

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXVII

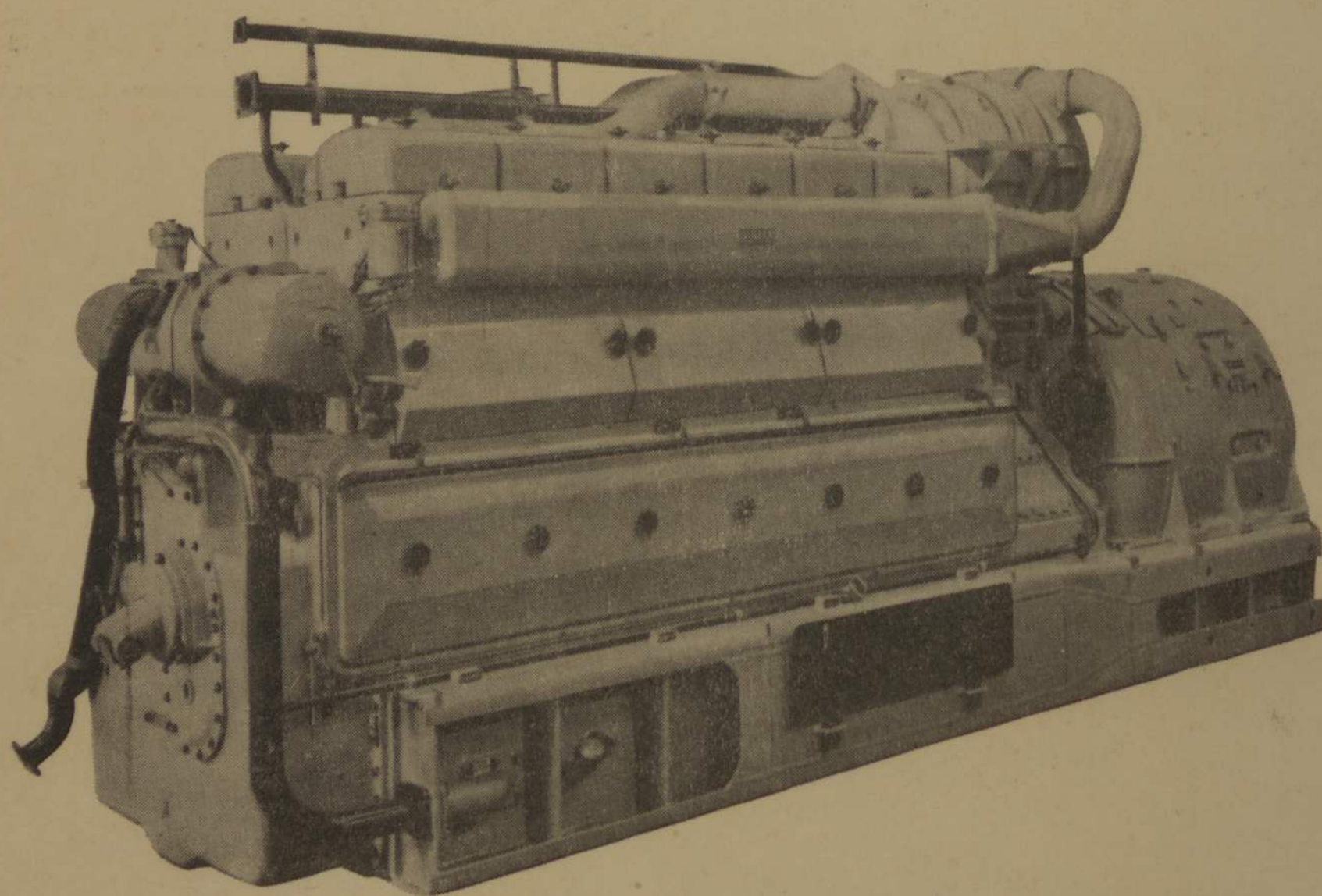
N.º 1849

1 JANEIRO 1965



SULZER

MOTORES DIESEL DE TRACÇÃO



GRUPO DIESEL-GERADOR DE 2100 CV
PARA LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS

SULZER FRÈRES S. A.
WINTERTHUR • SUÍÇA

SULZER IRMÃOS, LDA.
APARTADO 2702 • LISBOA

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

1849

1 — JANEIRO — 1965

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

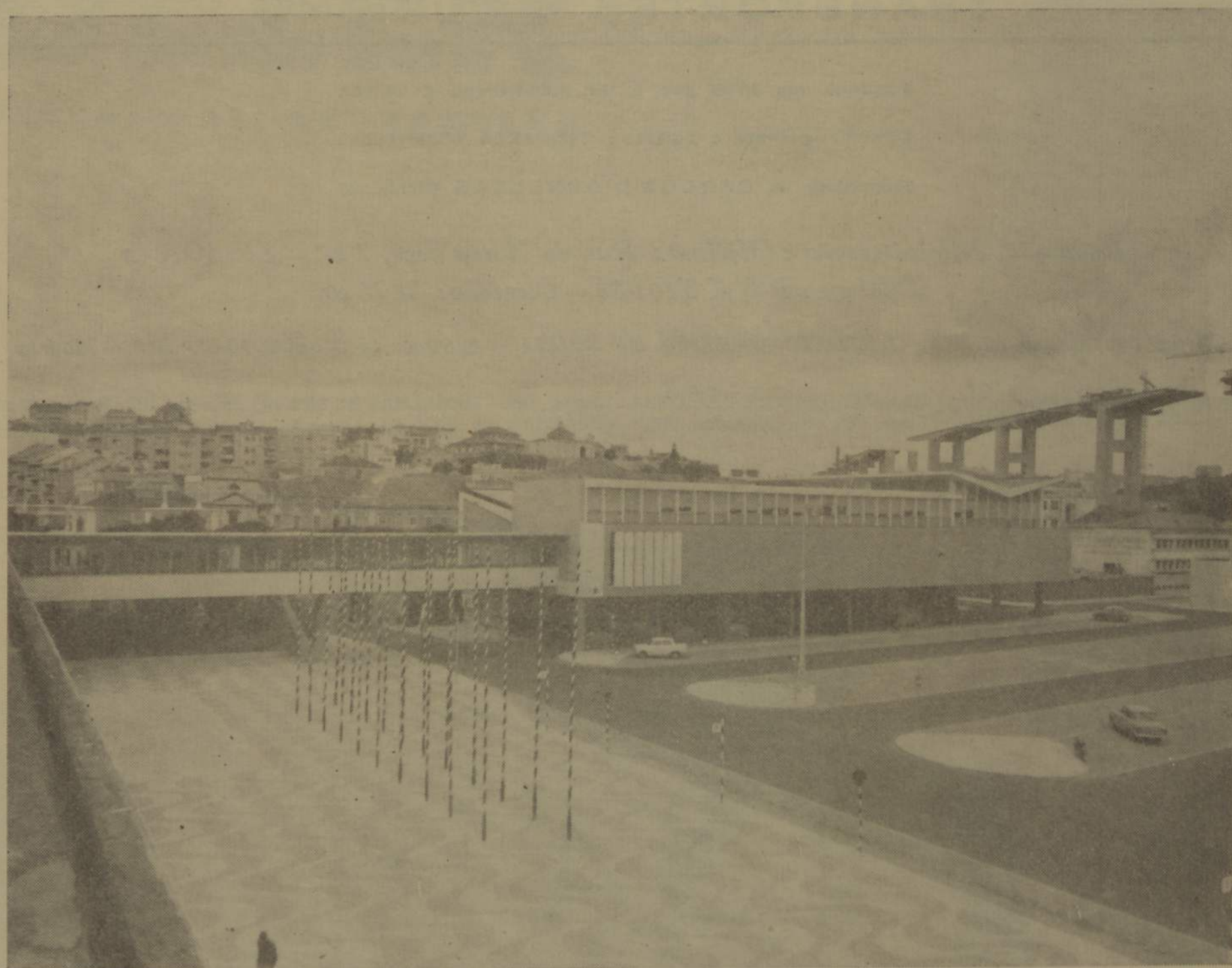
Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL



Pavilhão da Feira das Indústrias Portuguesas — Lisboa

Fundações Sobre 132 ESTACAS FRANKI

FUNDAÇÕES FRANKI, L.^{DA}

Rua Braamcamp, 13, 3.º — Lisboa I

Telefs. 73 41 12/3/4 — End. Teleg. FRANKI

CAMISAS REGOJO

46 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

End. Teleg.: «REGOJO»

Telefs. } 86 21 65 / 6
 } 86 69 79

L I S B O A



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

Armazenistas e Importadores

TELEFONES-SINALIZAÇÃO-T. N.
RELÓGIOS ELÉCTRICOS-T. N.
PILHAS SECAS - **BEREC**
DISJUNTORES AUTOMÁTICOS
RÁDIOS **DUCRETET-THOMSON**
APARELHAGEM DE PRECISAO
APARELHAGEM DE MEDIDA



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

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES—CANTARIAS
GRÊS—LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

FERODO

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

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA

Albino Faria & Cruz, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

FORNECEDORES DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— — PARA USOS CULINÁRIOS — —

EXTRA E ESPECIAL



CAMPO GRANDE, 33

Telef. 77 22 72

LISBOA - 5

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL 110 000 CONTOS

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26 — LISBOA
SERVIÇOS TÉCNICOS EM SEIA

PRODUTORA E DISTRIBUIDORA
DE ENERGIA ELÉCTRICA

Centrais hidroeléctricas :

Senhora do Desterro I e II * Ponte de Jugais
Vila-Cova * Sabugueiro * Riba-Coa

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA — 56 030 kVA
QUEDA BRUTA TOTAL — 1 200 m

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

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 KUPFER-UND DRAHTWERK: COBRE E SUAS LIGAS, METAIS LEVES, EM TUBOS,
CHAPAS, PERFIS, ARAMES. ■ CABOS ELÉCTRICOS.

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

Material de construção para 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.

QUIMAR

Materiais de Construção, Lda.

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

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



Distribuidores Gerais em exclusivo:

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores:

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

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da **SONAE**

Não há melhor e é português

PORTO — Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 444 — Telef. 23514/5

FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Telef. 772259

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.ª CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776

Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

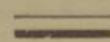
Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE - SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro



À venda em todas
as boas casas

**SOCIEDADE DÓMÚZ, L.ª DA
ELVAS**



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchínhas

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 86 74 64

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE
SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA
ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORÍFICOS **"FRIGIDO"**

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

SELAGARANTE, L.^{DA}

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



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

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

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

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

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

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

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

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

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

ELECTRO-ARCO LIMITADA

Fornecedores da C. P.

ELECTRÓDIOS
POSTOS E ACESSÓRIOS

PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA
MATERIAL APROVADO PELO

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

FÁBRICA E LABORATÓRIOS
Venda Nova — AMADORA

LISBOA - 2

Rua Silva Carvalho, 239 — Telefs. 683649/684893

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telefone 21277

SEMPRE PRESENTE!



O preferido pela C. P. devido às suas extraordinárias características e elevado rendimento

CONSULTE:

"SOPAL"

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

"NORDICAL"

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

Construa com NOVOPAN

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

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 56204

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

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

GRAHAM

Indústria de Papel da Abelheira
SARL

PAPÉIS de todos os tipos, para todos os fins
E

SACOS DE PAPEL

Para todos os produtos

NA VANGUARDA DO PROGRESSO
DESDE 1808

LISBOA

R. da Alfândega, 160

Telef. 32 00 66

PORTO

R. dos Clérigos, 6

Telef. 2 69 61

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

PAPÉIS DE ESCRITA * PAPÉIS DE IMPRESSÃO * PAPÉIS DE EMBALAGEM
CARTOLINAS (SIMPLES E DÚPLICE) * PAPÉIS PARA DUPLICADOR



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



SEDE EM LISBOA:

Rua do Telhal, 12

TELEFONES:

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

5 91 20 — 5 91 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado **2019**

DEPÓSITO NO NORTE:

Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1965

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

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

TELEFONES: 22643 / 4 — 34947

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

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefones: 366051/52/53

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis para Escrita e Impressão

Embalagem fina — Krafts — Vegetais

Crepados — Couché — Máquina

Higiénicos-Lenços-Guardanapos e outros papéis especiais

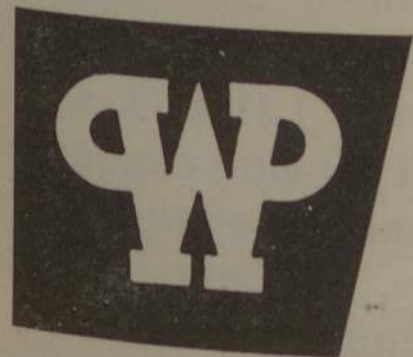
Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscoso

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

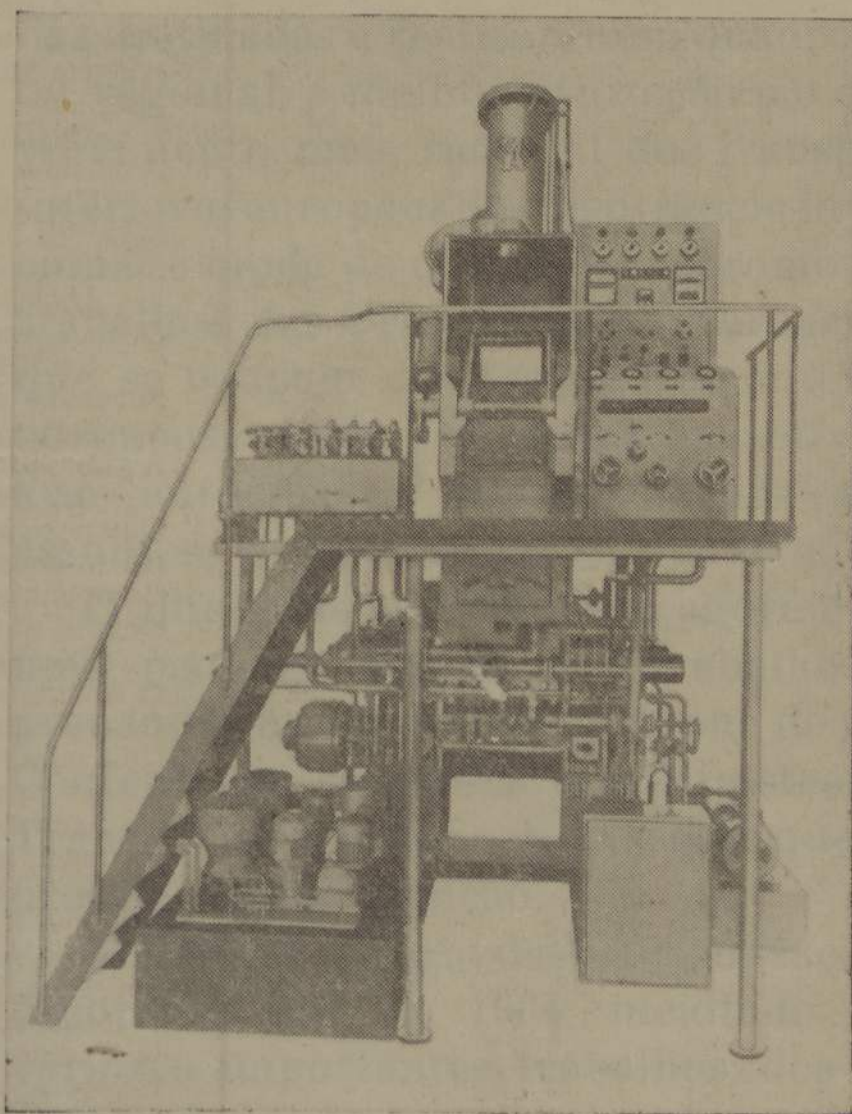
Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.)

WERNER & PFLEIDERER
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

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



A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Engenheiro 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

Os Transportes na Europa em 1964, pelo Eng. <i>LUIS DA COSTA</i>	371
1965	372
Os Caminhos de Ferro do Continente no Projecto do Plano Interca- lar 1965, 67, pelo Prof. Doutor <i>JOÃO FARIA LAPA</i>	373
A previsão económica e a planificação dos transportes a longo prazo, pelo Eng. <i>ARMANDO CAMEIRA</i>	375
I Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações, Muni- que 1965	379
Turismo em Mafra	379
«Gazeta Mobil Clube»	379
No Limiar de 1965, pelo Doutor em Engenharia <i>EDUARDO FER- RUGENTO GONÇALVES</i>	381
Problemas dos transportes nacionais, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	383
Relações humanas no trabalho, pelo dr. <i>ALVARO SARAIVA</i>	389
Automotores «T. A. R.», do nosso correspondente em Espanha <i>MARTINS DE SOUSA</i>	392
O doce nunca amargou e os olhos também comem, por <i>EURICO GAMA</i>	397
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTACIO</i>	399
A vida portuguesa há 50 anos, reportagem retrospectiva de <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	401
Que posição ocupa o Brasil em extensão electrificada?	408
Há 50 anos	408
Companhia Wagons-Lits	408
Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas	408
O Alentejo e o Turismo	413
Casa da Imprensa	414
Dois minutos de viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	415
Linhas Estrangeiras	418
Na Senda do Progresso — O monocarril de Haneda	419
Portugal, país de Turismo	421
Turismo Universitário	421
Turismo Nacional	421
Praia do Areinho em Aveiro	421
Imprensa	425
O jornalismo e a sua alta função social	425
O Tempo e o Modo	425
Livros e Autores	426
Pelo Mundo Fora	427
Os caminhos de ferro na Europa	428
Boas-festas	428
Homenagem do Concelho da Lourinhã à Pintora Eduarda Lapa	429
Na Feira I. de Lisboa — 43.ª Exposição Canina Internacional	429

Os Transportes na Europa em 1964

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

NÃO é demais, no fim de mais um ano, olhar para trás e ver o cuidado que mereceu, aos responsáveis dos diferentes países europeus, a acção do elemento transporte no conjunto económico e seu desenvolvimento, pois bem sabemos que um bom sistema de transportes é a base dum bom desenvolvimento da estrutura económica das nações. E, por que assim é, não se pode deixar de empregar todos os esforços para que a um surto económico importante o sistema de transportes lhe corresponda, porque, se assim não suceder, o desenvolvimento económico sofreria rude golpe na sua marcha.

Ora, a Europa tem, de facto, tido essa preocupação, que se tem concretizado pela criação de organizações como a O.C.D.E. (Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico) e a C.E.M.T. (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes), organismos estes que se preocupam respectivamente com o desenvolvimento económico e com o melhor aproveitamento e desenvolvimento do sistema de transportes.

A O.C.D.E. já ultrapassou os limites europeus pois derivou da O.E.C.E. que se preocupava apenas com a cooperação económica europeia.

Porque o assunto mais directamente nos interessa, encaremos a acção da Conferência

Europeia dos Ministros dos Transportes no rodar do ano de 1964.

Muitos foram os problemas que interessaram este organismo no sector dos transportes ferroviários, rodoviários e por vias navegáveis, porque essa é a sua função estatutária que determina que a Conferência tem por objectivo tomar todas as medidas destinadas a realizar, num quadro geral ou regional, a melhor utilização e o desenvolvimento mais racional dos transportes interiores europeus de importância internacional e ainda de coordenar e promover os trabalhos das Organizações internacionais que se ocupam dos transportes interiores europeus, tendo em atenção a actividade das autoridades supranacionais nestes assuntos.

O que mais nos interessa agora é fazer uma pequena síntese dos trabalhos que preocuparam no decorrer do ano de 1964 a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes por ser este o sector que mais prende a nossa atenção.

Activa foi a acção desta organização, no decorrido ano de 1964, incidindo sobre vários e importantes trabalhos, dos quais alguns vamos mencionar.

A política geral de transportes mereceu atenção especial em virtude da sua importância quanto ao melhor aproveitamento

do sistema de transportes existente e à coordenação dos diversos modos de transporte.

O estudo deste problema foi dividido em 3 fases:

A primeira, respeitava à adopção dum esquema e discussão e aprovação dum relatório sobre esse mesmo esquema.

A segunda, englobava a discussão dos assuntos indicados no citado relatório e a elaboração dum segundo relatório.

A terceira, baseada neste relatório e em tudo o mais que fosse possível e tivesse oportunidade para o desenvolvimento do sistema dos transportes europeus, tirando as respectivas conclusões.

Durante o ano foi concluída a primeira fase e entrou-se já na discussão da segunda.

Outro importante problema foi o da organização dum colóquio realizado em Estrasburgo sobre a teoria e a prática na economia dos transportes no qual se tiraram conclusões prometedoras para o futuro, e tão proveitoso foi, que se pensa repeti-lo periodicamente.

A questão dos investimentos nos trans-

portes também reteve a atenção dos respectivos Ministros que sobre eles tomaram deliberações proveitosas para a resolução deste importante problema, tendo-se para cada modo de transporte feito o necessário estudo, que prosseguirá nos anos seguintes.

Outra questão sobre que a C.E.M.T. iniciou os seus estudos foi a dos transportes urbanos, examinando diferentes medidas para reduzir a circulação, estudos estes que prosseguirão nos anos seguintes.

Foi também encarado o problema da normalização do material circulante ferroviário, principalmente no que respeita a locomotivas Diesel.

Vários assuntos sobre segurança de circulação rodoviária foram apreciados, principalmente no que respeita à fixação duma potência mínima do motor do veículo tractor em função do peso bruto dos camiões e conjuntos rodoviários, e à fixação da velocidade máxima dentro das localidades.

O programa de trabalho para 1965 está cheio de assuntos cujo estudo muito interessa à melhoria dos diferentes modos de transporte e à sua coordenação.

1965

Sobre um velho mundo, tão velho e desvairado que, por vezes, mal o compreendemos, desceu, no dia 31 de Dezembro, como o Sol no ocaso, o ano de 1964. Abrem-se, hoje, com optimista esperança, as portas Joiradas do Ano Novo de 1965.

Nação histórica como é a nossa, a quem o Mundo deve novos Mundos, a Civilização novos surtos, continuamos a ser um admirável exemplo de fé nos nossos destinos. Há quem nos inveje, há quem pretenda perturbar a nossa paz e há quem se esforce por dividir-nos. Mais do que nunca precisamos de estar unidos. A nossa força reside na nossa unidade, no presente, e na nossa fé, para os combates do futuro.

