-nos ser urgente, diremos mesmo, muito urgente, promover quanto antes a resolução rápida e conveniente de tão grave problema.

Uma visita rápida a Vila Viçosa preenche o melhor de um dia inteiro a qualquer viajante algo apressado. Quem pretenda, contudo, ficar a conhecer com mais pormenor as muitas curiosidades artísticas, arqueológicas e monumentais calipolenses não perderá o seu tempo consagrando alguns dias a essa digressão.

A estação do caminho de ferro, ornada de painéis de azulejos com motivos regionais, fica a escassa distância do centro da vila, a Praça da República. No caminho, logo pode o turista visitar a Igreja da Lapa, vasto templo setecentista, de duas torres, rico de mármore — o que não admira, visto estar-se na terra deles; depois, em

frente da Igreja, sempre contemplará o belo cruzeiro da Lapa, no qual se enrosca um fabuloso ofídio alado e que se encontra arrolado na lista dos nossos monumentos nacionais. No campo da Restauração, vasto mas mal arranjado logradouro, que se estende defronte da Igreja e que se tem de atravessar para atingir a Praça, fica ainda a pequena mas curiosa ermida de São João.

A Praça da República constitui o fulcro da actividade da vila. Aí se situam os principais cafés e restaurantes; e para aí se voltam as frontarias dos Paços do Concelho e de dois interessantes templos: as Igrejas de São Bartolomeu e da Misericórdia. Ao centro, num pequeno talhão ajardinado, vê-se o monumento a Henrique Pousão, em cujo pedestal dois baixos-relevos evocam os seus quadros: «Cecília» e «Descanso do Modelo».

Vale a pena entrar nas igrejas que referimos; na de S. Bartolomeu (imóvel de interesse público), obra jesuíta inacabada, a que faltam os coruchéus das duas torres que o projecto previra, deve admirar-se a fachada de bardilho branco de Montes Claros e, no interior, a talha dos altares e a bela cruz processional de ébano com o Crucificado de marfim; na da Misericórdia, prende principalmente a atenção o excelente revestimento cerâmico policromado, bem como a elegante abóbada de laçaria.

A Praça prolonga-se para oriente pela curta Avenida Duarte Pacheco que leva ao pé das muralhas da vetusta fortificação vilaçorana e do invulgar pelourinho quinhentista, de esbelta coluna quadrangular sobrepujada por uma curiosa roca. Ambas são monumentos nacionais, tal como a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, Padroeira de Portugal, que se encontra intra-muros. É, porém, deplorável o estado de abandono em que se encontra a área circundante do castelo, em manifesto contraste com o aspecto asseado e florido de toda a vila mesmo, ou melhor, principalmente nos bairros mais modestos.

O castelo é pertença da Fundação da Casa de Bragança que o tem patente ao público e nele

instalou um pequeno museu arqueológico. A sua parte mais antiga foi edificada por D. Dinis, mas a fortaleza sofreu posteriormente muitas ampliações e alterações, sobretudo durante a Guerra da Restauração. Mesmo assim oferece interesse visitá-la e percorrer o seu caminho de ronda, de onde se disfrutam os mais variados panoramas da vila.

Como dissemos, dentro da vila velha situa-se ainda a Matriz, bela igreja de três naves de cinco tramos, separadas por arcos de volta inteira, toda forrada de azulejos policromos do melhor efeito decorativo, mas bastante mal tratada por restauros de mãos incompetentes, o último dos quais bárbaramente praticado no princípio deste século.

Deve ainda notar-se a grade de prata que fecha o camarim do altar-mor, bem como a bandeira real portuguesa que acompanhou as nossas hostes na batalha de Montes Claros, relíquia que,

devidamente encaixilhada, se conserva no lado do Evangelho da capela-mor.

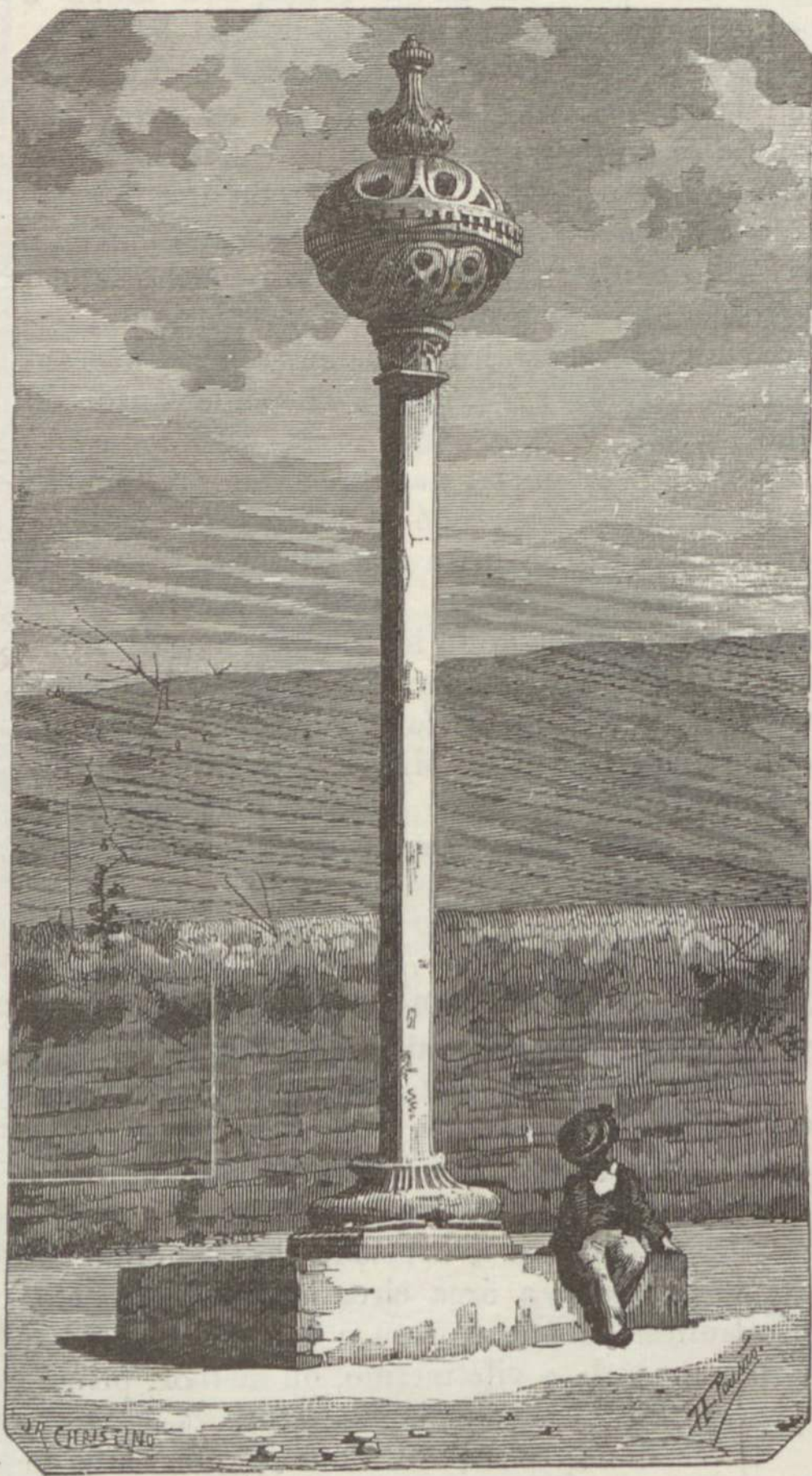
Saindo da Igreja, uma pequena rua onde se notam algumas casas muito antigas, de portas ogivais, leva a outra das portas da vila velha por onde rapidamente se tem acesso a um pequeno largo ajardinado, onde se levanta um singelo monumento à distinta humanista quinhentista Públia Hortênsia de Castro, filha de Vila Viçosa, do qual logo se passa ao Terreiro do Paço, o mais importante e famoso conjunto monumental da Vila-Museu.

Ao centro, ergue-se a estátua equestre de D. João IV, magistral obra de Francisco Franco, inaugurada em 1943. Em cada um dos quatro lados da vasta praça quadrangular erguem-se curiosidades capazes de tomar alguns momentos, mesmo ao viajante menos interessado, todas dominadas pela imponente ala principal do paço ducal, majestoso edifício ao qual Vila Viçosa deve boa parte da sua fama.

Não é nossa intenção descrever aqui com pormenor o rico recheio do notável palácio, hoje convertido em Museu-Biblioteca, pois tal cometimento ultrapassaria largamente o propósito deste simples artigo. Também não podemos deixar de mencionar a conhecida Sala dos Duques, cujo tecto de caixotões de madeira tem em cada um destes o retrato de cada um dos Duques de Bragança, até D. José I. Estes retratos, que incluem D. João I e o Condestável, não estão nem datados nem assinados mas têm sido, pelo menos em boa parte, atribuídos ao pintor francês Quillard e constituem, sem dúvida, um excelente conjunto de boa pintura francesa setecentista. E, entre as demais salas do monumental palácio, cumpre ainda destacar as das Virtudes, de Hércules, da Medusa e de jantar, para referir apenas as principais. Em todas elas existe uma tão numerosa colecção de obras de arte que se tornaria impossível sequer enumerá-las aqui, como contamos fazer em futuro artigo desta série.

A Biblioteca, pequena mas muito valiosa, ocupa parte do pavimento térreo da nobre residência e compreende, principalmente, a riquíssima colecção do nosso último monarca por ele legada ao Estado. Nela se incluem algumas das mais raras obras dos primórdios da impressão no nosso País, muitas das quais de inestimável valor.

Os outros lados do Terreiro são também ocupados, como já dissemos, por edifícios do maior interesse. Assim, no lado setentrional, vê-se um dos corpos do palácio, separado da praça pelo jardim do bosque; no extremo oriental deste, virada para a estrada de Lisboa, se situa a célebre Janela de Lisboa da qual, segundo a tradição, D. Leonor de Gusmão, em ansiosa expectativa, aguardou as notícias da Capital acerca do êxito



O célebre pelourinho quinhentista de Vila Viçosa

da Revolução que nos restituiu a Independência.

No lado sul, abre-se a rua do Dr. Couto Jardim (que leva à Praça), antigamente denominada dos Fidalgos, nome este bastante sugestivo, pois nela se erguem numerosos edifícios de linhas nobres, com notáveis sacadas seiscentistas de ferro forjado, que dão ao arruamento inconfundível perfil. Nesse mesmo lado, fica o Convento das Chagas, com igreja azulejada, de abóbada arcosoadada, interessante claustro e, no coro baixo, o panteão das duquesas de Bragança. As duquesas, contrariamente ao que sucede com os duques, jazem simplesmente em campas rasas, sob o lajedo do pavimento.

No lado oriental do largo, eleva-se o convento dos Agostinhos, cuja igreja (monumento nacional como a anterior) serve de panteão ducal. É um templo vasto, em cruz latina, onde abundam os mármore. Nele encontraram a sua última morada os duques da Casa de Bragança que não foram reis, pois estes, como é sabido, repousam em S. Vicente de Fora. Todos os túmulos são de mármore e assentam sobre leões.

Andando um pouco pela estrada de Lisboa, depara-se com a Porta dos Nós, num manuelino exagerado e grosseiro e, um pouco mais adiante, com a Porta do Nó, a única que resta da segunda cerca de muralhas da vila. Sob esta última, passava antigamente a estrada; dadas, contudo, as suas exíguas dimensões, teve de ser transferida para o lugar onde actualmente se encontra, a fim de melhorar as condições do trânsito rodoviário.

Regressando à Praça, podem ver-se no caminho a pequena Igreja de Santo António, forrada de azulejos alusivos à vida do popular taumaturgo e aos seus milagres, e o Museu de Arte Sacra, instalado na antiga Igreja de Santa Cruz. Defronte deste último, fica o posto informativo do «Grupo dos Amigos de Vila Viçosa», prestimosa associação bairrista, que muito tem feito pela terra;

entre muitas outras realizações deve-se a este Grupo, de iniciativa particular, a criação do Museu a que nos acabamos de referir.

Um curto passeio a pé permite ainda ao visitante ver a Igreja do antigo Convento da Esperança, semiabandonada, mas estimável repositório artístico, não tanto pelos seus altares de talha, nem mesmo pelos seus valiosos azulejos policromos, de tapete, mas sim pelos notabilíssimos frescos que ornaram os tectos da nave e do coro baixo, obra de gosto bizantino, do século XVI, infelizmente em precário estado de conservação e que requer urgentes cuidados de restauro.

Não nos atrevemos, contudo, a aconselhar calorosamente o prolongamento da pequena digressão até ao convento de N.^a S.^a da Piedade, pois é francamente entristecedor o quadro que lá aguarda o visitante. Numa dependência, com entrada pela galilé do desprezado templo, vive, em miseráveis condições, uma pobre, ou antes paupérrima, família cuja numerosa prole, andrajosamente vestida, produz no incauto turista (como a nós próprio aconteceu) uma pouco edificante impressão. Viemos a saber tratar-se de concessão caritativa do pároco; mas é caso para aplicar a jocosa frase muito conhecida: a intenção é boa, mas a tinta é que não presta.

