



ANO LXXVII
N.º 1843
1 OUTUBRO 1964

GAZETA dos
Caminhos de Ferro

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

compreendendo as firmas

AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
JEUMONT
OERLIKON
SCHNEIDER-WESTINGHOUSE
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

em cooperação com

HENSCHEL
SFAC (Usines SCHNEIDER)
SIEMENS & HALSKE
SOREFAME

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case postale 605
Zurich 1 (Suisse)

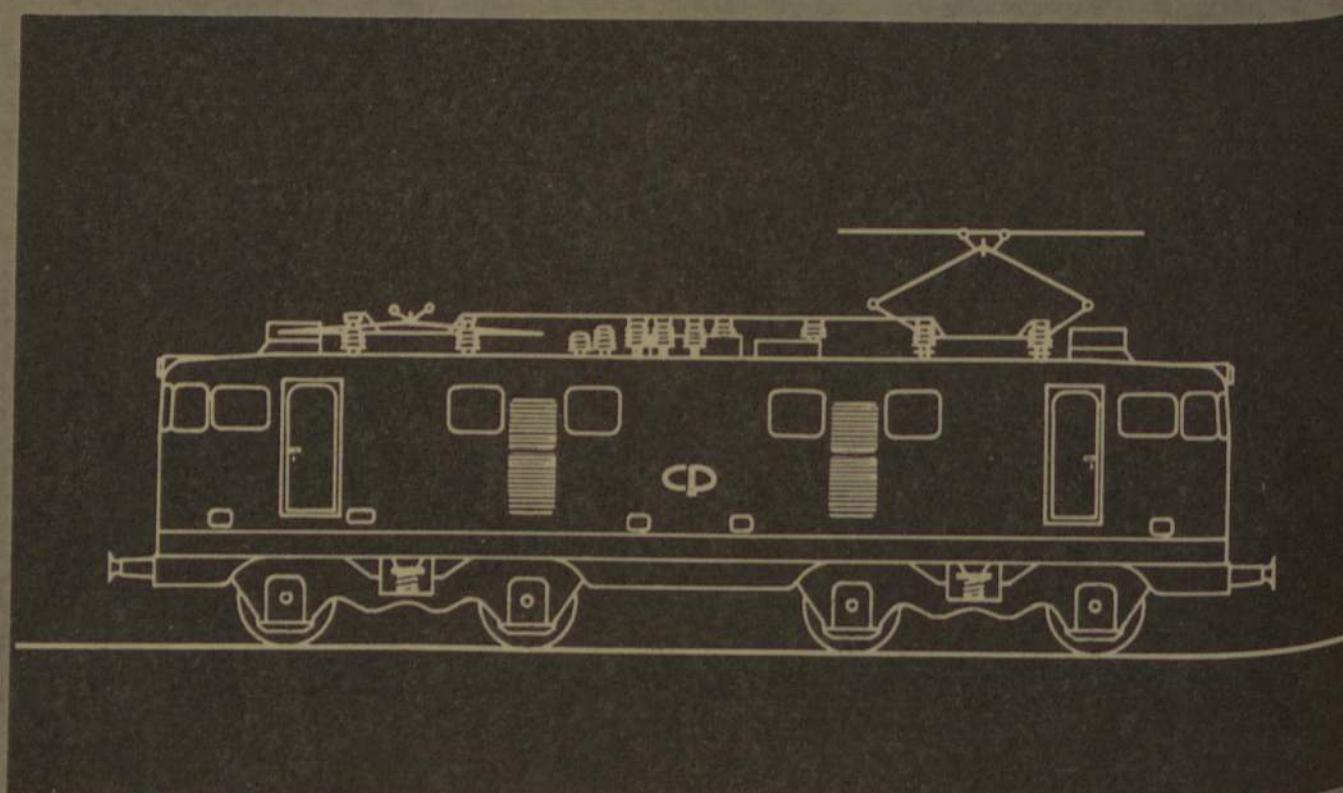
Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro em corrente monofásica
de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Comboios · Subestações · Catenárias ·
Instalações de sinalização e de telecomunicação · Estudos de electri-
ficação

Para a electrificação em corrente
monofásica de 50 Hz da

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES (CP)

o GROUPEMENT forneceu na primeira fase
e está construindo para a segunda fase



35

locomotivas Bo'Bo' série 2500 de ignitrão para serviço mixto

Potência de serviço contínuo	2 044 kW
Velocidade máxima	120 km/h
Força máxima de tracção	22 200 kg

TOSSE ?

HORAS CALMAS

COM

BENZO-DIACOL



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

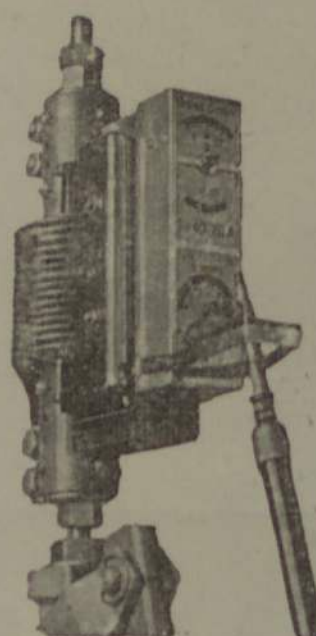
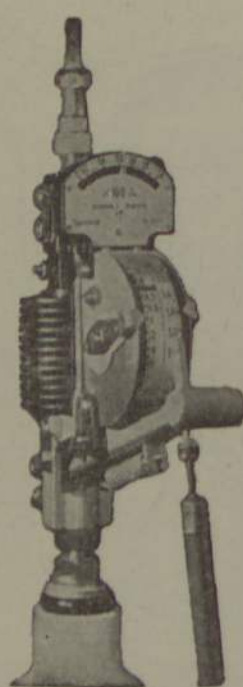
Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT.

BROWN BOVERI, LDA.

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO



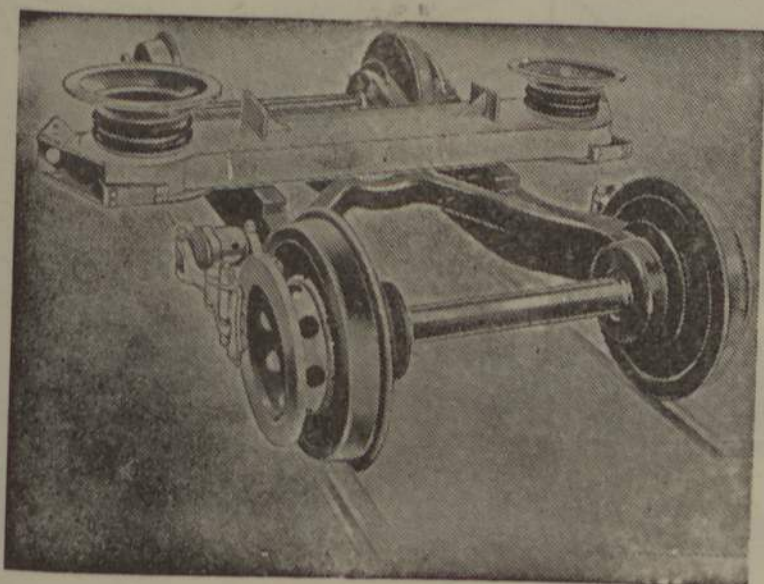
SOREFAME

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

Uma Indústria Metal-Mecânica
com prestígio Internacional

Amadora e Lobito
Portugal

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

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

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Maquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Maquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Maquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

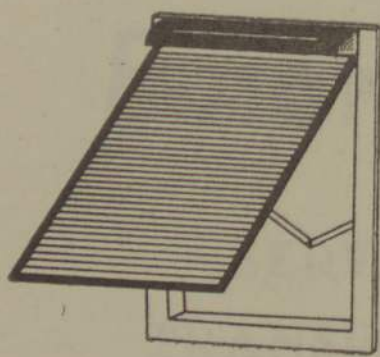
Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em :

LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em :

COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR
SANTARÉM

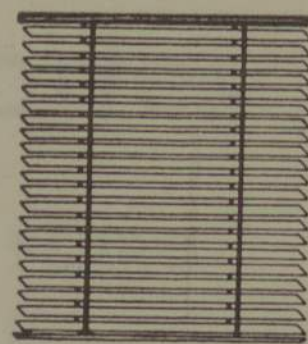


Estrela de Coimbra, Lda.

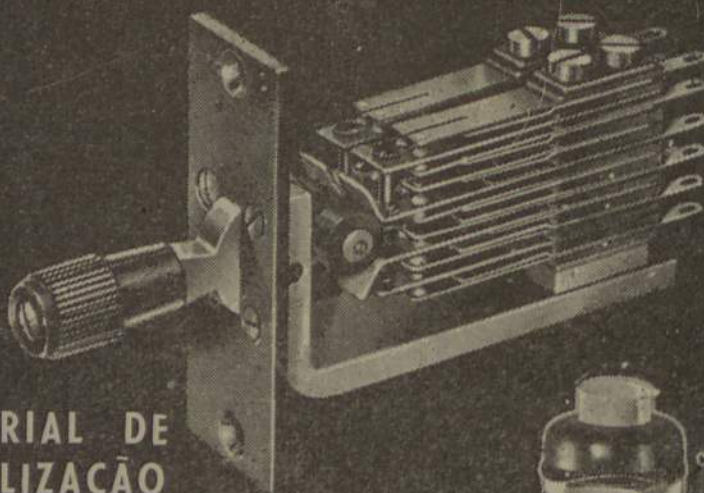
ESTORES METÁLICOS
E DE MADEIRA

METAL-SOL

(MARCA REGISTADA)



ESCRITORIOS: TRAVESSA DOS ESCALERES, 4, 1.º E. ☐ Telefone **63 45 33** ☐ **LISBOA**



**MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO**

Representante:

SOEIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

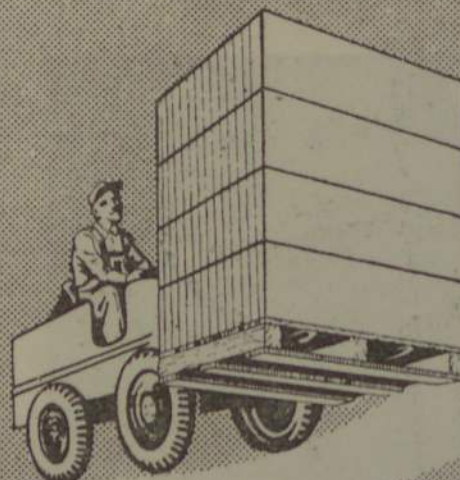
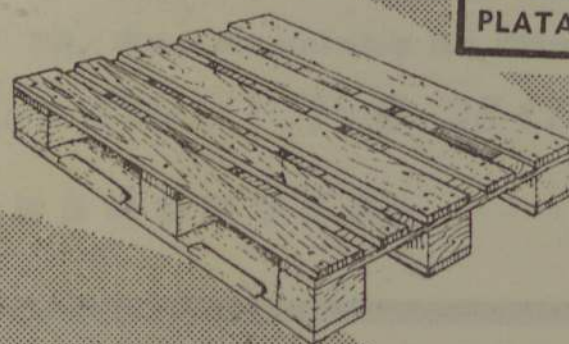


Smida

Í L H A V O
TELEF. 23713

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS



PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 73 63 26



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

EMPRESA AUTOMOBILISTA DE VIAÇÃO E TURISMO

Concessionária de Carreiras de Serviço Público de passageiros e mistas entre: Ponte do Abade-Lamego-Régua; Paços de Sindim-Moimenta da Beira-Lamego; Salzedas-Tarouca-Lamego e Régua

Mercadorias entre: Moimenta da Beira-Armamar-Régua e Lamego-Régua.

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Despachos: Lamego-Central; Tarouca-Central; Moimenta da Beira-Central; S. Cosmado-Central e Armamar-Central.

Autocarros de 27, 34, 38, 42 e 45 lugares de aluguer para excursões

TELEFONE 86

LAMEGO

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

1843

1-OUTUBRO-1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

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 política ferroviária holandesa, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i> . . .	267
Planetização e Socialização, pelo Eng. <i>ARMANDO CAMEIRA</i> . . .	269
Imprensa.	270
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	271
O «Porto-Medina», por <i>GUERRA MAIO</i>	272
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	273
O futuro do Caminho de Ferro de Benguela tem com centro o Porto do Lobito, por <i>MICHAEL EASBY</i> (Administrador do C. F. B.)	275
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	277
Publicações recebidas	281
Eng. Luís da Costa	281
O Metropolitano de Londres está a modernizar-se	281
O Brasil e a «Política do Transporte»	282
O Papa e os Ferroviários	282
Licor Beirão	282
Linhas Estrangeiras	283
União Internacional dos Caminhos de Ferro.	284
Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola	284
«Boletim de Minas»	285
Tertúlia «Festa Brava»	285
Há 50 anos	285
Anuário dos C. T. T.	285
Temas técnicos — A Atrelagem automática — um grande passo para o futuro	286
Suazilândia e Moçambique	286
Pelo mundo fora	287
A futura estação ferroviária de Lisboa será localizada em Palhavã ?	288
Linha da Beira Alta.	287

A política ferroviária holandesa

I

Pelo Eng. LUIS DA COSTA

TODOS os Governos europeus se têm preocupado com a situação financeira dos caminhos de ferro dos seus respectivos países, tomando medidas de diversa natureza, para eliminação dos seus déficits, medidas essas, quer de natureza administrativa, quer de natureza técnica e até mesmo de natureza financeira. Nem todos têm colhido os desejados resultados da eliminação completa dos déficits mas têm conseguido, alguns, a sua redução.

Como caso concreto de eliminação podemos apontar o dos caminhos de ferro holandeses, que conseguiram rapidamente passar dum estado deficitário ao estado de equilíbrio orçamental, mediante profundas remodelações na sua acção técnica, administrativa e financeira.