Neste momento em que se inicia o Novo Ano de 1965, cumpre-nos saudar toda a Família Portuguesa, e, dentro dela, muito particularmente, todos os nossos ilustres colaboradores, prezados assinantes e anunciantes, todos quantos, até agora, nos têm dado inequívocas provas de consideração e amizade, e concorrido para o prestígio desta revista. A todos, os nossos votos de um Novo Ano muito feliz e próspero. Nestas saudações abrangemos, reconhecidamente, a Imprensa, a quem devemos constantes provas de atenciosa camaradagem.

Lisboa, 1 de Janeiro de 1965.

A DIRECÇÃO

A GERÊNCIA

A REDACÇÃO

Os Caminhos de Ferro do Continente no Projecto do Plano Intercalar 1965/67

Pelo Prof. Doutor JOAO FARIA LAPA

COMO é do conhecimento geral, a energia e os transportes constituem elementos infra-estruturais do complexo económico.

A sua excepcional polivalência, frente a todos os sectores, quer os primários, quer os secundários, quer mesmo os terciários, confere essa posição estratégica. Daí, a atenção muito especial que lhes é dispensada em qualquer plano de desenvolvimento económico, sem distinção nem no tempo, nem no espaço. As copiosas publicações dos organismos mundiais atestam com exuberância tal preocupação e ainda há pouco, em estudo levado a efeito pela O. C. D. E. e que visa a situação económica do nosso País, se afirmou categoricamente tornar-se necessário, para prosseguir a marcha do desenvolvimento em que estamos empenhados, intensificar os investimentos, mas muito em particular com maior concentração de esforços nos sectores da energia eléctrica e dos transportes.

No relativo a planeamento dirigido ao sector dos transportes, enfermamos ainda do mal (mal que, diga-se, não é exclusivo nosso) de não considerarmos unitariamente o sistema transportador. A jurisdição sobre cada meio de transporte encontra-se repartida por órgãos distintos. Pondo de parte os transportes marítimos e fluviais e os transportes aéreos, cuja representatividade no esquema dos transportes que servem apenas o continente se confina a reduzida escala, os transportes terrestres são atribuídos a dois Ministérios: o das Comunicações (assim designado, ainda que, no seu foro, assumam muito maior relevância os «transportes», do que as «comunicações») e o das Obras Públicas, com a agravante de não se aplicar dicotomia similar para os dois principais meios de transporte: caminho de ferro e automóvel.

Com efeito, se os dois elementos estruturais e inseparáveis de qualquer prestação de transporte, veículo e via, constituindo um binário incindível, estão, no tocante ao caminho de ferro, sob a alçada do Ministério das Comunicações, já no relativo ao transporte automóvel ao mesmo Ministério cabe apenas a regulação atinente ao veículo (ainda que no Plano Intercalar se lhe tenha atribuído também a execução das estações centrais de camionagem), pertencendo ao das Obras Públicas toda a iniciativa respeitante à respectiva via, a estrada.

Ora as decisões que visem, como procede, a articular harmoniosamente o sistema transportador, agregação de todos os meios de transporte, com o complexo económico, de forma a baixar tanto quanto possível a razão entre custos de transporte e o produto nacional, têm de se inspirar no conceito da unidade, da integralidade, desse mesmo sistema transportador. Só assim se evitarão investimentos supérfluos e duplicações ruinosas e se atingirá, pela redução do coeficiente capital/produto, a maior produtividade e rentabilidade dos investimentos nos meios de transporte constitutivos do sistema transportador.

Torna-se evidente que aquela dispersão não pode deixar de prejudicar esta concepção unitária. Talvez até, se assim não fora, se tivesse evitado o adiamento (até quando?) da utilização pelo caminho de ferro, da ponte sobre o Tejo, utilização que levaria a dispêndio bem modesto, relativamente ao investimento que ela vai representar, e que proporcionaria, desde logo, muito mais alta produtividade e rentabilidade do total investido; talvez se tivesse obviado já à premente necessidade de estabelecer maior número de ligações entre o sistema ferroviário ao norte do Douro com o sistema ao sul do mesmo rio, hoje

comunicantes apenas pela vetusta e deficiente ponte do Porto; talvez se tivesse construído, neste País sempre fiel à sua Padroeira, o ramal que servisse o local das aparições de Fátima; etc., etc..

Porventura a mesma razão teria levado a inscrever no Projecto do Plano Intercalar 1965/67, as seguintes previsões de investimentos prioritários, quanto aos transportes por estrada:

	Milhares de contos
— Estradas	831
— Centrais de camionagem.	90
— Transportes colectivos do Porto.	95
— Ponte sobre o Tejo.	672 (dos quais 21 milhares a financiar pelo Orçamento Geral do Estado)
Total	1.688

e quanto aos transportes ferroviários:

	Milhares de contos
— Metropolitano de Lisboa	275
— Rede geral:	
Electrificação Lisboa-Porto	247
Reforço e substituição de pontes.	45
Recuperação de vagões	35
Renovação do material circulante	173
Total	775

Conhecedora, porém, dos estudos preparatórios levados a efeito pelos grupos de trabalho e informada das instantes necessidades de renovação da via férrea e de aquisição e renovação do material circulante (tractor e de reboque), a Câmara Corporativa, no seu Parecer sobre o Projecto do Plano, propôs a adição aos investimentos prioritários previstos para a Rede Geral ferroviária, de mais as seguintes parcelas:

	Milhares de contos
Renovação da via	100
Material circulante	300
Soma	400

o que elevaria o total consignado àquela Rede a 900 mil contos e a 1.175 milhares de contos, o total consignado a transportes ferroviários, mais próximo, agora, do total de 1.688 milhares de contos, previsto para os transportes rodoviários.

Só é de desejar que a Assembleia Nacional confira o seu acordo à proposta e que o Governo possa aceitá-la. Pensarmos nós que a França vai despende em 1965 nada menos de 1.700 milhões de francos para modernizar o seu equipamento ferroviário...



Exclusivos

Leader

TECIDOS DE QUALIDADE

A previsão económica e a planificação dos transportes a longo prazo

Os cálculos das redes e dos Organismos internacionais

Pelo Eng. ARMANDO CAMEIRA

IMPORTANTES são as conclusões extraídas da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, que teve lugar em Dublin de 8 a 12 de Junho do ano que findou. Depreende-se que os problemas inerentes ao caminho de ferro abrangem os transportes à escala nacional, e as soluções a seguir, por cada rede, terão que resultar, em suma, de uma política de sã coordenação no interesse da colectividade, cabendo a cada modalidade realizar o serviço para o qual possui mais aptidões, a fim de o executar nas melhores condições de economia, rapidez e segurança.

O problema do caminho de ferro é, pois, uma parcela do problema dos transportes. E na medida em que estes estão intimamente ligados à economia nacional se infere que terão que merecer a atenção dos governos.

A forma como são encaradas as questões relativas aos transportes varia de país para país, sendo sobretudo função do tipo de economia. Assim, nos países de *economia planificada* existe uma coordenação de investimentos sendo dada às redes a quota-parte que lhes pertence em matéria de dotações, especialmente no tocante aos encargos com a infraestrutura.

Nos países de *economia concorrencial* as vias férreas subordinam-se à competição com os outros modos de transporte e o regime de investimentos por parte do Estado é variável. Num e noutro caso os estudos relativos à previsão do tráfego futuro são efectuados em bases diferentes. A importância de uma planificação fundada numa previsão ao mais longo prazo é, porém, manifesta, em qualquer dos casos. Sobre a programação a curto e a médio prazo tem a vantagem de permitir investimentos com longa duração como os relativos às renovações das vias e do material circulante no sentido da moderni-

zação dos Serviços, considerando-se longo prazo um período de tempo abrangendo 10 a 20 anos. As previsões efectuadas neste período excedem em regra as flutuações conjunturais e acidentais. São precisamente as que interessam ao caminho de ferro por se prestarem à realização de grandes trabalhos onde se pode ponderar a longevidade das instalações fixas e do material circulante. É a partir das previsões a longo termo que se estabelece um programa em idêntico período.

A previsão do tráfego futuro aparece, pois, como primeira coordenada no estabelecimento de uma planificação de transportes e ela deve ser efectuada no aspecto global, isto é, à escala dos transportes da Nação. Relativamente à própria economia do País, a previsão do Tráfego é uma primeira medida para a distribuição dos investimentos em transportes. Para as redes, permite-lhes estudar os métodos necessários à obtenção das verbas a aplicar para o seu reapetrechamento conveniente.

Apontam-se como bases para o estabelecimento de um programa de pesquisas e previsões económicas, com vista a uma planificação ao mais longo prazo possível, as seguintes:

- Previsão dos transportes globais da Nação a partir da expansão demográfica e económica, tendo em atenção a evolução das modificações internacionais.
- O melhoramento das formas e métodos de exploração obtidos à custa do progresso técnico e de uma melhor organização.
- O desenvolvimento simultâneo dos meios de transporte no seu conjunto.
- A determinação do tráfego futuro pertencente ao caminho de ferro.

Estas normas são consideradas essenciais à planificação dos investimentos relativos aos caminhos de ferro para que eles possam cumprir a sua missão de transportadores, nos domínios em que se revelem os mais vantajosos no duplo ponto de vista fundamental do *custo* e da *qualidade* do serviço.

Analisemos seguidamente os resultados dos estudos levados a cabo pela CEMT, CEE, UIC e por numerosas administrações ferroviárias.

Os resultados obtidos, indicam que o tráfego global tende a aumentar a longo prazo, assim como o rendimento «per capita». Na maior parte dos países Europeus, a análise estatística demonstra que a procura global dos transportes internos por carril, estrada, vias navegáveis, oleoduto, cabotagem e aéreo está estreitamente ligada à *actividade económica*. Esta dependência é todavia variável em cada país, sendo em cada um diferente conforme os períodos considerados. Em muitos países os tráfegos de mercadorias e o de passageiros aumentam mais rapidamente que os índices económicos, verificando-se noutros o contrário, e, nalguns, somente o crescimento rápido de um dos tráfegos.

Considerando a média dos países da Europa Ocidental e os Estados Unidos, observa-se, por exemplo, que o tráfego global de mercadorias aumenta actualmente numa proporção paralela à actividade económica, enquanto o transporte de passageiros parece crescer segundo uma taxa ligeiramente superior.

— Quais são as previsões relativas ao tráfego por caminho de ferro?

A *previsão* e a *planificação* fundada sobre ela, desempenham um papel importante na distribuição dos investimentos. A planificação actua como elemento orientador e o seu papel pode ser comparável à luz que ilumina o caminho de quem se desloca de noite.

As perspectivas são pouco animadoras quando se analisam as previsões do tráfego efectuadas em cada país.

A percentagem relativa ao caminho de ferro diminui, quer quando se considera o tráfego de mercadorias, quer o tráfego de passageiros. Os valores são, porém, variáveis, consoante os países considerados, dependendo do tipo de economia reinante. A redução é muito mais apreciável nos países em vias de desenvolvimento ou de economia planificada do que nos países fortemente industrializados e de economia concorrencial. Esta quebra é também, em regra, mais acentuada no tráfego de mercadorias que no tráfego de passageiros. Espera-se que a parcela relativa, pertencente ao caminho de ferro, no volume global dos transportes, continue a diminuir durante algum tempo. Este facto é consequência do desenvolvimento das auto-estradas, das vias navegáveis de grande gabarit, da construção de extensos *pipe-lines* e da expansão dos transportes aéreos. O apoio concedido pelos governos em matéria de

investimento, àqueles modos de transporte, tem-lhes facultado os meios necessários para progredirem mais rapidamente que as vias férreas.

Contudo, a grande maioria das Administrações está convencida que o volume do transporte de mercadorias e de passageiros aumentará em valor absoluto.

Tal se tem de facto verificado, sendo as taxas de aumento da ordem de 1 a 3%, ao ano.

A curta distância, no transporte suburbano de passageiros, e a longa distância, no transporte de mercadorias, são as modalidades que apresentam perspectivas mais animadoras. As primeiras como resultado da notável expansão dos grandes centros urbanos e as segundas mercê do estabelecimento de obras de envergadura como os túneis alpinos e o túnel sob a Mancha.

Todas estas obras transferem uma parte do tráfego da estrada para o carril, em virtude de vantagens incomparáveis, entre as quais ressaltam a *economia*, a *capacidade* e a *fluidez de escoamento*.

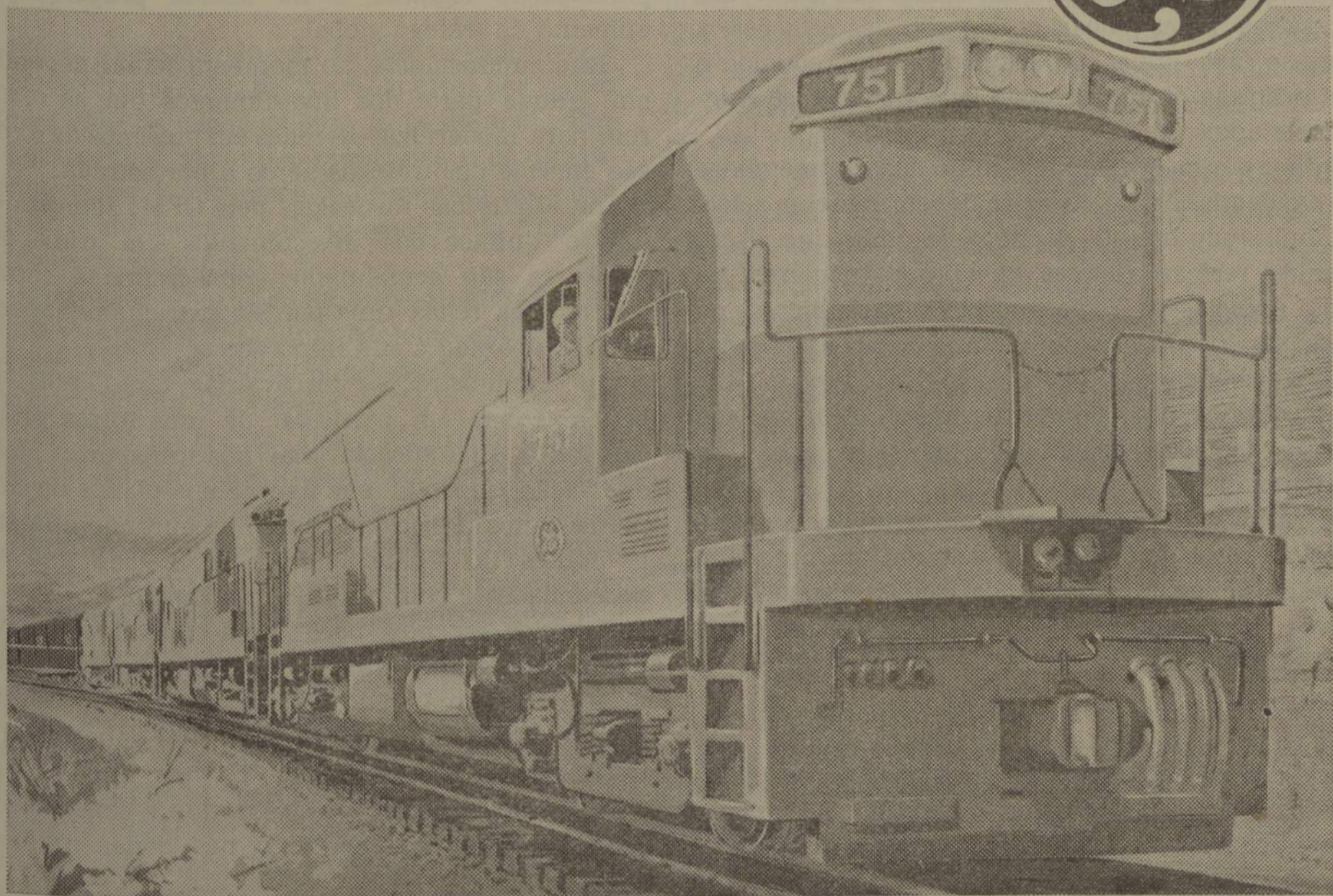
É importante também a política seguida por grande parte das Administrações em face da concorrência dos outros meios de transporte, particularmente das vias navegáveis e das estradas. Para competir, as redes terão que adoptar medidas tarifárias adequadas, com flexibilidade nos preços de certas tarifas, tendo em atenção a natureza e as correntes do tráfego especialmente quando se trate de grandes tonelagens, procurando desenvolver o sistema de comboio completo. Algumas redes experimentam, para o transporte de matérias-primas, comboios completos de acoplamento semipermanente em que as locomotivas permanecem acopladas nas gares de triagem, durante a carga e descarga, automáticas.

Quase todas as Administrações possuindo ainda uma tarifação «ad valorem» prevêem a sua redução ou mesmo a sua eliminação nos anos mais próximos.

No tráfego de mercadorias, os projectos das redes orientam-se em geral no sentido do aumento da capacidade dos veículos e do parque de vagões especiais, aceleração da carga e descarga por meios automáticos, redução dos tempos de recepção e entrega de remessas, aumento do número de ramais particulares, e aperfeiçoamento nos meios de transporte porta a porta com o emprego de sistemas especiais adaptáveis sobre vagões e sobre veículos de estrada, do tipo contentores e «piggy-baks». Em matéria de tráfego internacional as Administrações terão que envidar os seus esforços no sentido de reduzirem as formalidades aduaneiras.

A maior parte dos programas de exploração a longo termo prevê a concentração dos serviços sobre itinerários de tráfego intenso e espera consagrar esforços cada vez maiores no estabelecimento de correntes de tráfego. Para alcançar este objectivo impõe-se a adaptação das linhas principais a fim de

Ao serviço do mundo...



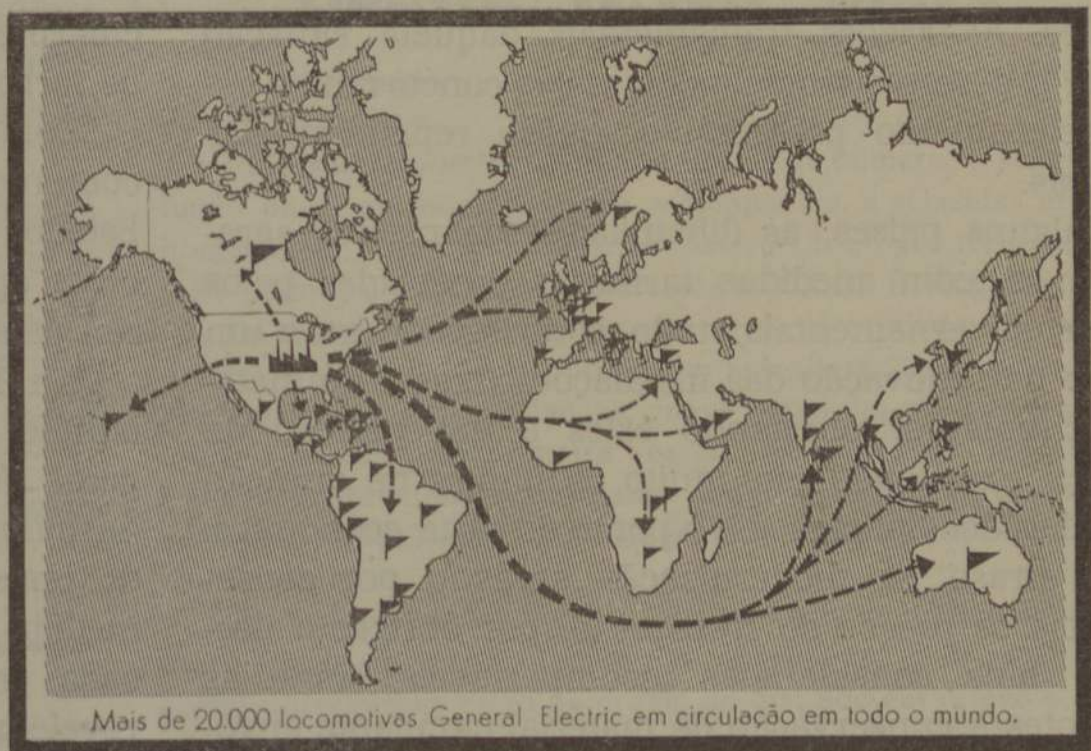
locomotiva Diesel eléctrica

A GENERAL ELECTRIC deu mais um importante passo no desenvolvimento e progresso da técnica de caminhos de ferro.

O objectivo desta Companhia no campo daquela indústria, tem sido o de aumentar tanto quanto possível o rendimento das locomotivas, produzindo unidades de elevado poder de tracção, mediante reduzidos consumos de combustível e baixas despesas de conservação.

As U28B acima ilustradas, são o mais recente exemplo deste conceito; pesando somente 130 toneladas, desenvolvem uma força motriz de 2.500 H. P.

A GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA está sempre ao seu dispor para todas as informações que queira obter sobre os últimos desenvolvimentos técnicos da sua organização mundial.



Mais de 20.000 locomotivas General Electric em circulação em todo o mundo.

GENERAL  ELECTRIC

PROGRESSO É O NOSSO PRODUTO PRINCIPAL



GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA



Rua do Norte, 5 — LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 585 — PORTO

incrementar a fluidez do movimento dos comboios, elevar a velocidade das marchas e automatizar certas operações de exploração. Algumas redes prevêem nas linhas muito sobrecarregadas, a separação do tráfego de mercadorias, desviando-o em certos percursos dos itinerários. Também com o fim da economia, várias redes encaram o fecho das estações, a supressão das linhas do tráfego muito reduzido e onde a estrada ou outro modo de transporte se revelem mais aptos.

Enfim, em matéria de investimentos recomenda-se que os caminhos de ferro se devem mostrar selectivos aplicando os seus capitais em obras que visem sobretudo realçar as suas aptidões particulares, tal como a *capacidade*; é vão consagrar investimentos no arranjo de instalações ou de operações ameaçadas pela concorrência dos outros meios.

Os métodos previsionais permitem estudar, sob o ponto de vista económico, qualquer plano de investimentos.