Estamos, porém, certos de que, neste caso, como em tantos outros tem acontecido, o Grupo dos Amigos saberá resolver o problema e evitar a continuação de tão desagradável espectáculo a quantos queiram ver o bonito grupo escultórico representativo da morte de S. Francisco, principal relíquia deste templo arrabaldino.

E por aqui ficaremos hoje. Noutro número da *Gazeta*, entreteremos os nossos leitores sobre o Museu-Biblioteca, descrevendo-o com o pormenor que o seu precioso recheio reclama. Até lá, esperamos ter dado aos leitores uma sumária ideia dos encantos da Vila-Museu do Alto Alentejo.

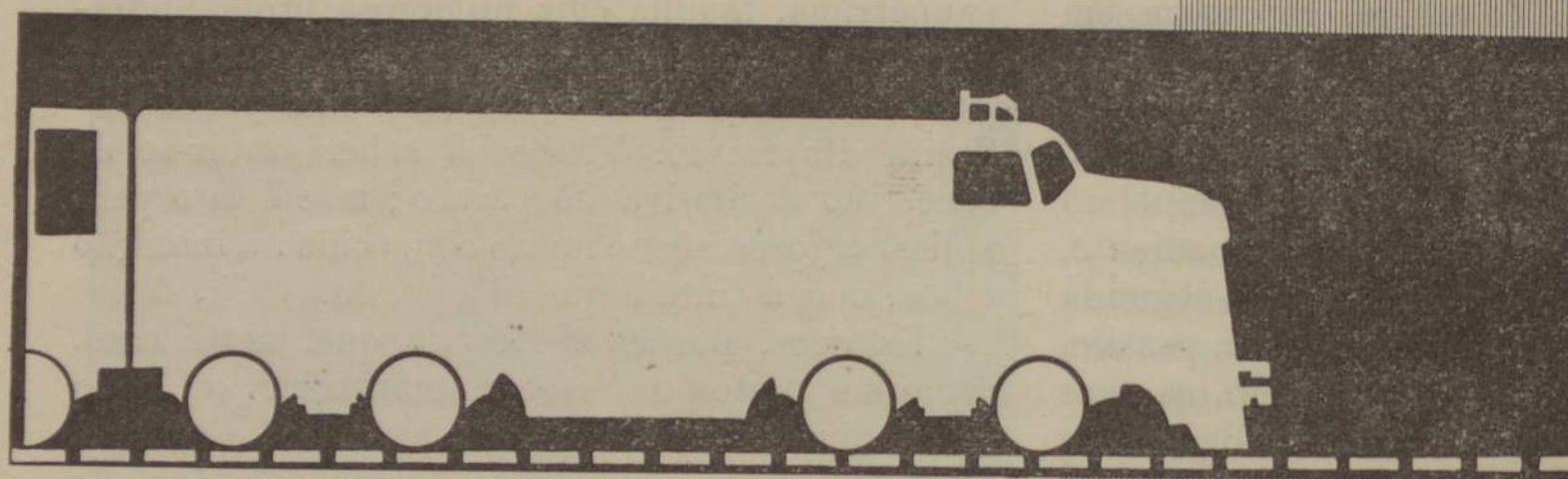


HIDRÁULICOS -
PARA CALDEIRAS -
E EM FERRO PRETO E GALVANIZADO

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



AO SERVIÇO DOS TRANSPORTES NACIONAIS

NOTAS HISTÓRICAS

Barcos de rodas... e carros à vela

Por MÁRIO CARDOSO

O engenho do Homem é fonte inesgotável de recursos, os quais se manifestam nos mais variados domínios da actividade humana, quer seja na arte, na ciência ou na técnica. E neste último campo surgem por vezes tais realizações que nos deixariam boquiabertos se não vivêssemos no século XX, o século em que o ritmo da vida parece querer ultrapassar o dos ponteiros do relógio, eternamente na sua cadência regular mau grado a pressa do Homem moderno. Efectivamente, mais foguetão menos foguetão, mais satélite menos satélite, a rotina citadina absorve o «quê» de extraordinário que os factos na realidade contêm.

Vale a pena, por isso, recordarmos dois inventos de antanho que, por contrastantes, juntamos no mesmo escrito. Pois não é verdade que os carros sempre foram movidos pela força animal ou humana, e os barcos pela força do vento, antes da mecanização de ambos? Foi realmente esta a sua evolução natural. Mas qualquer destes dois inventos foge a esta evolução, e assim vamos passar a descrevê-los.

O carro à vela era um meio de transporte muito usado na China para o transporte de géneros agrícolas e até das próprias famílias. Por vezes servia também de loja ambulante, percorrendo os vários povoados onde o «lojista» tinha o seu comércio. Era um carro muito curioso, constituído por um estrado rectangular com dois varais em cada uma das extremidades e com uma única roda ao meio dele. Esta roda tinha o eixo ao nível do estrado ficando a metade superior tapada por uma caixa, de maneira a que não ficasse em contacto com a carga que se colocasse em cima do carro. Junto desta caixa erguia-se o mastro onde se içava a vela rectangular. Nos varais da frente colocava-se um animal de tiro e nos varais de trás um homem para manter o equilíbrio.

Na crónica do «Archivo Pittoresco» que apresenta este estranho veículo, inserem-se alguns saborosos períodos sobre a maneira como se viajava por este meio de locomoção: «Na dianteira do carro costuma ir uma capoeira com patos e galinhas, e algumas vezes também gaiolas com aves de recreio e outros animais, ou então caixotes com plantas. Logo atrás segue-se a mulher do carreiro, sentada, e com algum filhinho ao colo; e na parte posterior sacos de legumes ou cereais, caixas e cestos com frutas e hortalças, e

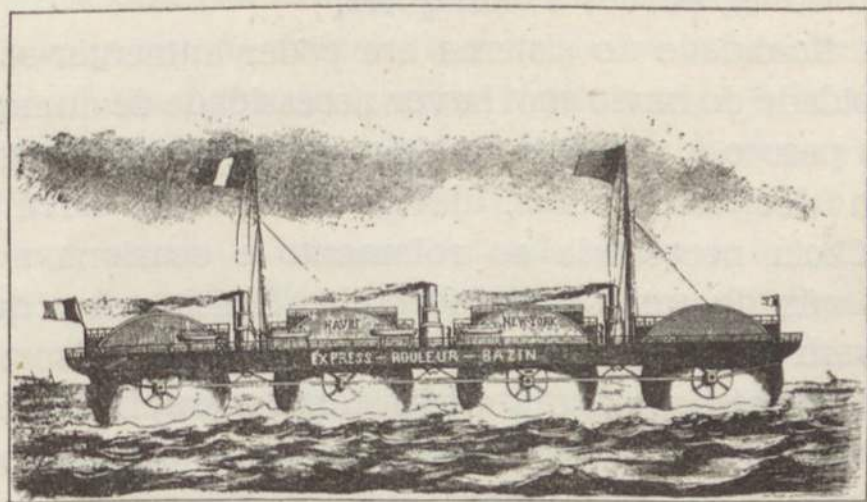
ainda outros géneros, indo um ou mais filhos pequenos sentados nos sacos. Nesta jornada, em que se navega por terra, todos os viventes que vão no carro falam, ralham, gritam e cantam ao mesmo tempo, e continuamente. É um concerto composto de vozes humanas, de animais e de diversas aves».

A ideia dos carros à vela não se limitou à China, pois vários países europeus a adaptaram, fazendo-os transitar através das suas planícies, como foi o caso da Holanda, mas com várias modificações, especialmente introduzindo-lhes as quatro rodas clássicas e eliminando o animal de tiro. Actualmente, estes carros são usados pelos habitantes da Bélgica para fazerem competições nos extensos areais das suas praias, principalmente as que se estendem de La Panne a Middel-Kerke.

* * *

E agora vejamos o barco sem velas e . . . com rodas. Invento mais recente, foi obra do engenheiro francês Bazin, que quase nos fins do século passado apresentou os seus planos. Destinava-se este navio à ligação Havre-Nova Iorque, percurso que faria em perto de cinco dias à média de 30 milhas horárias.

Era formada a nova embarcação por oito flutuadores rolantes (e nisto é que consistia a inovação), de maneira a que diminuíssem bastante as resistên-



cias que encontram na marcha os navios de tipo clássico. Quer dizer, os atritos de escorregamento transformavam-se em atritos de rotação visto o casco — formado pelos flutuadores — ter movimento rotativo originado por possantes máquinas a vapor independentes da máquina que impulsionava a hélice ou as



pás, a qual estava colocada entre os flutuadores da popa. Os flutuadores uniam-se dois a dois por eixos onde assentava a plataforma que alojava máquinas, combustível, porões e camarotes.

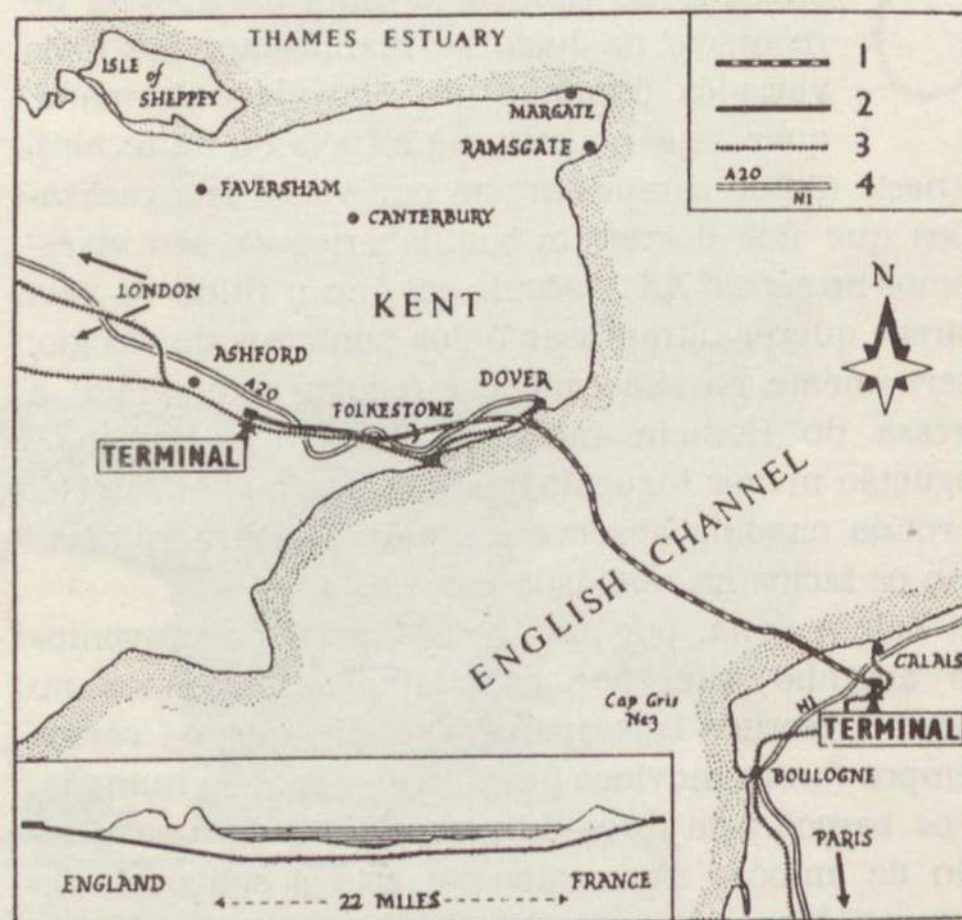
A finalidade do sistema era poder aumentar-se a velocidade do navio sem haver necessidade de aumentar o peso e a potência. A fricção da parte mergulhada dos flutuadores, devido à rotação, dava a aderência necessária ao rolamento e ocasionava a formação de um carril hidráulico fictício sobre que rolavam os flutuadores quando impelidos. Esperava-se também que com este sistema a amplitude dos balanços de popa a proa e estibordo a bombordo e vice-versa fossem menos intensos, proporcionando uma maior comodidade aos passageiros.

Não temos conhecimento deste modelo revolucionário ter tido a aceitação do público, pois as notícias da época falam-nos só de provas experimentais; mas cremos bem que as «provas reais» não foram lá muito concludentes. Pelo menos não chegou até aos nossos dias qualquer vestígio da sua existência...

O Túnel da Mancha será um facto

Os governos francês e inglês chegaram recentemente a um acordo quanto à realização do túnel sob a Mancha, depois de terem estudado em comum os problemas de ordem técnica, jurídica e financeira que o plano acarreta.