É evidente que uma transformação tão rápida e completa só o Governo a podia fazer, pois eram necessários importantes capitais, para saneamento da sua situação financeira. Nos últimos anos, apesar de tudo, por razões meramente de incidência económica geral, o seu orçamento sofreu um ligeiro desequilíbrio para o qual o Governo está atento a fim de evitar o seu agravamento.

Vejamos o que se passou.

Até 1938 a rede ferroviária holandesa era explorada por duas Sociedades anónimas. Estas Sociedades sofreram grandes prejuízos que, antes de 1938, atingiram 30 milhões de florins anuais num montante, de movimentação de capital, de 100 milhões de florins.

Estes prejuízos eram cobertos inteiramente pelo Estado mas as causas provocadoras desta situação não eram eliminadas. Muitas causas se lhe atribuíam e, entre elas, a depressão económica, o crescimento do transporte rodoviário, a obriga-

ção de explorar linhas deficitárias e também as condições financeiras internas.

Essas condições mostravam que as amortizações não eram baseadas na renovação dos activos mas sim nos seus valores originários e também na vida técnica dos mesmos em vez da sua vida económica e esta, segundo parece, era calculada com demasiada largueza. Por estas razões, as amortizações não bastavam para cobrir as renovações, obrigando a recorrer a empréstimos.

Também verificaram que os meios necessários para a modernização da exploração, por exemplo, não eram obtidos por aumento do capital social mas sim através de empréstimos, donde resultavam pesados encargos de capital.

A Contabilidade não reflectia correctamente os resultados da exploração, por exemplo, não eram obtidos por aumento do capital social mas sim através de empréstimos, donde resultavam pesados encargos de capital.

A Contabilidade não reflectia correctamente os resultados da exploração, resultando daí arranjos financeiros entre as Companhias e o Estado. Não se distinguiram os encargos que deviam ser suportados pelo caminho de ferro e os que não deviam ser.

Com o fim de sanear completamente a situação financeira foi constituída, em 1937, uma nova Companhia, criando-se-lhe condições para que ela fosse rendável e para que pudesse satisfazer às necessidades de modernização e racionalização da exploração, terminando a existência das duas anteriores Companhias.

Para isso, dotou o Estado a nova Companhia com uma sã estrutura financeira e permitiu-lhe uma gestão financeira autónoma.

Em 1937 o Governo desagravou os caminhos de ferro de uma parte da dívida-obrigação que estava em desproporção com o valor da renovação e vida económica dos activos, com o fim de lhes permitir trabalhar dentro de princípios económicos.

A substituição das instalações fixas e do material circulante, por novos tipos, exigiu grandes investimentos que, somados aos da renovação normal, elevaram as amortizações ao dobro.

Para este fim, as necessidades financeiras foram cobertas por empréstimos em obrigações e outros a longo prazo, o que contribuiu para a modernização rápida da exploração.

Em Agosto de 1938 o capital-empréstimo atingiu o total de 343 milhões de florins, ultrapassando ligeiramente o capital-acção.

A gestão financeira sofreu uma modernização tão intensa quanto possível, baseada no método de reinvestimento das amortizações, isto é, estas são imediatamente reinvestidas no sector da exploração em que a renovação é mais urgente.

Os empréstimos sem garantia directa ou indirecta do Estado fizeram aumentar a importância da rentabilidade dos caminhos de ferro, pois a gestão não se deve preocupar somente com o interesse dos accionistas mas também com o daqueles que emprestaram o dinheiro, em virtude do caminho de ferro, actualmente, não se poder autofinanciar.

O Governo holandês aceitou o princípio de que o caminho de ferro não deve suportar encargos que não estejam na sua função, na intenção de que a sua exploração deve ser orientada numa base comercial e, portanto, em competição com os outros modos de transporte.

O Estado tomou a seu cargo o déficit da Caixa de reformas, para o caminho de ferro não ter de suportar encargos mais pesados do que os suportados por outras empresas de transportes e ainda para que as reformas nos caminhos de ferro e no Estado ficassem em pé de igualdade.

O princípio de que o caminho de ferro não deve suportar encargos que não provenham da sua função não é mais do que o princípio da normalização das contas de que já temos falado em artigos anteriores quando tratámos da situação deficitária dos caminhos de ferro europeus.

Simultaneamente à igualdade das reformas dos caminhos de ferro e do Estado foi imposta àqueles a proibição do direito à greve.

Admitindo os princípios atrás indicados, o Governo não quis admitir o princípio do caminho de ferro, através de tarifas especiais não correspondentes a normas especiais, proteger certos sectores da população ou da economia, pois estes ficaram a beneficiar de tarifas gerais pouco elevadas e concebidas em bases comerciais.

Assim, não se esconde a rentabilidade real.

A nova empresa ferroviária foi dotada duma organização tendo em vista a sua rentabilidade.

Foi assim constituída uma sociedade anónima de direito privado em que o Estado, sendo proprietário de todas as acções, dispõe de poderes exclusivos na Assembleia Geral.

Como único accionista, o Estado nomeia os membros da Direcção e do Conselho de Administração que se compõe de 14 membros dos quais 3 são altos funcionários do Estado e 11, entre os quais o presidente, são pessoas representando os diversos sectores da economia, escolhidos de harmonia com a sua competência.

A acção do Conselho estende-se a todos os problemas que, duma maneira geral, respeitam à gestão da empresa. Além disso o Conselho elabora o orçamento da empresa e aprova determinados actos de gestão para que a Direcção possa actuar.

Em virtude da proibição do direito à greve determinada aos ferroviários, os seus salários são aprovados pelo Governo.

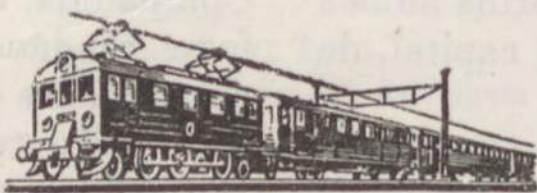
Para as reformas deverá a empresa seguir o exemplo do Estado. As contribuições para a Caixa de reformas são pagas, parte pela Sociedade e parte pelo pessoal.

As tarifas são aprovadas pelo Governo como tarifas máximas, podendo a empresa em contratos com os usuários conceder reduções.

Uma grande parte do tráfego de mercadorias é efectuado à base de contratos.

As reduções tarifárias concedidas aos diversos usuários devem ter em conta o preço do custo dos transportes e do grau de competição em cada caso concreto.

(Continua)



Planetização e Socialização

Pelo Eng. ARMANDO CAMEIRA

AS escolas ou, se quisermos, as tendências nas artes, nas letras como nas ciências, tiveram sempre criadores, espíritos tocados pelo sopro do génio, que arrastaram com a sua obra os adeptos, os cultores dos estilos ou das doutrinas a que deram vida e que procuraram expandir através de comunicações.

As épocas passam e nelas as correntes do pensamento, surgidas no calor das manifestações sociais, tomam o aspecto dos dias que renascem um após outro com faces dissemelhantes, lembrando também as paisagens cambiantes dos campos e das cidades, quando a natureza, numas, ou a mão do homem, noutras, resolvem conferir-lhes uma nova cor, uma forma diversa, um arranjo inédito, modificador da imagem passada, que a nossa mente retinha e que os olhos se habituaram a ver.

Discutíveis ou não, erguidos em triunfo ou combatidos, os grandes orquestradores das novas feições terão que ser reconhecidos, e deverão ocupar no mundo que os cerca, esse mundo real, tantas vezes contrastante com a irreabilidade da sua obra, o lugar que pertence às mentalidades dotadas, aos cérebros extraordinários, ricos de conceitos e de ideias excelsas.

Atravessamos um período de agitação histórica, no qual os povos subdesenvolvidos, incitados por ambições de outros, se movimentam conturbadamente em manifestações convulsivas que mais cavam a miséria e a fome; e esses povos primários da Ásia e da África, cultores do feitismo, vivem o feitiço da emancipação, procurando ocupar lugar paralelo àqueles que foram, séculos atrás, os mentores, os germens das grandes correntes do pensamento e da acção.

O espírito europeu continua, porém, a ser o detentor das ideias mestras, das manifestações actuais, vincadas pelo cunho da universalidade, visto que elas são, em geral, aceites em qualquer latitude por aqueles que as conhecem, sentem, compreendem e acabam por amá-las, quando existe aquela identificação, entre o desejo do que se espera e se encontra.

Assim, um europeu lúcido, o ínclito académico francês, sr. Luís Armand, (*) remeteu ao am-

biente, que é também o seu, o meio ferroviário, mais uma mensagem, na qual define os admiráveis conceitos de *Planetização* e *Socialização*.

Um e outro, frescos, modernos, actuais, tomados no sentido estritamente humano, de modo a poderem ser aceites sem desconfiança por todos, mesmo pelos sectários, e recebidos na linguagem única que aproxima os homens de todas as raças e de todos os locais, independentemente das estruturas políticas que os enformam.

Os caminhos de ferro, mercê da sua função e das suas possibilidades, estreitam as nações como laços de amizade, e desempenham o papel de trajectórias dos fluxos da fraternidade humana, cuja finalidade é a *cooperação* definida como estádio primário para a resolução dos problemas comuns.

Segundo Luís Armand, «está atrasado o que julga ter o monopólio das ideias e que pensa resolver por si próprio todos os problemas que o assoberbam».

O pensamento humano, segundo ele, «está subordinado às grandes correntes da história, aos *imperativos* que comandam e caracterizam cada época em si». Outrora, a religião; depois as noções de Pátria e de Nação; hoje, o que ele chama *planetização*.

Planetização, segundo definição sua, traduz «a mais moderna tendência dos homens de todas as latitudes que se sentem cada vez mais solidários entre si». Não se pode dizer que o termo signifique a abdicação de outros ideais herdados, ou constitua uma fuga aos direitos cívicos de cada cidadão. *Planetização*, é a tradução do facto que «todos se interessam pelo que se passa em qualquer parte do planeta».

Referindo-se à evolução e ao progresso das técnicas o autor diz: «o desenvolvimento das técnicas faz com que o homem, à escala de uma viagem, se aperceba do que se passa em qualquer parte do globo. Nunca filósofo algum imaginou que um homem pudesse numa jornada situar-se num ponto qualquer da terra, nem que pudessemos assistir aos factos mais extraordinários ou ao espectáculo cotidiano da vida de qualquer recanto do mundo, como hoje assistimos pela rádio e pela televisão. O que dantes estava restringido à vida de uma aldeia ou mesmo de uma cidade qualquer, como um funeral ou uma festa, o que aproximava apenas os próprios habitantes, tornou-se agora à escala do planeta.

(*) Discurso proferido em Abril de 1964 perante os participantes do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Europeu dos Caminhos de Ferro.

Há hoje uma verdadeira solidariedade entre os jovens, rapazes e raparigas, visto que nascem já nesta atmosfera e sentem-na muito mais que os homens maduros. Recebem-na no seio da família, simultaneamente à aprendizagem da língua materna. Observando as imagens do mundo com a actualidade que a televisão permite, qualquer recanto se torna para nós familiar. É assim que se formam actualmente os homens, os que têm uma mentalidade *planetária*.

A outra dominante do século diz ser a *sociação* — «ideia, segundo a qual, os homens estão associados numa grande tarefa de construção do futuro, independentemente das classes da sociedade» e acrescenta que «a solidariedade que une os homens é cada vez mais crescente» e independente do clima político ou dos programas de acção doutrinários. O termo *sociação*, no sentido mais amplo, é válido em todos os países com estruturas políticas diferenciadas, pois diz que «as tendências são as mesmas em todos».

Aponta as duas dominantes referidas «como características de maturidade da raça humana» afirmando que «a humanidade de hoje tem uma maturidade superior à de há cem anos».

Luís Armand, eminente académico, catedrático da Politécnica de Paris, antigo Presidente do Conselho de Administração da SNCF, ferroviário ímpar, é hoje o cérebro da UIC. A UIC é o organismo europeu que orienta e apoia as redes do centro e do ocidente. Defensor constante do carácter internacional dos caminhos de ferro, afirma que o caminho de ferro moderno se deve, por isso, caracterizar pelo *aumento* do seu raio de acção.

Nas considerações que fez, expondo os seus pontos de vista, o ilustre Secretário Geral da UIC penetrou no mundo «dos espíritos criadores, tocados pelo sopro do génio» a que me referi no início das minhas palavras.

Com adeptos ou sem eles, acreditado ou olhado nas mais diversas latitudes com a desconfiança peculiar dos «realistas», exprime, contudo, uma opinião sobre a tendência actual das sociedades, observada de um mirante, sem dúvida excelente, pela sua situação e importância, no passado e no presente.

Mas talvez que os ângulos e os locais, sob os quais se observam panoramas, influam nas apreciações, e para os cépticos nos ideais humanos de *fraternidade* e *solidariedade crescente*, de *aproximação cada vez maior entre todos*, com que adorna as noções de *planetização* e *sociação*, pode haver outras justificações, como anseio de cultura, necessidade de conhecimentos, facilidades resultantes dos progressos técnicos a que se refere e que transformem, afinal, os seus pontos de vista numa mera utopia.

Imprensa

«Via Libre»

Começou a publicar-se, mensalmente, em Madrid, uma nova revista ferroviária ilustrada — *Via Libre*, de esplêndido aspecto gráfico e colaboração escolhida. É uma revista exclusivamente destinada ao pessoal da R. E. N. F. E., de alto nível, em que escrevem engenheiros e funcionários dos caminhos de ferro do país vizinho.

São muitas as secções desta revista: estudos, noticiário, reportagem, arte, vida social, humorismo, página ferroviária e página infantil.

De uma das suas páginas de bom humor recordamos esta pergunta e a sua respectiva resposta:

«— Que faz quando viaja de comboio: dorme, fa'a, observa, lê?»

«— Tratando-se de uma viagem longa, costumo fazer as quatro coisas, já que há tempo para tudo. Excepto quando vou com minha mulher. Se minha mulher me acompanha, observo, leio ou durmo. Falar, não. Quem fala é ela.»

Desejamos a *Via Libre* uma longa vida. Ela representa o progresso contínuo da R. E. N. F. E. e a cultura do seu pessoal dirigente e dirigido.