As várias soluções que poderão surgir, correspondentes às várias hipóteses, constituem um problema de pesquisa operacional onde são indispensáveis cálculos de optimização, que deverão ter em conta todas as influências.

* * *

Abordemos seguidamente o aspecto do reapetrechamento, em especial como consequência do clima de insuficiência económica do passado, ou melhor, do retardamento das renovações do conjunto das instalações e do material circulante.

O regime de insuficiência económica instaurou-se nas redes há mais de 30 anos e originou, como é óbvio, uma compressão de despesas, tendo impedido aquelas de investir capitais em função das necessidades. As razões fundamentais daquela situação foram o desenvolvimento dos meios concorrentes e o aperfeiçoamento progressivo, quase repentino, das técnicas.

Nalguns países, as dificuldades financeiras agravaram-se com medidas tarifárias decretadas pelos órgãos governamentais, tudo contribuindo para um atraso na renovação das instalações fixas e do material circulante, obrigando estes a um período de serviço excedendo em muito os limites de duração considerados óptimos sob o ponto de vista económico.

O atraso na modernização agravou por consequência os preços do transporte, por obrigar a despesas hoje consideradas inoportáveis, como as inerentes à conservação de material circulante envelhecido e percorrendo vias em más condições ou a utilização de sistemas de tracção onerosos como a tracção a vapor em certos itinerários. Todos estes aspectos desfavorecem, além do mais, o caminho de ferro na competição com os outros meios, fazendo-o perder terreno no aumento da procura e originando o desvio de uma parte considerável do seu tráfego

na direcção dos outros meios concorrentes, especialmente a estrada.

No interesse da colectividade, impõe-se que seja reservado às redes o transporte que elas executam da forma mais vantajosa, sendo indispensável a sua participação legítima e na devida proporção, no aumento do tráfego global.

Esta circunstância, no momento actual, dependerá em grande parte dos investimentos que se realizarem para modernizar as redes em presença da expansão enorme dos tráfegos aéreo e por estrada.

As estatísticas fornecidas pela CEMT indicam que quatro quintos dos investimentos em transportes terrestres são actualmente consagrados à estrada, cabendo às redes uma parcela extremamente reduzida comparada à sua importância.

As Administrações ferroviárias terão, pois, que se empenhar em participar de uma forma proporcionada à sua eficácia real nos transportes globais da Nação, fazendo por figurar nos planos de transportes e nos projectos futuros, procurando aumentar as fontes do financiamento na medida das suas necessidades e com o auxílio do Estado.

Estudos recentes permitiram concluir que em itinerários de grande tráfego é melhor solução a modernização de uma rede que a construção de uma rodovia, pelo aumento sensível da capacidade de transporte. A modernização de uma linha é quase sempre melhor mercado ao km que a construção de uma auto-estrada, sobretudo nas zonas urbanas e suburbanas.

As grandes somas despendidas, em regra com as infra-estruturas, impõem um plano de investimentos coordenado ao escalão nacional.

Nos países de economia concorrencial o transporte fluvial e o pesado por estrada têm sido particularmente favorecidos em detrimento do caminho de ferro.

Como exemplo de que tal política não tem sido coerente aponta-se a mensagem que o Presidente dos Estados Unidos dirigiu ao Congresso em Abril de 1962, onde apontava os erros cometidos nesta matéria, no seu país.

Na Europa Ocidental, a CEM e a CEE têm procurado estabelecer os princípios de uma política geral de transportes. Espera-se que dentro de uma harmonia económica, ao nível nacional, os caminhos de ferro europeus possam participar, no futuro, na medida das suas proporções, no tráfego global de cada país, continuando a servir os sectores onde se revelem os mais vantajosos.

As condições de concorrência, dos vários modos terão que ser igualadas, particularmente no que se refere ao recobrimento dos encargos com a infra-estrutura. As soluções coerentes terão que repousar em estudos globais deverão ser coordenadas pelos governos e pelos organismos internacionais.

No aspecto particular dos caminhos de ferro,

aconselha-se que os investimentos tenham como finalidade uma racionalização dos serviços actuais e futuros, procurando utilizar-se o equipamento existente nas melhores condições.

* * *

As ideias expostas são, em síntese, o espírito que paira nos responsáveis pelos transportes dos países Ocidentais. São as ideias de hoje. Hoje, de modo diferente do ontem a visão dos problemas e os processos conducentes à sua resolução tomaram um novo aspecto e é necessário que se encare de frente a necessidade de programar.

As estatísticas são a base da previsão dos tráfegos do futuro. A maioria das Administrações apoia-se no tráfego global da Nação para estabelecer as previsões de conjunto do seu tráfego.

As previsões do tráfego global informam sobre a evolução do conjunto dos transportes e permitem às redes orientar os seus programas de investimentos.

As previsões com vista a uma planificação a longo prazo, terão que ter em conta a vulnerabilidade do tráfego pelos outros meios concorrentes e o envelhecimento prematuro das instalações, motivado pelas inovações da técnica. Por isso, toda a planificação deverá ser elástica, portanto ajustável em cada instante, sempre que os resultados reais revelem desvios em relação às previsões.

É sempre difícil prever necessidades num futuro distante, se pensarmos que a evolução da economia e o desenvolvimento técnico, a muito longo prazo, são, na realidade, imprevisíveis. Por isso resulta, como é sabido, que toda a previsão nestas condições é sempre eivada de incerteza. Porém, o seu fim, não é determinar com exactidão os números do futuro. Destina-se a dar ordens de grandeza desses números, aceitáveis, devendo englobar, nos casos mais gerais, um conjunto de hipóteses entre as quais se possa escolher a mais provável.

Enfim, não devem excluir-se como factores influenciando nas previsões, os frutos da nossa época, como a instabilidade política, económica e social, pois tudo evolui rapidamente, afectando as condições em que se processa o mercado dos transportes e até mesmo a regulamentação em matéria de coordenação de investimentos que porventura tenha sido estabelecida.

A conhecida fábrica de ascensores Fortis A Construtora Electromecânica Lda, uma das principais organizações do seu género, cujas instalações modelares em Alvalade, na Rua do Centro Cultural, 41, apetrechadas com os mais modernos maquinismos, dispõem de competente pessoal técnico, tem colaborado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses na instalação de ascensores nalguns organismos dependentes da C. P.

I Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações, Munique 1965

O governo da Alemanha federal nomeou um novo comissário geral da I Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações, que vai realizar-se em Munique no próximo ano de 1965. Trata-se do dr. Ludwig Hessdörfer, Presidente do Tribunal Federal das Finanças, desde há longos anos.

O sr. Hessdörfer é o superior hierárquico nas negociações dos comissários gerais inscritos no Bureau Internacional das Exposições em Paris para a Exposição Mundial de Munique.

Numa das suas declarações, o comissário geral alemão sublinhou que é um dever da Alemanha e dos estrangeiros dar a esta I Exposição Mundial dos Transportes um conteúdo espiritual cujos esforços devem manter-se para além da duração da exposição. O transporte não deve só separar e conduzir ao longe, mas, em primeiro lugar, aproximar os homens uns dos outros.

Turismo em Mafra

A Câmara Municipal de Mafra tem em vista promover, no decorrente ano, activa propaganda da sua zona de turismo, estabelecendo subsídios para exposições e festas populares, especialmente à exposição agro-pecuária e industrial de Mafra; projecto para a construção de uma unidade hoteleira e parque de campismo, não esquecendo subsidiar ranchos folclórico, bandas de música e clubes desportivos.

"Gazeta Mobil Clube"

Foi distribuído o número 152 da «Gazeta», excelente Revista do «Mobil Clube».

Pela sua importância destaca-se, neste número, o artigo de fundo onde, em nome de toda a companhia, a «Gazeta» presta homenagem ao sr. Eng.º José Frederico Ulrich por ter completado 10 anos à frente dos destinos da Mobil Oil Portuguesa.

De assinalar ainda o artigo em que se dá conta da actividade desenvolvida pelo Centro Mobil de Trânsito no seu 1.º ano de funcionamento. 10.000 crianças, quase 30 por dia, ali estiveram a tomar contacto pela primeira vez com os sinais e as regras de trânsito. É um número consolador que permite alimentar justificadas esperanças num futuro de maior segurança para automobilistas e peões.

Um artigo abundantemente ilustrado e da maior actualidade, nesta época em que o turismo e a consequente valorização das coisas portuguesas estão na ordem do dia, põe em relevo o inegável valor turístico das inconfundíveis «chaminés do Algarve».

Comentando a actividade cultural do Mobil Clube refere-se uma sessão comemorativa do 4.º centenario de Shakespeare e um estudo biográfico do poeta e dramaturgo, da autoria de Vítor Costa.

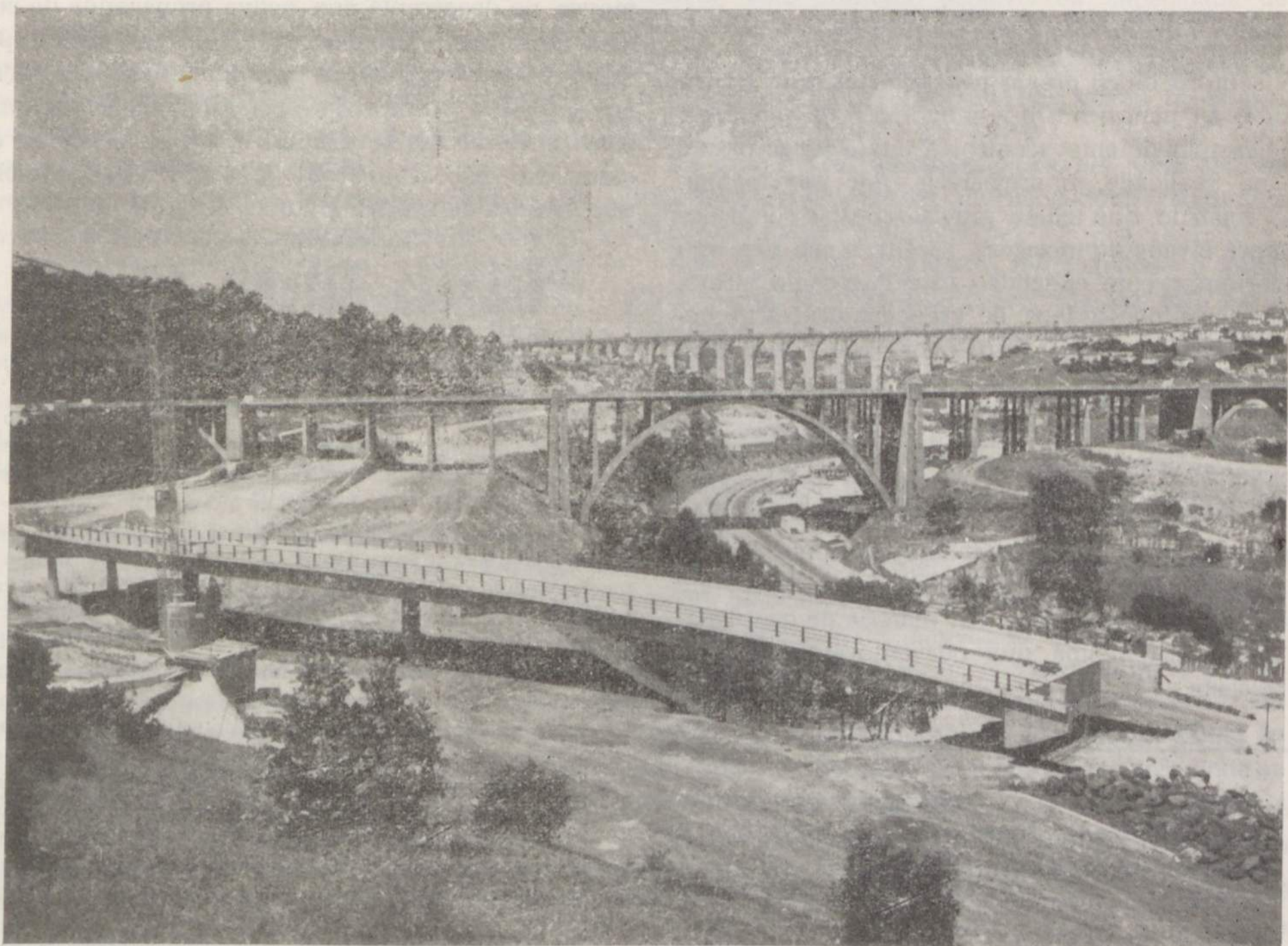
Das habituais páginas de assuntos especializados e das notas sobre as actividades da Mobil e dos seus empregados, merece atenção especial o «curso de primeiros socorros» que os Serviços de Segurança da Companhia proporcionam a todo o seu pessoal.

COMPANHIA CIMENTO TEJO

ALHANDRA

*

GRANDE FORNECEDORA DAS OBRAS
DA PONTE SOBRE O TEJO



PONTE SOBRE O TEJO :
ACESSOS - Margem Norte

NO LIMIAR DE 1965

Pelo Doutor em Engenharia EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

QUIS a Gazeta dos Caminhos de Ferro mais uma vez honrar-me solicitando algumas palavras minhas para o seu número especial de 1 de Janeiro de 1965.

Naturalmente sensibilizado por tão amável convite, que gostosamente aceitei e não me seria lícito recusar, reuni as linhas que seguem, que circunstâncias particulares de ocasião condicionaram no tempo e em extensão.

O título a que as subordino parecerá talvez banal e incaracterístico. Mas é o que a época e o carácter do número da «Gazeta» me sugerem, aliados à oportunidade que me é dada de focar alguns aspectos actuais da actividade ferroviária que, pelo seu sentido básico, suponho haver algum interesse em evidenciar neste momento.

Quando nos detemos um pouco sobre o que poderão ser presentemente os grandes domínios da actividade ferroviária, facilmente se apontarão os seguintes:

- o planeamento da exploração técnico-económica do caminho de ferro;
- os princípios da exploração comercial;
- a via férrea e os correlativos trabalhos de infraestrutura no âmbito da engenharia civil;
- as técnicas do serviço e da circulação dos comboios;
- as instalações de segurança e de sinalização;
- os sistemas de tracção; e
- a frenagem dos comboios.

Trata-se de um conjunto integrado de amplitude consideravelmente vasta e complexa, o qual, precisamente em consequência dessa mútua dependência de domínios específicos, requer uma unidade de estudo e de consideração dos problemas, que bem se poderá afirmar como dos aspectos mais característicos do caminho de ferro, dos mais dominantes e dos mais delicados. Contudo, e sem qualquer dúvida, eminentemente actual.

Na reunião de Dublin, em 1964, da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, a necessidade de investigação e de previsão em matéria de planeamento a longo prazo foi objecto de especial exame, tendo-se afirmado que os métodos de previsão devem, fundamentalmente, ser adaptados aos fins

do planeamento e à disponibilidade existente em matéria de informações estatísticas servindo de apoio ao estudo e de ponto de partida.

Neste campo, mostra claramente a experiência que é essencial aprofundar os estudos respeitantes à estratégia especial aplicável ao mercado dos transportes, que conduza a um mais detido conhecimento das questões interessando à qualidade dos serviços, às políticas de preços e às condições de concorrência determinantes. Em tal matéria importa de facto prever e planear a prazo suficientemente longo para que os resultados possam ser definidos e esclarecedores. Mas importa igualmente que o planeamento feito goze da indispensável maleabilidade que permita a sua permanente actualização e consequente sucesso.

O programa das «Questões» a examinar no Congresso de 1966, igualmente anunciado em data recente, reflecte por sua vez os aspectos técnicos marcantes da actividade ferroviária moderna, dominada pela realização necessária de altas velocidades de circulação, pelo reforço da qualidade do transporte, pelos problemas de produtividade e da coordenação dos transportes, e pela utilização progressiva dos modernos recursos proporcionados pela Ciência e pela Técnica, nomeadamente em matéria de cibernética. Digno de especial nota afigura-se-nos, porém, o facto de paralelamente a estes temas puramente técnicos, o Congresso incluir também o problema da incidência dessas novas técnicas ferroviárias no nível de formação profissional exigida aos agentes ferroviários, e o da importância da investigação no âmbito do caminho de ferro; investigação incidindo quer em matéria de aperfeiçoamento de técnicas existentes, quer em matéria de técnicas novas.

Outro acontecimento de 1964 no mundo ferroviário foi o Simpósio organizado pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes que teve lugar em Estrasburgo e se ocupou da «Economia dos transportes.»

Este Simpósio reuniu personalidades dos meios universitários, dos económicos e dos transportes, e representou uma iniciativa da maior importância, dada a delicadeza do assunto versado.

Os estudos económicos aplicados aos meios de transporte comportam de facto questões básicas como a das relações entre as teorias específicas

deste campo restrito e as teorias económicas gerais. Além disso importa conhecer em que medida, perante os problemas práticos, a Economia dos Transportes se apresenta insuficientemente estruturada, ou tem em conta os problemas derivados da evolução técnica do transporte de modo a poderem não só definir-se critérios de investimentos e de repartição dos encargos de infra-estrutura, mas também conhecer-se com relativa segurança valores dos preços de custo e da utilidade do transporte.

Um último acontecimento que teve larga repercussão em 1964 foi o Simpósio sobre o «Emprego da Cibernética nos Caminhos de Ferro», o qual foi organizado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro, e se realizou em Paris no fim de 1963.

Tratou-se naturalmente de um Simpósio que interessou, de modo directo, especialmente as redes ferroviárias que dispõem de meios de estudo e de pesquisa nos domínios das técnicas do automatismo, da cibernética e da investigação operacional.

Quanto a nós, o facto essencial a destacar é o do sentido prático da aplicação das referidas técnicas ao caminho de ferro, visando soluções radicalmente novas para os problemas da exploração ferroviária. É certo que a sua maior projecção incidirá nos países normalmente considerados mais desenvolvidos. Mas é igualmente verdade serem estes precisamente os países onde os problemas assumem carácter de especial acuidade e amplitude; nomeadamente os da concorrência, e que podem portanto proporcionar uma experiência frutuosa.

As teses apresentadas ao Simpósio — que reuniu os especialistas mundiais na matéria — revelaram por um lado perspectivas novas ou ainda pouco conhecidas das aplicações da Cibernética ao caminho de ferro, e mostraram por outro lado quanto os métodos modernos das matemáticas e da investigação operacional fornecem processos — embora por vezes ainda um tanto incipientes — de tratamento dos problemas de direcção e gestão da exploração ferroviária.

Considerada a técnica ferroviária «sensu latu» estes factos deixam transparecer uma linha de pensamento dominante que, neste princípio de 1965, será oportuno apontar como expressão de carácter duma evolução.

No caminho de ferro moderno a Economia e a Engenharia conjugam-se e completam-se indissociavelmente na análise dos problemas da exploração, que não são específicos de um ou outro campo parcial de incidência, mas são acima de tudo globalmente ferroviários.

Para a sua solução requiere-se informação e estudo. Informação e estudo permanentes porque as soluções têm de acompanhar lado a lado o evo-

luir dos problemas que, na sua maioria, com o tempo revestem sucessivamente aspectos variados mas não se extinguem.

Como base do estudo e planeamento está, porém, a Técnica. E nos domínios desta estão, sem menosprezo de outras soluções clássicas experimentadas, a utilização progressiva dos novos métodos de tratamento lógico dos problemas, e o emprego dos meios proporcionados pela electrónica em matéria de análise das questões, e de materialização das soluções estudadas.

Mas é certo que a Máquina não substitui o Homem, ser pensante que a concebe e constroi, e que tem de velar pelo seu bom funcionamento. Para o desempenho dessa missão cabe ao Homem desenvolver a Técnica e desenvolver-se a si mesmo para a acompanhar. A valorização da Técnica sem a do Homem pouco valerá de facto na prática.

Por isso o Caminho de Ferro terá inscrito na agenda das suas preocupações dominantes actuais, e a par da natural melhoria da sua utilidade e da qualidade dos serviços prestados, a investigação técnica e o nível de formação profissional dos seus agentes.

Sobre este conjunto de pontos repousa o seu futuro.

Tal é a lição que neste dealbar do ano de 1965 os factos parecem proporcionar.



FUNDADA EM 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 4 23 85 — 4 52 86 P. P. C. — APART. 238
LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5 - B — Telef. 4 67 12 P. P. C. — APART. 1 130

Problemas dos transportes nacionais

Transportes de Passageiros

Pelo Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

MUITO se tem dito e redito, no corrente século, sobre o palpitante problema da coordenação de transportes. Como é do conhecimento geral, existem numerosos transportes que se podem assegurar praticamente por mais do que um meio. Consideram-se como possíveis, encarando o caso em toda a sua generalidade, quatro soluções para a transferência de passageiros e de mercadorias, que são, por ordem da sua antiguidade: os transportes por via aquática (fluvial, lacustre e marítima), os transportes por estrada, os transportes por caminho de ferro e, finalmente, os transportes por via aérea. Num dado caso concreto, nem sempre se torna viável o recurso a todos os meios enumerados; e também se apresentam frequentemente casos em que só pelo concurso de dois ou mais desses meios se consegue efectuar o transporte desejado.

No entanto, a possibilidade de, em numerosíssimas circunstâncias, se recorrer a diferentes meios para a realização do mesmo transporte suscita problemas que, de há muito, têm preocupado os responsáveis pela política de transportes de todos os países. O fim em vista consiste sempre em coordenar os vários meios, procurando distribuir a cada um a execução dos transportes para os quais ele tem melhores aptidões, atenuando, assim, os perniciosos efeitos da desregrada concorrência entre eles.

O estudo do problema, no seu aspecto mais geral, que acabamos de anunciar, ultrapassa largamente o âmbito de um artigo desta natureza. Limitar-nos-emos, pois, a emitir alguns pontos de vista sobre o problema — de perene actualidade — da concorrência e coordenação entre os transportes, ferroviários e rodoviários, restringindo ainda a nossa análise, por hoje, ao caso particular dos passageiros.

Temos visto frequentemente atribuída a deficiente utilização das possibilidades das nossas vias férreas à concorrência que lhes é movida pela camionagem; e, inversamente, não faltam camionistas que imputam — no seu entender absoluto — ao caminho de ferro o medíocre aproveitamento das carreiras que oferecem ao Público.