No aspecto financeiro, não se resolveu ainda a participação de capitais privados; mas em qualquer dos casos os dois governos fiscalizarão a futura sociedade concessionária. Esta sociedade poderá ser formada unicamente por capitais privados, como

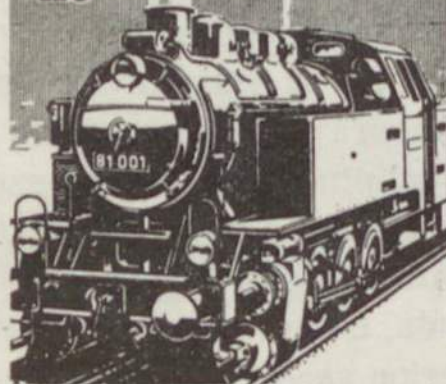


propõe o Grupo de Estudos do Túnel sob a Mancha —G.E.M.T.—, ou por uma sociedade formada pelos caminhos de ferro franceses e britânicos ou pelos próprios Estados.

O custo está orçado em 2250 milhões de francos, devendo a obra ficar terminada dentro de 5 anos. No seu número 1794, de 16 de Setembro de 1962, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresentou, pela pena do seu colaborador eng. Armando Cameira, os planos técnicos desta grandiosa obra, que permitirá a circulação de 1800 carros-hora em cada sentido, circulando um comboio de 10 em 10 minutos.

MARKLIN

HO



Comboios «MARKLIN»

Prestações mensais desde **20\$30**

Novo SISTEMA de VENDAS a PRESTAÇÕES

S E M Flador Entrada Inicial

CASA VAPEDRONE

A Irmã mais nova da Meia de Vldro

45, Rua da Vitória, 56

Tel. 32 56 32 — Lisboa

«Plano de Actividades para o Ano de 1964»

I

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR

O ilustre Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, sr. General António Vitorino França Borges, afirma nas considerações finais do Plano de Actividades para o Ano de 1964 (*) que nunca são demais os louvores devidos aos órgãos de informação que diariamente apontem mazelas, esmiúcem deficiências ou chamem a atenção para problemas cujo esclarecimento ou resolução urge.

É, pois, nessa orientação e procurando comentar o Plano, que vou formular diversas considerações, começando por manifestar o apreço que todos os habitantes de Lisboa devem ter para com o sr. General França Borges, não só por ser o homem eminente que restaurou a contento de todos, salvo uma minoria pretensiosa, a Avenida da Liberdade no seu traçado primitivo, como também de quem se espera a reconstrução do Rossio na forma tradicional, criminosamente alterada em 1919, e é ainda o trabalhador incansável que dedica a sua valiosa acção em prol de Lisboa. Ao lado de El-Rei D. Fernando I, D. João V, Manuel da Maia, Carlos Mardel, Reinaldo Manuel, Eugénio dos Santos, Machado de Castro, Rosa Araújo, Ressano Garcia e Duarte Pacheco, pode-se bem colocar o sr. General França Borges como um dos mais ilustres beneméritos da cidade, que calmamente mas seguindo uma orientação definida, a procura servir, embelezar e modernizar.

Através do Plano e dos volumosos Anais, todos os lisboetas que saibam ler, e são hoje a quase totalidade, podem conhecer o progresso da cidade, o que se projecta fazer, e aquilo que se estuda. Semelhante sistema só o conheço nos Relatórios do Ministério das Obras Públicas, onde um ministro eminente, o

sr. Engenheiro Eduardo Arantes e Oliveira, dá notícia minuciosa de tudo o que anualmente por esse ministério se realiza. Processo ideal que é pena que todos os serviços públicos o não ponham em prática até mesmo para vantagem própria. Com efeito, através das reacções manifestadas, vê-se o processo a seguir: ou se tomam como boas as observações apresentadas, ou se mantém a orientação inicial, e nesse caso melhor se pode conhecer o processo para convencer o público de que não tem razão.

O «Plano de Actividades para o Ano de 1964» é uma brochura de 52 páginas, primorosamente apresentado no aspecto gráfico, como é próprio das edições da Câmara Municipal de Lisboa, reproduzindo na capa a fotografia duma parte da cidade. Minucioso nas indicações e escrito numa linguagem clara.

Começa o Plano por esclarecer que os três problemas fundamentais do Município de Lisboa são: reorganização de serviços, plano director e revigoração de receitas.

Os serviços camarários necessitavam há muito de uma profunda transformação, como as reclamações que diariamente surgiam o indicavam, e é de esperar que os decretos-lei n.ºs 45 248 de 16 de Setembro de 1963 e 45 362 de 21 de Novembro seguinte dêem plena satisfação. Acima de tudo o que se torna necessário é desburocratizar, acabar com formalidades, minúcias derivadas das deformações profissionais, julgando muitos funcionários que vendo tudo à lupa é que melhor exercem as suas funções, indiferentes aos prejuízos que causam aos outros, quando afinal é ao serviço desses outros que se encontram, porque, no caso contrário, não teriam razão de existir.

O Plano director prossegue em estudo, efectuando-se inquéritos e apreciações críticas por arquitectos franceses, esperando-se que em 1964 sejam apreciadas as ideias norteadoras. Com efeito, trata-se de um problema fundamental para Lisboa, tendo sido o

(*) «Plano de Actividades para o Ano de 1964», Lisboa, 1963, págs 51 a 52.

plano de urbanização começado há cerca de trinta anos, e é já tempo de o concluir.

Se é trabalho sério, de responsabilidade e demorado, estabelecer o plano director de uma capital, não é menos verdade que procurando um plano ideal este não se consiga porque sempre se lhe encontrarão erros e defeitos; entretanto, as necessidades prementes do tempo obrigam a realizações que, anos depois, terão que ser modificadas para as enquadrar no plano director ou de urbanização. Conscienciosamente e velando os interesses citadinos tem a Câmara Municipal posto em vigor planos parciais para determinadas zonas da cidade; porém, isso não é o suficiente, convindo quanto antes terminar o plano director ou de urbanização conforme se lhe queira chamar, não o complicando, mas antes simplificando-o cuidadosamente.

O revigoramento das receitas é a base de todo o progresso municipal, encontrando-se em pleno desenvolvimento para adaptar às autarquias locais a actual reforma tributária do Estado como também para actualizar valores e taxas. Deve-se, todavia, ter em conta a necessidade de evitar excessos de tributação e alcançar as fontes donde devem recair os impostos.

Começa o plano pela 1.^a parte que trata do orçamento das receitas e despesas, constituindo o fundamento de toda a actividade municipal. É este ano a receita superior em 10 000 contos à do ano de 1963, esperando vê-la aumentar com o produto de um empréstimo de 50 000 contos na Caixa Geral de Depósitos. As verbas do orçamento ordinário serão reforçadas com o saldo da gerência de 1963 em orçamentos suplementares.

Não sou partidário do sistema de empréstimos, a não ser em casos excepcionais, como também na existência de despesas extraordinárias nem de orçamentos suplementares, embora tudo seja legal e vulgar nos outros países. Entendo que em épocas normais só deve haver um orçamento anual onde estejam integradas as receitas e as despesas, enquanto estas últimas serão cobertas por contribuições e impostos. Aliás, em matéria de finanças, basta apenas seguir os princípios estabelecidos desde 1928 pelo maior de todos os financeiros portugueses que é o sr. Presidente do Conselho de Ministros, Prof. Doutor Oliveira Salazar.

Verifica-se com satisfação que a situação financeira do Município de Lisboa é próspera, segura, e com um excesso de receita sobre as despesas.

Na II parte do Plano, que se ocupa da administração municipal, refere-se à necessidade de aperfeiçoar o pessoal, dada a exigência da técnica, e ao que acrescentarei, à urgência da desburocratização dos serviços. Com esse fim foi criado pelo decreto-lei n.º 45 248 de 16 de Setembro de 1963 um curso de preparação de candidatos a concursos de promoção, medida valiosa, terminando com as dificuldades que muitos funcionários têm para obter os conhecimentos

necessários das provas a prestar. Além disso, acaba-se com a exploração de que muitos eram vítimas por parte de indivíduos que ensinavam particularmente e anunciavam os seus préstimos na Imprensa. Agora é a própria Câmara Municipal que instrui o seu pessoal, exemplo feliz, digno de ser imitado pelos outros serviços do Estado. Claro está que este sistema tem como fundamento o facto de que todos os cargos públicos devem ser providos por concurso de provas públicas ou documental conforme as circunstâncias.

Para uma racionalização perfeita dos serviços é importante a sua instalação; ora o edifício da Câmara Municipal de Lisboa na Praça do Município é manifestamente insuficiente. Entendeu-se que se devia construir uma espécie de arranha-céus na Rua Alexandre Herculano, o qual está quase terminado, e pensa-se na construção de um imóvel para Arquivo Geral. Parece-me que o melhor sistema não está de maneira nenhuma na existência de muitos edifícios municipais dispersando serviços através da cidade, mas sim na sua concentração quanto possível num só local, ficando a sede actual para cerimónias e festas. Onde construir esse edifício? Na própria Praça do Município mediante a expropriação de alguns prédios existentes, hoje quase somente ocupados com escritórios e estabelecimentos comerciais, que sem prejuízo se podem deslocar para outros locais.



CISNE

FUNDADA EM 1896

Tintas para
e s c r e v e r

COLAS, GUACHES, LACRES.

A GRANDE MARCA NACIONAL



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

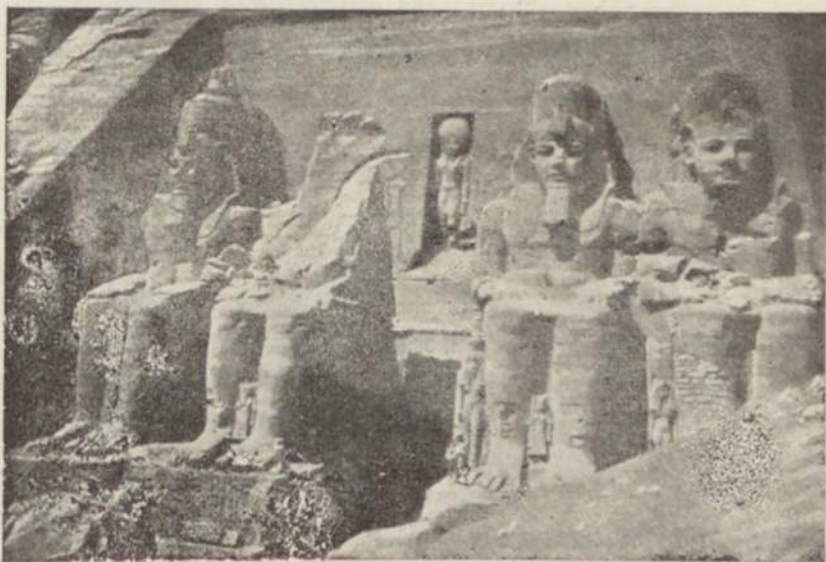
TERRAS, povos, costumes, paisagens, todo este cosmorama infinito de urbes cosmopolitas, de regiões longínquas, se desdobrou como um mapa policromo nas colunas desta velha e nova «Gazeta», viajeira infatigável que tem percorrido as mais diversas rotas. Com ela o leitor deambulou pelos cinco cantos do globo acompanhado pela curiosidade, pelas recordações ou pelo cáldo desejo de preparar a mala de viagem, e de ir percorrer, com o interesse de quem visita a galeria de um museu, terras que desconhece.

Viajar não é apenas um pretexto para atravessar a fronteira ou borboletear de continente em continente, olhando o mundo com a indiferença de uma milionária que assiste a uma passagem de modelos. Deve-se ser viajante unicamente pelo prazer de viajar, aparafusando a atenção a monumentos ou paisagens: deve-se ser sensível à Beleza, às tradições históricas, ao legendário e ao poético — e não falar de castelos nipônicos, da Avenida das Tílias, em Berlim, de vulcões filipinos, dos *caveaux* da Praça Pigalle ou dos templos siameses, como quem fala de marcas de automóveis. Não esqueçamos que Ulisses viajou só pelo mar e não pelas terras do interior; que Heródoto era um *globe-trotter* da antiguidade que se pôs a caminho para escrever «in loco» a história das guerras persas; que Plínio palmilhou o mundo unicamente por causa da sua História Natural; que Ptolomeu calcorreou grandes extensões à procura de uma definição científica do Universo; que Humboldt bisbilhoteou toda a América do Sul levando dentro da cabeça oitenta mil volumes; e que o judeu Benjamin de Tudela atravessou oceanos, caminhou milhares de léguas, só para fazer a estatística dos seus compatriotas perdidos na Ásia Menor e nos labirintos do enxame balcânico. Viajar não é ter pressa de viver, nem ir catalogando imagens rápidas no ficheiro de raças e países. É determo-nos presos de um encanto que nasce do sentimento do desconhecido; é aderir o sentido estético da Natureza à sensibilidade enamorada pela Arte; é provocar em nós próprios a curiosidade de folhear o Mundo como um livro maravilhoso; é ter o culto da noção do imprevisto, sem a pressa de um telegrama (nessa correria há quem engula panoramas em vez de os saborear) sem essa outra «curiosidade», que, tendo qualquer coisa de áspero como lápis mal aguçado, roça pela epiderme das coisas sem lhes penetrar a alma.