LIVROS E AUTORES

Dicionário Biográfico Universal de Autores

O presente fascículo n.º 10 do «Dicionário Biográfico Universal de Autores», cuja publicação se deve à grande editorial portuguesa «Artis», de combinação com a editorial italiana Bompiani, é iniciado com a letra C, e o primeiro autor a ser citado é Petr Jakovievic Caadaev. Como o pensamento dos directores da «Artis» foi dar, na edição portuguesa, um maior interesse aos leitores portugueses e brasileiros, os autores dos dois países de língua portuguesa preenchem, na altura própria, as páginas desta notável publicação.

Com efeito, em todos os fascículos do «Dicionário» aparecem nomes de autores brasileiros e portugueses, com referências mais ou menos longas, conforme o seu valor literário ou científico, assinadas por críticos e professores de reconhecido mérito. Assim, neste fascículo, profusamente ilustrado, uma das suas ilustrações, a cores, é uma artística reprodução de uma miniatura de Luís de Camões, pintada em Goa, em 1581, e pertencente à colecção do sr. Marquês de Rio Maior. O autor português, além de Camões (estudo do Dr. Hernâni Cidade), que figura neste fascículo é Cláudio Carneyro, grande compositor, natural do Porto, filho do notável pintor António Carneyro.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Vila Viçosa — a Vila-Museu

Para muita gente, mesmo para milhares de pessoas, a Monografia fotográfica de Vila Viçosa, a Vila-Museu, exposta no Palácio Foz e realizada pelo sr. Bonfilho Faria, constituiu uma surpreendente, uma maravilhosa descoberta. Com efeito, as 448 fotografias que formam essa Monografia mostram-nos não apenas os monumentos nacionais, os monumentos de interesse público e de inegável valor, as ermidas dignas de visita, mas também a Vila pitoresca, com os seus mercados e feiras, as suas ruas floridas, as suas figuras rurais, como as ceifeiras, as azeitoneiras, as mondadeiras, os maiorais e os eguariços; as suas festividades religiosas, a indústria e o artesanato. O belo palácio ducal é-nos desvendado sob vários aspectos. O castelo, interessante exemplar de arquitectura militar da época quinhentista, é-nos mostrado em todos os seus principais pormenores. Nada falta a esta notável Monografia. A estátua equestre de D. João IV, obra-prima do escultor Francisco Franco, está, como não podia deixar de ser, também presente nesta magnífica exposição fotográfica. E pode ver-se também o monumento consagrado a Florbela Espanca, a mais genial das nossas poetisas.

Vila-Museu, Vila Viçosa é, também, um álbum maravilhoso de recordações. Pelas salas do Paço Ducal passeiam as sombras de reis e príncipes; adivinha-se a presença misteriosa de D. Carlos, da rainha D. Amélia, de D. Luís Filipe. Com a biblioteca de D. Manuel II, está também o coração de um rei que mal reinou e foi tão mal compreendido no seu tempo.

Terra maravilhosa é esta que, falandono do passado, também nos fala do presente. Este é o segredo do prestígio crescente de Vila Viçosa; este o milagre da sua juventude perene.

Há que agradecer ao Secretariado e ao sr. Bonfilho Faria esta linda Exposição.

1.º Congresso de Estudos Turísticos

Na história do turismo português, o mês de Outubro ficará memorável com a realização, em Lisboa, do 1.º Congresso de Estudos Turísticos. Muita coisa se fez até agora em favor da indústria turística e da sua valorização. Não estamos já inteiramente desprevenidos, mas perante a ofensiva amiga de tantos visitantes estrangeiros, precisamos de fazer muito mais, não só no Algarve, recentemente descoberto, mas em todo o País. A ideia de um Congresso de Estudos Turísticos, é, pois, providencialmente feliz.

Trajes populares



As mulheres da Bemposta vestem-se assim

A Florbela Espanca

*Oceanos de tristeza e sentimento,
Rajadas de beleza e claridade,
Florestas densas de cruel tormento,
Vulcões incandescentes de ansiedade;*

*Asas febris, inquietas como o vento,
Mundos de sonho, abismos de saudade,
Calvário de volúpia e sentimento,
Gritos de amor a ecoar na imensidade;*

*Torres de luz, clamando aos céus distantes,
Castelos de desejos chamejantes,
Rios de pranto, vozes de profeta...*

*Toda a paixão, todo o fulgor do Mundo,
Vive em teus versos de sabor profundo,
Desventurada e genial Florbela!*

ALICE DE AZEVEDO

O «Porto-Medina»

Por GUERRA MAIO

ERA um comboio com velocidade muito aceitável para a época e compunha-se de numerosas carruagens de primeira e de segunda classes, uma das quais seguia de Barca de Alva a Medina del Campo, onde dava ligação aos comboios expressos para Hendaia e para Madrid. Tinha salão-restaurante, onde se serviam óptimos almoços por sete tostões, vinho e café compreendidos. O «Porto-Medina» partia do Porto ao meio-dia e chegava ali, no regresso, às 13,04, dando, portanto, aos passageiros do tráfego interno uma tarde e uma manhã inteira na Cidade Invicta para tratarem da vida. Por isso o comboio tinha enorme tráfego do Porto para a Régua, indo depois as carruagens vazias até à fronteira, acontecendo «utro tanto no regresso, pelo que se devia chamar o Porto-Régua» e não «Porto-Medina». Era neste percurso que ele fazia receita, pois no resto do trajecto constituía um pesado encargo para o caminho de ferro.

Aquele magnífico comboio não sofria de «paragite», pois, enquanto os outros de Campanhã à Barca de Alva serviam as 42 estações e apeadeiros do percurso, este parava apenas seis vezes, e daí a fama adquirida. Viajar no «Porto-Medina» dava tom e os jornais do Porto mandavam à estação de S. Bento ver quem nele seguia, embora fosse para as suas quintas do Douro ou visitar a família em Alijó ou Fozcoa. No dia seguinte, lá vinha o nome nos jornais de quem ele partia, fosse curta ou grande a viagem.

Como disse, o grosso do movimento era de e para a Régua, onde havia ligação imediata para Lamego, pelas diligências da Viação Lamecense, a qual punha neste serviço as suas melhores viaturas.

Ah! que saudades eu tenho desse tempo remoto e das diligências da famosa empresa, tiradas por seis cavalos roliços, os quais seguiam estrada acima conduzidos a pontas de guias por cocheiros hábeis e firmes para o que bastava uma contracção na mão esquerda segurando as rédeas. Sobre este comboio há um facto que merece o título de histórico.

O conselheiro José Maria de Alpoim, tendo casa na sua terra natal — Mesão Frio — aonde ia

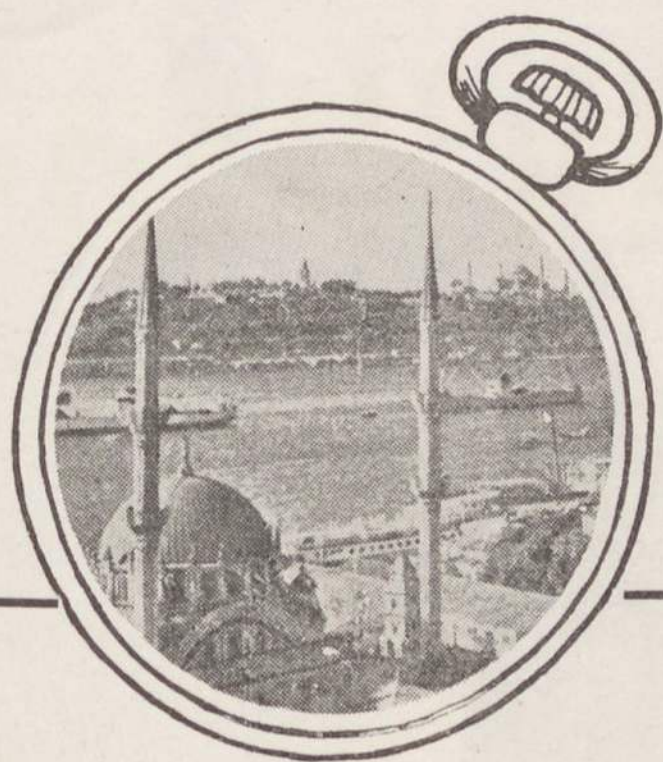
com frequência, fez instantes «démarches» junto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro para que «Porto-Medina» parasse na estação da Rede. A resposta foi de que aquele comboio se destinava ao serviço internacional e uma paragem a mais daria lugar a um princípio de deploráveis consequências. E' possível, mesmo certo, que pedidos semelhantes tivessem sido feitos, mas não foram atendidos, pois o famoso comboio internacional andou sempre com o mesmo número de paragens.

O «Porto-Medina» deixou há anos de circular por os nossos vizinhos não lhe quererem dar seguimento e com razão, pois o tráfego diário da Espanha era, em 1913, de 13 passageiros, incluindo os do «Porto-Medina» e pouco aumentou, depois. É claro que se esse comboio esplêndido desse, nessa época distante, ligação, por diligências na Régua, para Vila Real, do Pinhão para Alijó, no Pocinho para a Meda e para Moncorvo e na Barca de Alva para Escalhão e além, teria tráfego para circular diariamente e é claro se tivesse terceira classe, como os comboios expressos da Espanha e França. Mas quem pensava em adicionar em Portugal a terceira classe aos comboios rápidos? O que é certo é que um trem de aluguer custava então mais caro para aquelas localidades que um bilhete de 2.^a classe do Porto até á estação que as servia.

E fizemos nós e á nossa custa a linha férrea de Barca de Alva a Fuentes de S. Esteban, cujo 1.^o troço, de 18 quilómetros, tem 20 túneis e 16 pontes, que nos custou os olhos da cara «para que a erva não crescesse nas ruas do Porto»!...

Visto o espírito esclarecido do director-geral da C.P., Engenheiro Espregueira Mendes, se os espanhóis dessem seguimento a um comboio rápido internacional pela Barca de Alva, já o «Porto-Medina» teria certamente sido restabelecido, do maior interesse para as linhas do Douro, Corgo, Tua e Sabor.

A solução do problema está, porém, na construção de um ramal da estação do Coa a Vilar Formoso pelo planalto de Riba-Coa, a que, por vezes, me tenho referido na grande e pequena imprensa portuguesa.



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

Munique, cidade-museu

HÁ certos estados de alma que não encontram tradução na expressão verbal, por mais opulenta e colorida. A admiração do homem perante o carácter de grandiosidade de uma cidade que é toda ela um monumento de arte, transmite-nos, quando muito, aos nervos, o peso de um formidando bloco que esmaga o nosso assombro. Tal é a impressão que penetra a nossa sensibilidade durante as primeiras horas em que o jornalista percorre ao acaso a cidade-museu vivo, a cidade de arte que é a secular Munique, monumental visão onde o mármore e o bronze se encontram com rimas irmanadas no mesmo anseio de eternal beleza.

Esta magnificência de linhas arquitecturais, desde o gótico ao barroco, dir-se-ia palpitando numa apoteose ao que há de sublime na inspiração do homem. E é como que o primeiro plano de um cenário riquíssimo, que tivesse por fundo o panorama aliciante das neves alpinas sob a anilina cerúlea que flutua no Watemann imponente. A beleza vitoriosa das cúpulas dos palácios e a olímpica majestade dos templos falam ao nosso espírito a linguagem com que há milhares de anos o génio da Hélade iluminava o mundo. A Arte é a divindade suprema que preside à formosura hierática desta cidade, a um tempo tão deliciosamente feminina e tentadora como uma Vénus de Rubens, e tão grave, estranha e austera como a Acrópole. Munique é bem a Atenas germana. A pátria de Sófocles deu-nos pensadores e artistas. O esplendor épico de uma idade de ouro apagada na voragem nocturna dos milénios revive em Munique, através dos filósofos, dos poetas e dos pensadores, e, sobretudo, dos mestres-pintores da pátria de Holbein. A alma da inspiração criadora, que levanta em grandes rasgos de genialidade a imaginação humana, está aqui a cada passo testemunhando a sua perpetuidade inquebrantável: um monumento preciosíssimo onde se ente-

soíram as mais célebres obras-primas dos séculos de Péricles, arrancadas ao sono eruginoso da terra helénica por esse rei-artista que foi Luís da Bavieira — o mais apaixonado coleccionador de motivos históricos-artísticos do passado.

A cidade em si é já um enorme museu que acumula inestimáveis riquezas. A harmonia impávida de uma arquitectura que desafia o Tempo, instalou o seu trono de imperatriz em Munique. Há sempre qualquer coisa que retém os passos do visitante deslumbrado. Pára-se um pouco na Brienmerstrasse depois de admirarmos o Feldherrenhalle (Pavilhão dos Marechais) para logo vivermos um momento empolgante de saborosa surpresa na Braunes Hauss. Mais adiante, a Praça do Rei (Königs Platz) ostenta o seu carácter de bizarra flor de mármore para delícia de quem souber namorar com os olhos, a amorosa gracilidade dos elegantíssimos e sumptuosos monumentos que nos cercam.

Ao percorrermos as ruas de Ludwig e Maxliam, julgamos atravessar as galerias de um vasto templo. A pedra tornou-se maleável ao sopro excelso da Arte. E todo um mundo clássico revive na brancura imácula dos colunatos, na florescência dos capitéis, no misterioso bailado de atitudes que as estátuas e as fontes, adornando jardins, descrevem mudamente. Igrejas magníficas sustentam a coroa régia das torres velhíssimas, sagradas por um sol cristão. E há em toda essa alegria comunicativa, de que a arte e a beleza conhecem o segredo, para acordar em nosso coração o desejo luminoso de viver.