Compara-se, quase sempre, o largo incremento que a mecanização veio trazer às deslocações do Homem, o desenvolvimento do turismo e o progresso

acelerado das trocas comerciais e da indústria, com o ritmo lento do acréscimo no número de circulações ferroviárias e rodoviárias, bem como da utilização de umas e de outras. Muitos apontam como causa única do fenómeno a concorrência mal regulamentada entre os dois meios de transporte, a qual, em nossa opinião, pouco tem que ver com o problema.

A crise actual dos transportes colectivos de superfície tem origem assaz diversa: o uso, cada vez mais generalizado, do automóvel particular, que, além do efeito que acabamos de assinalar, trouxe consigo outras implicações de não menor gravidade.

Desde o termo da Segunda Grande Guerra Mundial, o automóvel particular multiplicou-se por tal forma que ele está a tornar-se num dos flagelos do nosso século. Não negamos que ele tem insofismáveis vantagens; mas, como todas as coisas, quer-se como o sal na comida — em justo doseamento. Não é nada disso, porém, o que se verifica actualmente, em todo o Mundo.

A posse de uma viatura automóvel própria constitui, em primeiro lugar, moda. No caso particular do nosso País, essa moda sai-nos cara, porquanto carro e combustível provêm... de importações. Por outro lado, continuando o número de automóveis a crescer no ritmo actual, dentro em breve será impossível o trânsito nas nossas cidades e, muito especialmente, em Lisboa. Já hoje se leva mais tempo a ir num moderno carro — dos tais que facilmente atingem a perigosa casa da centena de quilómetros horários — da Praça do Comércio ao Camões, ao Rato ou ao Marquês de Pombal do que se levava há cem anos num coche de tracção animal. Além disso, a disciplina que grassa entre os condutores — muitos dos quais inexperientes ou sem um mínimo de noção de responsabilidades — motiva as tristes ocorrências de que a Imprensa se faz eco diariamente.

Não cremos, portanto, que possam subsistir dúvidas quanto à imperiosa necessidade de se regulamentar e disciplinar convenientemente o uso do carro particular, o que se impõe fazer com urgência para benefício de todos.

Por outro lado, notemos ainda que poucos serão os utentes do automóvel que se recordarão, ao utilizá-lo, das suas próprias limitações como condutores, bem como do seu, em geral fraco, conhecimento das

estradas que estão a percorrer. Menos numerosos serão ainda aqueles que reconhecerão a superioridade da segurança da via férrea e dos transportes colectivos rodoviários, conduzidos sempre por especialistas com larga prática, diàriamente exercitada, e com profundo conhecimento dos trajectos que percorrem. E é por isso mesmo que o número de carros particulares aumenta de dia para dia; e, pela mesma razão, cresce assustadoramente o número de acidentes de viação.

Não é nossa intenção, contudo, discorrer mais longamente sobre este instante problema. Tido como certo ser a descomedida utilização do transporte particular o motivo da crise actual dos transportes terrestres de passageiros, passemos a analisar com mais pormenor alguns aspectos da tão apregoada concorrência entre o caminho de ferro e os transportes colectivos rodoviários.

Não se pode deixar de reconhecer que, se não existissem linhas férreas, as carreiras por estrada teriam muito maior utilização; e a inversa é evidentemente também verdadeira. Não se deve, porém, perder de vista um ponto fundamental: umas e outras constituem, antes de mais, serviços públicos que importa, bem entendido, proporcionem benefícios materiais aos seus concessionários; mas, essencialmente, elas destinam-se, como aquela designação claramente indica, a servir o Público.

Assim, existem, no nosso País, muitas carreiras que ligam entre si pontos também servidos pelo caminho de ferro. À primeira vista, poderia parecer vantajosa a supressão ou de tais carreiras ou da via férrea, conforme resultasse mais onerosa a exploração de um ou de outro desses meios, desde que o outro fosse capaz de assegurar, por si só, todo o tráfego que ora afluí a ambos.

Tal solução simplista não resiste às objecções da mais breve reflexão. Por um lado, como é bem sabido, as preferências do Público repartem-se pelos dois meios de transporte e várias serão as razões que fundamentam essa escolha; por outro lado, é muito raro servirem as duas vias exactamente os mesmos pontos intermédios e estes, com a supressão de uma delas, viriam a ficar seriamente prejudicados.

Tomemos um exemplo real, de todos bem conhecido: seja o caso das carreiras Lisboa-Torres Novas. Estas seguem um trajecto paralelo à via férrea entre Lisboa e a Azambuja; daí para diante, pouco se afastam até Santarém, divergindo algo mais até ao término. A duração da viagem por via férrea — que se faz, note-se bem, em modernas composições — é sempre inferior à da viagem por estrada, sendo, além disso, o custo daquela inferior ao desta. No entanto, tais carreiras têm boa utilização e constituem mesmo um indispensável serviço público. Porquê?

Em primeiro lugar, porque muitos pontos do tra-

jecto, até mesmo do troço paralelo, têm a carreira praticamente à porta, enquanto a mais próxima estação lhes fica longe; em segundo lugar, porque muitos passageiros não têm grande pressa e preferem a viagem rodoviária, que lhes permite atravessar as povoações e distrair-se algo mais; e, finalmente, porque o caminho de ferro serve alguns pontos do seu percurso apenas mediante carreiras de serviço combinado, para a utilização das quais se necessita de incómodo transbordo, perante o qual os mais comodistas sacrificam a possível economia de tempo e de dinheiro.

Manifesto se torna que a conveniência deste paralelismo nem sempre é generalizável, sobretudo, como é óbvio, para os transportes de longo curso, nos quais a camionagem deixa de poder competir com o caminho de ferro. Inversamente, em transportes de muito pequeno trajecto, casos há em que o caminho de ferro dificilmente se pode impor à camionagem.

A liberdade de escolha deve, pois, em princípio, ser deixada ao utente que, melhor que ninguém, sabe o que lhe pode convir e a coordenação dos dois meios de transporte deve ser organizada em conformidade.

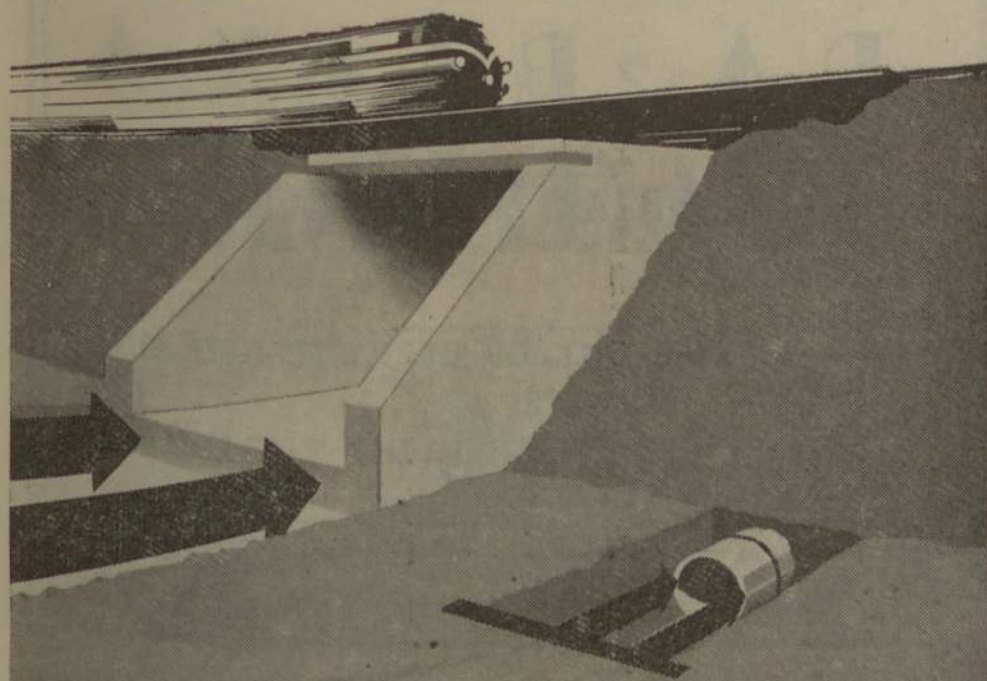
Assim, cremos ser do máximo interesse abandonar a velha e infundada ideia da concorrência entre os transportes colectivos por caminho de ferro e por estrada, iniciando-se uma proveitosa cooperação entre ambos, face ao inimigo comum: o automóvel particular. A tão falada coordenação deve, por conseguinte, promover estreita colaboração entre os velhos rivais de tradição, que, na realidade um ao outro se completam. Desse modo, se poderão proporcionar aos utentes transportes rodoviários nas ocasiões em que se não torna economicamente recomendável a circulação de um comboio de passageiros; desse modo, se poderá obter a eficiente estruturação dos horários dos serviços paralelos; e desse modo, ainda, se poderá conseguir a organização conveniente dos serviços combinados, que presentemente nem sempre funcionam nas condições mais apropriadas.



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

MÓVEIS PORTUGÁLIA

100-A, AV. ALMIRANTE REIS, 100-D — TELEF. 4 01 12
(Em frente da Cervejaria Portugália)



Instalações de Pressão Hidráulica Horizontal

para introdução de passagens inferiores e canalizações sem interrupção do tráfego ferroviário ou rodoviário


JOHANN KELLER
CASCAIS

preservação de madeiras em autoclave pelo processo

VP **LONGA DURAÇÃO**

SOPREM

SOCIEDADE DE PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS
Sociedade anónima de responsabilidade limitada
LISBOA
FABRILS EM VILA NOVA DE FAMALICÃO - PAMPLHOSA - MARINHA - GRATICI

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

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

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO:

Em sacos de papel multifolhas, de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade.
Sacos grátis — Vendas para todo o País.

Farinhas de trigo empacotadas marca «CAMPINO»
«Tão boa e tão branca só de Vila Franca»

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

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

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

As instalações fabris mais modernas do País

de — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários e pastelaria
de — Descasque de arroz (a maior fábrica de descasque do País) — Arroz de todos os padrões
de — Farinhas de arroz de superior qualidade, para panificação, pastelaria e outros usos

Fábricas: **Vila Franca de Xira**

Telefone: Vila F. de Xira **20**

Escritórios: **Lisboa** — Rua dos Fanqueiros, 38 — Telefones

32 38 30 e 32 78 06
ESTADO — 3 7 2

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

RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

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

Ad. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

EQUIPAMENTOS ■ MÁQUINAS ■ ACESSÓRIOS PARA TODAS
AS INDÚSTRIAS, AGRICULTURA E ULTRAMAREnd. Teleg.: **Selfacting**Telef. **66 18 29****LISBOA, 2 — Largo do Conde Barão, 37****HEEREN & CID, LDA.**

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

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

PARA ENTREGA IMEDIATA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Escritório:

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

Armazém:

Rua de Santo António à Estrela, 116 - A
LISBOA**GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA****1924 — 1965****OS MAIORES ARMAZÉNS DA ESPECIALIDADE**

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes Nacionais e Estrangeiros

Tecidos para estofos e decorações ■ Veludos nacionais e estrangeiros**Carpets nacionais, francesas e inglesas ■ Alcatifas, fabricação espe-****cial até 4 metros de largura ■ Feltros ingleses****RUA DA PRATA, 214-1.º E 2.º TELEFONES 32 20 51 - 3 36 27 LISBOA**

COMPANHIA DE SEGUROS **FIDELIDADE**



SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CAPITAL E RESERVAS:
ESCS. 437.067.408\$97

Sede: Largo do Corpo Santo, 13 — LISBOA-2
TELEF. 3 03 21

Fábrica de Fiação e Tecidos de Pevidém

— DE —

Alberto Rodrigues de Figueiredo & Filhos

Fornecedores da C. P.

Exportadores para as províncias Ultramarinas
e Estrangeiro

Telefones 4 22 47, 4 22 48 e 4 22 50

PEVIDÉM — PORTUGAL



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

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

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEFS. 32 15 74 - 3 00 66 — TELEG. «SAM»
LISBOA



OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, LDA.

Rua das Portas de Santo Antão, 9-2.º Dto. (Ao Rossio —
antiga Rua Eugénio dos Santos) Telef. 32 37 97 // LISBOA-2

CLASSE POPULAR. O Oculista que os empregados da C. P. e
familiares, por *Ultimo* devem consultar para **Melhores Preços.**
ARMAÇÔES, Para óculos das melhores procedências e modelos
recentes. **LENTEs** Cor, Incolor e IV, dos mais reputados
fabricantes. **Bifocais e Progressivas**, para ver ao longe e perto.
Emprestamos grátis para experiência e damos esclarecimentos.
Contacto, microcorneanas com garantia.

EXECUÇÃO RÁPIDA COM PRECISÃO

AVIAM-SE RECEITAS-Pelo correio PARA O CONTINENTE, ILHAS E ULTRAMAR

Alvaro de Castro Teixeira, Lda.

Representantes em LISBOA de

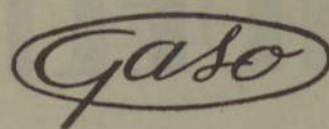
CARLOS ROCHA, LDA.

Fábrica de Confecções «DIALTEX»
Rua Brito Capelo, 1199—Telef. 93 04 53

MATOSINHOS

Rua da Conceição, 35 - 2.º — Telefone **32 50 48**
Telegr: ALVAREIRA **LISBOA-2 — PORTUGAL**

- DESINFECÇÕES
- EXPURGOS
- DESRATIZAÇÕES
- DESINFESTAÇÕES
- TRATAMENTOS DE MADEIRAS



Higienização de navios, carruagens e outros transportes colectivos

Gasol-Esterilizadora, Lda.

(Fornecedores da C. P. e da Companhia dos Wagens-Lits)

Av. Infante D. Henrique, 30

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 43

LISBOA - 2

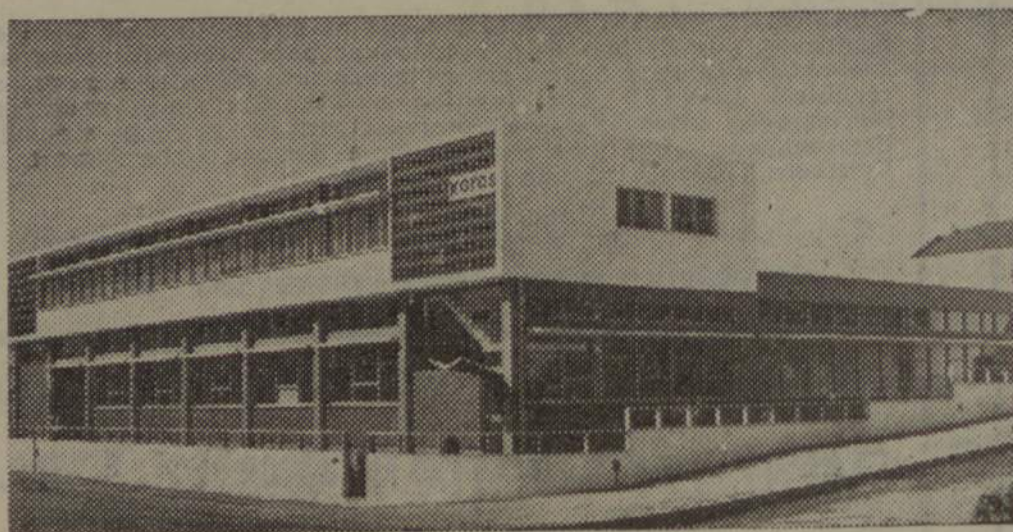
Telefs. { 86 70 25
86 83 77

VILA NOVA DE GAIA

Telef. 39 21 11

KORES, L.^{DA}

FABRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

LISBOA

● **PAPÉIS**
QUÍMICOS

● **FITAS**
PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER

● **STENCILS**

E

● **TINTAS**
PARA DUPLICADORES

Relações humanas no Trabalho

Pelo dr. ÁLVARO SARAIVA

(Chefe do Serviço de Pessoal do Caminho de Ferro de Benguela)

1 — O que são «relações humanas»

Toda a vida social é caracterizada pela existência de «relações humanas», ou seja, pelo comportamento e atitude dos homens uns para com os outros—no seio da família na escola, no trabalho, na acção política, nos desportos, nos contactos de vizinhança, na assistência aos espectáculos públicos, no acotovelar cotidiano nas ruas da cidade, em suma, onde quer que um homem esteja em presença de outro ou outros homens. É caracterizada ainda pela acção específica que cada grupo humano — a família, a turma de alunos numa escola, um «team» de futebole, um partido político, uma unidade militar, etc. — exerce sobre os indivíduos que o constituem e, reciprocamente, pela influência desses indivíduos sobre o grupo.

A qualidade das «relações humanas» depende fundamentalmente da maior ou menor adaptação dos homens uns aos outros e aos grupos a que pertencem ou de que participam e das reacções que cada homem suscita nos outros com quem contacta. Das condições em que essa adaptação se faz e do carácter das reacções reciprocas entre os homens nascem estados de espírito e problemas que são da nossa experiência de todos os dias: simpatias e amizades ou antipatias e inimizades, segurança e estabilidade ou insegurança e instabilidade afectivas, realização de vocações, aspirações ou tendências ou frustração das mesmas, satisfação ou insatisfação pessoais, paz ou agitação sociais.

2 — As relações humanas nas empresas

Nas empresas, ou seja aquele sector de que pretendemos ocupar-nos aqui, as «relações humanas» suscitam problemas particularmente complexos, que envolvem não só questões comuns a todos os grupos sociais, mas ainda muitas outras que são específicas do trabalho executado por homens subordinados a outros homens, integrados em grupos artificiais e sujeitos a uma organização que lhes é estranha na medida em que não participaram na sua criação. Na base dessas questões encontramos os factores relacionados com os próprios homens, com a concepção restrita da empresa que domina ainda a nossa vida económica e social (sociedade de capitais), com a sua estrutura actual, com os meios e processos de que esta se serve para alcançar os seus fins e muito principalmente a posição relativa de patrões e empregados ou dirigentes e dirigidos.

Vejam os alguns desses problemas, nos seus aspectos práticos mais salientes.

3 — Factores individuais

Numa empresa encontram-se reunidos uns tantos homens, portadores de diferentes temperamentos, níveis de inteligência, aptidões ou tendências, educação e instrução, senão em todos pelo menos em muitos dos seus aspectos, tendo cada um desigual capacidade para exprimir as suas ideias e nem sempre usando das mesmas palavras com idêntico significado.

Esses homens não têm, via de regra, quaisquer laços familiares ou afectivos entre si, têm distinta experiência da

vida e encontram-se imbuídos de determinados preconceitos pessoais. E estão, com frequência, separados entre si por diferenças de idade que traduzem sempre divergência de perspectiva sobre as problemas da vida. E não raro encontram-se ainda divididos ou agrupados segundo um espírito de classe (social, profissional ou de curso), a que correspondem mentalidades mais ou menos específicas.

E é frequente reinar entre eles um espírito de competição, de certa utilidade como estímulo do progresso individual, mas muitas vezes inconveniente na medida em que gera invejas, malquerenças e ressentimentos.

Na verdade estabelece-se por vezes uma concorrência de ambições deletéria para o clima humano da empresa, travando-se luta surda ou aberta entre os que pretendem subir a determinadas posições e bem assim entre estes e os que pretendem conservar situações adquiridas.

4 — Dirigentes e dirigidos

E os problemas são bastante mais complexos quando os homens se encontram relativamente uns aos outros na posição de patrões e empregados ou simplesmente de dirigentes e de dirigidos.

Com efeito, perante as exigências, que tendem a ser cada vez mais imperiosas, da competição industrial, os dirigentes que vêm no rendimento e qualidade do trabalho produzido sob as suas ordens a condição do benefício do seu capital (no caso dos quadros de chefia) são muitas vezes levados a considerar o trabalhador apenas como o produtor, abstraindo, no ambiente do trabalho, do facto do trabalhador estar, tal como eles próprios, sujeitos às mesmas necessidades básicas materiais e espirituais, sofrer das mesmas limitações físicas, psíquicas, ter problemas de ordem familiar semelhantes, em suma são levados a esquecer a condição humana comum a ambos.

É esta a atitude básica dos dirigentes, por vezes, temperada na prática pela maneira de ser afável, tolerante e compreensiva de certos indivíduos, mas essa circunstância, quando se verifica, raramente consegue eliminar as tensões e conflitos gerais da empresa, em regra com raízes profundas e cujas causas nem sempre são aparentes.

Por sua vez a posição do dirigido perante o dirigente é, em geral, defeituosa porque falha de objectividade. Muitas vezes o chefe encarna aos olhos de subordinado todos os defeitos reais ou imaginários da organização de trabalho em que ambos estão integrados. Com frequência representa uma autoridade apenas exteriormente acatada, mas intimamente mal aceita ou repudiada. E em geral o dirigido formula sobre o dirigente juízos críticos que não nascem da análise serena e imparcial das qualidades e defeitos do segundo mas de ressentimentos acumulados, justificados ou não, e até muitas vezes influenciados por experiências anteriores com outros dirigentes.

E dirigentes ou dirigidos todos nós temos dificuldades em nos compreendermos e aceitarmos uns aos outros, superando a diversidade de características de que cada um de nós é porta-

dor, racionalizando e vencendo a ganga de preconceitos ilógicos de que andamos revestidos.

Na verdade, para se estabelecerem pontes entre os homens que trabalham numa empresa não bastam muitas vezes a boa vontade e os dotes naturais, tal como são insuficientes essas mesmas qualidades para galgar, com o caminho de ferro, as profundas ravinas. Aqui são necessários conhecimentos de engenharia; ali tornam-se muitas vezes indispensáveis certas noções do comportamento humano e algum domínio sobre as técnicas que visam a influir nesse comportamento.

5—Factores relacionados com os grupos humanos

No capítulo anterior, após uma breve introdução ao problema das relações humanas no trabalho, esboçámos a análise de alguns dos seus factores, centrando a nossa atenção sobre o indivíduo.