Muitos não sonham com o luar da baía de Guanabara porque esse cenário não tem cotação na Bolsa. Não devem passar como meteoros na retina do homem apressado, contaminado pelos vírus da vertigem, as estrelas de Akropolis e os zimbórios de Odessa, as rendas em pedra de Cracóvia, a pupila melancólica do Ilmen, os bonzos santóistas do Fugi-Yama, as coroas de flores dos nativos do Hawaii, o céu cravejado de estrelas do Equador, as cerejeiras floridas do Kiû-Siû, as neves do Ilmani e as gargantas do Thaiber, o templo de Sanjugendo onde Blasco Ibañez viu as estátuas de quinhentos deuses, os golfos da Jutlândia, as danças rituais das ilhas Tonga, os mercadores de esponjas de Zanguebar e os túmulos incas do Yucatan, as aldeias de

gelo de Reykjavik e as ruínas tebanas do Medinetiban, os vendedores de tâmaras das margens do Menzalek e os empenachados reis negros do Cajué e do Zambeze.

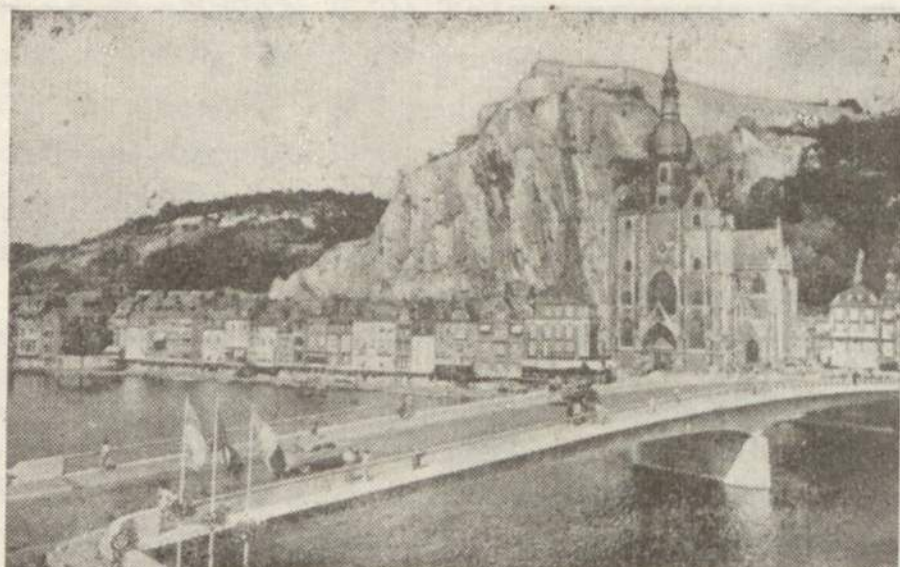
Em quarenta anos de jornalismo escrevi milhares de crônicas e artigos debruçado sobre uma teoria incessante de circunlóquios geográficos e andorinhando a fantasia pelo Atlas. Mas desta vez não, decididamente não escrevo um artigo ou uma crônica. Este cansaço de caminheiro pelo papel em branco, esta hindustânica preguiça inibem-me de realizar duas linhas. Apetecia-me estar enterrado num «maple» sobre o convés de um paquete, numa noite felpuda de silêncio, demandando o Mar Vermelho depois de ter percorrido as terras do Norte de África, descansando à sombra das amoreiras centenárias de Moreb no reino morto de Sabá, atravessando as cidades-necrópoles da Síria e do Egipto, ouvindo o murmúrio das rolas nos campos de sésamo de Hebron, na Galileia, penetrando nas



Entrada do templo de Abu-Simbel no Egipto

ruínas da cidadela de Macherons, bebendo vinho de tamargenira em Safet, fumando *kouka* nas ruas de Galaad perfumadas de sândalo, julgando ver nas raparigas trigueiras de olhar langue as netas de Salomé; ou percorrer lentamente, num *pankah* puxado por «coolies», os bairros exóticos de Bombaim ou Calcutá; ouvindo um uzbehe de Kafiristan contar as façanhas sangui-nolentas do emir de Boklara; ver passar à porta do templo de Pi-Khan, lá bem longe, na pátria dos shinwaris, as caravanas, as *kafilas* de mulas e camelos, ágeis mas indolentes, conduzidos pelos *kabirs* e toscanejando ao bafo ardente do *loo* que sopra do oeste. Ou andar perdido na bábélica confusão das ruas de Tien-Tsin-Fu, a cidade da Pureza Celeste, adivinhando rosnar à minha passagem o *si-talao-yeh* da admiração das velhas mulheres chinesas; saborear esse inconfundível chá verde que é o *su-tchang-tcha*, ou comer com qualquer *tien-tzé* sereno como

um bonzo e de olhos de amêndoa, o meu prato de *fann nalé*. Ou passear numa *kibitka* pela Nevsky Prospekt, a Avenida do Neva em Moscovo, numa telega pela neve que cobre o bairro de Kirinchin, ou correr em trenó as estepes de Volocha surpreendendo as tribos de Baskires à porta das *isbas* miseráveis, ou dançando o karatchok em volta de fogueiras, vendo galopar os cossacos nos seus cavalos tártaros, ouvindo os mujiks saudar-me com «gai-bong!» gutural . . . Apetecia-me percorrer num desses cavalos velozes a que os índios no México chamam «bebedores de vento», as planícies imensas, ladeadas de montanhas cheias de ruínas, onde outrora os aztecas ergueram cidades, onde floresceu a civilização inca, onde os tolteques ergueram



A ponte de Dinant, na Bélgica, que liga as duas partes da cidade.

durante trinta séculos os altares de sacrifício a Mictchuat, o «Deus das Trevas»; escutar as canções dolentes da tribo dos tapanecas, ver o acara depositar os ovos na areia, atravessar numa «balza» um desses pequenos rios misteriosos que passam rente a impenetráveis selvas para desaguar nas águas do Zumpango; ver do alto das colinas vulcânicas do Xoluto um acampamento de chinaquecas envolto nas suas coloridas sarapas, fumando no cachimbo folhas secas de «puruma» e de «cayote»; ver os tsnoutuanos caçar à flecha o sarigue nas florestas e preparar armadilhas à chachalaca à volta dos limoeiros bravos; dormir numa rede suspensa à sombra desses gigantescos baobás mexicanos que se chamam manitas, enquanto a jaçanan chilreia no ninho da piossaca azul e perfumada dos pequenos lagos. — Viver longe da civilização, numa ilha da Polinésia, numa *ajoupa* indígena feita de estacas e coberta de ramos, assando no espeto a saborosa telegala ou o aracari; apanhar da mesa de Rotschild uma migalha para comprar ao sultão de Labu e ao governador de Pontiak algumas florestas do Bornéu para as devassar, seguido, como um rei, de um exército de servidores dayaks e bougis, apenas cobertos com as suas tangas de pele de vapiti; sentir a trémula e fria sensação do medo nas savanas virgens de uma ilha do Índico, e surpreender nas noites misteriosas dos juncais, onde canta o apeterix sem cauda e quase sem asas, o esplendor do céu equatorial; pressentir o segredo das margens inexploradas de algum rio que tivesse de transpor num «pramo» de mastros curtos e velas de junco; espreitar nos bambuais os movimentos serenos e majestosos do *malé*, o peru selvagem, ver agarrar as tartarugas gigantescas e o *ceram* na bafa de Giong, e o musa e o gama nas selvas onde cresce a «banianna sagrada» celebrada pela mitologia malaia; viver algum tempo entre os bandoleiros da Córsega comendo o seu *bruccio*, «beijando o morto» nas vigílias de Bocognano, convivendo com os bastiese de Bastia, montanhese de *barreta pinsuta* e capote de *piloni*; passar algum tempo com os *signoris* descendentes dos senhores feudais corsos, ouvi-los clamar em coro a canção «Palla Calda». Apetecia-me viver na bafa de Godkan, essa longa noite gronelandesa que começa a 30 de Novembro e acaba a 12 de Janeiro, vendo à luz das estrelas

voar o *pitiwahé*, e desenhar-se à magia de um permanente luar os contornos de um dayak esquimó, deslizando entre os humoks e os *drif-ices* flutuantes. Apetecia-me trocar o clima da Europa pelo de Masg-lbar penetrando nos «ititenys» dos sultões, visitando os barulhentos mercados de Quiloa e Dar-es-Salam povoados de mercadores árabes, índios e banianes, bebendo com eles cerveja *togwa*, café de *mwani* ou tembo ardente de coqueiro; sair de Bagomoio atrás das caravanas que partem de Takanugu carregadas de sorgo, marfim, copal e cravo; conhecer as aldeias dos guerreiros coromatas, assistir aos batuques dos «paupares», à colheita de algodão de ceiba e às caudalosas *mullahs* produzidas pela chuvas; escutar as narrativas dos exploradores que para lá das regiões dos grandes lagos ousaram aproximar-se do *país dos canibais*; comprar em Lamo por um mutkal de ouro trocado a um judeu, cânfora de iauru e nozes de papaya, ouvir o tambor e o gingufo dos jalofos, estremecer ao grito inesperado do tucano. Apetecia-me estar entre os pescadores noruegueses da ilha Mageroe ou das margens do Glomen, jantando na *matsal* de velhos lobos de mar as «smorgas» de rena fumada ou o «rondfish»; ouvir rosar as águas do Nansen ou o curso de águas dos fjords, enquanto uma *flika* de olhos azuis faz seus trabalhos de agulha à luz do petróleo. Apetecia-me estar nas Antilhas, na cordilheira das «montanhas lilases» da Jamaica entre os quilombolas, envolvidos num *karoso* de pele de rutia, venerado e temido como um *tobu-don*; atravessar pântanos e bosques com um panamá de *toquilla* comprado em Kingtown, e nas tardes de fogo a que a noite se sucede sem crepúsculo, estiraçar-me à sombra bebendo *smizle* de limão e chupando no cachimbo tabaco de folhas aromáticas de calabu . . . Apetecia-me percorrer Tananarive, a cidade vermelha — de casas vermelhas e telhados azuis, com seus templos bretões, italianos, espanhóis, com o seu mercado onde se confundem raças e dialectos — o crioulo vestido de branco, o malgache, o vendedor de tâmaras oferecendo-as em mau francês, o vendedor de aquários com peixes dourados do lago Anouche; a cidade das cinturas de seda e dos punhais malaio. Passear por Hong-Kong, a «Rosa de Bronze», cidade de mil e um perfumes exó-



MARSELHA—Escada monumental que conduz à estação ferroviária

ticos, sândalo, canela, diospiro, o odor de todos os frutos, o cheiro de diferentes raças, a cidade das ruas estreitas e do tráfego intenso, das barracas de venda de quinquilharias, frituras, amuletos de coral, vasos de porcelana . . . — a cidade dos incensos, dos dragões de papel, dos cofres de marfim, dos lagartos de jade, das folhas de chá, das tabuletas pintadas, dos músicos ambulantes; a cidade bric-à-brac, da flor de lotus, das dançadeiras de pés nus tingidos de vermelho; a cidade onde o amor, o ruído, a cor, o silêncio, se confundem, e um azul estranho se espelha no lago de Kang, pançudo como um Buda . . .

Não, desta vez não escrevo uma história de viagem.

Panorama ferroviário de Espanha

Dentro do novo plano quinquenal estabelecido no fim do ano de 1961, para o prosseguimento da modernização das linhas férreas espanholas, foram feitos, em 1962, investimentos no valor de 4,5 biliões de pesetas e 1,6 milhões de dólares, estes provenientes de um convénio de auxílio norte-americano.

A Espanha, como todos os países europeus, como, afinal, todos os países do Mundo, continua a prestar aos seus caminhos de ferro o melhor da sua atenção. O caminho de ferro não perdeu actualidade, não se tornou num meio de transporte obsoleto, antes permanece um sistema ideal de transporte colectivo, quer como transportador de pessoas, quer como transportador de mercadorias. O segredo da sua permanência reside na sua renovação constante; o segredo do seu triunfo sobre os diversos sistemas concorrentes assenta no facto de os seus adversários de ontem passarem a ser os seus colaboradores de hoje.

A Espanha acredita no futuro dos seus caminhos de ferro. O panorama actual dos caminhos de ferro da nação vizinha é-nos dado num magnífico resumo, que encontramos na «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, e foi publicado no número do primeiro mês de 1964:

«A Espanha possui cerca de 17.700 quilómetros de linhas ferroviárias das quais 13.400 existem na bitola larga de 1,67 m e são operados por um organismo oficial, a RENFE — *Red. Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.

Tendo sido 1962 um ano de expansão para a economia espanhola, cuja produção agrícola aumentou 3,5% e a industrial 4,6%, houve um natural reflexo benéfico sobre os serviços da RENFE, que registou um aumento de 12% no transporte de passageiros e de 11% no de cargas.