Munique não é um museu sonolento. A vida corre nas veias da sua bonomia — alegre canção que tem em Schwabring, o bairro jovial da cidade, o seu Montmartre boémio. É a cidade dos pintores célebres, o que explica o encanto da sua formosura serena e de sua sorridente e amável compostura. Este carácter do centro de pintura mundialmente consagrado, foi-lhe dado por grandes mestres como Kuulbachs Spitzweg, Franz, Defregger, Leibi, e

tantos outros. Mas é também a cidade intelectual, grande impulsionadora de uma literatura que preenche um ciclo áureo na história da mentalidade teutónica: Franck Wedekind, Max Halbe, Paulo Heyse, Ludwig Thoma...

Munique está indissolúvelmente ligada ao nome desse mago de música que foi Ricardo Wagner. O génio que conseguiu beatificar-se à supremacia de um semi-deus no «Parsifal», encontrou em Luís II, protector de artistas e rei magnânimo que sabia avaliar o mérito dos grandes homens, o amigo dedicado que havia de oferecer-lhe o carinhoso refúgio da cidade dos poetas sonhadores e das almas inspiradas. Mais do que Dresde ou Berlim, possui Munique colecções maravilhosas de luz e arte. Na velha Pinacoteca há setenta e quatro valiosíssimas telas assinadas por Durer, o sombrio e trágico ilustrador de Byron e de Dante, Grunewald, o feiticeiro da cor, e Murilo, Goya, Velasquez, o grande Tintureto, o fantástico Ticiano.

Kalbach, Bochlin, e outros bruxos da paisagem que fixaram os matizes subtis das terras tudesas, encontram-se na Nova Pinacoteca representando o esplendor da pintura do século passado. Na Slyphoteca admiramos a mais completa colecção de estatuária grega e romana desde os Ptolomeus do império romano, e a famosa Galeria Schak invoca o período romântico da pintura alemã: Von Schwind, Spitzweg... Uma rápida visita ao Museu Militar põe-aos em contacto com o mais extraordinário compêndio de história da Alemanha. Mas o mais sumptuoso de todos estes edifícios monumentais, é, sem dúvida, o Museu Alemão, na ilha de Isar, criado por Oskar Von Miller, invulgar obra-prima. Para visitar todas as suas galerias temos de percorrer dezasseis quilómetros.

A índole de Munique é um sorriso claro e aberto. A sua vida íntima (a sua alegria) surpreende-se no «Platz» onde o muniquense se diverte, requintando nas suas predilecções gastronómicas, enquanto vai esvaziando jarros de barro que comportam



Munique — O soberbo edifício da Câmara Municipal.
Ao fundo, as torres da Igreja de Nossa Senhora

um litro da deliciosa cerveja de Tulombach...

Este afável sorriso da linda cidade alemã, surge-nos em tudo, desdobrado em mil aspectos. Está nas flores louçainhas do parque de Nyphenbry — onde se encontra Amalienburg, jóia de arquitectura clássica. Está nas áleas poéticas do Jardim Botânico — sendas chilreantes que os deuses mitológicos escolheriam para morar. Está no parque de Hellabrun, o maior Jardim Zoológico da Europa, e nas águas solúveis do Isar, e nos frondosos bosques do Fortensied. Até a melancolia do chamado «pântano de Dachau» parece suavizar-se na meia luz de um sorriso, e a própria neve da cadeia alpina tem uma alegria buliçosa feita de revérberos de ouro que o sol tece numa carícia, e do azul quiescente do céu — que sobre ela declama a sua lânguida canção.



O futuro do Caminho de Ferro de Benguela

tem como centro o Porto do Lobito

Por MICHAEL EASBY (Administrador do C.F.B.)

QUALQUER consideração relativamente ao futuro do CFB deve começar com uma breve exposição do que ali temos hoje. A via Lobito é, e tem sido há mais de trinta anos, o caminho mais curto e mais rápido entre a Rodésia do Norte e a Europa ou o Continente Americano. As distâncias por mar dos portos da Europa e da América do Norte ao Lobito são 2 000 a 2 500 milhas mais curtas do que a Lourenço Marques e Beira, os dois portos da costa oriental que servem a Rodésia e o Congo. Por caminho de ferro, o *Copperbelt* da Rodésia do Norte está praticamente equidistante do Lobito, da Beira e de Lourenço Marques. O tempo médio normal de trânsito pela via Lobito desde os portos europeus até Ndola é de 37 dias. O tempo mais curto foi de 23 dias.

Os elementos de transporte a considerar na via Lobito até à fronteira da Rodésia são:

- a) as linhas de navegação;
- b) o Porto do Lobito;
- c) o Caminho de Ferro de Benguela e
- d) o Chemin de Fer du Bascongo au Katanga (BCK).

O Lobito é servido por mais de trinta linhas de navegação, algumas das quais mantêm serviços regulares e frequentes.

Algumas destas linhas de navegação estão a mostrar interesse crescente em desenvolver ligações com o Lobito, e tudo parece indicar que, havendo o incentivo de maiores tonelagens, será possível melhorar os serviços, e isso traria consigo um abaixamento de fretes.

O porto do Lobito

O porto do Lobito, em Angola, pertence ao Estado. A sua capacidade máxima não foi oficialmente anunciada.

No entanto, o total de tráfego manuseado anualmente, tanto de importação como de exportação, subiu de 228 000 toneladas em 1944 para 1 703 000 toneladas em 1960, e o Porto tem sem dúvida possibilidades de manusear hoje maior tonelagem, se necessário.

Além disso, o Porto pode ser ampliado sem grande dificuldade e é provável que a sua capacidade possa ser aumentada para cerca de 4 000 000 toneladas por ano. Deve no entanto salientar-se que isto é apenas uma opinião pessoal, não é uma estimativa feita pelas entidades portuárias.

O Caminho de Ferro de Benguela

A linha do CFB sobe rapidamente do litoral para uma altura de mais de 6 000 pés, em distância relativamente curta. A seguir desenvolve-se, no restante trajecto das suas 838 milhas, através do planalto central, a altitudes aproximadamente de 4 000 a 5 000 pés. A tracção é a vapor.

No troço montanhoso utiliza-se fuel-oil e carvão, mas na maior parte do trajecto o combustível é unicamente lenha. A fim de fornecer esta lenha, o CFB mantém vastas plantações de eucaliptos, sendo bastante importante o capital ali investido.

A capacidade da linha, tanto no sentido ascendente como descendente, é aproximadamente igual, mas o tráfego encontra-se presentemente desequilibrado. O tráfego descendente, actualmente de 1 350 000 toneladas por ano, excede de longe o ascendente.

A capacidade máxima da linha, pelo seu traçado actual, é da ordem de 2 000 000 toneladas por ano em cada sentido. Isto é devido ao facto de a linha subir para uma altitude máxima de 6 082 pés, em um ponto situado a apenas 216 milhas da costa e haver, neste percurso, acentuadas rampas e numerosas curvas apertadas.

O Caminho de Ferro do Baixo Congo à Cafanga

O BCK é, em muitos aspectos, semelhante ao CFB, mas, em matéria de moderna tracção eléctrica, está tão avançado como qualquer outro caminho de ferro no Mundo. O troço que faz parte da via Lobito estende-se de Dilolo, na fronteira de Angola, até Sakania, na fronteira da Rodésia, numa distância de 630 milhas.

A capacidade é limitada pelos troços não electificados da linha e calcula-se que seja neste momento de cerca de 2 300 000 toneladas por ano em cada sentido. Esta tonelagem poderia ser rapidamente aumentada para 3 000 000 toneladas com a construção de mais desvios.

O ponto de mais densidade de tráfego na via Lobito é a íngreme subida do litoral a que nos referimos e, felizmente com relativamente pequeno dispendio, este ponto saturado podia ser vencido com a construção de uma variante, já com traçado reconhecido, entre o Cubal e o Lobito e na qual as rampas e as curvas seriam muito mais suaves e em resultado disso a capacidade da via Lobito podia ser aumentada para 3 000 000 toneladas por ano em cada sentido, e possivelmente bastante mais ainda.

O tráfego que poderá dar origem a este aumento de tonelagem provém de três fontes, todas elas sujeitas actualmente a dificuldades políticas, mas não é difícil prever que estes problemas serão resolvidos dentro da próxima década, e neste caso, em nossa opinião, a procura poderá suscitar a solução apropriada.

As três fontes das quais poderá vir este aumento de tráfego são o crescente desenvolvimento das indústrias angolanas ao longo da linha, o prosseguimento da exploração de minérios no Congo, e a decisão das companhias de cobre da Rodésia do Norte de utilizar a via Lobito em vez de lhe voltarem as costas, como têm feito nestes últimos trinta anos, à excepção de curto período entre 1956 e 1960.

Penso que estes problemas políticos não devem ser menosprezados, mas estou certo que o desenvolvimento ordeiro destas indústrias mais importantes não será comprometido por uma determinação persistente em não fazer uso das facilidades que presentemente existem e que podiam ser aumentadas, a um custo que poderá apenas ser descrito como fraccionário, em relação ao custo de alternativas que estão actualmente a ser examinadas.

(Do Benguela News, em tradução do «Boletim do CFB».)



Exclusivos

Leader

TECIDOS DE QUALIDADE

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

Os vogais seriam renovados todos os dois anos, podendo ser reconduzidos.

A companhia poderia construir, procedendo acordo com o Governo, quaisquer ramais de linha férrea ou estradas necessárias para a comunicação com a linha, sujeitando-se, para as estradas, às leis e regulamentos respectivos, e para os ramais férreos, às cláusulas e estipulações já referidas, mas sem garantia de juro, subsídio ou amortização da parte do Governo.

A companhia daria todos os semestres uma conta corrente da sua gerência, podendo o Governo mandar examinar extraordinariamente os livros da companhia sempre que quisesse, ou mesmo ter um ou dois fiscais permanentes. Se no dia do vencimento das duas letras de 15000 libras cada uma, sacadas pelo sr. Charles Waring a noventa dias de data, sobre a casa de Waring & Brothers em Londres, a importância de 30000 libras, com mais 10000 libras já depositadas em Londres à ordem do Governo Português, não fossem pontualmente pagas, ficaria nulo e de nenhum efeito o contrato, e dissolvida toda a ligação entre o Governo e a companhia, perdendo esta o depósito de 10000 libras, que já então existia, e bem assim as obras e trabalhos que tivesse executado.

A título de curiosidade se transcreve a

TABELA DE PREÇOS PARA A 1.ª SECÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE LESTE

LISBOA A SANTARÉM

Por légua de 5 quilómetros

COMBOIO EXPRESSO

	RÊIS
Passageiros de 1.ª classe.	180
» » 2.ª »	120

COMBOIO ORDINÁRIO

Passageiros de 1.ª classe.	120
» » 2.ª »	90
» » 3.ª »	60

COMBOIO DE CARGA	
Gado por cabeça:	RÊIS
Cavalos, machos e qualquer outra cavalgadura maior ou menor, bois, vacas e touros	120
Vitelos e porcos.	60
Carneiros, ovelhas, cabras e cabritos	20
Mercadorias por tonelada de 1000 quilogramas:	
Cereais, farinhas, legumes, sementes, frutas e hortaliza, ovos, bolos de óleo de linhaça, queijos, óleos, cebo e outras matérias gordas, mercúrio, platina, ferro forjado e fundido não fabricado, ferro em folha e em arcos, pregos, bigornas, tornos, correntes, lajes, tijolos, telhas, asfalto, tábuas de pinho, aduelas, arroz	120
Estrumes e adubos agrícolas de toda a espécie, materiais em bruto, para construções, carvão especial slack, escórias, pez e alcatrão, cinzas e argila.	80
Cal, pedra de cal e de gesso, minérios, ferro em bruto, carvão de pedra, ardósias	90
Sal, areia, barro cozido	75
Couros, manteiga em barricas ou barris, ferragens, cobre, carvão «culme»	180
Fermento de cerveja	160
Lúpulo, feno e palha, rama de pinheiro e mato, ossos, chifres e unhas, tabaco não fabricado, fazendas manufacturadas	200
Verguinha de ferro, ferro em linguados e em barras e todas as outras espécies ainda não mencionadas, soda, salitre, vinho, aguardente e cerveja	100
Açúcar, café, drogas, madeiras, tinturaria	135
Aço fabricado, carvão vegetal, casca de carvalho	150
Linho, algodão, lã e seda	140
Linho, algodão, lã e seda manufacturadas	240
Tabaco fabricado	300
Peixe fresco, transportado com a velocidade de viajantes	500
Madeira aparelhada, por cada 40 pés cúbicos	140
Cortiça, por cada 40 pés cúbicos.	300
Caça, aves domésticas e outra criação, em canastras de 8 pés cúbicos	100
Cantaria, mármore, ou outra qualquer pedra em lâminas, por cada 14 pés cúbicos	90
Louça, por canastra de 8 pés cúbicos	75
Chapéus, sapatos, quinquilharias, por cada 40 pés cúbicos	200
Caldeiras, cilindros, peças de maquinismo, cujo peso não exceda a 8 toneladas, mas seja superior a quatro	500

Carruagens de 4 rodas, não pesando mais de uma e meia toneladas	300
Carruagens de 2 rodas pesando meia tonelada	240
Por um quarto de tonelada adicional	300

* * *

Passageiros em carruagem particular, pagarão como os de 2.^a classe.

Prata, ouro, máquinas, instrumentos, utensílios, mobílias e objectos analogos, bem como os volumes pequenos isolados, pagarão por ajuste particular; mas os preços ajustados deverão ser os mesmos para todo e qualquer expedidor.

Em 5 de Setembro de 1853 foram aprovadas as instruções formuladas pelo Conselho de Obras Públicas e Minas para regular a fiscalização técnica, por parte do Governo, nas obras de construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha. Os fiscais do Governo tinham por missão especial examinar se as cláusulas do contrato relativas à parte técnica eram observadas e se todas as obras eram feitas com bons materiais, além de darem a sua particular atenção às fundações, taludes e preparação de argamassas.

Enquanto os trabalhos do caminho de ferro não passassem de Santarém, o domicílio dos fiscais era em Lisboa.

Os carris, coxins, cruzamentos e agulhas, antes de serem colocados, deviam passar pelo exame e

aprovação dos fiscais, assim como as locomotivas, carruagens e todo o material circulante a ser empregue.