Porém, quem se debruça sobre este tema tão complexo e ainda incipientemente explorado das relações humanas, não tem que se ocupar apenas de atitudes ou situações individuais, como se pudesse delimitar as acções e reacções dos homens, como indivíduos isolados em face de outros indivíduos isolados. Na verdade, os homens vivem, integram a sua personalidade, adquirem conhecimentos e experiência, formam padrões de valores, trabalham para subsistir, tudo isto sempre como membros ou participantes de grupos e sujeitos à influência próxima ou remota de grupos. Como diz, em forma expressiva, Alfred Carrard: «O indivíduo forma o grupo ao mesmo tempo que é formado por ele». Há, permanentemente, uma acção recíproca do indivíduo sobre os grupos e dos grupos sobre o indivíduo, circunstância que condiciona de forma decisiva a maneira de pensar e de agir das pessoas e que gera toda uma multiplicidade de aspectos ou de variáveis no comportamento humano, consoante a natureza, os padrões, objectivos e ten-

dência dos grupos de que essas pessoas participam ou participaram no passado e consoante o grau da sua integração nos mesmos e até em função da circunstância de estarem fisicamente presentes ou ausentes do grupo em dado momento, etc. Assim, o indivíduo reage diferentemente ao grupo familiar, ao grupo profissional ou militar e ao grupo do café e tem atitudes diversas consoante se encontre ou não na presença dos restantes membros do grupo.

E há que distinguir os estados de espírito e procedimento provocados nos homens por acção do grupo e os estados de espírito colectivos, ou seja os do grupo como entidade distinta dos seus membros.

6—Conceito do grupo

Cabe abrir aqui um parêntesis para referir que, ao falarmos em grupos, pretendemos aplicar um conceito psicológico, segundo o qual o grupo é uma pluralidade de pessoas organizadas segundo uma determinada estrutura, obedecendo a certos padrões de conduta, que agem umas sobre outras e prosseguem objectivos comuns, imbuídas de um sentimento de interdependência. Este conceito exclui, como é óbvio, certos agrupamentos humanos ocasionais, como por exemplo o público que assiste a um espectáculo. Mas nele cabem tanto a empresa no seu conjunto, como os subgrupos em que esta se divide e que podem ir desde um departamento oficial, por exemplo, até uma simples equipa de operários ou brigada de trabalhadores.

Durante muito tempo, o grupo foi considerado de certo modo apenas como a soma dos seus membros. A própria psicologia científica ocupava-se unicamente do homem separado do seu ambiente, o que constituía uma verdadeira abstracção, uma vez que a psicologia de todo o ser humano é uma psicologia com componentes sociais inseparáveis dos

A. Igreja. Lda.

LISBOA



Scabaltex — RUA DA PRATA, 80, 2.º

DISTRIBUIDORES ASSOCIADOS EM PORTUGAL DA

SCABAL, S. A. DE BRUXELAS

A maior organização europeia de tecidos de lã

SUCURSAIS:

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

À VENDA NAS PRINCIPAIS ALFAIATARIAS DO PAÍS

componentes individuais. «Nenhum homem é uma ilha», como diz Alfred Marrow.

Só nos últimos anos se começaram a formular ideias claras acerca do funcionamento psicológico do grupo e se criou a chamada psicologia, que se ocupa precisamente do comportamento dos homens como membros do grupo, das motivações nascidas da vida no grupo e das forças específicas que se desenvolvem no seio do grupo, e da forma como se processam, a chamada dinâmica do grupo, etc.

Algumas das características essenciais da vida de grupo são:

- a exigência nos seus membros de um espírito de cooperação e a exclusão da competição;
- a aceitação dos padrões de conduta, tática ou expressamente estabelecidos no grupo;
- o sentimento de «fazer parte do grupo», sentimento que se torna particularmente consciente quando os membros do grupo entraram em contacto com indivíduos ou grupos estranhos; e daí
- a identificação com o grupo.

7—Problemas e dificuldades no trabalho do grupo

A boa integração nos grupos é um factor essencial para o desenvolvimento harmónico da personalidade do indivíduo e estabilidade dos seus sentimentos ou emoções e bem assim para a sua valorização em todos os campos da sua actividade. E cita-se, a propósito de tal valorização, um exemplo hoje clássico: «Se eu lhe der um escudo e você me der um escudo, cada um de nós ficará com um escudo, mas se eu lhe der uma ideia e você me der uma ideia, cada um de nós ficará com duas ideias».

Todavia do seio das empresas como em qualquer outro sector da actividade humana, os grupos são teatro de tensões e de conflitos que a cada passo põem em perigo a sua coesão, e de conflitos que a cada passo põem em perigo a sua coesão, e se não a própria existência como grupo; e sofrem a influência de elementos que os desviam dos seus objectivos, os levam a fragmentar-se em subgrupos, que se afastam da corrente geral e entram por vezes em conflito uns com os outros e com os restantes membros individuais. E as comunicações no meio do grupo processam-se, frequentemente, de forma anárquica e com isolamento ao bloqueio de certos membros do grupo. E surgem elementos que, à margem de estruturas estabelecidas pela empresa, dominam o grupo, não deixando que os seus membros por ventura mais sensatos, mas menos audaciosos, se expressem livremente. E por vezes são os membros do grupo que procuram a direcção ou orientação de alguém da sua escolha, isolando o dirigente que lhes foi designado, passando a haver dois dirigentes — um formal e outro real.

E, frequentemente, os dirigentes, ainda que animados de toda a boa vontade, falham completamente na sua missão de dirigir o grupo e levam este a desagregar-se espiritualmente ainda que mantendo a sua organização material, porque não dão oportunidades iguais de expressão e de realização a todos os seus membros, adoptando um código de preferência arbitrário e não guardando uma equidistância entre si e todos os membros do grupo. E sucede, a cada passo, nas empresas, os grupos de estudo, de deliberação ou de trabalho, não alcançarem os objectivos que lhes foram cometidos, ou porque esses objectivos foram fixados sem que os membros do grupo sobre eles tivessem sido consultados, ou porque tais objectivos não se coadunam com os interesses dos membros do grupo, ou porque o grupo não foi devidamente informado sobre os meios de os atingir, ou porque o próprio grupo foi mal estruturado e não há denominadores comuns entre os membros, ou porque as pessoas estão convencidas de que são ouvidas por um mero pro-forma — isso sucede com frequência quando

os dirigentes promovem uma reunião para discussão ou troca de impressões mas trazem já as conclusões na algibeira. Pode também suceder que o grupo se sinta intimidado ou pouco à vontade. Isso pode verificar-se, por exemplo, se um Administrador, ao pretender fazer qualquer comunicação a um grupo de operários, escolhe o ambiente mais ou menos solene do gabinete da Administração, em vez de o fazer no próprio local de trabalho, ou outro local familiar ao pessoal, se adopta o estilo «conferência perante auditório» para fazer a comunicação, em vez de promover uma reunião informal, etc.

E os membros do grupo ao actuarem como tais, são muitas vezes contraditórios com as suas ideias pessoais o que gera a desconfiança e o ressentimento nos dirigentes e dificulta o diálogo entre estes e os dirigidos. Encontram-se, com efeito, a cada passo, indivíduos que, isolados, exprimem uma opinião concordante com a do dirigente e, uma vez integrados no grupo, guardam o silêncio deixando que triunfe sem sem oposição uma opinião contrária ou chegam mesmo a manifestar essa opinião divergente da sua. E fazem-no, quase sempre, não por duplicidade moral, mas sim para não perderem a estima do grupo com o qual se identificam e que é, para eles, mais valiosa do que o conceito em que são tidos pelos dirigentes. Isto leva Alfred Marrow a dizer que «Muitas vezes é mais fácil modificar o comportamento de um grupo inteiro do que o de um operário isolado».

Todos estes problemas são de difícil solução nas condições actuais da grande maioria das empresas onde se vão cometendo sempre os mesmos erros do passado, e isto em virtude das pessoas estarem imbuídas de preconceitos e ideias inexactas a respeito destes assuntos, não sendo capazes de racionalizar os dados de tais problemas. E não admira que assim seja, pois a educação e o ensino continuam, na generalidade dos casos, a fazer-se respectivamente na base de conceitos de moral abstracta e de noções de ciências e técnicas das quais a realidade psicológica e sociológica do homem se encontra estranhamente ausente. Aprendemos fórmulas de Química e de Matemática que, na grande maioria dos casos, nunca teremos ocasião de aplicar pela vida fora, mas nada nos ensinaram sobre a forma de educar os filhos e de lidar com os homens, não obstante isso constituir tarefa de todos os dias e de todos os homens.

O turismo e a Ilha da Madeira

Pensa se construir no Funchal um grande hotel

A Companhia British United Airline está empenhada num empreendimento de vulto no Funchal: a construção, ali, dum hotel com cerca de 470 quartos com todos os requisitos modernos.



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 e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Em depósito todos os impressos militares para o Exército e Aeronáutica

Guardanapos e papel facial «Duni»

85, RUA NOVA DO ALMADA, 87

Telefs. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas)

LISBOA - 2

«AQUI MADRID»

Automotores "T. A. R."

Do nosso correspondente em Espanha, MARTINS DE SOUSA

À Fiat, italiana, depois de vencer as mais importantes indústrias japonesas e europeias, num concurso internacional convocado pela R. E. N. F. E., foi-lhe adjudicado um pedido, em conjunto com as Empresas Espanholas, C. A. F. e M. M. e C., de 30 comboios Automotores «T. A. R.» (Tren Automotor Rápido).

Deste encargo e dos oito da primeira Série a entregar, foi provado o primeiro, com o êxito que era de esperar e com a assistência do Ministro de Obras Públicas, sr. Vigón; Director Geral de Transportes, sr. Ochando, e altos Chefes da Renfe, com os srs. Mendoza, Roa e Garcia Lomas à frente, como Presidente do Conselho de Administração, Director-Geral e Vice-Presidente respectivamente, e acompanhados por Representantes das Casas Construtoras, num percurso de 68 quilómetros, entre Madrid, Alcalá de Henares e volta.

Esta formação, que se compõe de 4 vagões, dos quais são Automotores os das extremidades equipados com dois motores de 850 HP., pode dividir-se em dois comboios, iguais e simétricos, em virtude da sua dupla direcção. É de Transmissão Hidráulica e de 194 toneladas de tara, podendo atingir até 120 Kms. por hora, em silenciosa marcha, com capacidade para 256 passageiros e dividido em duas classes, preferente e geral. Leva cozinha e «Bar» e tem ar condicionado, bancos giratórios, com mesas incrustadas no espaldar, corredor central, boa luz e óptima visibilidade, com muitos pormenores de bem-estar e conforto.

Estes comboios substituem os antigos «T. A. F.» (Tren Automotor Fiat) nas linhas de maior tráfego como Barcelona-Sevilha, Madrid-La Coruña-Vigo, Valência-Barcelona, Madrid-Alicante-Cartagena, Sevilha-León-Valladolid, Irun-Bilbau-La Coruña-Vigo, Madrid-Logroño-Pamplona, Barcelona-Port Bou-Cerbère e Madrid-Santander-Gijon, com notáveis melhorias de serviço, porquanto, nalguns destes percursos nos quais se vai utilizar o «T. A. R.», se economiza e reduz o horário actual desde uma a quatro horas e meia, o que é muito importante, não só no sentido económico da exploração, como para todo o passageiro que com comodidade, até com requintes de bom gosto, comprova que o Caminho de Ferro segue na vanguarda como o transporte pessoal, familiar colectivo, particular, comercial ou turístico, mais seguro e confortável que qualquer outro.

Enquanto ao «T. A. F.», passa a melhorar o serviço nos trajectos secundários, ainda que importantes, tais como: Madrid-Salamanca-Astorga, Madrid-Granada-Almeria, Sevilha-Mérida-Badajoz, Valência-Granada, Algeciras-Bobadilha-Cordoba, Sevilha-Bobadilha-Algeciras e Málaga-Bobadilha-Sevilha, também com sensíveis reduções de tempo sobre o horário antigo.

Estas melhorias, sumamente agradáveis para o «ferroviário» fazem parte, como medidas iniciais, do programa decenal de reformas de Renfe., que ao adquirir a sua autonomia e os créditos imprescindíveis, para poder desenvolver-se, criou o compromisso, quase patriótico, de acompanhar o progresso, não só de ordem industrial ou comercial como também turístico, um dos mais importantes que se verifica neste País, que já este ano foi visitado por Treze Milhões de Turistas, com o proporcional ingresso de Boas Divisas.

Mais de 100 anos ao vosso serviço

J. A. Ribeiro & C.^a, L.^{da}**RIBEIRO OCULISTA**

CASA FUNDADA EM 1858

Óptica ■ Instrumentos Científicos ■

Material e Vidraria de Laboratório

Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNKE & CO. Berlin OC.

Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e binóculos

HAAG — STREIT — SUÍÇA

Material para oftalmologia

DENCOT — Paris

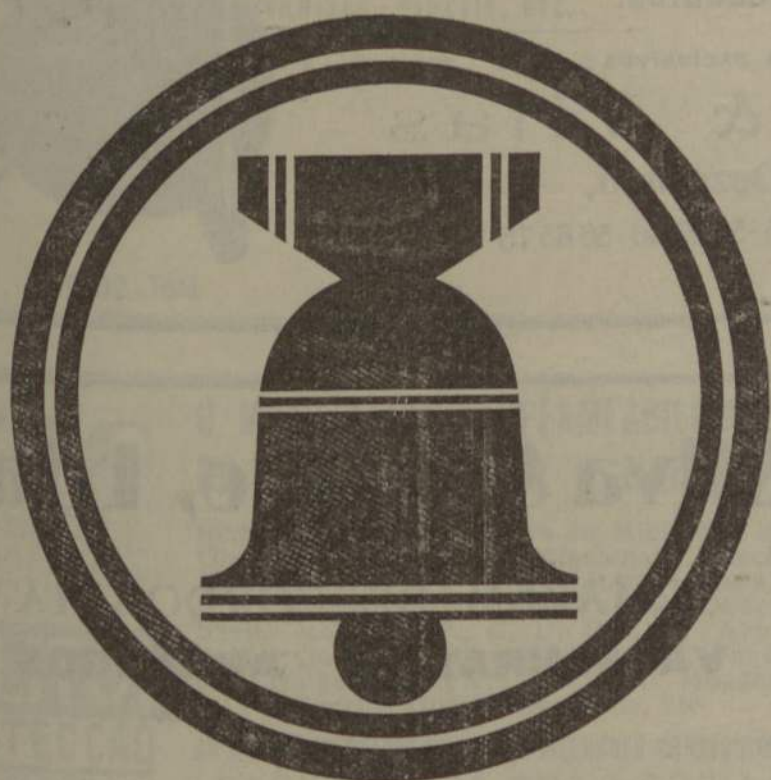
Lentes corneanas — Lentes de contacto

222, Rua Áurea, 226 — LISBOA

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

A. Ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCRIVER, COLAS,
LACRES E GUACHES



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

Rua da Junqueira, 233 - LISBOA

OFICINA SOLDADURA ELÉCTRICA

A Progresso, Lda.

- SOLDADURA ELÉCTRICA E OXI-ACE-
TILÉNICA
- CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES NAVAIS
E MECÂNICAS
- SERRALHARIA MECÂNICA E CAL-
DEIRARIA
- MÁQUINAS DE VAPOR, MOTORES DE COM-
BUSTÃO INTERNA E DE EXPLOÇÃO
- GRUPOS AUXILIARES DE BORDO, GUIN-
CHOS, MOLINETES E CABRESENTES
- CONSTRUÇÕES METÁLICAS
- CARPINTARIA NAVAL - PICAGENS E PIN-
TURAS

Dcca Sto. Amaro

Escr. e Ofic : 663952
Armazém : 637730

Bombas para todos os fins

- Bombas «TAGO»
- Moto-bombas
- Electro-bombas
- Motores Diesel
- Motores eléctricos, etc.

A. Marques Fernandes, Lda.

RUA DA BOAVISTA, 76 a 78

Telefones : 36 83 16 - 32 79 68 LISBOA

OFICINAS:

Rua do Vale Formoso de Baixo, 102-104

Telefone 38 14 51

Fábrica de Calçado "LYDO"

DE

Henrique Ferreira Henriques
CÉSAR — Telef. 2 29 91

S. JOÃO DA MADEIRA

Fornecedor da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses

e das melhores casas da especialidade

SAMPAIO, COSTA & AZI, Lda

Serviços especiais de transportes Lisboa - Porto

Transportes — Embarques — Trânsitos

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21-s/1 D.

Telefones 32 69 53 - 3 35 65

Garagem: Telef. 84 28 21 — Cais: Telef. 38 41 41

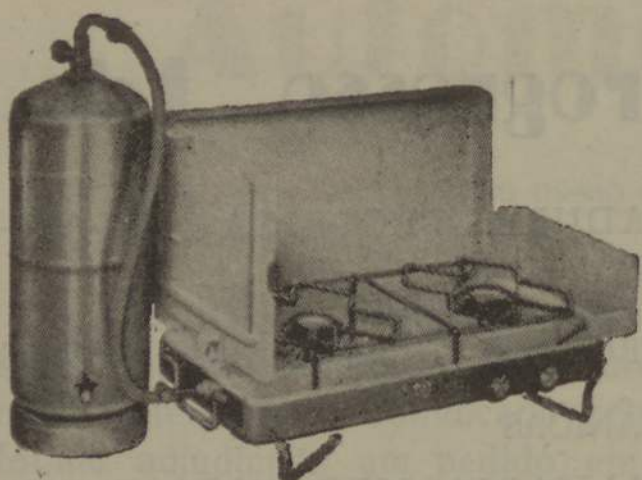
PORTO:

Grijó & Irmão, Lda.

Rua de Traz, 13

Telefone 2 10 58

A Gás - Cidla



PRIMUS

APARELHOS DE FUNCIONAMENTO A
GÁS - CIDLA DE GRANDE PRECISÃO
para Campismo, Doméstico, Iluminação
e Soldaduras.

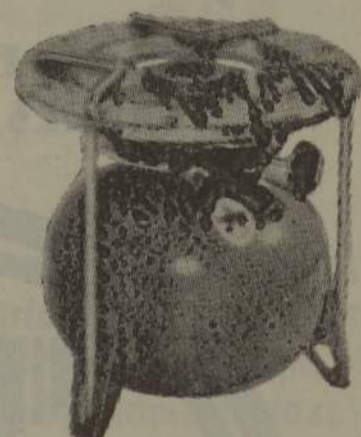
Agentes exclusivos

Vilas & Vilas

Rua Primeiro de Dezembro, 45-2.º Dto.

TELEFONES 32 23 46-36 63 75

A Gás - Cidla
« Doméstico »



Ref. 2037



BARATAS, PERCEVEJOS,
MOSCAS, RATOS, ETC.

Distribuidor:
PRODUTO SHELL

SHELLTOX — Produtos Agrícolas

**CENTRO TÉCNICO
DE DESINFECÇÕES**

RUA DO TELHAL, 89-C
Telef. 4 00 61 — LISBOA

RUA LINDO VALE, 163
Telef. 49 25 53 — PORTO

Silva & Feijóo, Lda.

ARMAZÉM DE CORDOARIA
VASSOURAS E ANÁLOGOS

Rua dos Bacalhoeiros, 117 a 119

Telefone 86 99 10 LISBOA

Fornecedores da C. P.

Viúva Macieira & Filhos

CASA FUNDADA EM 1804

*FABRICA de papel para escrever, impressão
e embrulho — ARMAZÉM de papéis nacionais,
estrangeiros e papelão — PAPELARIA e
trabalhos tipográficos em todos os géneros*

TELEF. 87 11 21 — PPCA

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA-2

Eduardo Martins & C.ª, Lda

FORNECEDORES DA C. P. E DO S U PESSOAL

MODAS—CONFECÇÕES

TECIDOS PARA HOMENS, SENHORAS E CRIANÇAS

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

Rua Garrett, 1 a 11—Rua Nova do Almada, 103 a 115

Telef. P. P. C. 3 57 21

LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

Compre os FATOS, SOBRETUDOS E GABARDINES
para HOMEM e MENINO na casa

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

Rua Augusta — (Esquina de S. Nicolau) — LISBOA

e terá a certeza de ficar bem servido.

Mais de 50 anos de existência dão completa
garantia

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

Fornecedores da C. P.

39, Rua Cais do Tojo, 55

Telefones : 66 40 73 — 67 24 39 * LISBOA = PORTUGAL
Telegramas : ERNARDINOS

Novais & Silva, L^{da}

~ DROGUISTAS ~
TINTAS : VERNIZES : PINCEIS, ETC.
~ PERFUMARIAS ~

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

JOMAN OCULISTA

BÚSSOLAS PARA BARCO AUTOMÓVEL

Higrómetros - Microscópios - Binóculos
Barómetros e Lupas

Óculos de Sol Ray-Ban, Zeiss,
Persol e Sport-Mil

Armações e lentes das melhores marcas

Rua Augusta, 175

Telefone 3 37 38

LISBOA



O MAIS EFICAZ IMPERMEABILIZADOR DE CIMENTO, BETÃO E MARMORITE

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

AS MELHORES REFERÊNCIAS DOS MELHORES CONSTRUTORES
FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

Aditivos para cimentos e tintas de alta protecção «EVODE»
DISTRIBUIDORES GERAIS

TITO PEREIRA DE SOUSA

R. de S. Nicolau, 41-3.º LISBOA-2 Telef. 361805 e 322118

WIESE & C.^a, L.^{da}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDEAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegrama: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

VIEIRA & SILVEIRA, LIMITADA

ARMADORES
E AGENTES
DE NAVIOS

Telegramas «VICTU»

Telefones 32 09 06 - 32 64 09 3 43 48

T. CORPO SANTO, 21-1.º - LISBOA

Sociedade Luso-Açoreana, Lda.



Armazém de Papelaria — Sacos de Papel
Papéis Nacionais e Estrangeiros — Artigos de Escritório

Escritório e Armazém: RUA LATINO COELHO, 89-A-89-B

Loja: RUA DOS DOURADORES, 179-183 LISBOA

Telefs. 53 71 41 (4 linhas) Apartado 1 031

Fornecedores da C. P.

SANTOS & SILVA VIEIRA, LDA.