Uma importante reorganização foi efectuada na sua administração para dar maior autonomia à direcção, formada por um Conselho de Administração composto de 12 membros, que escolhe o Director-Geral da Rede. O Governo indica a política de transportes, as linhas gerais da política tarifária e exerce vigilância sobre a acção do Conselho, através de delegados dos Ministérios da Fazenda e do Trabalho.

Na Directoria da RENFE foram criados um Comissariado de Informação e Relações Públicas e uma Direcção de Estudos e Planificação.

O resultado da exploração não foi dos mais animadores pois as receitas não cresceram na proporção

do aumento do tráfego, dadas as limitações tarifárias; por outro lado, o forte aumento compulsório das despesas com o pessoal elevou bastante o montante dos gastos. Tais circunstâncias resultaram num déficit de 1,8 biliões de pesetas, que foi coberto por subvenções do Estado.

O efectivo de pessoal no fim do ano era de 123.000 empregados, tendo havido uma redução de pouco mais de 1.000 empregados.

Dentro do novo plano quinquenal estabelecido no fim do ano de 1961, para prosseguimento da modernização das linhas ferroviárias, foram feitos, em 1962, investimentos no valor de 4,5 biliões de pesetas, e 1,6 milhões de dólares, estes provenientes de um convénio de auxílio norte-americano.

O transporte efectuado foi de 35 milhões de toneladas de carga e 120 milhões de passageiros.

Houve renovação de 516 quilómetros de linhas, sendo que 387 km foram equipados com dormentes de concreto, aplicados em número de 645.200.

Foram, também, electrificados mais de 120 km de linha simples e 30 km de linha dupla, passando o total da rede a ser 2.839 km; prosseguem, para conclusão em 1964, os trabalhos de electrificação dos trechos Madrid-Alcazar e Gerona-Port-Bou.

Entre as instalações de segurança e de telecomunicações citam-se a conclusão do comando do tráfego centralizado de Ponferrada-Orense (156 km) e de Freijeira-Barco de Valdeorras (444 km) e da rede de teletipos entre Irun, Hendaye, Port-Bou e Cerbère.

Apesar da constante redução de locomotivas a vapor, ainda era de 2.705 a quantidade delas no final de 1962. Haviam, contudo, sido recebidas 17 locomotivas eléctricas e 22 unidades eléctricas; quanto ao material diesel, por outro lado, foram recebidas 3 locomotivas de linha, 52 de manobra e 15 automotrizes. Estão encomendadas 100 locomotivas de 350 HP, 10 especiais para os trens Talgo e 45 automotrizes.

Quanto ao material rebocado, registou-se o recebimento de 11 carruagens de segunda classe e cerca de 1.000 vagões de diversos tipos, a grande maioria, de 2 eixos.»

Comboios especiais para viagens educativas

O Japão guindou-se a um alto posto no domínio ferroviário, cotando-se como dos países que mais se têm debruçado sobre o transporte por carris. Um dos mais interessantes frutos é aquele que nos é dado através da notícia que o diário «A República» publicou e que com a devida vénia transcrevemos:

«Um dos períodos mais agradáveis para as crianças que frequentam as escolas, é o das viagens educacionais. Praticamente cada escola no Japão que tem instrução primária e secundária, bem como as escolas superiores, organizam viagens para os seus alunos, a lugares históricos e de interesse turístico. Conduzidos a cidades ou áreas rurais, são-lhes facilitados breves períodos para treino da vida em comunidade.

As crianças da escola primária geralmente vão a excursões de 2 dias, enquanto que os alunos da escola secundária fazem pelo menos uma excursão de 4 dias. Os alunos das escolas superiores geralmente fazem uma excursão de uma semana.

Por meio destas viagens, as crianças que vivem nas cidades adquirem conhecimentos da vida do campo, enquanto que as crianças dos distritos rurais são levadas para as cidades. As crianças que vivem em zonas montanhosas vão a excursões para o litoral e as que vivem à beira-mar visitam as zonas montanhosas.

Aquelas que vivem em áreas de fazendeiros podem ver com os seus próprios olhos as regiões industriais, ao passo que aquelas que habitam estas regiões industriais têm a oportunidade de ver a beleza rústica das áreas campestres.

Assim, com estas excursões, as crianças têm ainda a oportunidade de serem treinadas para a vida social, visto que têm de viajar e permanecer em pensões e hotéis por alguns dias, em companhia dos seus professores e instrutores.

Para tornar estas excursões mais agradáveis e educativas aos alunos, as companhias de comboios, autocarros e navios, bem como os hotéis em todo o país, concedem diversas regalias aos jovens turistas.

Uma companhia de caminhos de ferro de Osaka, construiu um comboio eléctrico especial, para satisfazer os desejos das crianças que fazem estas viagens educacionais.

Este comboio, que foi completado na Primavera de 1962, tem dois andares e está equipado com aquecimento e ar condicionado. Dificilmente se sente qualquer vibração no comboio em andamento e assim oferece aos passageiros uma viagem suave e agradável.

Todas as janelas são construídas com grandes dimensões de modo a que se possa avistar um cená-

rio mais longo das paisagens exteriores. Os instrumentos para medição da velocidade, idênticos aos instrumentos instalados nos gabinetes de engenharia, estão colocados nas diversas carruagens para que as crianças possam satisfazer a sua curiosidade.

Estes comboios têm ainda todas as facilidades radiofónicas bem como lugares especiais para os professores e médicos.

Este comboio foi considerado durante o ano de 1962, pela Associação dos Engenheiros do Caminho de Ferro, como o melhor construído até à data.

Presentemente, os caminhos de ferro nacionais do Japão têm em construção comboios semelhantes para uso exclusivo das crianças excursionistas».

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Mais um número do «Benguela News»

Da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela recebemos a oferta de um exemplar da sua interessante publicação em inglês — *Benguela News*, respeitante ao Inverno de 1963 e editada em Londres pela Galitzine & Partenars Ltd, 57 Duke Street.

O editorial — «Benguela Railway's Future» — é assinado por Michael Easby, Conselheiro financeiro da Tanganyika Concession Limited e Director da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

A visita do sr. Presidente da República aos Caminhos de Ferro de Benguela é registada com duas fotos. Um outro artigo, assinado por Brian Beedham, põe em evidência os serviços magníficos do «Benguela Railway».

Nove gravuras documentam a existência do excelente e moderno material com que foram dotadas as linhas desta empresa ferroviária (locomotivas, carruagens e vagões).

Aubos químico-orgânicos FAPOLDRIN

com aldrin-insecticida a sua utilização representa uma economia, porque: **está pronto a ser aplicado; e aduba e combate os insectos do solo, numa só aplicação. FAPOLBOR (boratado)** contra a maromba e para terrenos deficientes em boro

SÃO PRODUTOS



Aubos orgânicos e químico-orgânicos preparados à base de Farinhas de Peixe, de elevado poder fertilizante para todas as culturas

CARVALHAL & GARCIA, LDA.

Fábrica: Figueira da Foz — Apartado 57 — Telefone 9 41 85

CRÓNICA LITERÁRIA

ELOGIO DO LUGAR-COMUM

Por ANTÓNIO VALDEMAR

APETECE sempre falar da vida e das pessoas. Não para dizer nada de novo. Apenas para recordar alguns lugares-comuns. É este um dos objectivos do «jornal» que vamos escrevendo dia a dia, consciente ou inconscientemente, através do bulício das cidades ou da quietação das pequenas terras esquecidas.

Haverá, porventura, alguma coisa de novo acerca da vida e das pessoas?

Parece que não. Todavia os historiadores, os cientistas e os filósofos têm gasto rios de tinta e toneladas de papel para demonstrar o contrário. Registou-se, é certo, um visível progresso nos mais diversos sectores. Sobretudo nos últimos 50 anos, processou-se tal incremento nos domínios da técnica, da arte, da literatura, do pensamento, da política, da economia, da sociologia e, conseqüentemente, do comportamento humano tanto na sua fisionomia individual, como no seu aspecto colectivo, que é forçoso reconhecer que a marcha da civilização atingiu, em tão curto espaço de tempo, um nível, um ritmo, um desenvolvimento que só era possível ao cabo de longos e tormentosos séculos de paciente labor e de fecunda meditação.

Mas não é, positivamente, isto que interessa neste momento, se bem que já tenha falado da evolução do comportamento da pessoa humana, perante a encruzilhada da sua existência e do mundo que a cerca.

Há que falar, apenas, da vida e das pessoas. Re-

petir que a vida é profundamente complicada e que as pessoas também o são.

Mas qual dos elementos deste binómio será o mais problemático? Sem dúvida, o último.

A grande complicação reside, portanto, em nós e depois é que parte para o que nos rodeia. E, já que estamos a manusear lugares-comuns, haverá, talvez, de acrescentar outro bastante frequente, em qualquer conversa de ocasião. Hoje, mais do que nunca, as pessoas tornaram-se complicadíssimas. É natural. Tão natural que é absurdo acentuar este facto, uma vez que ele deriva de um inevitável somatório de circunstâncias. Em cada época da história se disse que o homem, até ali, jamais se revelara tão difícil e que os acontecimentos atingiram proporções tão dramáticas.

De qualquer maneira e sem preocupações de ir atrás de outro lugar-comum, convém, hoje ou amanhã, batermo-nos por uma pequena coisa que, afinal de contas, é profundamente grande, profundamente magnânima. É preciso construir o dia a dia, com as breves e incomparáveis pequenas alegrias, com os efémeros prazeres.

A felicidade é impossível, todos já o sabemos. Eis por que devemos aproveitar o perfume das pequenas satisfações, a graça alada das confidências subtis. Se assim for, talvez esses pequenos encantos consigam atenuar as arestas do quotidiano e proporcionar aquilo que muitos afirmam não existir, simplesmente porque desejavam receber tudo de uma vez só.

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*

A Ponte sobre o Tejo e a sua estética

Com a devida vénia, transcrevemos do «Jornal do Comércio», de 3 do corrente, o seguinte comentário às obras que estão a realizar-se, com grande ritmo, na Ponte sobre o Tejo, obras essas que interessam à população de Lisboa e que serão culminadas com a decoração plástica da grandiosa estrutura:

«A Ponte sobre o Tejo observa neste momento todas as atenções da vida nacional e principalmente lisboeta. O País encontra-se praticamente dividido em dois por essa grande fita de água que se estira e alarga ao chegar à foz. Foi o sonho de gerações e gerações, a ligação directa das duas margens; não é de estranhar, por isso, que a realização da ponte vá sendo acompanhada passo a passo por todos os que têm ansiado por essa ligação.

Uma obra como a Ponte sobre o Tejo, merece cuidados mesmo estéticos que não são de menosprezar. Daí o concurso para a decoração plástica do maciço norte da Ponte onde amarrarão os fortes cabos de aço que hão-de aguentar a grande obra. Terminou no sábado o prazo para a entrega das maquetas dos artistas concorrentes.

As maquetas são em geral obras de vulto já que a obra é importante e extensa para decorar uma superfície de mais de mil e quinhentos metros quadrados. Chegaram ao Gabinete da Ponte sobre o Tejo, em Alcântara, pouco adiante desse maciço que vai erguendo a sua mole de cimento e aço à esquerda da Avenida da Índia, em camionetes, algumas vindas de longe pois que há concorrentes do Porto.

Ao todo os concorrentes são 24 e as maquetas 30 já que alguns artistas apresentaram mais de uma maqueta. As maquetas estão agora a ser dispostas para que o júri as possa analisar e apreciar devidamente para classificar em prazo relativamente curto já que urge o tempo. O trabalho classificado em primeiro lugar terá o prémio de 50 contos; ao classificado em segundo lugar será atribuído um prémio de 30 contos; ao terceiro, 20 contos, havendo depois 7 prémios de 10 contos. Como se vê, concurso de monta como só de raro em raro se tem realizado em Portugal.

Ao júri preside o eng. Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo. Podemos acrescentar que entre os concorrentes se contam nomes muito conhecidos na arquitectura, na escultura, na pintura e na cerâmica portuguesa. Entretanto os trabalhos entraram no segredo dos deuses...



VISTA ALEGRE

FUNDADA EM 1824

porcelanas
de mesa e
decorativas

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

Aviação

DETA

Em Dezembro último completou 26 anos de existência na exploração de carreiras aéreas em Moçambique a D.E.T.A., a mais antiga organização de transportes aéreos, das actualmente em serviço, em todo o território português.

As vantagens económicas e políticas da criação da D.E.T.A. foram consideráveis, pois sem comunicações rápidas entre os principais centros o desenvolvimento do território não podia acompanhar o ritmo que se lhe desejava imprimir e a administração pública ficava incapacitada pela morosidade das comunicações.

Iniciando o serviço com unicamente 4 aviões — três bimotores (um «Dragonfly» e dois «Dragon Rapid») e um monomotor «Hornet Moth» — a frota foi aumentada pelas exigências do tráfego, tendo sido adquiridos ultimamente os modernos «Friendship», que asseguram com conforto as ligações internas e com os territórios vizinhos.