Os trabalhos suspensos pelos fiscais não podiam ser continuados senão em conformidade com as indicações dos mesmos.

Por portaria de 22 de Novembro de 1854 foi determinado que os fiscais do Governo no caminho de ferro de leste ordenassem a suspensão imediata de qualquer obra de arte que se construísse em desarmonia com as estipulações do contrato aprovado pela carta de lei de 18 de Agosto de 1853 ou das ordens do Governo, expedidas pelo Ministério, fazendo prontamente a necessária comunicação à Direcção da companhia e dando conta ao Governo, que providenciaria como fosse justo.

Em 27 do mesmo mês foi também determinado que os fiscais remetessem à direcção da companhia dos caminhos de ferro de Lisboa a Santarém, cópia dos relatórios que fizessem ao Governo.

* * *

Tendo começado a construção deste caminho de ferro que, em conformidade com o respectivo contrato, devia estar concluído em Outubro de 1855 e sendo indispensável (para que o Governo pudesse negociar com vantagem a construção das duas secções restantes à fronteira de Espanha) que se

OPEL KADETT

Brio e Juventude!

O princípio
duma amizade
maravilhosa



EM EXPOSIÇÃO

SOREL
L I M I T A D A

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

AV. ENG. DUARTE PACHECO
Telef. 68 28 61

CONCESSIONÁRIOS DA GENERAL MOTORS DE PORTUGAL

estudasse previamente o terreno e se fizessem os competentes projectos, à vista dos quais só era possível poder apreciar-se as condições e preços que se propusessem, foi determinada ao nosso representante em Londres, a escolha de um engenheiro hábil e acreditado por trabalhos desta natureza, não só para fazer os necessários estudos, projectos e orçamentos mas também para instruir na prática de tais aplicações alguns agentes que o Governo destinasse para o coadjuvarem no serviço.

Propôs a companhia à aprovação um desenho indicando as dimensões e forma das cancelas para os cruzamentos de nível no caminho de ferro de Lisboa a Santarém, com estradas e caminhos que o atravessassem. Em conformidade com o parecer do Conselho de Obras Públicas foi o referido desenho aprovado, com a indicação, porém, de que a largura das cancelas nas estradas municipais e particulares, se elevasse a 3,5 metros visto que as dimensões propostas não eram suficientes para dar passagem aos grandes carros que em algumas regiões se empregavam na agricultura.

Por officio da direcção da companhia (também denominada Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal) foram solicitadas ao Governo ordens acerca da vedação da linha de Lisboa a Santarém.

Em face do parecer do Conselho de Obras Públicas foi declarado àquela companhia que a mencionada linha férrea devia ser vedada em toda a sua extensão, de um e outro lado, providência necessária para segurança de circulações; que nos pontos onde o caminho de ferro fosse abordado de fossos bastaria empregar uma sebe viva, plantada no cume do talude exterior, contanto que desde logo se adoptasse qualquer outro meio provisório para completar o isolamento da linha visto as sebes não serem suficientes para o fim indicado senão passados alguns anos; que junto às povoações, nas quintas e mais propriedades habitadas, poderia ser necessário empregar grades de madeira ou mesmo muros de cerca, segundo as circunstâncias locais, tendo, em todos os casos, cuidado em evitar que as vedações pudessem ser transpostas pelos gados que pastassem nos campos adjacentes.

Sendo porém conveniente fixar o modo por que se deveria proceder à escolha do sistema, que mais conviesse adoptar para o isolamento do caminho de ferro nos seus diferentes pontos, o que só poderia determinar-se em vista das circunstâncias especiais de cada uma das localidades, foi ordenado que essa escolha fosse feita pelos fiscaes do Governo, de acordo com o engenheiro da companhia.

* * *

Nos Paços de Sintra, em 16 de Julho de 1855, era assinada a lei autorizando o Governo a fazer

começar, no Cais dos Soldados, a linha de Lisboa à fronteira.

O acréscimo de despesa a que desse lugar a alteração autorizada, com relação ao preço do contrato aprovado por carta de lei de 18 de Agosto de 1853, já atrás citada, seria pago pelo crédito que o Governo tinha sobre a companhia e pelos fundos destinados à construção do caminho de ferro do Norte, quando aquele crédito não fosse suficiente.

Entretanto, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal dava parte de terem os empreiteiros suspendido os trabalhos em toda a linha por não terem acedido à intimação da mesma companhia, para os continuarem, fundamentando um procedimento inqualificável com a recusa do pagamento do certificado correspondente ao mês de Agosto, quando a companhia somente se recusava a satisfazer as somas que não devia, por estas já terem sido adiantadas. Finalmente, a companhia solicitou ao Governo que tomasse conta dos trabalhos ou os fizesse concluir, pagando ela as despesas que se fizessem.

Atendendo a que era da maior conveniência terminar esta linha quanto antes e sobretudo abrir ao trânsito público, o mais depressa possível, a secção de Lisboa ao Carregado a fim de se concluir uma comunicação cómoda entre Lisboa e Coimbra, e atendendo a que esse fim se poderia ter obtido se não fosse a morosidade com que tinham sido conduzidas as obras (apesar de todos os esforços do Governo e da companhia), e se não fosse também o facto da suspensão completa dos trabalhos (como meio de obter pagamentos a que a companhia declarava que não se achava obrigada) do despedimento de 2000 operários, (que ficariam, por afastados das suas províncias, em precárias situações) e da interrupção da navegação no Rio de Sacavém, com grande prejuízo dos interesses do comércio, da agricultura e da saúde, considerando, finalmente, que a realização dos trabalhos continuaria a deixar sem vedação muitas propriedades ao longo da via férrea, com grave detrimento dos res-

Hotel Internacional

**Esmerado serviço
de RESTAURANTE**

Amplio Salão para Casamentos,
Baptizados, Banquetes,
Aniversários, etc.

AVENIDA NAVARRO, 4
Telefone 25503

COIMBRA

B E B A**CERVEJA SAGRES****a sede que se deseja**

pectivos proprietários, foi comunicado à Direcção da companhia que, anuindo às suas indicações, se iam expedir as necessárias ordens para que no dia seguinte se continuassem e prosseguissem as obras com maior actividade, enquanto a Direcção se não habilitasse a fazê-las continuar imediatamente e directamente por sua conta, ficando salvos todos os direitos de terceiros para serem atendidos na conformidade dos contratos e das leis, pelos tribunais competentes.

Em 7 de Fevereiro de 1856 foi encarregado o engenheiro F. Watier da construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém, devendo tomar imediatamente posse da direcção das respectivas obras para lhes dar o maior desenvolvimento possível a fim de que a secção de Lisboa ao Carregado fosse quanto antes aberta à circulação pública.

Com a nomeação deste engenheiro-chefe do caminho de ferro de Lisboa a Santarém foi participado ao engenheiro civil Joaquim Simões Margiochi que devia continuar a dirigir as obras da secção então a seu cargo, em conformidade com as instruções que lhe fossem dadas pelo respectivo engenheiro-chefe.

Por Portaria de 7 de Fevereiro do mesmo ano, foi declarado ao referido engenheiro civil que a Suas Majestades tinha sido muito agradável ter conhecimento da maneira conveniente como os trabalhos estavam a ser orientados, desde a época em que tinham sido interrompidos por parte dos empreiteiros. Idêntica Portaria se expediu ao engenheiro civil José Anselmo Gromicho Couceiro.

Tendo cessado os motivos que determinavam o Governo a encarregar-se dos trabalhos da continuação da via férrea de Lisboa a Santarém (enquanto a companhia não podia tomá-las a seu cargo) assim lhe foi participado em 28 de Junho daquele mesmo ano.

Foi comunicado àquela companhia que a intervenção do Governo cessava no fim do mesmo mês (excepto no que tocava à fiscalização) e que em conformidade com a lei e o respectivo contrato lhe

cumpria exercer o combinado, devendo de aí em diante dirigir os trabalhos com inteira autoridade debaixo da sua responsabilidade, para o que adoptaria as medidas e daria as providências que fosse mister, já em relação à livre escolha e nomeação dos seus engenheiros, já em relação à execução das obras conforme os projectos aprovados e aquisição do restante material fixo e móvel.

Atentas as circunstâncias que tinham ocorrido e as vantagens que resultavam para o País, da continuação de uma empresa desta ordem, reconheceu o Governo quanto era justo auxiliar a empresa para activar os trabalhos e dar-lhe todo o desenvolvimento possível, e comunicou à companhia que lhe seria concedido o adiantamento das somas de que fosse precisando, além das que realizasse pelas prestações havidas dos accionistas para satisfazer as despesas de condução e da administração das obras, se o Corpo Legislativo o autorizasse sobre as 5104 acções que estavam ainda por passar, as quais lhe ficariam servindo de hipotecas.

Decorridos cerca de dez meses era assinada a Lei autorizando o Governo a adiantar uma soma que não excedesse a 459 000\$000 réis à companhia do caminho de ferro de leste e prorrogando até Setembro de 1857 o prazo ajustado para a construção.

(Continua)

MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2**A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS**

Bilhetes de caminho de ferro,
passagens aéreas e marítimas,
reservas de hotéis, etc.

Publicações recebidas

«Defesa Nacional»

Encontra-se em distribuição o número correspondente a Maio — Junho, desta magnífica revista de divulgação de assuntos militares. Inicia-se com ele o XXXI ano de publicação, pelo que felicitamos os seus ilustres Directores.

Contém valiosos depoimentos e apresenta um atraente aspecto gráfico, justificando a aceitação cada vez mais favorável que se verifica no País.

Na primeira página, a abrir, lê-se a seguinte Portaria:

«Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Exército, louvar a Revista «Defesa Nacional» pela profícua actividade de divulgação e valorização moral das instituições militares a que se tem consagrado desde há 30 anos, e mercê da qual tem criado entre a população civil, e sobretudo entre a juventude escolar, um reconhecido ambiente de interesse, de elucidação e de apreço pelas nobres funções que, permanentemente, — na paz ou na guerra —, incumbem ao Exército.

Pela obra realizada ao longo desses 30 anos no sentido de consolidar e nobilitar as virtudes militares, de colocar entre as primeiras preocupações do País a preparação da sua defesa, bem merece justo apreço, que por esta forma lhe é testemunhado.

Lisboa, 20 de Junho de 1964

(Publicada em Ordem do Exército, N.º 13 (2.ª Série), de 1 de Julho de 1964).

O Ministro do Exército, Joaquim da Luz Cunha».

LORILLEUX-LEFRANC

(Nova razão Social de Ch. Lorilleux & A.)



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



Telefs. 38 90 61 — 38 90 82

Telegr. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fábricas:

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

**CABO RUIVO
OLIVAIS — LISBOA-6**

Eng. Luís da Costa

No próximo dia 11 do corrente, parte para Paris o nosso ilustre Director e querido amigo, sr. eng. Luís da Costa, que na capital da França tomará parte nas reuniões do Grupo de Trabalhos da Política Geral de Transportes e nas do Grupo de Peritos para o estudo de previsão da necessidade de transportes para o período de 1965-1975 da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Ao sr. eng. Luís da Costa, que deve regressar a 26 deste mês, apresentamos os nossos cordiais cumprimentos de boa viagem e feliz actuação nas referidas reuniões.

O Metropolitano de Londres está a modernizar-se

Comboios de passageiros controlados a distância, estão actualmente em serviço no metropolitano de Londres.

As primeiras composições entraram em funcionamento no mês de Abril em um trecho não coberto da linha, num percurso de cinco estações entre Woodford e Hainault, Essex.

A equipagem do comboio é composta de um único funcionário, encarregado de abrir e fechar as portas e pôr o conjunto em movimento mediante a pressão de um botão. Tudo o mais é feito automaticamente.

Equipamento electrónico de controlo acelera ou diminui a velocidade do comboio, pára-o de acordo com a sinalização, e estaciona-o durante o tempo necessário nas plataformas.

O operador fica colocado na parte dianteira, que nos comboios comuns corresponde à cabina e, se alguma coisa sair errado, poderá passar rapidamente para o controlo manual.

O serviço em causa constitui uma experiência em grande escala e segue-se a testes iniciais feitos entre duas estações há cerca de um ano. Espera-se que a linha conhecida como «Victoria Underground», que ligará algumas das principais estações londrinas, seja equipada com carruagens automáticas quando for inaugurada, em 1968.

O «metro» londrino é o primeiro do seu tipo no Mundo a fornecer soluções realmente satisfatórias dos problemas de deter automaticamente as composições a várias velocidades, em gradações diversas, com grandes cargas, razoável precisão e alta taxa de frenagem.

O Brasil e a "Política do Transporte"

O Governo do Brasil tem recomendado aos ministérios e aos organismos oficiais a utilização, de preferência, dos seus transportes próprios — pelos caminhos de ferro.

«O reconhecimento da necessidade de se utilizarem os caminhos de ferro, para aproveitamento da capacidade de transporte que podem oferecer, — lê-se na «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro — vale por uma definição de POLÍTICA DE TRANSPORTE, que precisa de ser prestigiada por todos que participam da vida ferroviária, directa ou indirectamente, funcionalmente ou não.

«Muitas zonas de produção e de consumo já se acham ligadas por estradas de ferro, mas estas nem sempre atendem às necessidades das cargas a serem movimentadas, acarretando o êxodo para as rodovias e maior ónus para o consumidor e o próprio país, que têm de manter ferrovias e rodovias, importar combustível e arcar com os prejuízos de um sistema antieconómico e desordenado de transportes.

«A ligação da Central do Brasil com a Leste, por exemplo, concluída há cerca de 20 anos, ainda não firmou correntes apreciáveis de transporte, justificando a pressão para se concluir a rodovia Rio-Baía, a toque de caixa, para o trânsito de mais de 600 camiões diários; são frequentes as notícias de perecimentos de safras no sul e no centro do país, simultaneamente com crises de abastecimento dos grandes centros de consumo. Numerosas barreiras físicas e administrativas limitam o transporte ferroviário ao âmbito municipal, ou quando muito, estadual, adiando a consecução de objectivo de transportar grandes massas a longas distâncias.