IMP. — EXP.

✱

BRINQUEDOS, ARTIGOS PARA CARNAVAL,
DECORAÇÕES E FOGOS DE ARTIFÍCIO

✱

RUA DA BOAVISTA, 14-16 — TELEFONE 32 39 06

LISBOA-2

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO

tem o Mundo nas mãos!

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

Gama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA

O ALENTEJO

COMPANHIA DE SEGUROS

Fundada em 1918



Seguros em todos os ramos



Sede (edifício próprio):

Praça dos Restauradores, 47

LISBOA

Telef.: P.P.C. 3 03 03/7 32 32 09 e 32 44 82

Hotel Internacional

ROSSIO—LISBOA



O mais bem situado de Lisboa

com frentes para a Rua Augusta e Rossio



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

BAR PRIVATIVO



TELEFONES P. P. C. } 36 19 13
36 64 01/07

TELEG. HONAL

PASTELARIA MARQUES

Almoços—Chás—Jantares—Banquetes—Lanches
—para Casamentos em Lisboa e Província—

Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas
em cestos regionais e em caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72

Telefone: 3 31 10

LISBOA



FÁBRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

SEDE EM:
ALBERGARIA-A-VELHA
Telefone P.P.C. 5 22 06,7
Telegramas "ALBA"

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Correios, 40-2.º-E.
Telefone 32 13 63/4
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas

ARTIGOS SANITÁRIOS E DE COZINHA — APARE-
LHAGEM VINÍCOLA — ACESSÓRIOS PARA CON-
DUTAS ADUTORAS E REDES DE DISTRIBUIÇÃO
DE ÁGUA — ARTIGOS PARA INSTALAÇÃO DE
SANEAMENTO — APETRECHAMENTO PARA A IN-
DÚSTRIA VIDREIRA — ARTIGOS PARA INSTALA-
ÇÕES ELÉCTRICAS — RECEPTÁCULOS POSTAIS
DOMICILIÁRIOS, ETC.

TELEFONE: 66 44 33

CABLE ADDRESS: «JEROVI»

Villarinho & Sobrinho, Limitada

VENDAS POR GROSSO - WHOLESALE GROCERIES
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Conservas de Peixe—Chá e Café—Especialidades alimentícias

56, Rua das Janelas Verdes, 68 — LISBOA (Portugal)

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-I.º Telef. 32 53 34 — LISBOA

O doce nunca amargou e os olhos também comem

Por EURICO GAMA

(Conservador do Museu Municipal de Elvas)

A arte do papel recortado é, sem dúvida, uma arte de raízes conventuais, onde a doçaria foi elevada ao seu mais alto grau. O doce nunca amargou, mas como os olhos também comem, as boas monjas, com o seu apurado gosto e a sua paciência beneditina cuidaram de o apresentar requintadamente.

Os «pastéis de cocó», os «papos de anjo», o «arroz doce», o «sericá» que, segundo a tradição, teve a sua origem em Elvas, a forte cidade raiana junto do Caia e daí haver quem chame ao saboroso manjar «sericaia», e onde ainda hoje é servido em opulentos pratos de estanho; os «sonhos», os «súspiros», os «queijinhos do céu», as «trouxas de ovos» e muitas, muitíssimas outras guloseimas celebrizadas em imperiais banquetes, eram levadas à mesa não de forma vulgar, mas com autêntica imaginação e a maior solenidade. Um verdadeiro regalo não só para o paladar, mas também para a vista.

Alguns doces surgiam como por encanto, tal a fantasia com que se cuidava da sua apresentação.

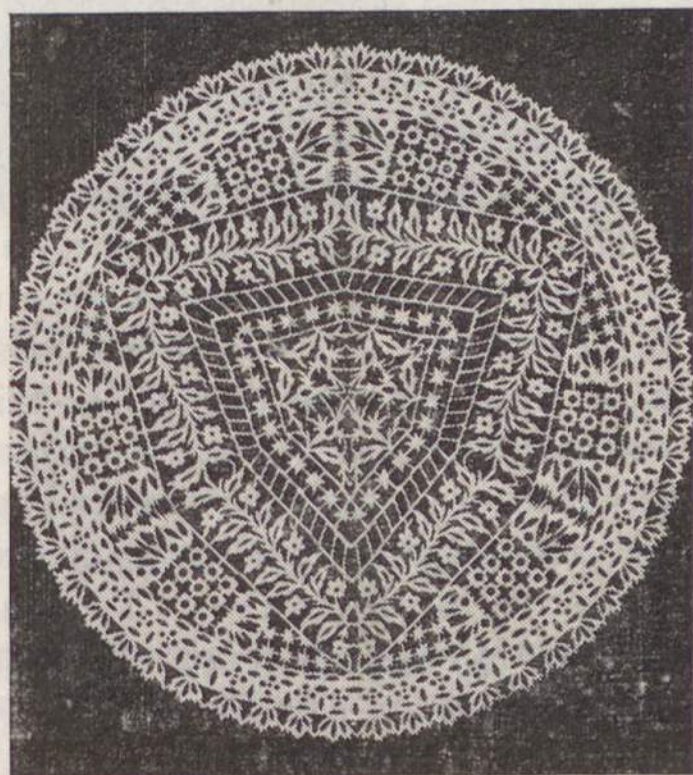
Com as famosas ameixas que, com a azeitona gostosíssima, levaram o nome de Elvas a todo o Mundo, as freiras de Santa Clara não foram menos pródigas, e se no seu fabrico as trataram com incomparável e secreto sabor, na sua decoração deixaram bem vincado o seu notável sentido artístico, enfeitando-as com lindos papéis mimosamente recortados à tesoura. Uma arte que, como outras, infelizmente se perdeu, pois as caixas passaram a ser feitas à máquina, por vezes com incrível mau gosto, e os delicadíssimos e graciosos papéis recortados foram substituídos por... estampados em série!

* * *

O preparo das frutas cristalizadas nasceu, de facto, nos mosteiros, na santa paz dos mosteiros portugueses, mas depois, com o rodar dos séculos, passou a constituir uma indústria fora deles, indústria que se desenvolveu, sobretudo, logo após a extinção das ordens religiosas.

No Alentejo foi Elvas a cidade onde a nova indústria, que não tardou a verificar-se rendosa, mais floresceu e é de toda a justiça salientar, aliás sem qualquer ideia de publicidade, a firma José da Conceição & Irmão, já que foi a primeira a compreender o seu indiscutível valor, o largo futuro que lhe estava reservado e aquela a quem mais se deve o prestígio em que são tidas mundialmente as ameixas de Elvas.

A importante casa foi fundada em Setembro de 1834 pelo sr. José da Conceição Guerra, que não contava mais do que 23 anos. O estabelecimento era modesto e destinava-se apenas à preparação de uma *ameixa extra*, segundo as fórmulas e os métodos usados pelas monjas dos Conventos de São Domingos e Santa Clara, começando a labora-



Um espécimen de «roseta» recortada à tesoura

ção somente com 45 kgs. de frutas, que o País rapidamente consumiu. O fabrico era, realmente, esmeradíssimo e, reclamado por toda a gente, em breve atingiu os 60000 kgs., destinados já, na sua maior parte, aos mercados ingleses, franceses, brasileiros e americanos.

Concorrendo às mais importantes exposições a firma viu-se distinguida sempre com as melhores classificações, estentando no seu quadro de honra: — 54 Grandes Prémios, 112 medalhas de ouro, 33 de prata, além de algumas de cobre e Diplomas.

A laboração começou em simples tachos de cobre, em fornalhas alimentadas a carvão de azinho; em 1892 utilizavam-se as primeiras caldeiras a vapor, com a capacidade de 50 kgs. cada uma, quantidade que coziavam em 10 minutos.

A embalagem mereceu sempre as maiores atenções, um desvelo até muito especial, de modo a aumentar o interesse e a simpatia do comprador. Nos primeiros tempos era em caixas de cartão feitas pelas próprias operárias, que trabalhavam também, com extremos de delicadeza e minúcia, nos papéis recortados à tesoura, com que se cobriam as ameixas.

Importava, na verdade, ser muito subtil e ter infinita paciência para recortar, a afiadíssimo bico de tesoura, os designados «retalhos», «rendas», «rosetas» e «picados», de que no Museu Municipal de Elvas se guardam preciosos exemplares, como a gravura que ilustra este artigo testemunha com eloquência.

Lamentavelmente, vai para uns 50 anos que estes maravilhosos trabalhos deixaram de se fazer, dizem-nos que por razões de ordem económica. Por esse ou por outro motivo, foi uma pena, que também neste sector a primorosa e delicada arte manual se visse suplantada pela máquina.

Hoje as bocetas são cobertas com bordados de papel de várias cores, feitos também, pacientemente à mão. Cada operária pode recortar duas a duas dúzias e meia por semana.

Os ferros eram redondos a princípio, sendo os principais motivos flores, frutas e aves; em 1835, de papéis pintados, com flores e desenhos geométricos; em 1856, deu-se a invasão dos estrangeirados cremes, que procediam, especialmente, de França e se destinavam às embalagens mais finas, proliferando os horríveis (por desnacionalizadores) rótulos de «*mariage*», «*Fruits glacés*», «*Baptême*», e quejandos, como se no nosso idioma não tivéssemos termos apropriados às circunstâncias!....; em 1870, entraram a usar-se — e é de lamentar ainda que a inestética prática se mantenha — os papéis carimbados à mão; a partir de 1920, vêem-se nos cromos, paisagens tropicais (!), barcos, figuras exóticas (!) em detrimento de motivos ou de monumentos de concelho de Elvas.

Recentemente já se vão vendo cenas típicas da região elvense, como a apanha da azeitona, a ceifa, os característicos «carros de canudo», figuras de trabalhadores rurais ou aspectos da cidade.

Uma firma, que para o efeito solicitou a nossa desinteressada colaboração, tem incluído nas suas embalagens uma folha impressa com a descrição do

monumento ou da cena representada na tampa das caixas, ideia que, segundo parece, tem merecido elogios.

As caixas são agora não só de cartão, mas também de madeira e de cortiça.

A arte dos papéis recortados, das maravilhosas «rosas», é que se perdeu por completo, mas fazê-la ressuscitar seria um bom serviço prestado a esta indústria tão portuguesa, actualmente a atravessar um período de grave crise, como outras mais.

Porque o doce nunca amargou e em Elvas foi pomposamente servido no casamento de D. Beatriz, filha de D. Fernando, o «Formoso», com D. João I, de Castela, em 1383; no imponente agasalho ao Cardeal Alexandrino, legado de sua Santidade, em 1571; nos coloridos esponsais de D. Ana Velasco com o duque D. Teodósio de Bragança, em 1602; se as ameixas cristalizadas foram particularmente apreciadas por Beresford e deram no guto a Lord Wellington, no período da Guerra Peninsular, quando o bravo general teve o seu quartel no Monte da Gramicha, a pouco mais de uma légua da cidade; impõe-se que a sua apresentação não desmereça em nada de conteúdo, já que os olhos não são menos gulosos de que o paladar.

Em Elvas, antiga e celebrada «Chave do Reyno», em dia de Santa Luzia de MCMLXIV.

AUTOMÓVEIS DE LUXO PARA
CASAMENTOS, VIAGENS
PARA O PAÍS E ESTRANGEIRO
E AUTOMÓVEIS SEM CONDUTOR

**Sociedade de Transportes
Em Automóveis de Luxo,**
Limitada

ENGLISH SPEAKING DRIVERS
CHAUFFEURS QUI PARLENT FRANÇAIS
SE H A B L A E S P A Ñ O L



Escritório:

RUA SOCIEDADE FARMACEUTICA, 30-A
LISBOA

TELEFS. P. B. X.: 41257 - 41386 - 43753 - 48707 - 53033

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)

As mercadorias que a pedido dos expedidores seguissem com a velocidade dos passageiros, pagariam à razão do dobro do preço ordinário. Os cavalos e mais gado também pagariam, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas seriam qualificados, para o efeito de pagamento dos direitos de transporte, nas classes com as quais tivessem maior analogia. Esta classificação seria feita pela Empresa de acordo com os fiscais do Governo, com recurso para o Ministério das Obras Públicas.

Todos os objectos (excepto os preciosos especificados nas tarifas) que pesassem menos de 10 kg, seriam considerados como recovagem.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesasse mais de 30 kg. não teria a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço além daquele que devia pagar pelo seu lugar.

Os militares e marinheiros em serviço, viajando em conjunto ou isoladamente, pagariam apenas, por si e pelas suas bagagens, metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas. Os funcionários do Governo que fossem incumbidos da fiscalização dos caminhos de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços de transporte ou da fiscalização sanitária da linha deveriam transitar nele sem pagamento algum. A Empresa seria obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração dos caminhos de ferro quando ele precisasse dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

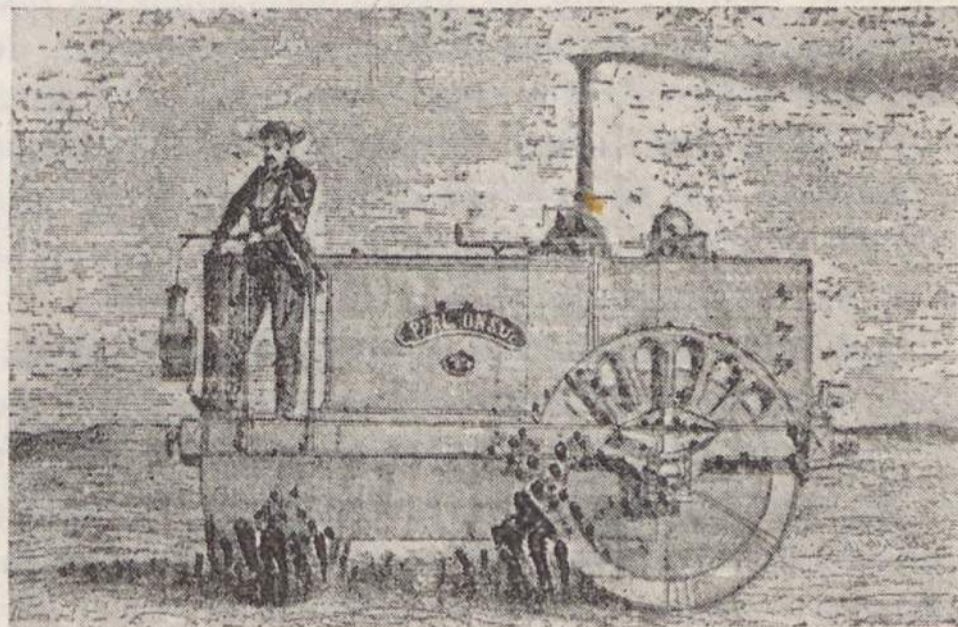
A Empresa seria obrigada a transportar gratuitamente as malas de correio e os seus condutores, em vagões integrados nos comboios de maior velocidade.

O número de viagens por dia seria fixado pela Empresa de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação. O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de passageiros e mercadorias e de comboios extraordinários com a

duração de trânsito completo, seriam sujeitos às regras de polícia para segurança pública que o Governo tinha o direito de estabelecer.

Todo o comboio ordinário de passageiros deveria conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentassem a tomar lugar.

O uso do telégrafo eléctrico seria gratuitamente



A locomotiva «Príncipe Afonso» projecto do engenheiro espanhol Ribera e destinada ao transporte de mercadoria

permitido ao Governo para os despachos oficiais, e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela Empresa de acordo com o Governo.

Condições relativas ao depósito, prazos para a construção, etc.

D. José de Salamanca obrigava-se a depositar no Banco de Portugal, à ordem do Governo, em dinheiro ou em títulos da dívida pública portuguesa de 3%, pelo seu valor no mercado, — além das 40 000 libras já depositadas — mais 20 000 £ antes de começar as obras e de receber a parte construída do caminho de ferro de Leste.

Se as Cortes rejeitassem o contrato, entregar-se-ia à Empresa a caução que tivesse depositado, e se

o depósito tivesse sido feito em dinheiro pagar-se-ia à mesma Empresa o juro de 6% ao ano, a contar do dia da licitação. Se o depósito fosse em títulos a Empresa tinha o direito de receber os seus juros enquanto durasse o mesmo depósito.

Quando o Fiscal do Governo declarasse que havia obras executadas pela Empresa nos termos de serem aprovadas, expropriações ou material empregado, na importância de 30 000 £, seria permitido à Empresa levantar a terça parte do depósito legal, ou 20 000 £; quando o mesmo Fiscal declarasse que havia novas obras igualmente em termos de serem aprovadas, na importância de outras 30 000 £, seria permitido à Empresa levantar outra terça parte do depósito de outras 20 000 £, quando finalmente o Fiscal declarasse que as obras ultteriores tinham sido executadas, na importância de mais de 30 000 £, ficando deste modo executadas as obras, feitas as expropriações ou empregue material sobre as linhas concedidas por este contrato na importância de 90 000 £, seria permitido à Empresa levantar o resto do seu depósito, ficando todas as obras realizadas servindo de caução ao cumprimento das suas obrigações.

A Empresa iria sucessivamente apresentando o estudo das alterações que propusesse a directriz adoptada, assim como os projectos completos das diversas secções correspondentes às duas linhas, de modo que dentro de um ano, a contar da aprovação do contrato pelas Cortes, tivesse apresentado todos os desenhos que se exigisse como necessários para completa descrição de todas as obras que a Empresa devia fazer em virtude do seu contrato.

Da decisão do Governo, relativamente à aprovação ou desaprovação das modificações propostas, do projecto completo das secções e mais desenhos a que se refere a disposição acima, seria intimada a Empresa, dentro de um mês a datar da sua apresentação.

O tempo que o Governo gastasse em decidir as questões de semelhante natureza, além daquele mês, não seria contado nos prazos marcados para o começo e conclusão das obras.

A construção do caminho de ferro começaria em escala proporcional à sua extensão até um mês depois de aprovado pelas Cortes e na mesma escala continuaria até à sua conclusão.

O caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, em todo o seu material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, estaria pronto para se poder entregar ao trânsito público, em toda a sua extensão, dentro de três anos a contar do dia em que comesçassem as obras por conta da Empresa.

A linha de Lisboa ao Porto estaria concluída nos mesmos termos dentro de cinco anos a contar da mesma data.

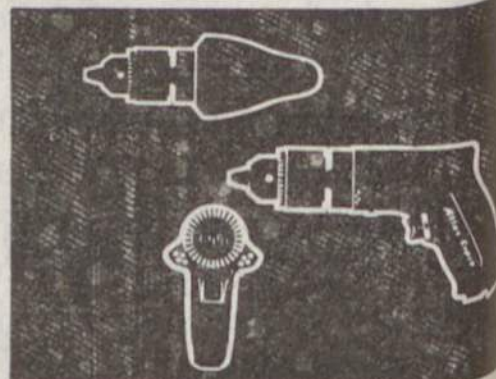
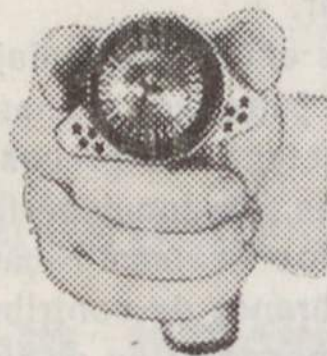
(Continua)

Atlas Copco

**"linha vital"
nas ferramentas
pneumáticas**



"linha vital"



Eis um novo conceito no desenho das ferramentas industriais. Médicos tecnólogos colaboraram no aperfeiçoamento de um desenho industrial que permite aproveitar inteiramente e transferir para a ferramenta a força do braço e da mão do operador, fácil e naturalmente. Essa concepção designada por "linha vital" permite um trabalho contínuo de maior rendimento e com a menor fadiga para o operador.

Peça detalhes e demonstrações à

SOCIEDADE ATLAS COPCO DE PORTUGAL, LDA
LISBOA · PORTO · VILA VIÇOSA

A vida portuguesa há 60 anos

Sumário: *Visitam Portugal os Duques de Connaught e suas filhas. ■ Inauguração do Museu de Alaias da Igreja de S. Roque. ■ Faleceu em Lisboa Rafael Bordalo Pinheiro. ■ Uma manifestação popular ao Dr. Bernardino Machado. ■ Palmira Bastos obtém, no Teatro Avenida, um grande triunfo. ■ Carinhosa recepção à Rainha Alexandra da Inglaterra. ■ Guilherme II visita Lisboa. ■ D. Carlos I e o seu prestígio internacional. ■ A 5.^a exposição da Sociedade Nacional de Belas-Artes e a reabertura do «Leão de Ouro». ■ Centenário de Pina Manique. ■ Duas esquadras inglesas na baía de Lagos. ■ Morte de Emydio Navarro. ■ O presidente da República Francesa visita oficialmente o nosso País. ■ Falecimento do conde de Paço d'Arcos, contra-almirante Carlos Eugénio Correia da Silva, antigo governador de Macau. ■ Dos tempos que passam a correr, sempre alguma coisa fica.*

Reportagem retrospectiva de REBELO DE BETTENCOURT

Estamos, prezadíssimos leitores, no ano da graça de 1905. O Ano Novo começou bem, com um belo Sol que parecia, rolando no maravilhoso céu azul de Portugal, um Sol de Primavera, um Sol invejado por todos os estrangeiros que nos visitam. Entre os mais recentes visitantes, contam-se os Duques de Connaught e suas gentilíssimas filhas, as princesas Victória Patrícia e Margarida Victoria, que tiveram, até ao dia do seu regresso a Inglaterra, as homenagens desta Lisboa azul. Viajando a bordo do cruzador «Essex» de Sua Majestade Britânica, os Duques chegaram à capital portuguesa no dia 7 de Janeiro e desembarcaram no Arsenal da Marinha, onde foram saudados por El-Rei D. Carlos, Infante D. Afonso, ministros, casa de El-Rei, e muitas outras individualidades. Dali partiram os Duques e as suas filhas para o Paço de Belém, onde foram recebidos pela Rainha D. Amélia, o príncipe D. Luís Filipe e o infante D. Manuel. Terminados os amistosos cumprimentos, seguiram para o palácio da Ajuda, de visita à rainha D. Maria Pia. Nesse mesmo dia, El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia ofereceram, com carácter íntimo, um jantar aos nobres visitantes, no Paço das Necessidades.