No mês de Setembro passado, os aviões da D.E.T.A. — Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos, que trabalha em interdependência com os C. de Ferro de Moçambique — transportou nas carreiras internacionais 459 734 passageiros-quilómetro e nas linhas internas, 2 386 439, percorrendo, respectivamente, 22 334 km. e 160 167 km.

SABENA

Entrará em serviço em 1965 no aeroporto de Bruxelas-Nacional uma aerogare destinada exclusivamente à carga aérea. O novo edifício terá uma superfície de armazenagem de 14 600 m², dez vezes

superior à das instalações actuais. As dimensões serão imponentes: 225 m. de comprimento e 75 m. de largura. A parte interior terá 6,50 m. de altura livre e a parte do lado da rua terá 11 m. de altura, compreendendo três andares destinados a serviços administrativos. O edifício — para o qual estão previstas possibilidades de extensão que permitam à aerogare corresponder ao tráfego até 1980 — será dotado, do lado da área de estacionamento dos aviões, de grandes portas com 4 x 4 m de tamanho.

O imóvel compreenderá numerosas facilidades para uso dos expedidores, tais como armazéns alfandegários, caixas de armazenagem particulares, zoo, entreposto, frigorífico, etc.

SWISSAIR

Está a operar desde o princípio de Dezembro um DC-8 de fluxo duplo na linha Suíça-Estados Unidos, via Lisboa. O seu primeiro voo foi de Long-Beach a Beirute, com 27 passageiros a bordo, percorrendo a distância de 12 005 km, sem paragens, em 14 horas. Esta foi a maior rota jamais percorrida por um avião comercial entre dois pontos do globo. A rota foi a seguinte: Long Beach, Canadá do Norte, Gronelândia, Irlanda, França, Suíça, Itália, Grécia e Chipre.

TAP

Os Transportes Aéreos Portugueses adquiriram, em Faro, o antigo edifício-sede do Banco do Algarve para nele instalarem os seus escritórios, que vão servir o futuro aeroporto da cidade, dando-lhe apoio comercial e turístico.

Anuncia-se também a compra de aviões a jacto de longo curso para melhoria das carreiras.

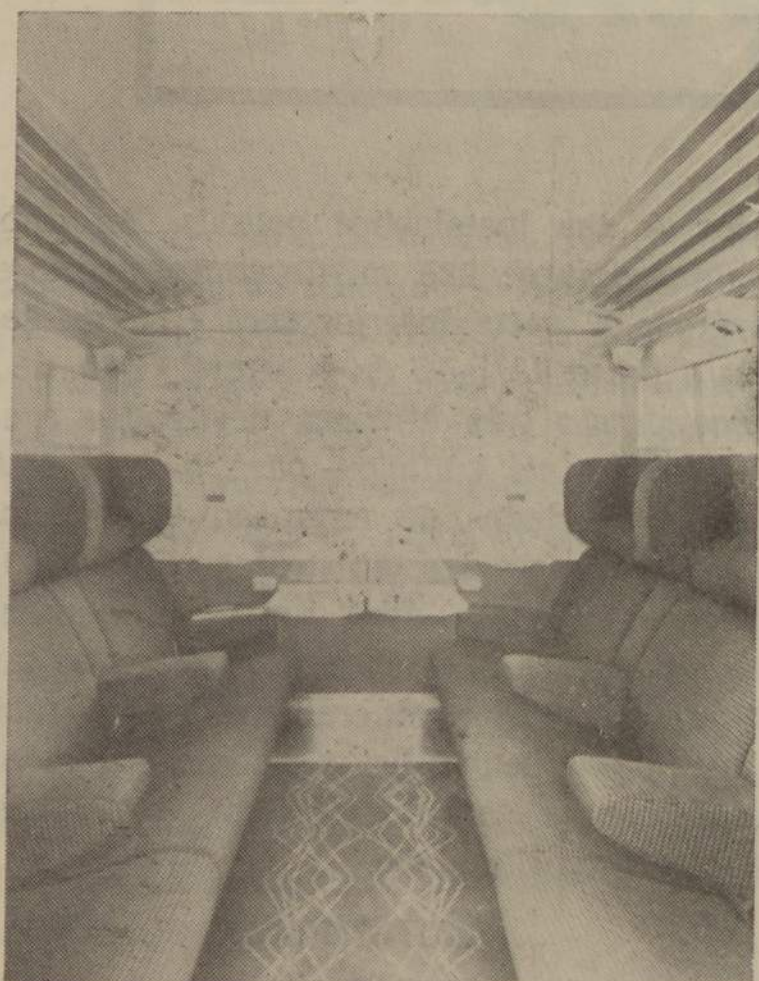
Fundição Tipográfica

MANUEL GUEDES, LDA.

A MAIOR ORGANIZAÇÃO DE FUNDIÇÃO DE TIPOS

Sede: Rua João Saraiva, 28, 28-A — Alvalade-Lisboa-5 — Depósito: Rua de S. Luís, 1 - Porto
Telefones: P. B. C. 71 19 72 - Lisboa — 226 09 - Porto / Endereço Telegráfico: TIPOS

SECÇÕES ESPECIALIZADAS: CLICHÉS DE BORRACHA E SERRALHARIA



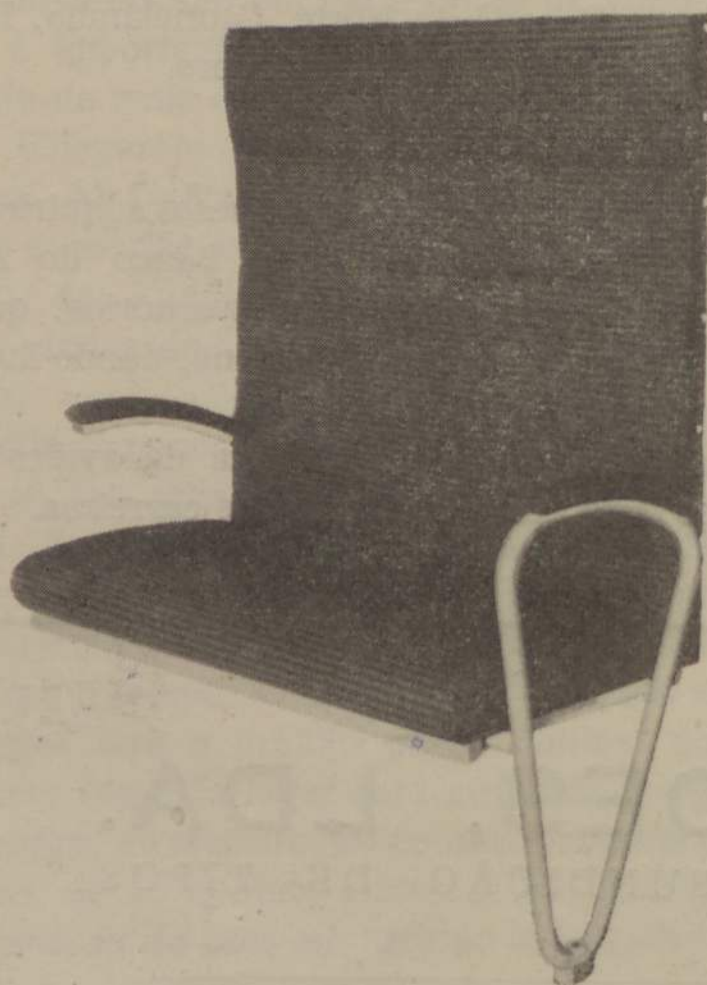
Estofos das carruagens Grandes Linhas,
1.^a classe

Molaflex

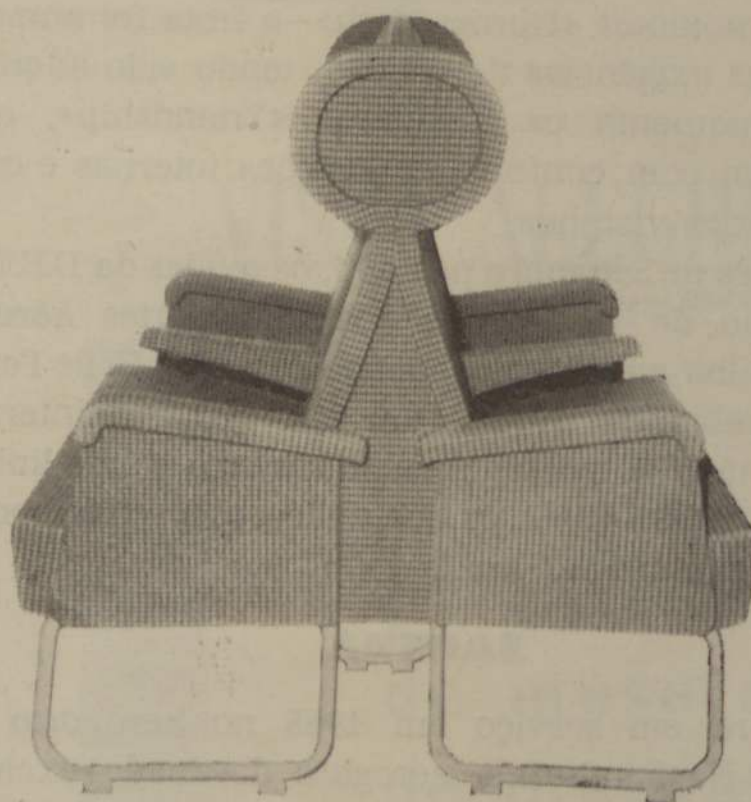
Molas Flexíveis, Lda.

Apartado 61 — S. JOÃO DA MADEIRA

EXECUTA ESTUDOS
E PROTÓTIPOS DE BANCOS
PARA CAMINHOS DE FERRO



Banco simples de 2 lugares, 2.^a classe
(estudo)



Banco duplo de 4 lugares, 1.^a classe (estudo)

Gama de fabricação:

- * colchões de molas
- * camas
- * sofás-cama
- * almofadas
- * edredons
- * molas técnicas para a indústria
- * estofos para automóveis e autocarros

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Este ano terá lugar em Dublin, de 8 a 12 de Junho, a oitava reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro (I. R. C. A.), reuniões estas que se efectuam intermèdiamente entre as sessões do Congresso.

As questões a serem discutidas por mais de 200 delegados e assistentes das administrações de quase todo o mundo versarão: gares de classificação, comboios de mercadorias, modernos métodos de telecomunicação, programas de investigação e planeamento económico como partes de um plano a longo prazo para os caminhos de ferro. Após a designação desta cidade para lugar da reunião, a Comissão de Organização Irlandesa estabeleceu logo um programa provisório. Assim, no dia 8, após a sessão da manhã, inaugurativa, a sessão da tarde será dedicada à discussão geral sobre dois pontos: o 1.º versará os melhoramentos nas instalações de gares de classificação, seu desenvolvimento e projectos recentes; o 2.º, a formulação de programas de pesquisa e previsões económicas.

Na manhã do dia 9, haverá um novo debate sobre mais duas questões: a 1.ª, tendências no desenvol-

Electrificação da linha Lisboa-Porto

Inauguração do troço Coimbra-Pampilhosa

Está prestes a ficar concluída a electrificação da linha do Norte. A inauguração, na próxima sexta-feira, 20 do corrente, do troço electrificado Coimbra-Pampilhosa, representa uma vitoriosa etapa do importante melhoramento com que vão ficar beneficiadas as comunicações entre Lisboa e a capital do Norte.

À inauguração da electrificação do novo troço, assistem o Director-Geral da C. P., sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes, e altos funcionários da Empresa.

vimento de vagões especiais, necessidades e possibilidades de aumento de utilização de «bogie-wagons», especialmente em conexão com a adopção de engates automáticos; a 2.ª, maneiras como os comboios de mercadorias podem ser melhorados para manterem e ainda ganharem tráfego e ainda assegurarem uma quota-parte apropriada nos progressos do tráfego geral nos caminhos de ferro.

Os trabalhos terminarão no dia 11 com uma sessão plenária na qual as resoluções tomadas serão ratificadas.

EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

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

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

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

EC 61-3

Há 50 anos Linhas Estrangeiras

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1914)

Linhas portuguesas

Sul e Sueste — Estes caminhos de ferro estão montando iluminação eléctrica nas suas carruagens, sendo a energia produzida por um motor em cada comboio. Funciona já este sistema nos comboios Barreiro-Algarve, dando óptimo resultado.

— Está concluída a terraplenagem da 2.ª secção da linha do Vale do Sado, entre Gavião e Alvalade.

Vai começar já o assentamento da via, empregando-se carris de 18 metros, com 36 quilos.

Minho e Douro — Está prestes a entrar em serviço no rápido Porto-Medina o novo salão-restaurante, construído nas oficinas de Campanhã.

O novo veículo é muito confortável, como o que de melhor existe no estrangeiro, o que honra a indústria nacional, e sobretudo o engenheiro que presidiu à sua construção, o sr. Duro Sequeira.

As janelas com grandes cristais, que sobem e descem por um novo processo de equilíbrio, guarnecem todo o elegante veículo, que comporta mesas para 32 pessoas. Lustres com lâmpadas eléctricas iluminam o salão durante a noite, e o melhor processo de aquecimento foi utilizado para completar o conforto.