«Dificuldades de material rodante e de tração, dificuldades de baldeação e de traçado, tráfego mútuo, estatísticas, tarifação, circulação, etc., são assuntos que podem ser resolvidos por nós mesmos — acentua a referida «Revista Ferroviária» —, com suporte numa indústria de base que já se afirma e que, dentro de alguns anos, poderá tornar-nos auto-suficientes.»

O Papa e os Ferroviários

A Agência «Ani» enviou para a Imprensa a seguinte informação de grande interesse, datada de 27 de Setembro e proveniente da Cidade do Vaticano:

«Paulo VI lembrou hoje, com um sorriso, o caso de uns ferroviários que hesitaram em lhe apertar a mão, porque tinham as mãos sujas.

O Papa falava a cerca de seis mil trabalhadores dos caminhos de ferro, durante uma audiência especial na Basílica de S. Pedro.

Recordou que, sendo arcebispo de Milão e estando de visita a uma zona desolada e triste daquela cidade industrial do norte da Itália, notou um grupo de ferroviários, com os seus fatos de trabalho, que se encontravam um pouco afastados.

«Estendemos-lhes a mão — declarou o Papa — mas eles ficaram embaraçados e hesitaram em apertá-la porque as suas se encontraram sujas e cheias de calos».

E o Papa acrescentou: «Mais uma vez queremos estender a nossa mão aos trabalhadores italianos dos caminhos de ferro, em sinal da nossa estima e fê».

Muitos dos trabalhadores dos caminhos de ferro da Itália pertencem a sindicatos dirigidos pelos comunistas.

Mais tarde o Papa apareceu à janela do seu gabinete de trabalho, que dá para a Praça de S. Pedro, a fim de dar a bênção a cerca de vinte mil peregrinos.

Licor Beirão

O industrial sr. J. Carranca Redondo, proprietário da bem conhecida e apreciada marca *Licor Beirão*, que se fabrica na Lousã, comunicou-nos que já terminou no Tribunal da Relação de Coimbra a acção judicial que contra ele foi posta por uma Companhia Francesa de Licores. Pretendia essa Companhia estrangeira que fosse retirado do nosso mercado o excelente produto português, registado no nosso País desde 1944

O *Licor Beirão* continuará, pois, a ser vendido em Portugal e no estrangeiro, graças à decisão do Tribunal da Relação de Coimbra.



**MODERNOS
PERGAMOIDES
REVESTIMENTOS**



TERMOLAMINADOS COLAS ESTOFOS PAVIMENTOS REVESTIMENTOS

Rua D. Estefania, 163-C—Tel. 733696—LISBOA

Linhas Estrangeiras

A «Deutsche Bundesbahn» — DB —, ALEMANHA rede oficial de caminho de ferro da Alemanha Ocidental está experimentando o serviço de locomotivas teledirigidas no parque de recomposição de Mannheim, que está sendo preparado para manobrar 9000 vagões.

As obras de remodelação foram iniciadas há dois anos e meio e, quando concluídas, terão custado 70 milhões de marcos.

A pesagem, a ferragem, a mudança das chaves e muitas outras operações do parque serão inteiramente automáticas e controladas de um ponto central, donde se comandará pelo rádio, o movimento

das locomotivas diesel de manobra. Pelo rádio, a locomotiva recebe comando de partida, mudança de sentido, parada, parada urgente, além de vá-

riáveis de velocidade.

O extraordinário número de comboios que pode ser manobrado e a redução de pessoal (no caso, serão destinados 150 empregados para outras funções), tornam o sistema um êxito económico.

A Société BELGICA Nationale Belga de Chemins de Fer (SNBC), em um acordo que fez com a «Wagons Lits», converteu doze das suas carruagens de passageiros, construídas em 1950, em carros de passageiros-restaurantes. As unidades, que possuíam 8 cabines e 2 lavabos, possuem agora apenas 4 cabines, uma das quais para as pessoas que não fumam. A parte restante foi adaptada em sala de refeições e cozinha.

Um plano de modernização dos caminhos de ferro italianos prevê a supressão total da tracção a vapor em toda a região de Milão. A tracção eléctrica ali existente será prolongada até Mortara. A tensão preferida foi a de 3000 volts, corrente contínua.



Sociedade de Papelarias ARTEX L.^{DA}
PAPELARIA-TIPOGRAFIA-ENCADERNAÇÃO

Especializada em material de desenho e engenharia
Artigos de Escritório e Escolares
Armazenistas de papéis nacionais e estrangeiros
Principal fornecedor do Estado, Organismos Corporativos e Militares

Em depósito todos os impressos militares para o Exército e Aeronáutica

85, RUA NOVA DO ALMADA, 87

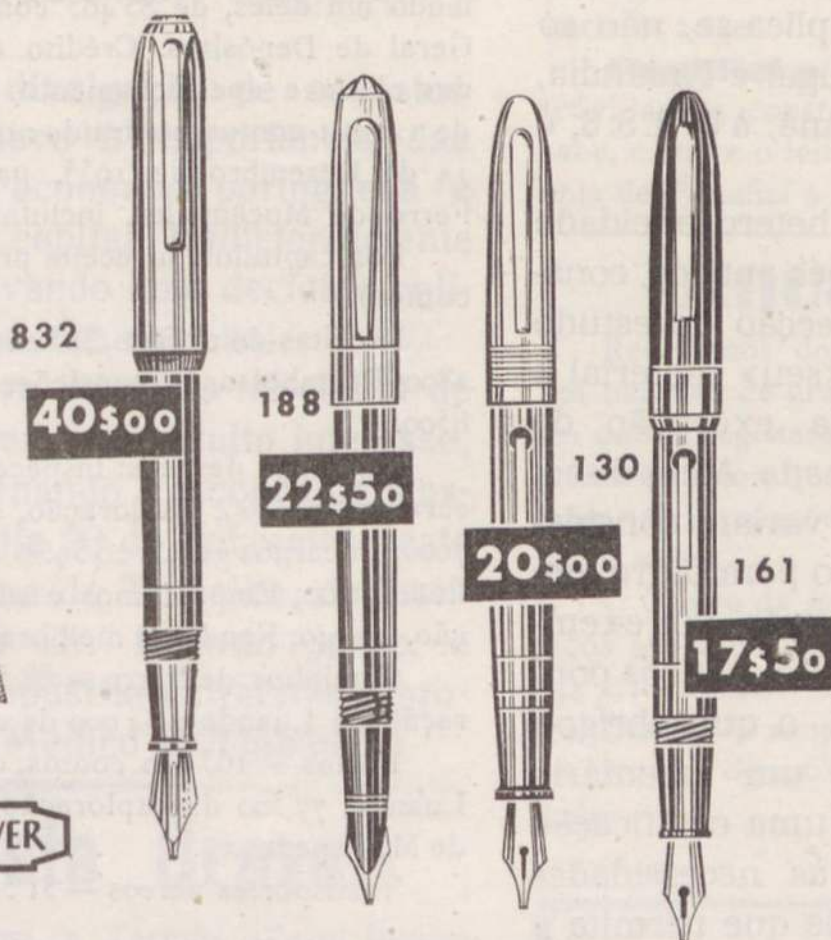
Telefs. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas) LISBOA - 2



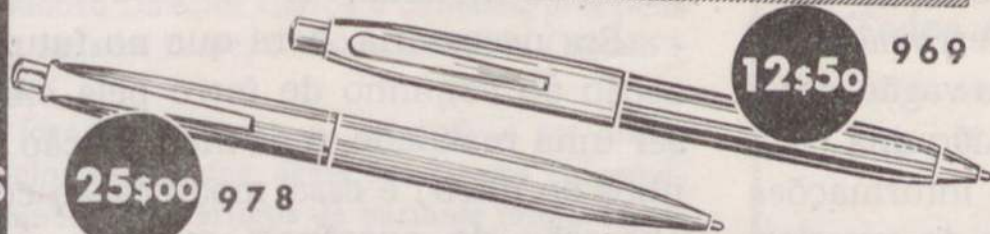
AGORA
EM
PORTUGAL

WEAREVER

APOIADA
PELA
ORGANIZAÇÃO
MUNDIAL



GARANTIA
Os produtos WEAREVER são o resultado de muitos anos de investigação no fabrico de instrumentos de escrita a preços populares. Em todos os produtos WEAREVER são utilizados os melhores materiais, numa fabricação constantemente melhorada ao longo de 68 anos. Garante-se a todo o tempo a substituição gratuita de qualquer peça que apresente imperfeições de material ou defeito de fabrico.



REPRESENTANTES
EXCLUSIVOS

Papelaria Fernandes, s. a. r. l.

LARGO DO RATO, 13 - T. 68 21 31 • LISBOA • R. DO OURO, 145 - T. 32 83 61

União Internacional dos Caminhos de Ferro

Os passageiros dos caminhos de ferro poderão ver, a partir do dia 1 deste mês de Outubro de 1964, um quadro com 12 números inscritos nas paredes dos vagões.

Apesar do seu interesse relativo, essas inscrições representam o número de matrícula europeu do vagão e indicam, por meio de código, a sua nacionalidade, as modalidades às quais ele pode ser adaptado no tráfego internacional, a sua natureza — por exemplo tapado, de bordas baixas, vagão de eixos, de «bogies» — as suas características de utilização — por exemplo: capacidade, possibilidade de descarga automática, adaptação a um regime de velocidade elevada, etc., e darão também o número respectivo da série de construção.

A aposição destes números nos vagões marca a conclusão dos estudos levados a cabo pela União Internacional dos Caminhos de Ferro, tendo em vista a elaboração duma codificação uniforme para o material de mercadorias, incluindo os vagões particulares existentes em todas as administrações ferroviárias com tráfego comum. A codificação aplica-se, não só à Europa continental, incluindo Portugal e Finlândia, mas também à Grã-Bretanha, à Turquia, à U. R. S. S. e mesmo à Mongólia.

A empresa foi árdua, devido à heterogeneidade dos parques onde se aglomeram vagões antigos, construídos numa época em que cada secção de estudo nacional punha a «sua» marca no «seu» material e vagões modernos, especializados na execução de transportes de natureza bem determinada. Além disso, os efectivos de cada tipo de material variam consideravelmente de um circuito ferroviário para outro, em função das necessidades comerciais, tendo, por exemplo, a contextura dos materiais da U. R. S. S. poucos pontos comuns com a da Grã-Bretanha, o que obrigou os peritos europeus a conceberem um inventário extremamente difícil e a pôr de pé uma codificação em números que corresponderão às necessidades actuais, apresentando uma tal latitude que permita a introdução de novos tipos de material nos próximos anos.

A codificação uniforme do material de mercadorias que acabou de ser adoptada, e aquela que está actualmente em estudo, constituirão as bases da introdução da cibernética na exploração ferroviária. O número de matrícula que personalizará o vagão, será, amanhã, anotado na memória de uma máquina electrónica que, tendo registado todas as informações necessárias que lhe forem comunicadas do exterior, saberá dar ordens de repartição do material que correspondam às necessidades dos passageiros, determinar a utilização nacional dos transportes, estabele-

Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola

Os serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes apresentam no seu orçamento para 1964 receitas e despesas iguais, montando a 318 700 contos.

Para estabelecer e equilíbrio entre a previsão das receitas, 318 700 contos, e as despesas, também previstas em igual quantia, recorre-se ao saldo do exercício de 1962, de onde se retiram 8500 contos, que figuram como receita.

No que respeita ao Caminho de Ferro de Luanda, escreve-se no relatório dos serviços:

«Não podendo fazer-se uma previsão para o transporte de minérios, na incerteza dos mercados mundiais, terá que ser-se cauteloso, tanto mais que a receita cobrada no primeiro semestre de 1963 monta apenas a 19 132 contos, muito inferior à cobrada em igual período do ano anterior.

Igualmente se diz no relatório «que, por dificuldades orçamentais, não pode encarar-se, para 1964, qualquer dotação para amortização dos empréstimos em dívida, pelo que se estabelece apenas uma dotação simbólica de 100 contos, que poderá ser oportunamente reforçada, de acordo com as disponibilidades que possam registar-se no decorrer do exercício, situação que se verificou já no ano anterior, sem que a situação financeira tivesse permitido a amortização dos encargos desta rubrica».

Esses empréstimos são dois, no montante de 210 646 contos, tendo um deles, de 83 405 contos, sido contratado com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, para continuação das obras e apetrechamento do porto do Lobito, e o outro de 127 241 contos, contratado nos termos do decreto n.º 40 434, de 14 de Dezembro de 1955, para continuação do Caminho de Ferro de Moçâmedes, incluindo a ponte sobre o rio Cunene.

Por capítulos, a receita prevista para 1964 é a seguinte (em contos):

Receitas do tráfego, 303 000; Receitas diversas de exploração, 2800; Reembolsos e reposições 4400; Saldo do exercício anterior, 8500.

Quanto à despesa: Inspecção, administração e direcção dos serviços, 23 469; Exploração, 217 533; Aposentações e pensões, 7000; Encargos gerais 20 595,77 como saldo orçamental; Exercícios findos, 200; Empréstimos e suprimentos, 100; Fundo de renovação, 11 740; Fundo de melhoramento, 7350.

Caminhos de Ferro — 88 500 contos, sendo 54 500 da exploração de Luanda e 34 000 da exploração de Moçâmedes.

Portos — 163 000 contos, dos quais 80 000 da exploração de Luanda, 77 500 da exploração do Lobito e 5500 da exploração de Moçâmedes.

Transportes aéreos — 51 500. —

lecer planos de triagem automatizados, seguir os «plannings» de conservação, e executar as estatísticas contribuindo assim para o estudo económico da utilização do material.

Era necessária, para que no futuro esta automatização do caminho de ferro pela cibernética pudesse ser uma realidade, uma modificação radical nos caminhos de ferro; e essa modificação começou por uma alteração de aparência modesta mas fundamental: a aposição nas paredes dos vagões duma marca em código, válida de Lisboa a Vladivostoque e de Helsínquia a Istambul.