No Teatro de S. Carlos actuava uma companhia de ópera lírica e D. Carlos e a Senhora D. Amélia levaram os Duques a assistir à representação de *O Rei de Lahore*.

Com um tempo sempre lindo, os nossos visitantes estiveram em Cascais e Sintra, admiraram o valioso recheio dos nossos Museus, e assistiram à inauguração solene, sob a presidência de D. Carlos e de D. Amélia, do Museu de Alaias da Igreja de S. Roque.

Os Duques regressaram à Inglaterra no dia 12 de Janeiro e a sua visita serviu para consolidar os laços de amizade entre a família real portuguesa e a família real inglesa, laços afectivos, dizia-se, que seriam mais apertados com o projectado enlace do Príncipe D. Luís Filipe com a Princesa Victoria Patrícia.

Janeyro é o mês, por excelência, dos espectáculos teatrais. No «D. Maria II» mantêm-se em cena, em pleno êxito, o *Rei Lear*, traduzido magistralmente por Júlio Dantas. No «D. Amélia» a peça em 4 actos, *Avó*, de Perez Galdós, tem notável desempenho por parte de Augusto Rosa, António Pinheiro e Adelina Abranches.

Com destino a Lourenço Marques, seguem a bordo do vapor alemão *Fel-Marechal*, dois dos mais ilustres portugueses de então. Pronunciemos, com o maior respeito, os seus nomes:

João de Azevedo Coutinho, Governador-Geral da Província de Moçambique, e Ayres d'Ornellas, Governador de Lourenço Marques. Dias antes da sua viagem, os sócios do Clube Tauro-máquico ofereceram-lhes um banquete de despedida.

Os políticos — não nos esqueçamos de que estamos a cinco anos de distância da queda da Monarquia — continuam a não entender-se. Não há maneira de chegarem a um acordo os regeneradores e os progressistas. De uma crónica de D. João da Câmara, publicada em 2 de Janeiro de 1905, na revista «O Ocidente», respigamos estas breves linhas:

«Os políticos mexem-se, pretendentes a pares e deputados não descansam, luta o Governo, luta a opposição em completo desacordo. Diz-se que o sr. João Franco virá à Câmara e trará consigo mais quatro deputados; os nacionalistas terão dois representantes e ainda haverá alguns independentes. Os trabalhos eleitorais a favor dos deputados regeneradores serão dirigidos pelo sr. Hintze Ribeiro, segundo o voto de confiança que lhe foi dado na reunião de ministros honorários efectuada em sua casa. Espera-se, portanto, que sejam cheias de interesse as futuras sessões da Câmara dos Deputados».

Na madrugada do dia 23 de Janeiro, apaga-se em Lisboa, na casa da sua residência, Largo da Abegoaria, n.º 29, 2.º andar, um grande génio artístico: Rafael Bordalo Pinheiro. Caricaturista incomparável, Mestre dos Mestres, e ceramista insigne, toda a sua obra tem um interesse excepcional. Com ela, pode-se ressuscitar uma época, não curta, da vida portuguesa. São os políticos, os escritores, os artistas, é um longo, quase interminável, friso de figuras que influenciaram a vida nacional. Tinha génio este homem extraordinário, que possuía vários dons: o da observação, o do humor, o da improvisação e o da crítica. O criador do *Zé Povinho* popularizou-se entre nós, de norte a sul. Ceramista muito original, deu fama às Caldas da Rainha, com a sua fábrica. Dois nomes estão ligados à memória e à glória de Rafael Bordalo Pinheiro: Cruz Magalhães, que organizou o excelente Museu e o doou à cidade de Lisboa, no Campo Grande, e D. Julieta Ferrão, que tem sido a sua desvelada e inteligente conservadora e a quem se devem estudos admiráveis.

São estes os principais acontecimentos que ilustram o primeiro mês do ano de 1905.

Batamos, que já é tempo, à porta do mês de Fevereiro. Tem interesse este mês, como vamos ver:

A propósito da prisão de Máximo Gorki em Rigo e do

boato de que este grande escritor seria, à ordem do Czar da Rússia, condenado à forca, os estudantes de Lisboa, solidarizando-se com os homens de letras da França e da Alemanha, dos políticos da Itália, dos escritores dos Estados Unidos, que protestaram contra o Governo russo, reuniram-se no Ateneu Comercial e na sala da Associação dos Logistas. Como tivesse sido proibida pelo sr. Governador Civil de Lisboa nova reunião no Ateneu Comercial, os manifestantes aproveitaram o ensejo para seguir dali para a estação do Rossio, onde, vindo no expresso do Porto, devia desembarcar o Dr. Bernardino Machado, um dos deputados propostos em Lisboa pelo Partido Republicano.

Mas, o melhor é dar a palavra ao honesto e insuspeito D. João da Câmara que, em *O Ocidente*, de 10 de Fevereiro de 1905, comentou e elucidou assim o caso:

«Começaram os vivas logo que o comboio, saindo do túnel, entrou nas linhas da estação. Lá em cima e no vestibulo inferior foi outra vez o Dr. Bernardino Machado apaudido pela multidão que o esperava. Quando apareceu à janela do Hotel Internacional, a Praça dos Restauradores estava cheia de gente, a tal ponto que foi preciso interromper o trânsito dos carros eléctricos. Foi então que a policia interveio e começou a distribuir pranchadas, que darão talvez aos republicanos mais alguns votos. O conflito durou bastante tempo, e era mais de meia-noite, quando, com a retirada de cada qual para sua casa, o Largo de Camões e arredores se viram no costumado sossego.»

Seguidamente, D. João da Câmara anunciava:

«Devem no próximo domingo realizar-se as eleições, que estão despertando bastante a curiosidade, pelo que diz respeito aos republicanos e aos do partido do sr. João Franco. O sr. José Luciano de Castro deve nestes últimos dias ter passado amarguíssimos bocados, porque tem sido atacado com uma violência muito fora do vulgar, pelo menos em jornais monárquicos. Bem se vê que tabacos e fósforos são coisas próprias de arder; mas as discussões têm sido inflamadas e têm ido tão longe, que os mais pacatos em politica é com verdadeiro frenesi que arrancam aos vendedores de jornais *O Mundo*, *O Século* e as *Novidades*.

«Não há distracção possível que faça esquecer a questão magna. Pode o sr. Sarti novamente no Conservatório dar-nos o mais belo dos concertos; pode voltar a dar-nos noites de gargalhada a encantadora Carlota Wiche, nos intervalos ninguém falará da Palestina ou Perosi, de mímica primorosa ou das escabrosidades das peças francesas; — hoje, em Portugal, há apenas dois assuntos: tabacos e fósforos por um lado e pelo outro os maus lençóis do sr. José Luciano».

No salão nobre do Real Teatro de S. Carlos, realizou-se no dia 6 a sessão inaugural do Centro Nacional de Esgrima, com a assistência de Suas Majestades e Altezas, corpo diplomático, muitas senhoras e cavalheiros da mais distinta sociedade de Lisboa. A festa, a que a direcção do sr. Conde do Paço do Lumiar imprimira um grande tom de elegância, consistiu de assaltos de florete, espada e sabre intervalados com trechos de ópera cantados por distintos artistas. Nos assaltos tomaram parte os srs. António Martins, G. Breitt Mayer, notável esgrimista francês; Cândido Fernandes, António Martins Júnior e Carlos Gonçalves.

Tem interesse o cartaz teatral neste mês: No dia 1 a actriz Amélia Barros têm, no «Trindade», a sua festa artística, com a revista *Raios X*, de Caracoles e Esculápio; no «Avenida», Palmira Bastos obtém um novo triunfo; no «D. Maria II», continua a ser representada com êxito a peça *Nó Cego*, de Lopes de Mendonça, com interpretações notáveis de Ferreira da Silva, Fernando Maia, Joaquim Costa, Luz Veloso e Augusta Cordeiro, e a peça *A Avózinha*, de Higino de Mendonça, com Carlos Santos, Inácio Peixoto, Carolina Falco e Cecília Machado. No «Ginásio» estão o Vale e o Telmo; no «Príncipe Real» está uma revista popular.

Vejamos agora como decorreu o mês de Março. Duas visitas de grande significado político: a da Rainha Alexandra da Inglaterra, e, em seguida, a do Imperador da Alemanha.

Era uma dama encantadora, a Rainha Alexandra de Inglaterra. A revista *Brasil-Portugal*, ao noticiar a sua vinda ao País, escreveu isto que, pelo seu interesse e pelo seu sabor romântico, vamos arquivar nestas colunas:

«Ela é hoje a esposa dedicada de sempre, a mãe carinhosa e boa, a dama gentil e elegante que há quarenta anos prendeu no encanto da sua beleza o filho primogénito da Rainha Victoria. Tinha este vinte e dois anos quando pela primeira vez viu a juvenil princesa da Dinamarca na Catedral de Wormuz e tão preso ficou da sua formosura que sendo-lhe apresentado pelo Rei dos belgas no palácio de Laekem, logo lhe pediu a sua mão. Esse casamento tem uma história que faz recordar as lendas românticas do Norte. Era pobre a princesa da Dinamarca para casar com o príncipe real da mais poderosa nação da Europa: pensava-o seu pai, o Rei Cristiano, hoje o decano monarca europeu; pensavam-no os homens políticos dinamarqueses; pensava-o o próprio povo dessa nação que o Báltico banha com as suas águas nem sempre tranquilas e que o sol do Norte mal aquece. Era necessário dar um dote à princesa e logo se abriram subscrições populares que, em poucos dias, atingiram somas consideráveis. Estava assegurado o dote à princesa da Dinamarca. Faltava apenas saber como a princeca real da Inglaterra corresponderia à dedicação e ao amor do seu povo; a princesa Alexandra, comovida e sensível a tão cativante oferta, dotou seis raparigas pobres da Dinamarca que casaram no mesmo dia em que ela se uniu na capela de S. Jorge, do Castelo de Windsor, ao príncipe de Gales».

Escusado será dizer que a Rainha de Inglaterra foi recebida com muita simpatia no nosso País, que o povo português, sempre cordial, se associou ao regozijo das entidades oficiais e

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-º Telef. 366171.5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

que a ilustre visitante devia levar de Portugal as melhores, as mais perduráveis impressões.

Quanto à vinda do Imperador Guilherme II, há que pôr em relevo o facto, muito de ponderar, que foi a primeira vez que o nosso País recebeu a visita de um chefe da grande nação alemã. A recepção, as homenagens prestadas, os passeios e os almoços e jantares de gala foram expressões da fidalga hospitalidade lusitana.

Essa visita deu um prestígio enorme ao Rei D. Carlos, como diplomata. Guilherme II era, no momento, uma das figuras mais salientes da política europeia. Temida por quase todos os países — a Alemanha tomava o aspecto e o volume de uma nação forte e perigosa. As ambições alemãs eram desmedidas — e aos olhos de D. Carlos não passavam despercebidas. Com a vinda do Imperador até nós nós — adiou-se um perigo. A Guerra de 1914-1918 e a vitória das nações aliadas, anulou, para sempre, esse perigo.

A inteligência, a cultura D. Carlos, bem como a sua habilitade política, deviam ter impressionado fortemente o Chefe do Estado Alemão, que foi recebido, como é óbvio, com todas as honras e manifestações de alto apreço.

Arranquemos mais uma folha ao calendário de 1905. Vejamos o que de mais saliente aconteceu no mês de Abril. Temos que nos deter perante um acontecimento artístico: a 5.ª Exposição da Sociedade Nacional de Belas Artes. Estão ainda vivos, na pujança do seu talento, muitos dos nossos mais notáveis pintores. Carlos Reis, enviou, com um retrato soberbo, duas deliciosas paisagens: *Cevadilhas em flor e Pinhal*; José Malhoa, outro mestre, a *Velha fiando*, essa obra-prima que se intitula *A Procissão* e outros trabalhos; Roque Gameiro, mestre da aguarela, alguns sugestivos e surpreendentes cartões; o escultor João da Silva, algumas primorosas medalhas; João Vaz, de quem os setubalenses muito justamente se orgulham, marcou

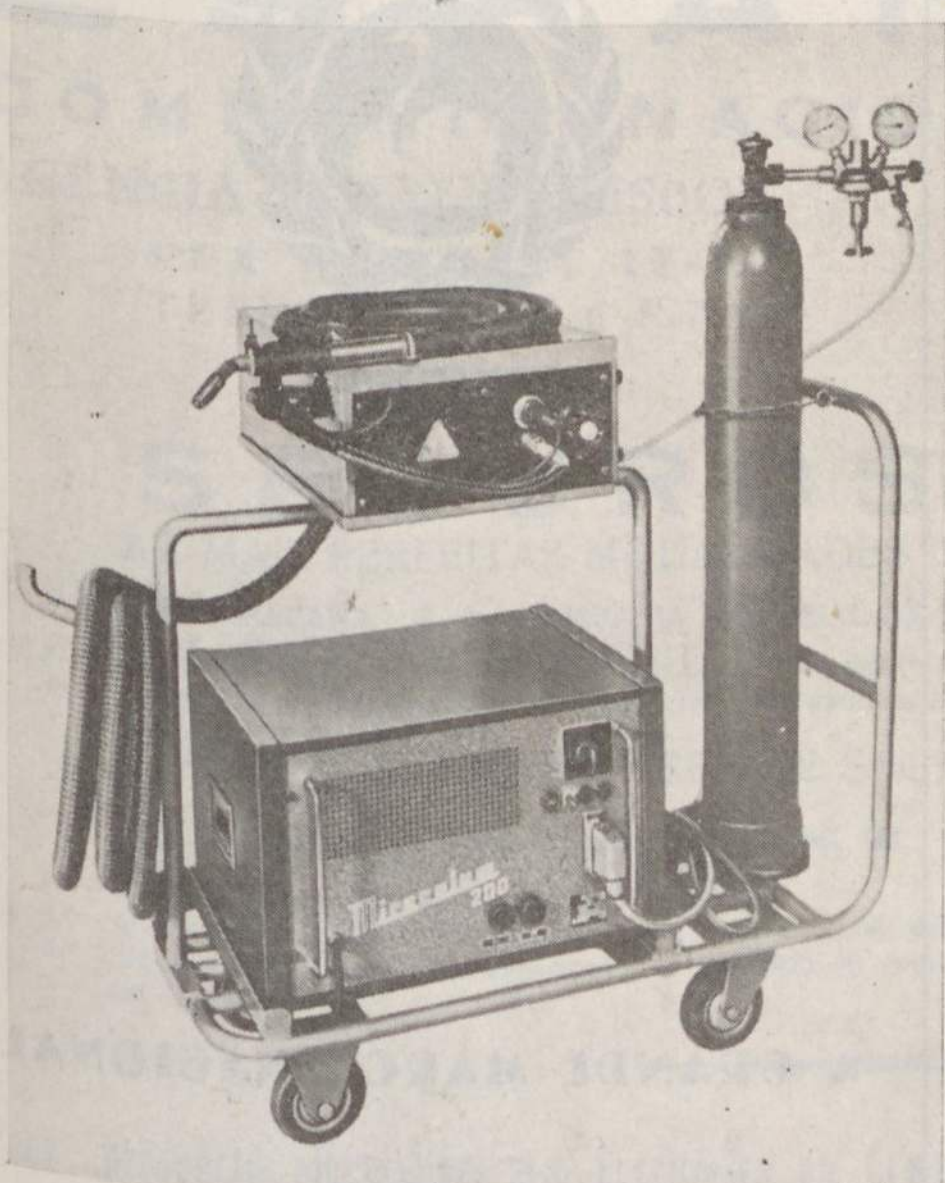
a sua presença com alguns quadros em que predominam praias, barcos e homens do mar. Vieram mais outros pintores, e entre eles, Condeixa e Emília dos Santos Braga, discípula de José Malhoa; Henrique Pinto, Almeida e Silva, Jorge Colaço. Para encerrar com chave de ouro a lista, mencionaremos El-Rei D. Carlos, que apresentou uma vigorosa *Paisagem do Alentejo*, desenhada a pastel. O Rei-Artista gostava de acamaradar com os pintores do seu País e era para ele um prazer presidir à inauguração das exposições. Não se limitava a ver quadros; conversava com os expositores, tinha sempre uma palavra de amizade e de estímulo para todos e sentia-se feliz por adquirir um ou outro trabalho, para a sua colecção particular.

Não continuarão, pois, ainda vivos todos esses grandes pintores?

Um outro acontecimento devemos registar aqui: no sábado de Aleluia, 22 do mês de Abril, reabre as suas portas, na rua do Príncipe, um restaurante, que foi notável. Uma publicação desse tempo, ao noticiar o caso, escrevia, sob o título *O Leão d'Ouro*, o seguinte: «Já agora ficará célebre na história da arte em Portugal pelos tempos fora, este título opulento com que o sr. António Monteiro baptizou a sua cervejaria ou restaurante da Rua do Príncipe, há bons vinte anos passados; e não só a cervejaria, mas ainda o grupo de artistas, que menos o ouro, tomou aquela denominação, ou antes o público lha deu, por ali se reunirem todas as noites ao *cavaco* e a conspirarem para a grande revolução que levavam a cabo na arte nacional, com a primeira exposição da pintura moderna, tendo à frente Silva Porto, o mestre, o revolucionário... da paleta, que tão cedo havia de deixar envolta nos crepes da morte. Entretanto a sua obra ficou e os sobreviventes continuaram na brecha, embora um ou outro tenha resvalado também para o túmulo, como Leandro Braga, Rafael Bordalo, e não nos lembra agora se mais algum».

A reabertura de «O Leão d'Ouro» suscitou um grande

BAPO Soldadura com gás inerte CO²



Soldadura de chapas finas a partir de 1 m/m sem espirros, com CO² em todas as posições.

- Fácil manuseamento
- Fácil aplicação
- Sem arrefecimento por água

Especialmente indicado para enchimentos, entre arestas e furos de rebites.

- O método de soldadura mais racional e económico.

Soldadura de todos os metais (aço maleável e inoxidável, ligas ligeiras, cobre) em combinação com um gás apropriado CO², argon, etc.

Agentes para Portugal
(CONTINENTE E ILHAS ADJAGENTES)

Bernardino S. M. d'Oliveira
Rua da Boavista, 80 LISBOA

movimento de curiosidade e os quadros do Columbano, João Vaz, José Malhoa, António Ramalho, Moura Gyrão, D. Maria Augusta Bordalo Pinheiro e Ribeiro Cristino foram muito apreciados.

O facto dominante no mês de Maio é, sem dúvida, o Congresso de Lacticínios, Olivicultura e Indústria dos Azeites, promovido pela Real Associação Central de Agricultura Portuguesa, e ilustrado e completado com uma Exposição na Real Tapada d'Ajuda. A Real Associação d'Agricultura ganhara já a um grande e justo prestígio, quer defendendo, junto dos governos, a causa da Lavoura, quer promovendo Congressos e realizando notáveis exposições. A Exposição de 1884 e os Congressos viti-vinícolas de 1895 e de 1900 consagraram-na para sempre.

O Congresso de Lacticínios e de Olivicultura realizou-se nas salas da Sociedade de Geografia, tendo sido inaugurado no dia 7, na presença de Suas Majestades El-Rei D. Carlos, Rainha D. Amélia e Infante D. Afonso. Estiveram também presentes o Ministério e as Direcções da Sociedade de Geografia, da Real Associação de Agricultura, da Sociedade das Ciências Agronómicas e da Sociedade Portuguesa de Medicina Veterinária. O discurso de abertura foi proferido pelo conde de Bertandos, presidente da assembleia geral da Real Associação da Agricultura. Fechou a série de discursos El-Rei D. Carlos, que patenteou quanto lhe era grato assistir a reuniões de agricultores, em cujo número se contava. Era com prazer que se associava ao generoso e patriótico pensamento da entidade promotora do Congresso e da Exposição.

Apresentaram-se ao Congresso vinte e nove teses, sendo catorze relativas à criação e exploração de gado leiteiro, material e processos de leitaria, e os restantes referentes à cultura da oliveira, material e processos de fabrico de azeite.

Entre os congressistas contava-se o conde de Penha Garcia, deputado e lavrador, cuja tese — «Crédito agrícola aplicado à exploração leiteira» — foi calorosamente aplaudida pela assembleia.

A Exposição na Tapada da Ajuda constituiu um êxito extraordinário. Entre as instalações de gado leiteiro, sobressaía, como a mais típica, a arribana do sr. Luís Sommer, construída de cortiça e colmo. Uma outra instalação chamou também o interesse dos visitantes: a do gado bovino do sr. Alexandre da Gama Bettencourt, da ilha de S. Jorge (Açores), que apresentava, além de outros, dois touros de raça normanda.

No dia 8 de Junho inaugura-se na Tapada da Ajuda uma Exposição Hípica, na qual estiveram patentes nobres exemplares de raças equinas, criadas e apuradas por lavradores nacionais. O Júri da classificação foi presidido pelo general Damasceno Rosado, e a entrega de diplomas e prémios foi feita por El-Rei D. Carlos no dia 23, na tribuna real. No dia 17 realizaram-se, com grande concorrência do público, as corridas de saltos e o jogo da rosa.

D. João da Câmara, na revista ilustrada «O Ocidente», de 10 de Junho, escreve numa espirituosa crónica:

«Está à testa dos negócios do Ultramar um homem que, por todos os motivos, merece a confiança do País; mas a nossa política interna é que não vai em maré de rosas, e afirma-se agora que breve o sr. Espregueira pedirá a sua demissão, passando o sr. Moreira Júnior para a direcção da pasta da Fazenda. Não se diz por enquanto quem irá dirigir os negócios da Marinha e do Ultramar. Desde que o sr. Alpoim saiu do Ministério da Justiça e houve o adiamento das Cortes, não saíram tão certos, como muitos julgavam, os desejos de sossego relativo que, parece, motivaram aquelas deliberações. Muitos dos srs. ministros irão veraneiar ou tratar da sua saúde em diferentes estações balneares; mas nem então os jornais da opposição os deixarão respirar na paz tranquila, que é uma das regras mais sabidas da boa higiene».