A cozinha não está instalada no salão, mas noutro veículo que se lhe liga.

Penafiel à Lixa — Foi inaugurado no dia 8 do corrente o troço deste caminho de ferro entre Lousada e Santa Margarida.

Houve grande regozijo da parte do povo das terras próximas.

Ficam fazendo serviço três comboios ascendentes e três descendentes, entre Santa Margarida e a estação de Penafiel.

Desde o fim da guerra, os Caminhos de F. Federais Austríacos electrificaram 1075 km de via, pondo em 2050 km (34,5% da rede) o comprimento total das linhas sob catenária. Esta parte da rede suporta, contudo, perto de 70% do tráfego. Está já prevista a electrificação de mais 500 km. Depois de efectivado este projecto, os comboios das outras linhas serão rebocados por locomotivas Diesel e as máquinas a vapor desaparecerão totalmente.

A energia eléctrica necessária é produzida pelos próprios Caminhos de Ferro Austríacos em sete usinas; a energia complementar é procurada noutras usinas privadas.

Os Caminhos de Ferro Federais alemães terminaram o ano de 1963 com um défice superior a 300 milhões de marcos. Este défice é provocado por os caminhos de ferro suportarem, quase totalmente, as despesas dos transportes relacionados com o abastecimento do país. Estas despesas atingiram, em 1962, 1 280 milhões de marcos e o governo federal apenas restituiu, do seu orçamento, 285 milhões.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

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

Campanha Internacional de Segurança

Sete países membros da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) organizaram simultaneamente uma campanha internacional de prevenção de acidentes de trabalho. São eles a Alemanha Federal, a Áustria, a Bélgica, a Finlândia, a França, a Holanda e a Itália.

A campanha internacional de prevenção abrangerá três quinzenas de segurança interessando grande parte do pessoal dos três grandes Serviços.

Assim, hoje, 16 de Março, começa a quinzena para o pessoal sedentário das oficinas do Material e Tracção, a qual se prolongará até dia 28; de 20 de Abril a 2 de Maio, quinzena para os agentes da Exploração que participam nas manobras, e de 18 a 30 de Maio, para os agentes encarregados dos trabalhos na Via.

No decurso de cada uma das quinzenas os chefes de serviço e os seus colaboradores lembrarão aos agentes as regras de segurança a observar e a necessidade de as respeitar escrupulosamente. Será também dedicada uma especial atenção aos pontos que serão precisados nos avisos gerais para cada um dos três Serviços.

Cada uma das quinzenas será dividida em dois períodos:

O 1.º será o lançamento das campanhas no objectivo de criar um ambiente psicológico favorável.

O 2.º será aproveitado para o exame das condições de trabalho, controlo do comportamento do pessoal e observância dos regulamentos.

Os acidentes que se derem no decurso de cada quinzena serão objecto de um comentário no círculo de trabalho do acidentado.

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações

Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres

Portaria n.º 20 397

O «Diário do Governo», n.º 49, I Série, de 27 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Com vista à resolução do problema dos transportes abaixo referidos, foi celebrado, em 19 de Novembro de 1958, entre o Governo-Geral da província de Angola e a Companhia Mineira do Lobito e Sociedade Mineira do Lombige (a seguir designadas simplesmente por «Companhias») um contrato pelo qual estas se obrigaram a proceder ao apetrechamento do caminho de ferro e porto de Moçâmedes, por forma a tornar possível em condições económicas o transporte e embarque da sua produção mineira, construindo também, para o efeito, os ramais de ligação das minas ao caminho de ferro de Moçâmedes.

Ficou estipulado no mesmo contrato que todas as obras e apetrechamentos ferroviários e portuários ficariam integrados no Património do Estado, sem qualquer ónus, estabelecendo-se o meio de amortização dos respectivos custos.

Para cumprimento do estatuído naquele documento, as Companhias celebraram, em 4 de Março de 1961, sob aprovação e garantia do Governo Português, um contrato geral com o consórcio constituído pelas firmas Fried. Krupp, Essen, Højgaard & Schultz A/S, Copenhaga, e Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, L.^{da}, Lisboa e Luanda (contrato no qual mais tarde se interessaram outras empresas especializadas), para a execução das obras e o fornecimento do material e equipamento necessário à consecução daquele objectivo, estabelecendo-se que os serviços a prestar e os fornecimentos a efectuar seriam posteriormente regulados por convenções especiais a celebrar entre as Companhias e o consórcio e sujeitas à aprovação do Governo Português.

Prevê-se para breve o início da execução das correspondentes obras e fornecimentos, cabendo ao Governo Português, através dos órgãos competentes, proceder a conveniente fiscalização, no sentido de assegurar o inteiro cumprimento dos contratos firmados e a oportuna realização do empreendimento e de habilitar os serviços do porto e caminho de ferro de Moçâmedes a devidamente enfrentarem as novas condições de exploração que ele forçosamente acarretará.

Nestas condições e tendo em vista o disposto no Decreto n.º 44 364, de 25 de Maio de 1962, com as alterações introduzidas pelos Decretos n.ºs 44 465, de 16 de Julho de 1962, 44 730, de 24 de Novembro de 1962, e 45 083, de 24 de Julho de 1963:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, o seguinte:

1.º É criada com carácter temporário, integrada na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Angola, uma missão destinada à fiscalização da pontual e integral execução das obras e fornecimentos que ficam incorporados no Património do Estado e constam dos contratos e convenções referidos nesta portaria.

§ único. Sempre que tal seja aconselhado pela natureza dos assuntos serão constituídas brigadas especializadas, directamente subordinadas à missão.

2.º À missão compete designadamente proceder à fiscalização e recepção das obras e fornecimentos destinados ao Estado que são objecto do contrato geral e das convenções especiais celebrados entre as Companhias e o consórcio formado pelas firmas Fried. Krupp, Essen, Højgaard & Schultz A/S, Copenhaga,

Azulejos e faianças artísticas

G É N E R O A N T I G O

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

EXECUTA QUALQUER ESTILO

91, Rua do Alecrim, 97

Telefs. 32 25 37 - 63 82 92

LISBOA

Morrisson-Knudsen, S. Francisco, Cal., Sociéte Gregg d'Europe, S. A., Lot e Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, L.da, Lisboa e Luanda, contratos esses aprovados e garantidos pelo Governo Português.

3.º No âmbito das actividades definidas no artigo anterior, são atribuições da missão:

a) Fiscalizar o cumprimento do contrato e das convenções especiais já referidos;

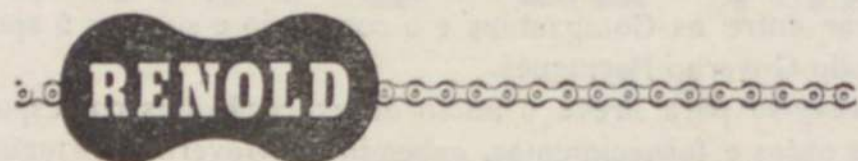
b) Promover as expropriações e aquisições ou arrendamento de prédios ou terrenos necessários para a execução das obras e montagens, incluindo os estaleiros e respectivos acessos;

c) Estudar e informar todos os desenhos de execução de obras e instalações e de fabricação do equipamento, propondo as alterações havidas por conveniências;

d) Fiscalizar o fabrico de materiais e equipamentos;

e) Fiscalizar a execução de obras e montagens;

f) Proceder à recepção, nas fábricas, dos materiais e equipamento;

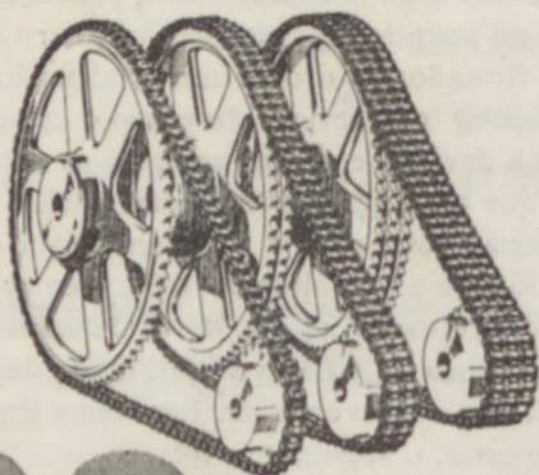


a maior
organização
mundial no
fabrico de
correntes
de
precisão

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

LISBOA

38 Rua de Ceuta, 48
Telef. 27014-P.P.C. (4 linhas)

14 Largo do Corpo Santo, 18
Telef. 24822



RENOLD CHAINS LIMITED • MANCHESTER
REPRESENTANTES EM TODO O MUNDO

g) Proceder às recepções provisórias e definitivas das obras, instalações e equipamento;

h) Colaborar com os outros sectores da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola na preparação do pessoal especializado necessário à exploração das novas instalações e equipamento.

4.º A missão será chefiada por um engenheiro civil, de livre escolha do Ministro do Ultramar, e constituída pelos elementos que constarão de um quadro oportunamente aprovado por portaria ministerial.

§ 1.º No prazo de três meses, a partir da data da sua nomeação, o chefe da missão submeterá à apreciação ministerial, por intermédio da Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, proposta fundamentada relativa à constituição do quadro referido no corpo deste artigo.

(continua)

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

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

Fornecedores da C. P.

39, Rua Cais do Tojo, 55

Telefones: 66 40 73—67 24 39

Telegramas: ERNARDINOS

✱ LISBOA - PORTUGAL



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

Empresa Vidreira da Fontela, Lda.

Telegramas: VIDROFONTELA — Telefones: 22013 — 22014 — 22015

Garrafas pretas

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial de tipo champagne

Garrafas brancas

Para vinhos, refrigerantes, etc.

Garrafões

Vulgares e especiais para exportação

Vidro impresso em chapa

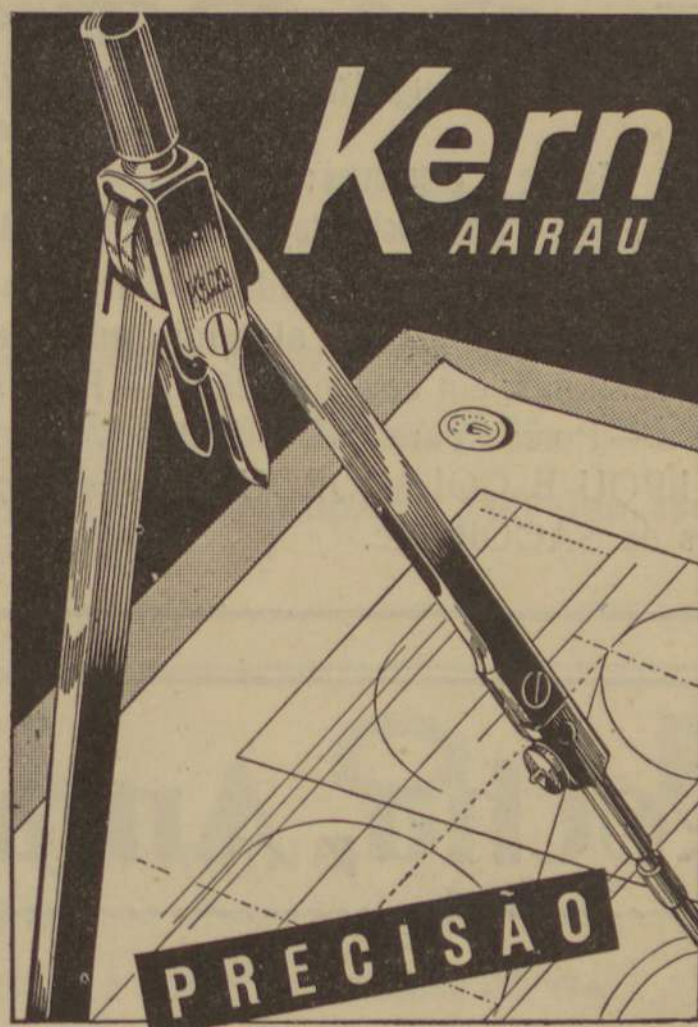
De vários padrões, de grande efeito decorativo
para interiores e exteriores de casas

Vidro estriado em chapa

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

Vidro armado

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



Representantes:

DUNKEL & ANTUNES, LDA.

Rua Augusta, 56-1.^o — LISBOA — Telef. 36 70 07

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

J. CARTAXO (FABRICAÇÕES METÁLICAS)

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.^{DA})

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

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

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 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 — Cúpulas 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.

Rocha, Amado & Latino, Lda.

ARAMEIRO

FERRAGENS

METAIS

82, RUA DA PRATA, 86 ● 13, R. NOVA DO ALMADA, 15 ● 54, RUA DA BOAVISTA, 54

TELEFONE 32 22 54

TELEFONE 32 22 56

TELEFONE 32 22 55

BEBA CERVEJA SAGRES

A SEDE QUE SE DESEJA

LORILLEUX-LEFRANC

(Nova Razão Social de Ch. Lorilleux S. A.)