«Boletim de Minas»

O «Boletim de Minas», útil publicação da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, inicia, com o número 1, correspondente aos meses de Janeiro, Fevereiro e Março, uma nova fase da sua existência. O sr. eng. Fernando Soares Carneiro, ilustre Director-Geral de Minas e Serviços Geológicos, na apresentação que faz deste primeiro número da nova fase do Boletim, diz-nos que, além de aconselhável tentativa de adaptação às realidades actuais da Indústria Extractiva, é cumprimento da necessidade da integração nas regras da normalização deste tipo de publicações oficiais. Assim, os objectivos implicarão profundas alterações de estrutura e forma; aquelas surgirão progressivamente como fruto da permanente vontade de actualização; esta subordinam-se às directivas estabelecidas pelo respectivo departamento.

Foi escolhida, para esta nova fase, a periodicidade trimestral, por ser considerada a mais compatível com a possibilidade de obtenção de elementos. Em cada ano haverá um volume com os quatro números trimestrais.

O Boletim comporta 5 secções: «Minas», «Águas Minerais e de Mesa», «Pedreiras», «Legislação e Jurisprudência» e «Vária».

É de esperar que a divulgação de assuntos mineiros dê o devido relevo à importância das indústrias extractivas na economia portuguesa e atraia a atenção do nosso capital, tradicionalmente arredio, firmando e incentivando uma decidida política de fomento verdadeiramente nacional.

Este número 1 da nova fase do «Boletim de Minas» abre com uma palestra de muito interesse, proferida pelo sr. Eng. Fernando Vasconcelos Nascimento da Fonseca, no dia 20 de Fevereiro deste ano, no Curso de Medicina do Trabalho, no Instituto Superior de Higiene Dr. Ricardo Jorge, e subordinada ao tema «A indústria extractiva e problemas que se deparam ao Médico do Trabalho.»

Tertúlia «Festa Brava»

Com vistosa e sugestiva capa, a Tertúlia «Festa Brava» editou, para comemorar o XVIII aniversário da sua existência, o segundo número do seu *Boletim*, com numerosa e interessante colaboração e várias gravuras.

Em duas páginas, sob o título de *Palavras de homenagem ao fundador da Tertúlia «Festa Brava»*, evoca-se, sentidamente, a figura do nosso saudoso Director Carlos d'Ornellas, pela pena dos seus amigos: dr. Saraiva Lima, Fausto Dias, José Castelo e Rebelo de Bettencourt.

Neste número, fora do mercado e destinado a ser distribuído unicamente pelos associados desta prestigiosa colectividade, colaboram também, com artigos de bastante interesse, os srs. Rogério Perez; Manuel Casqueiro Haderer, presidente da Direcção da Tertúlia; Jorge Rebelo, dr. Américo Marinho, a poetisa Nartade Galvão, Gentil Marques, Fausto Calado Alves, José Emilio de Sousa Nunes e José Lanceiro.

Há 50 anos

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

Linhas portuguesas

Companhia portuguesa. — Estão quase concluídas as obras de ampliação da estação da Granja, ficando esta estação com óptimas condições de comodidade, não só para passageiros como para habitação de pessoal. Exteriormente é do tipo das novas estações das Mercês e Lamarosa.

Minho e Douro. — Está quase concluída a terraplenagem do prolongamento da linha da Régua a Chaves, entre Vidago e Moure. Nos restantes 7 quilómetros de Moure a Chaves vão em breve ser iniciados os trabalhos, parece que por administração directa.

— Também na linha de Miranda vão adiantados os trabalhos de terraplenagem, devendo o primeiro troço em construção estar concluído antes do fim do ano.

— Parece que será inaugurado no próximo mês de Novembro o troço do caminho de ferro de Lapela a Monção.

Vale do Vouga. — A partir de 11 de Outubro são estabelecidos os comboios 7 e 12 entre Albergaria e Aveiro, para facilitar as relações regionais com a sede da comarca e do distrito. O C. n.º 7 sairá de Albergaria às 6,20, chegando a Aveiro às 8,10, a tempo de dar correspondência ao n.º 18 da Companhia Portuguesa. O n.º 12 parte de Aveiro às 18,50 depois da passagem do n.º 3 da Companhia Portuguesa e chega a Albergaria às 20,40.

Penafiel a Entre-os-Rios. — Prossegue com a maior actividade a construção deste caminho de ferro que, como se sabe, é sobre o leito da respectiva estrada, e pertence à Companhia de Penafiel à Lixa.

Anuário dos C. T. T.

Recebemos dos CTT o volume referente ao ano de 1963. Foi um ano de grande actividade para a Administração-Geral e em que se registaram notáveis progressos, quer na construção de novos edifícios, quer nas instalações e reinstalações de estações, quer nas instalações de telecomunicações, quer na emissão de novos selos.

O Centro da Assistência continuou a prestar excelentes serviços aos funcionários dos CTT. Alguns números de interesse: 144 722 consultas médicas; 1 572 intervenções cirúrgicas; 510 transfusões de sangue.

No ano de 1963 os CTT tinham ao seu serviço 38 729 empregados.

Agência de Viagens EXPRESSO

Todos os bilhetes de Caminhos de Ferro
para as redes nacionais e internacionais
aos PREÇOS OFICIAIS

Av. António Augusto de Aguiar, 88
Telef. 4 21 85 — LISBOA-1

TEMAS TÉCNICOS

A Atrelagem automática

— um grande passo para o futuro

Já há bastantes anos que a automatização tem um papel muito importante nos caminhos de ferro. O passo mais decisivo e mais difícil está para ser dado, pelo menos na Europa: a introdução da atrelagem automática.

A importância deste projecto é evidente. Para isso basta tomar em consideração que na República Federal Alemã, os trabalhadores que procedem a essa manobra têm que se aproximar 700 000 e 800 000 vezes dos veículos para os atrelar ou desatrelar manualmente.

Este incrível dispêndio de trabalho humano fez surgir a necessidade de uma automatização, não só para economizar a mão-de-obra e o tempo, mas também para poupar milhares de homens a esse perigo permanente.

Se a atrelagem automática ainda se não tornou numa realidade, apesar dos estudos realizados em 1927 pela União Internacional dos Caminhos de Ferro, foi devido, não à parte técnica, mas sim ao problema do financiamento e da realização prática.

Os veículos de todos os países deveriam satisfazer a certas condições uniformes e qualquer modificação importante deveria estender-se ao mesmo tempo a todas as redes ferroviárias: Dadas a divisão política da Europa e a fraqueza económica de certos países, a realização prática e o financiamento só se poderão realizar baseados num acordo internacional e numa ajuda substancial aos países menos privilegiados.

A atrelagem automática fez a sua aparição nos Estados Unidos no princípio do século, seguida pelo Japão e pela Rússia.

Ao cabo de várias experiências e de acordo com a «Organização para a colaboração ferroviária» da qual participam os Estados do bloco Este, chegou-se à conclusão de que, para atingir o fim em vista, era necessário utilizar um sistema de atrelagem onde se exercessem não só os efeitos da tracção mas também os de pressão, para que pudessem ser suprimidos os tampões laterais utilizados até agora. Foram, pois, propostos diferentes sistemas, dos quais três foram concebidos pela indústria dos países ocidentais. Foram instalados numa série de vagões e experimentados em todos os detalhes tendo em conta todas as dificuldades normais do tráfego como fortes declives, curvas apertadas e travagens rápidas.

Resolvidos os problemas técnicos, os do funcionamento e aplicação prática seguir-se-ão, e em 1975

poder-se-á proceder em poucas semanas à mudança de atrelagem. Ao princípio será a atrelagem automática com pressão suportada por tampões laterais e depois, a pouco e pouco, à atrelagem por tampão central, tornando os laterais supérfluos dada a enorme despesa que representa esta transformação. Pode surgir a pergunta: — os ganhos esperados justificam um tão longo período de preparação e transição e um empate de fundos tão importante? A resposta é facilmente encontrada porque, suprimindo uma fonte permanente de acidentes graves e às vezes mortais, realiza-se certamente uma obra útil. Além disso, a atrelagem automática é uma questão vital para os caminhos de ferro, e indispensável numa exploração ferroviária inteiramente automática com uma produtividade máxima no domínio do transporte de mercadorias.

O caso de as companhias ferroviárias estarem conscientes do facto e procurarem, há dezenas de anos, a resolução deste difícil problema só prova que evoluem e sabem ter iniciativas de longo alcance.

Suazilândia e Moçambique

O «Diário do Governo» n.º 116, I Série, de 15 de Maio de 1964, publicou o texto da Convenção relativa à exploração do Caminho de Ferro entre a Suazilândia e Moçambique.

O «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», fez, a propósito, o seguinte comentário:

«Fica deste modo aquele país com a sua «porta» para o mar, assegurada.

Entretanto as duas linhas estão já ligadas e a construção na Suazilândia bastante adiantada, o que permitirá que entre brevemente em exploração provisória o troço já construído.

Da nossa parte desde há tempo, como tivemos ocasião de referir no nosso Boletim, que a linha foi dada como pronta pela Divisão de Estudos e Construção, a quem incumbiu esse trabalho.

Por sua vez, o porto de Lourenço Marques aumenta, no ritmo que as necessidades lhe vão indicando, a sua capacidade, encontrando-se por isso em condições de receber e despachar rapidamente, como é da tradição, o tráfego que lhe advirá da entrada em exploração do Caminho de Ferro para a Suazilândia.

Vai enfim entrar em funcionamento um caminho de ferro que os portugueses estudaram em 1903 e cuja construção foi autorizada por Decreto de 15 de Julho desse ano, publicado no «Boletim Oficial» n.º 38. Em 1905 o «Boletim Oficial» n.º 17 de Março desse ano aprova o projecto deste caminho de ferro. Nesse mesmo mês foi criada a Comissão do Caminho de Ferro da Suazilândia.

Em 1912 estava terminada a construção da linha até Goba, de onde não passou até agora, por nunca se ter verificado a construção da linha no território vizinho.»



O vermelho nos caminhos de Ferro

Por que razão se adoptou o vermelho nos caminhos de ferro para indicar perigo? A cor vermelha está quase instintamente ligada, desde épocas remotas, á própria ideia de perigo. A sua associação com as chamas que se vêem a grande distância, e talvez mesmo com o sangue, deve ter contribuído para isso. Reconheceu-se, por outro lado, que o vermelho é a cor que mais fortemente chama a atenção.

Ver passar comboios

A agência ANI enviou para a Imprensa a seguinte curiosa notícia:

CREWE (Inglaterra) — Mais de 2.000 jovens encheram ontem a estação de caminho de ferro local «para verem passar os comboios» mas foram expulsos do recinto pela polícia, porque começaram a fazer distúrbios.

Ver passar os comboios («Train-Spotting») é um passatempo muito popular na Inglaterra, praticado por velhos e novos. Porém as autoridades locais tinham dificuldades em controlar os numerosos «Train-Spotters» que todos os fins de semana enchiam a estação e no último sábado decidiram impedir-lhes o acesso, mas os jovens vieram de comboio e, depois de desembarcarem, recusavam-se a abandonar a plataforma da estação.

Quando chegou a polícia para os expulsar os jovens praticavam desmandos, incluindo a obstrução das linhas com pedras e serviam-se dos carros de transportes das bagagens para fazerem corridas de velocidade.

A ilha dos gatos sem rabo

A ilha de Man, entre a Inglaterra e a Irlanda do Norte, que se tornou em aliciante cartaz de turismo, inclui entre os seus atractivos a curiosidade dos gatos sem rabo.

São esses famosos felinos, conhecidos pelos gatos de Man, de dois tipos: os privados em absoluto de cauda, designados «Rumpies», e os que conservam alguns vestígios do mesmo apêndice, e são chamados «Stumpies». Em qualquer das espécies, as pernas são mais longas do que nos gatos vulgares, e isso lhes dá um movimento peculiar quando andam ou correm.

Esses felinos, muito sensíveis e argutos, não são

originários da pitoresca ilha, e diz uma lenda que os primeiros se escaparam para ali de um navio estrangeiro naufragado ao largo de Spanish Head.

Há diversas e numerosas raças de gatos sem cauda no Extremo Oriente, mas na Europa, à excepção de alguns exemplares em Portugal e Espanha, o seu único «habitat» é na ilha de Man, que do facto se aproveita como bizarro e atraente cartaz de turismo.

«Solução» para os turistas que não encontram lugar nos hotéis

Um turista libanês, Alessandro di Meo, não conseguiu, em viagem pela França, depois de muitas e estafantes diligências, encontrar quarto onde pernoitar em Dijon. Decidiu, por isso, partir o vidro da montra de uma casa de mobílias e dormir no confortável sofá ali exposto, segundo contou à Polícia que, altas horas da noite, lhe foi interromper o sono.

PRÉDIOS HERDADES MORADIAS QUINTAS ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA
ÓPTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA
MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseja por intermédio da

Empresa Predial Nortenha

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8%.

Empresa Predial Nortenha

Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da *Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier* — FIABCI

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telef. 26 706-30-181

COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º

LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telef. 36 22 28-36 67 31

A futura estação central ferroviária de Lisboa será localizada na Palhavã?

Lemos no «Diário Popular», de 28 de Setembro, que está a ser apreciado pelo Município de Lisboa e pelas Câmaras Municipais limítrofes, um projecto elaborado pelo Gabinete de Estudo de Planeamento de Transportes Terrestres, sobre o futuro «nó ferroviário» da capital.

«Segundo esse projecto, há poucos dias concluído, a futura Estação Central Ferroviária deverá localizar-se em Palhavã, dali partindo toda a rede ferroviária urbana, incluindo a linha de cintura, que efectuará a ligação entre o Estádio Nacional e Sacavém. O estudo daquele gabinete da Direcção-Geral de Transportes Terrestres chegou a prever a localização da Estação Central no Areeiro, mas foi Palhavã que reuniu a preferência dos respectivos técnicos.