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



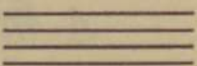
Telefs. 38 90 61 — 38 90 82

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazéns e Fábricas:

**Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais
— Lote 47**

**CABO RUIVO
OLIVAIS — LISBOA-6**

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 Infantaria, 27-D — Telef. 689806

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



Companhia de Seguros Bonança

*A mais antiga Companhia
de Seguros Portuguesa*

FUNDADA EM 1808

Seguros nos principais ramos

Rua Áurea, 100

LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

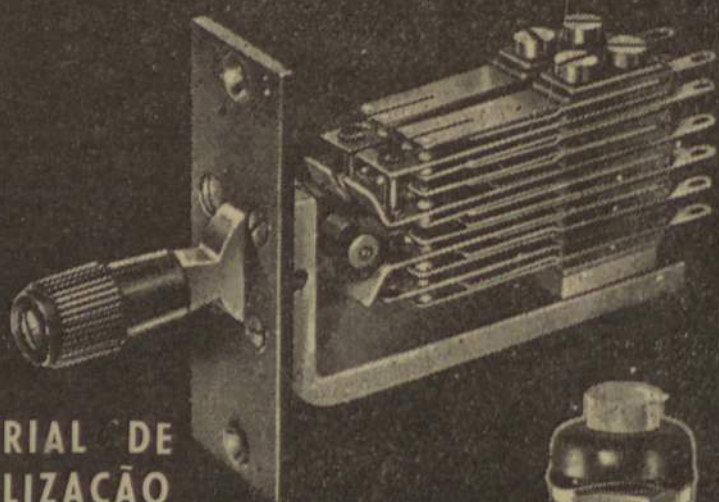
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES—CANTARIAS
GRÉS—LOIÇA SANITARIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA



**MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO**

Representante:

SOEIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. **730156** (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa



Corporação Industrial do Norte, L.ª

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

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

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

A vossa consulta será sempre no v/Interesse

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

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

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

FERROMETAL

S. R. L.

REPRESENTANTES

PARA O FORNECIMENTO DE:

Instalações industriais

especialmente para a indústria siderúrgica e química, exploração de minas e produção de oxigénio e soldadura, etc.

Produtos laminados de aço

Máquinas-Ferramentas

Máquinas de elevação e transporte

Máquinas e materiais para a construção civil

FORNECEDORES DA C. P.

Rua Joaquim António de Aguiar, 41, 1.º-E.

Telefs. 53 71 11 — 14

LISBOA-1

GRIMALDI-SIOSA LINES

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

Com os paquetes rápidos

«**IRPINA**» E «**ASCANIA**»

(12 000 Tons.)

(10 000 Tons.)

Magníficas acomodações em 1.ª classe e turísticas
a preços módicos

AGENTES GERAIS:

**SOCIEDADE MARÍTIMA
ARGONAUTA, LDA.**

72-D, Av. D. Carlos I - LISBOA — Telef. 66 50 54-67 23 19

OFICINA SOLDADURA ELÉCTRICA

A Progreso, Lda.

- SOLDADURA ELÉCTRICA E OXI-ACETILÉNICA
- CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES NAVAIS E MECÂNICAS
- SERRALHARIA MECÂNICA E CALDEIRARIA
- MÁQUINAS DE VAPOR. MOTORES DE COMBUSTÃO INTERNA E DE EXPLOÇÃO
- GRUPOS AUXILIARES DE BORDO. GUINCHOS, MOLINETES E CABRESTANTES
- CONSTRUÇÕES METÁLICAS
- CARPINTARIA NAVAL — PICAGENS E PINTURAS

Doca Sto. Amaro { Escr. e Ofic.: 66 39 52
Armazém: 63 77 30

Fábrica de Loíça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
A Z U L E J O S
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

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

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)

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

1864 - 1964

J. WIMMER & Co

CASA CENTENÁRIA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



AREALVA, L.^{da}

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES
DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO :

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

ARMAZÉNS :

QUINTA DA AREALVA—ALMADA — Telef. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA

Eduardo Martins & C.^a, L.^{da}

Fornecedores da C.P. e do seu pessoal

Modas — Confeções — Tecidos para Homens
Senhoras — Crianças

Malhas — Meias — Chapéus — Camisaria
Rouparia — Perfumaria — Retrosaria, etc.

Rua Garrett, 1 a 11

Telef. P.P.C. 3 57 21

Rua Nova do Almada, 103 a 115

LISBOA

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

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 30 954

LISBOA

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias

MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— PARA USOS CULINÁRIOS —

EXTRA E ESPECIAL

CAMPO GRANDE, 33

Telef. 77 22 72

LISBOA-5

ÓLEOS - CORREIAS - AMIANTOS - EMPANQUES

Casa especializada

TUBOS DE BORRACHA E DE PLÁSTICO
PARA TODOS OS FINS-MANGUEIRAS DE
LONA E BORRACHA - FIBRAS - BAQUELÍTES
FELTROS e todos os acessórios para a indústria

Fornecedores da C. P.

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

27 - 28 Largo do Conde Barão, 29 - 30

TELEFS. 66 80 39 - 66 56 48

A T O M I C

PULSEIRA MAGNÉTICA RECOMENDADA
PELO INSTITUTO DE HIGIENE DO JAPÃO

Chegou nova remessa

Largamente confirmada a sua eficiência no tratamento de:
Reumatismo, Hipertensão, Nervos, Asma, Fadiga, Insónia
e no restabelecimento da saúde em geral.

À VENDA NAS FARMÁCIAS AO PREÇO DE 200,000
Defenda-se das imitações exigindo o certificado de garan-tia com o selo em branco desta Firma, que lhe dá direito também a reparações grátis.

DISTRIBUIDORES
EXCLUSIVOS:

TERMOTEX, LDA
R. da Assunção, 57, 3.º D.
Telef. 32 34 00 - LISBOA

DEPOSITÁRIOS:

Em Algés: **Cordeiro & Ramos, Lda.**
Rua Damião de Góis, 46-B
No PORTO: **José Monteiro Gui-marães & C.^a** — Rua das Flores, 77

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



Fábrica de Calçado
Duro, Lda.

Telefone 87 Apartado 9
S. JOÃO DA MADEIRA

O CALÇADO QUE SE IMPÕE
PELA SUA RESISTÊNCIA E FABRICO

Costas (Irmãos) & C.^a

Calçado Zarco

TELE } FONE: 22252
GRAMAS: **ZARCO**

S. João da Madeira — Portugal

Fábrica de Calçado "LYDO"

DE

Henrique Ferreira Henriques

CÉSAR — Telef. 9

S. JOÃO DA MADEIRA

**Fornecedor da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses**
e das melhores casas da especialidade

Telefone P. B. X. } 66 11 13
66 50 27
67 26 34

AGÊNCIA FUNERÁRIA

BARATA

(REGISTADA)
de

GASTÃO MENDES BARATA

RUA SARAIVA DE CARVALHO, 194 a 202 * LISBOA

Alçada & Filho, Sucessor

Fábrica
de Lanifícios

Telefone **2 39 49**

COVILHÃ

Armazéns do Rossio

TECIDOS — MALHAS — LÃS

Grande variedade

Os melhores preços

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

TELEF. 32 24 03 - 3 43 14 — LISBOA

PRAÇA D. PEDRO IV, 78, 79 e 80

Viúva de Manuel João & C.^a

METAIS

zinco, chumbo, estanho, etc.

Calçada de St.º Apolónia, 20/22

Telefone 84 06 39

LISBOA



A

Standard Electric

PROJECTOU, FABRICOU E INSTALOU
OS EQUIPAMENTOS ESPECIAIS DE
TELECOMUNICAÇÃO FERROVIÁRIA
DESTINADOS À 2.^a FASE
DA
ELECTRIFICAÇÃO DOS TROÇOS

ENTRONCAMENTO - PORTO (Campanhã)

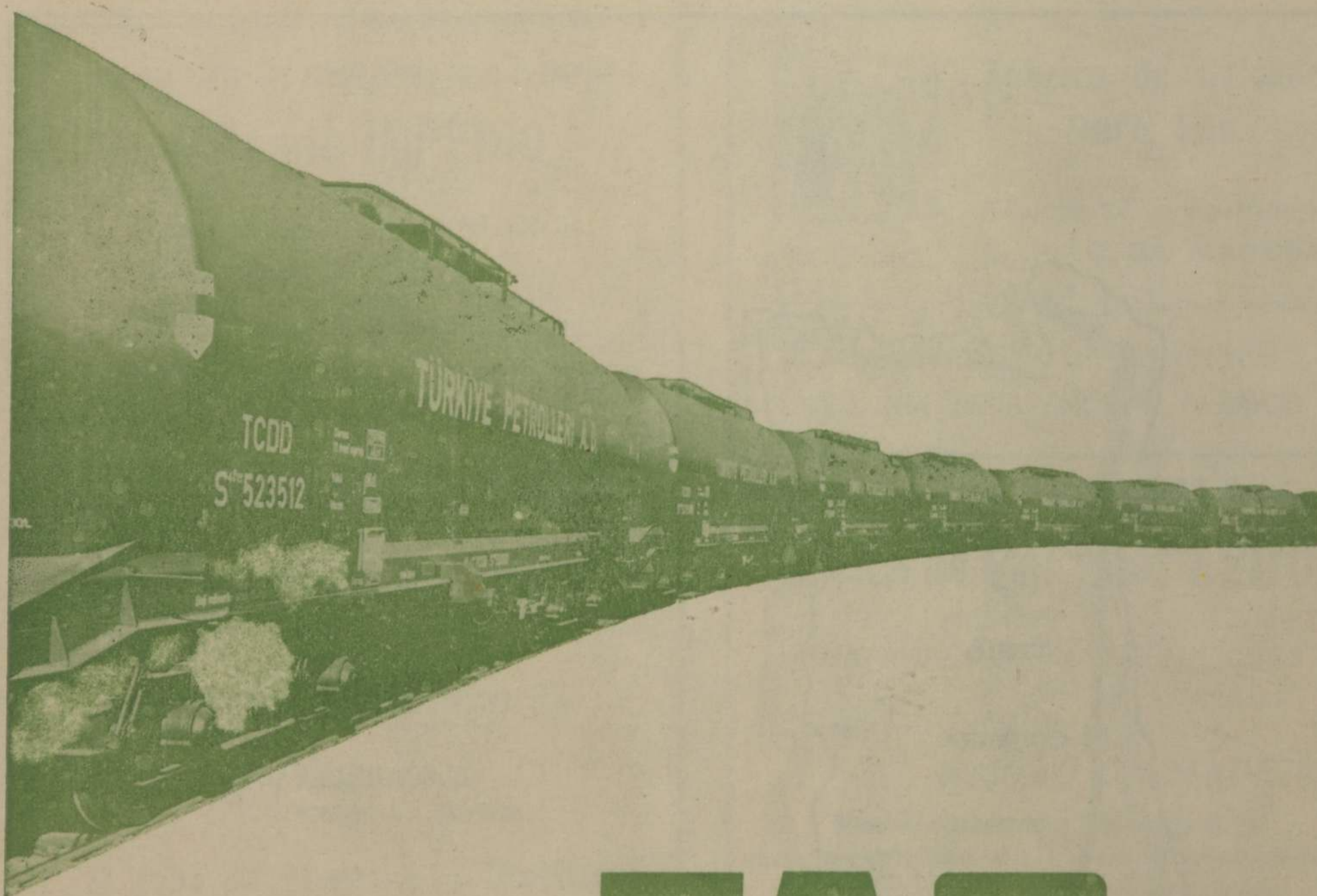
PORTO (S. Bento) - S. ROMÃO

CONTRIBUINDO, ASSIM, COM
TÉCNICA E MÃO-DE-OBRA
EXCLUSIVAMENTE PORTUGUESAS
PARA A
VALORIZAÇÃO DA
ECONOMIA NACIONAL

UMA ASSOCIADA DA

ITT

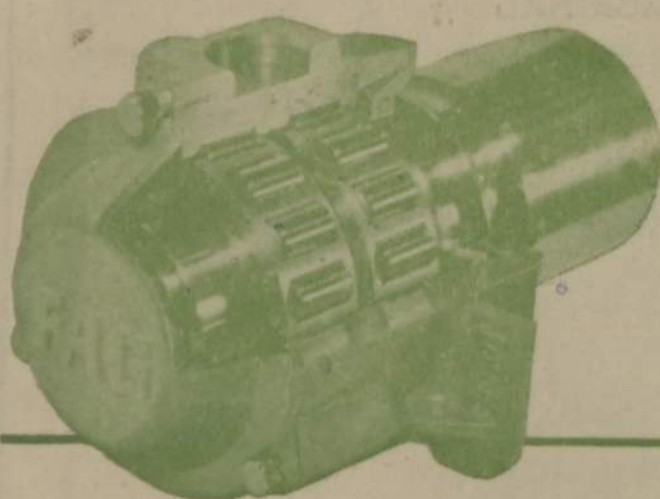
AV. DA ÍNDIA



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