A linha de cintura, que sairá do Estádio Nacional, dirigir-se-á à zona da Buraca e à Damaia e, partindo daqui, em direcção à Pontinha. O plano prevê comunicações ferroviárias de grande importância, ligando a zona industrializada da Venda Nova com o vale do Tejo a partir de Sacavém (linha do Norte). O projecto compreende ainda comunicações ferroviárias entre a doca de pesca, em Pedrouços, e a Estação Central, utilizando-se o vale do Jamor, em vez do vale de Alcântara, como chegou a estar previsto. Também o vale da Ribeira de Algés foi posto de parte, em benefício do aproveitamento do Jamor.

A futura linha férrea de cintura deverá sacrificar o hipódromo do Estádio Nacional, atravessando a auto-estrada nas proximidades da actual passagem inferior e «cortando a povoação de Carnaxide, a nascente, e a estrada nacional n.º 117 junto ao cruzamento com a estrada n.º 6 (estrada da Buraca), acompanhando esta na sua directriz pelo lado norte. Neste ponto, o traçado colide com o Plano de Alferragide, superiormente aprovado e em franca execução, pelo que o projecto deverá sofrer alterações.

Após os pareceres da Câmara Municipal de Lisboa e dos Municípios limítrofes, o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres deverá pronunciar-se sobre o traçado definitivo destas vias ferroviárias, que vão desempenhar, no futuro, importante papel no desenvolvimento das regiões da periferia da capital.»

É sob reserva e a título de mera curiosidade que reproduzimos do «Diário Popular» a notícia acima.

São necessários duzentas mil dádivas de sangue por ano para todos os portugueses estarem certos de ter sangue suficiente para se tratarem.

ABRIGADA

FUNDADA
EM 1856

Mais de cem anos ao serviço da Indústria Nacional

- REFRACTÁRIOS SÍLICO-ALUMINOSOS
SUPER-REFRACTÁRIOS ALUMINOSOS
REFRACTÁRIOS ISOLADORES
- GRÉS QUÍMICO
CIMENTOS ANTIÁCIDOS
- GRÉS PARA SANEAMENTOS
- MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA
PARA A EXECUÇÃO DE TODOS OS
TRABALHOS E MONTAGENS

FÁBRICA DE PRODUTOS CERÂMICOS D'ABRIGADA, LDA.

RUA BORGES CARNEIRO, 59 - 1.º — LISBOA - 2

TELEFONES 66 13 10 - 66 50 56 - 66 86 92 - 67 59 75

Instalações fabris: ABRIGADA (Alenquer) - Telf. Abrigada 4

Linha da Beira Alta

A partir do próximo dia 15 do corrente, as automotoras n.ºs 1320 e 1325 passam a efectuar paragem no novo apeadeiro da «Vila Boa do Mondego», situado na linha da Beira Alta, entre a paragem do Muxagata e a estação de Celorico da Beira, sempre que haja passageiros para embarcar ou desembarcar.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

RENOR



REPRESENTAÇÕES E NOVIDADES PARA DECORAÇÃO E CONSTRUÇÃO, LDA.

Rua D. Estefânia, 155-C Telefones 73 57 49-53 77 54

FERRAGENS ESPECIAIS ● REVESTIMENTOS ● ALCATIFAS ● PAVIMENTOS
PLÁSTICOS ● CLARABÓIAS ● LABORATÓRIOS ● LAVA-LOIÇAS

TUDO PARA DECORAÇÃO

Albino Faria & Cruz, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

FORNECEDORES DA C. P.

Rua dos Fanqueiros, 146 — Telef. 32 42 83-32 42 84 * Teleg. SAFIL LISBOA

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 FUNDRIES)
 Cilindros para locomotivas — Caixas de lubrificação, tampões de choque, centros
 de rodas, cilindros para freios de vácuo, pivots, etc.
 Cróximas para caminhos de ferro

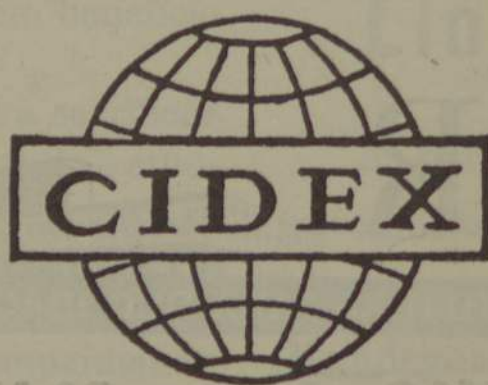
COMETNA

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

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Fabrica em Lisboa e Venda Nova

Sede - Rua da Academia das Ciências, 5, Lisboa-2 — Telef. P.P.C.A. 31718 — 5 linhas



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

Teleg. CIDEX — LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Reparações Industriais, Lda,

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

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A

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

IMPORTADORES-ARMAZENISTAS

MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

SECÇÃO D—Matérias-primas para a indústria,

Drogas e Produtos Químicos

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis para Escrita e Impressão

Embalagem fina — Vegetais e Krafts

Higiénicos-Lenços-Guardanapos e outros papéis especiais

COMPANHIA HANSEÁTICA

LOHMANN & C.^a, LDA.

Avenida Defensores de Chaves, 35-5.º — LISBOA

Caixa Postal n.º 1 425 — PO Box.: LISBOA — Telef. 73 64 78-73 65 66-73 65 82

OSNABRUECKER KUTPFER-UND DRUHTWERK: COBRE E SUAS LIGAS, METAIS LEVES, EM TUBOS, CHAPAS, PERFIS, ARAMES. ■ CABOS ELÉCTRICOS.

HOESCH-EXPORT G. M. B. H.: TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRCIGOS.

Material de construção para Caminhos de Ferro, molas.

USINES GILSON: AÇOS DE CONSTRUÇÃO, E AÇOS ESPECIAIS PARA CAMINHOS DE FERRO.

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas.

Perfis e Ferragens modernas de alumínio anodizado ● Tintas e Vernizes.

Restaurante CASTANHEIRA

ESTRADA DA TORRE, 77 * Telef. 790168 * LUMIAR

LISBOA - 5

Recomendado por esta revista

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**

CASA FUNDADA EM 1881



Joaquim Francisco de Oliveira, Lda.

CARREIRAS DE SERVIÇO PÚBLICO

Luxuosos autocarros para excursões

Sede: Avenida Dr. Joaquim de Melo — ÁGUEDA

Escritórios centrais: R. da Sofia, 149 — COIMBRA

Telefones } Escritório: 25 2 35
Bilheteiras: 23 5 59

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

Alberto Maria Bravo & Filhos

Praça de Londres, 3-3.º

LISBOA

LUBRIFICANTES
MOLYDAL

BISSULFURETO DE MOLIBDÉNIO (5_2 Mo)

Uma ciência nova na lubrificação

LUBRIOL

Soc. Comercial de Representações, Lda.

Rua Augusta, 47-3.º-E

Telefone 3 2 7 9 7 5

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.

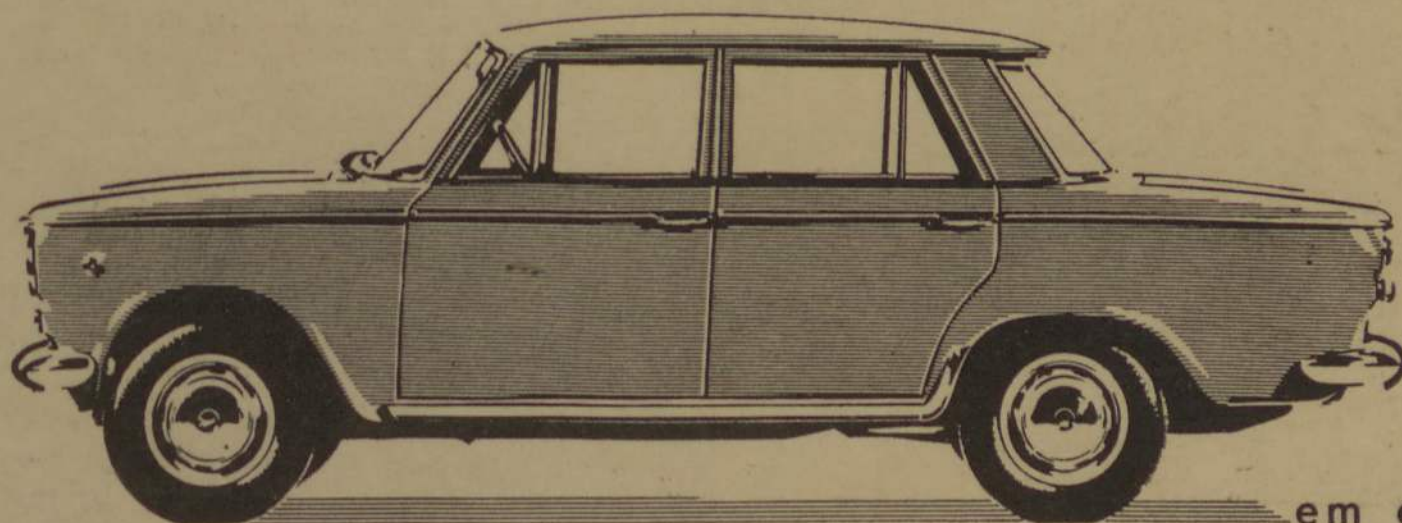
Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 13 - 67 05 14 — LISBOA

fiat 1300 1500



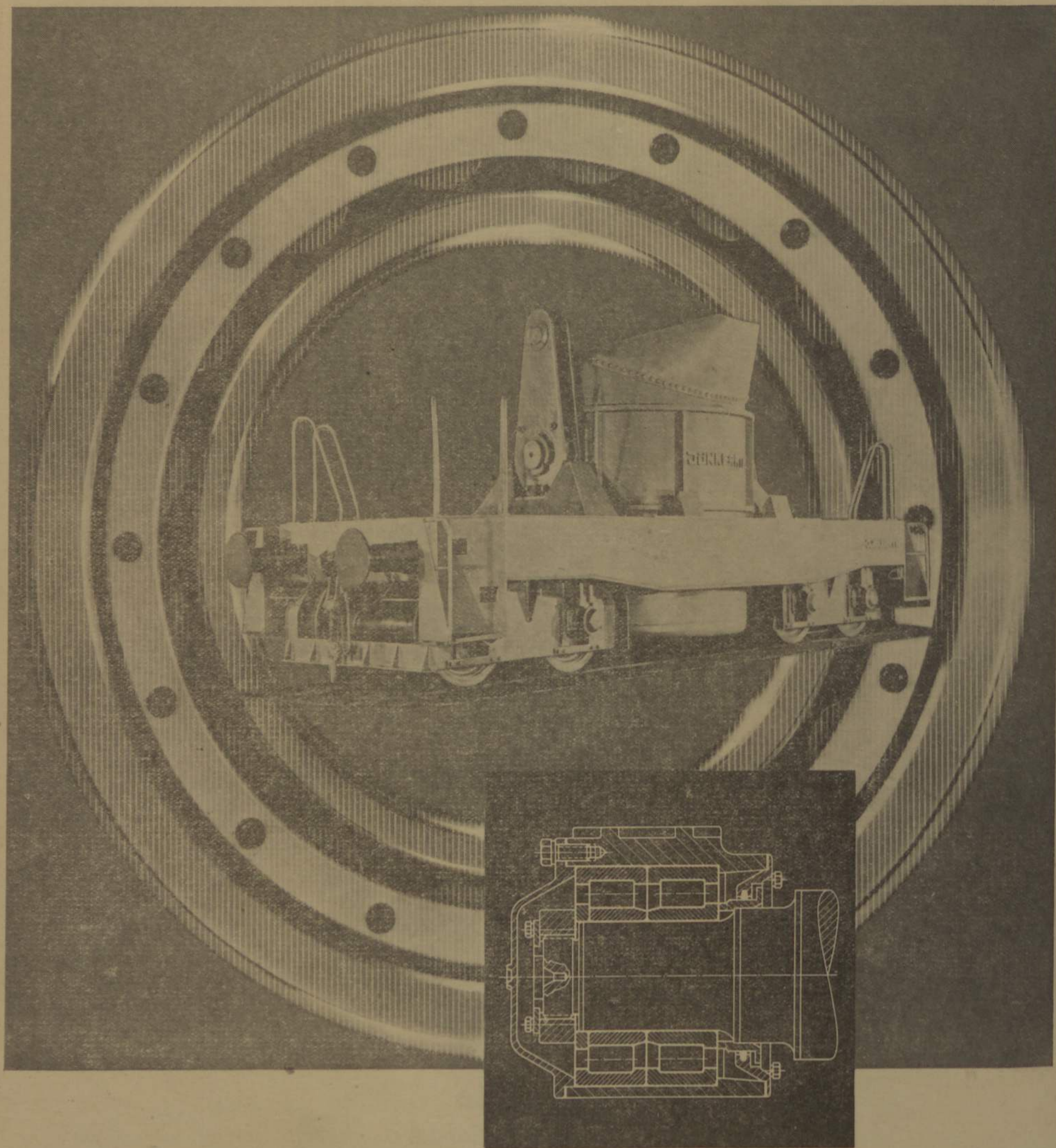
esbelto
panorâmico
confortável
silencioso
veloz
elegante
altos serviços



em exposição na

fiat 1300/1500 o carro sucesso

Fiat Portuguesa
Lisboa e Porto



A vagoneta de carga de lingotes de ferro, que se vê na gravura acima, está equipada com caixas de rolamentos axiais FAG.

A vagoneta, foi construída em 1958, pela Junkerath Gewerkschaft, Junkerath (Alemanha Ocidental)

A carga axial, é de 20 toneladas, tendo-se aplicado o rolamento tipo WJ 120x240/WJP. 120x240 P.

As principais vantagens, residem na sua simples montagem e desmontagem, fácil inspecção e lubrificação económica, que lhes conferem absoluta confiança no serviço. A experiência da FAG, com mais de 40 anos, no sector da técnica da anti-fricção, está sempre à vossa disposição.

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