Passemos ao mês de Julho. No dia 1 fecharam-se cem anos sobre o falecimento de Diogo Inácio Pina Manique, e para celebrar essa data o provedor da Real Casa Pia de Lisboa determinou, por portaria, que se rezasse nesse dia missa de *Libera-me* na Igreja de Santa Maria de Belém, sufragando a alma do fundador daquela benemérita instituição; acto a que se seguiu, às três horas da tarde, uma sessão solene, em que se inaugurou o busto de Pina Manique, pelo escultor Costa Mota. O elogio histórico do homenageado foi feito pelo professor César da Silva.

Passemos ao mês de Agosto. O número do «O Ocidente» de 10 desse mês, saúda, entusiasticamente, o conselheiro Hintze Ribeiro, que acabava de regressar de uma estação de águas, no estrangeiro, e que fora recebido, na estação do Rossio, com aclamações festivas. Era uma figura nacional de alto prestígio, o chefe do partido regenerador, fundado por Fontes Pereira de Melo.

Na bela baía de Lagos reuniram-se as esquadras inglesas do Mediterrâneo e do Atlântico. O espectáculo, por grandioso, despertou a curiosidade dos algarvios. As praias da Rocha, em Portimão; a de Alvor, a Meia Praia em Lagos encheram-se de espectadores. A Inglaterra era, então, uma nação muito poderosa.

D. Carlos, acompanhado pelo Ministro da Marinha, seguiu pela linha de Setil para Portimão e dali para a baía de Lagos, onde o esperava o iate real *D. Amélia*. Aguardavam El-Rei as autoridades e o Bispo do Algarve, D. António Mendes Belo, partira de Faro a bordo da canhoneira ali de serviço.

D. João da Câmara, numa das suas crónicas, fez este comentário:

«Mais um apertado laço prende agora o nosso monarca à família real inglesa, desde que na capela do Palácio Sandringham se realizou o baptismo do último neto dos reis de Inglaterra».



CISNE

FUNDADA EM 1896

Tintas para
e s c r e v e r

COLAS, GUACHES, LACRES.

A GRANDE MARCA NACIONAL

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 834724

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

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

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

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

ESPAÑA-S.A.

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEF.º 325053 e 367147

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 25303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

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

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

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

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

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

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

terra, sendo padrinho do neófito o Senhor D. Carlos, representado na cerimónia pelo Príncipe de Gales».

No dia 16 deste mês de Agosto, na bela estância do Buçaco, apaga-se a vida de Emydio Navarro. Jornalista e estadista, não deixou apenas um nome ilustre, mas uma obra notável. Com efeito, o grande jornalista, que foi Ministro do Estado, criou as escolas industriais, deu grande impulso às obras do porto de Lisboa e protegeu a agricultura. Em Paris, desempenhou as funções de ministro português, junto do Presidente da República. Beirão, nascido em Viseu em 19 de Abril de 1844, possuía este homem, ilustre por muitos títulos, uma grande dose de resistência moral, que fez dele um exemplo admirável de tenacidade e de confiança em si mesmo. Não sendo rico, teve que lutar e trabalhar sem descanso para poder formar-se em Direito. Para ganhar uns cobres, escrevia as *sebentas* para os seus colegas, o que, afinal, concorreu para a sua cultura jurídica. Cedo despertou nele o desejo de conviver com o público, colaborando, ainda estudante, em diversos semanários. Com o treino de escrever, ganhou facilidade e brilho de estilo. Advogado em Bragança, primeiro, eis que a capital o seduz. Filia-se no partido progressista e faz parte do quadro dos redactores de *O País*. Passado pouco tempo funda com António Enes *O Progresso*. Depois, fundou um novo jornal: o *Correio da Noite*. Conta um dos seus biógrafos que, um dia, desgostoso com os seus correligionários, aparta-se do seu partido, em que sempre militar, e nas *Novidades*, que também tinha fundado, sentia-se mais livre, sem peias que lhe sofressem o ímpeto da sua pena vigorosa. Não morreu de velho. Acabou-se-lhe a vida aos 61 anos de idade.

Setembro, mês de férias e das vindimas, pouco tem de especial.

No dia 11 desaparece, com 69 anos incompletos, Emília Adelaide Pimentel. Foi uma das nossas mais gloriosas figuras

do Teatro. Natural de Portalegre, de família humilde, foi aos 11 anos para Castelo Branco, com sua mãe e irmãs, visto o pai as ter abandonado. Em 1854, veio para Lishoa, entrando, como costureira, para casa de uma modista. Contava ela então 18 anos. Era bonita, possuía excelente voz e, aconselhada para seguir a carreira teatral, matriculou-se no Conservatório. Ali teve como professor Duarte de Sá. Três anos depois, terminados os estudos, estreia-se no «D. Maria II», na comédia em 1 acto — *A chave na quebrada*.

Não podia ter sido mais auspiciosa a sua estreia. Ficaram célebres as suas criações na *Morgadinha de Val-Flor*, na *Dama das Camélias*, na *Maria Antonieta*, na *Teresa Raquin*. No Brasil foi apoteoticamente aplaudida.

Estamos agora no mês de Outubro. No dia 7 deste mês, desaparece do número dos vivos o distinto escritor D. Tomás de Melo. Pinto de Carvalho (Tinop) ao traçar-lhe, numa crónica modelar, o perfil, escreveu: «A morte de D. Tomás de Melo fez desaparecer uma das mais interessantes e das mais simpáticas figuras de Lisboa dessa época incomparável, em que o conde de Farrobo abria os seus salões das Laranjeiras à nobreza elegante, em que o conde de Vimioso, o Cazuza e D. João de Menezes faziam estalar delirantes aplausos das trincheiras nas toiradas de fidalgos no campo de Sant'Ana; em que o marquês de Niza raptava a francesa da foca ou perdia quarenta contos de réis numa partida de jogo em casa do Fidié... E Tinop, mais adiante, acrescenta: «D. Tomás de Melo foi um boémio impertinente, um fantasista irreductível e um literato com talento».

A revista «Brasil-Portugal», de 16, anunciava, nestes termos, a visita do Presidente da República Francesa Emílio Loubet:

«A visita do Presidente da República Francesa ao Rei de Portugal começa a prender vivamente a atenção do País já habituado a essas festas que dão à capital um movimento desu-

LISNAVE

Estaleiros Navais de Lisboa, S. A. R. L.

Rocha Conde de Óbidos, Lisboa-3 ★ Tel. 67 50 67/8

ESTALEIRO DA ROCHA

4 DOCAS SECAS

até 167 m x 22 m x -6 m

CONSTRUÇÃO NAVAL ATÉ 8000 TDW

METALO-MECANICA EM GERAL

COPAGEM DE CHAPAS

EQUILIBRAGEM DINAMICA

TRATAMENTOS TÉRMICOS

ESTALEIRO DA MARGUEIRA

Conclusão prevista de

construções já iniciadas:

ABRIL-1965 - CALDEIRARIA

JUNHO-1965 - 1000 m de CAIS

JANEIRO-1967 - 2 DOCAS SECAS

de 290 m x 48 m x -8 m

sado. Há três anos que se seguem as visitas de Chefes de Estado e personagens ilustres. Abriu a série, muito gentilmente, em plena Primavera de 1903, o rei de Inglaterra, Eduardo VII, que se esmerou em cativar a estima e o respeito de todos os portugueses. Seguiu-se-lhe o juvenil monarca Afonso XIII, simpático, bondoso, franco, amabilíssimo, captando a simpatia de todos os que com ele tiveram a honra de conviver pela simplicidade do seu trato e pela alegria e vivacidade do seu espírito. Vieram depois os Duques da Connaught, com suas duas filhas, parentes próximos do soberano inglês e daí a pouco a gentilíssima rainha Alexandra a quem Lisboa fez uma recepção ruidosamente captivante. Poucos dias depois, mal a ilustre princesa deixou a capital, chegou ao Tejo Guilherme II, o famoso Imperador da Alemanha e rei da Prússia, personalidade histórica por tantos títulos notável, e cuja presença foi saudada com igual entusiasmo. Vem agora aí Mr. Emile Loubet, o simpático Presidente da República Francesa, o primeiro magistrado desse país que é, por assim dizer, de há muito, a pátria espiritual de todos os portugueses que pensam e que estudam».

No dia 19 deste mês de Outubro desaparece do número dos vivos uma figura notável da sociedade portuguesa: o conselheiro Mariano de Carvalho. Nascido na Abrigada em 25 de Janeiro de 1836, matriculou-se aos 14 anos, na Escola Politécnica, onde, depois, de fazer o curso de farmácia, faz o de ciências matemáticas. Repetidor da Escola do Exército, rege, mais tarde, na Politécnica, primeiro como lente substituto, depois como lente proprietário, a cadeira de matemática.

Tendo-se estreado como jornalista, em 1864, na «Gazeta de Portugal», de Teixeira de Vasconcelos, fundou depois os jornais: «Notícias», «As Novidades», «Correio Português», «Diário Popular» que, pouco depois, passou a chamar-se simplesmente «O Popular».

Político apaixonado, mas sincero, filia-se no partido reformista, é eleito deputado pela Chamusca em 1870, e em 1876 acompanha o seu partido no pacto da Granja com que se formou o partido progressista. Em 1886, José Luciano de Castro convida-o para sobraçar, no Ministério a que presidia, a pasta da Fazenda. Em 1891, no Ministério constituído pelo general João Crisóstomo, volta a gerir aquela pasta. Foi num dos momentos dos mais difíceis da vida financeira do País. O eminente jornalista, salvou-nos da banca rota, decretando a circulação de papel, novidade que o povo aceitou sem relutância.

Em 1890, Mariano Cirilo de Carvalho de seu nome completo, abandona o partido progressista e visita, comissionado pelo Governo, a nossa Província de Moçambique. Da sua viagem fez um relatório que o Ministro da Marinha mandou publicar.

Além de várias obras que deixou, como, por exemplo, *Questão de Tabacos*, *Discursos* proferidos na Câmara dos deputados em 1889, traduziu vários volumes da colecção de Júlio Verne e para o Teatro do Ginásio a comédia *Bola de Sabão*.

Voltemos mais uma folha do calendário.

No dia 5 de Novembro faleceu em Lisboa, na sua casa da rua S. Ciro, o contra-almirante da Marinha portuguesa, o sr. Carlos Eugénio Correia da Silva, primeiro visconde e primeiro conde de Paço d'Arcos. Foi uma figura ilustre. Com treze anos incompletos (tinha nascido em Lisboa no dia 17 de Dezembro de 1834) assentou praça de aspirante de marinha em 30 de Setembro de 1847 e matriculou-se na Escola Politécnica em 1 de Outubro de 1849. Dotado de muita inteligência e de um grande amor ao estudo, fez um curso brilhante. Como oficial de Marinha, comandou o brigue «Pedro Nunes», as corvetas «Bartolomeu Dias» e «Sagres», e a canhoneira «Zaire». Por seus muitos méritos, foi nomeado Governador de Macau em 1876 e em 1881 da província de Moçambique. No ano seguinte, assume o Governo da Índia portuguesa. Para

premiar os seus altos serviços nestes três postos, foi distinguido com o título de visconde de Paço d'Arcos. Foi também deputado e par do reino electivo. Em 1890, numa época difícil, em que a cidade andava agitada por causa do chamado *ultimatum* da Inglaterra, o visconde do Paço d'Arcos é nomeado governador civil de Lisboa. De tal maneira se desempenhou do seu tão honroso como difícil cargo, que foi elevado à categoria de conde. Depois, foi nomeado ministro plenipotenciário de Portugal no Brasil, onde, mais uma vez, revelou excepcionais dotes de diplomata. No «Diário Ilustrado», fundado por seu irmão Pedro Correia da Silva, deixou colaboração valiosa.

O conde Paço d'Arcos, que além das funções acima referidas, desempenhara também o cargo de presidente da Comissão Superior de Guerra, e fizera parte do Conselho Superior de Marinha, possuía, entre outras honrarias, a Grã-Cruz de Nossa Senhora da Conceição, as Comendas de Cristo, de Aviz e da Torre e Espada.

Estamos a findar a nossa reportagem.

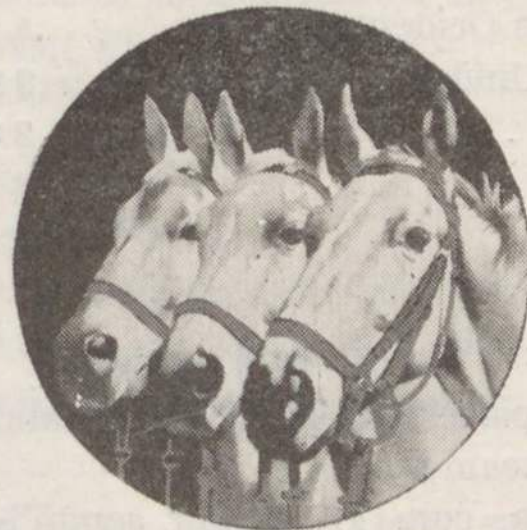
Na noite de 14 de Dezembro, realizou-se no Teatro da Trindade a récita de homenagem aos autores da ópera-cômica *A Musa dos Estudantes*: o escritor e jornalista Machado Correia, o caustico e jornalista dr. Cunha e Costa e o maestro Thomaz Del-Negro. Estreada, com êxito invulgar, naquela mesma casa de espectáculos, em 22 de Abril, conquistou novos triunfos no Brasil, para onde seguira a Companhia, dirigida por Afonso Taveira, empresário e director artístico. Se a peça era boa, se a música era inspirada, o desempenho podia considerar-se soberbo. Afonso Taveira sabia, magistralmente, do seu ofício. Do elenco faziam parte, entre outros grandes valores, os seguintes artistas: Dolores Rentini, Delfina Victor, Bella Dyson, Almeida Cruz, Gomes Júnior, (o Gomes da Trindade), e Armando de Vasconcelos.

Na noite de sábado, registou-se outro grande espectáculo: a festa artística, no D. Maria II, de Ferreira da Silva, o eminente actor que Braz Burity (pseudónimo do dr. Joaquim Madureira) considerava o maior e o mais culto dos artistas do seu tempo. Ferreira da Silva desempenhou a personagem de *Telmo Pais*, papel que fora desempenhado pela primeira vez, numa récita de amadores, por Almeida Garrett.

Nada mais há a acrescentar ao mês de Dezembro de 1905. Sessenta anos passaram. Com o tempo, desapareceram muitas das mais nobres figuras da sociedade portuguesa. Saudemos nos seus descendentes, os grandes antepassados cujos nomes se conservam na memória de muitos homens de hoje. Dos tempos que passam a correr sempre alguma coisa fica.

THREE HORSES BEER

CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

Que posição ocupa o Brasil em extensão electrificada?

Do suplemento anual da «Revista Ferroviária», — «Estradas de Ferro do Brasil», do Rio de Janeiro, reproduzimos, sob o título *Que posição ocupa o Brasil em extensão electrificada?* a seguinte nota:

Tomando por base um estudo comparativo que lemos em «World Railways», cerca de 79 000 quilómetros de ferrovias de todo o mundo utilizam a electrificação como meio de tracção dos seus comboios. Dessa extensão, 54 000 km (65 %) utilizam a corrente contínua, a tensão variando de 600 volts até 3 000 V, sendo esta última a mais comum.

Na electrificação à corrente alternada, além de 1 430 km (1,18 %) utilizando corrente trifásica, no restante é preferido o sistema monofásico, modernamente empregado com frequência industrial de 50 ou 60 ciclos por segundo.

São os seguintes os tipos monofásicos:

11 KV e 25 Hz —	1 690 km (2,06 %)
15 KV e 16 2/3 —	18 000 km (22,8 %)
16 KV e 16 2/3 —	765 km (0,96 %)
20 KV e 50 Hz —	458 km (0,58 %)
25 KV e 50 Hz —	5 150 km (6,5 %)
Outros —	450 km (0,61 %)

Os países da Europa são os que em todo o mundo possuem as maiores extensões electrificadas.

As estatísticas indicam que actualmente existem electrificadas as seguintes extensões, nos seguintes países:

Rússia	12 500 km
Itália	9 600 km
Suécia	7 330 km
França	6 930 km
Japão	5 600 km
Suíça	5 110 km
Alemanha Ocidental	4 120 km
Estados Unidos	3 810 km
Espanha	2 860 km
Brasil	2 120 km
(3 400 km de linhas)	
Áustria	2 060 km
Grã-Bretanha	2 020 km

Dentre os países que planejam expandir a tracção eléctrica destacam-se:

- a Rússia, com 17 500 km, sendo 5 400 km em corrente contínua e restante em alternada à frequência industrial;
- a Alemanha Ocidental, com 4 960 quilómetros;
- o Japão, com 1 650 km;
- a França, com 1 450 km.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1915)

Sul e Sueste. — Vai ser montada na estação de Montemor-o-Novo uma placa giratória.

Minho e Douro. — Vai ser iluminada a acetilene a estação de Ermesinde.

Companhia Nacional. — Esta companhia acaba de inaugurar a sua nova estação de Santa Comba — Companhia Nacional. O serviço de transmissão de passageiros e mercadorias continua, porém, a fazer-se na estação antiga.

Vale do Vouga. — Também as estações de Aveiro e Espinho concedem aos passageiros de serviço combinado desta Companhia com as outras linhas, a paragem de 24 horas nestas estações, quando portadores de bilhetes da tarifa geral.

Viação eléctrica em Gaia. — A Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia representou ao governo pedindo autorização para proceder à construção de viação eléctrica, para ligar a si os lugares mais populares do concelho e abrir concurso para levar a efeito a sua construção.

Companhia Wagons-Lits

Novas carruagens-camas

Vão entrar em serviço, no fim do Verão, as novas carruagens-camas da «Companhia de Wagons-Lits» nos serviços internos da França, com 18 compartimentos e 36 lugares, o que aumenta consideravelmente o número de camas à disposição do público.

Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas

A sua primeira reunião realiza-se em Genebra, de 25 a 29 do corrente

Nos próximos dias 25 a 29 do corrente, realiza-se, em Genebra, a Reunião do Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

Nesta reunião participará o nosso ilustre Director, Eng.º Luís da Costa, na sua alta qualidade de Delegado do Ministério das Comunicações.

OBJECTIVA

Botas & Fino, Lda.

O mais moderno estabelecimento de artigos para fotografia e cinema, com sala de projecção e laboratórios fotográficos

Rua Nova do Almada, 51 — Telefone 32 26 05
LISBOA

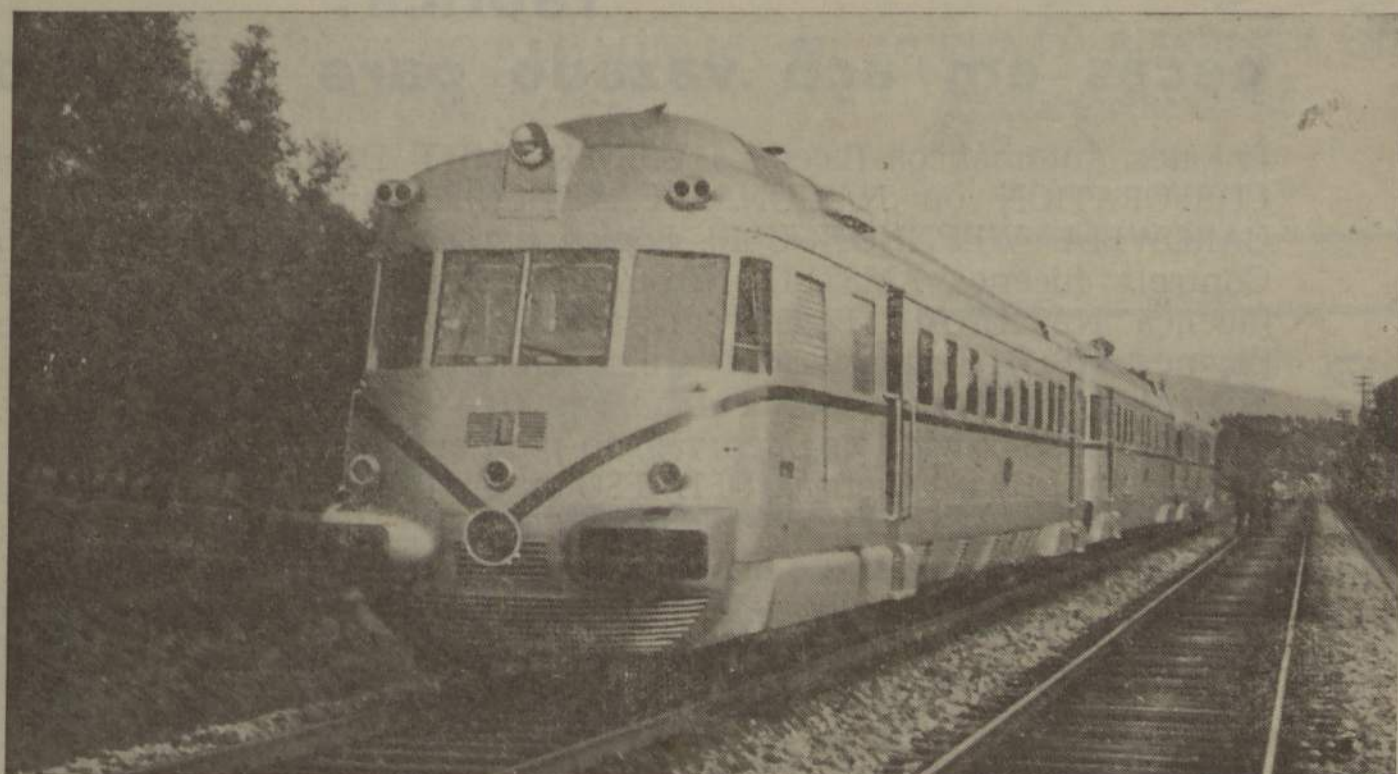
RIV

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT
QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



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



Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

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

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

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS
(de todos os tipos e para todos os fins)

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

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

Teleg. CIDEX — LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Reparações Industriais, Lda,
FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.M.E S. O. D. E. I. X. — PARIS

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

COMETNA

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

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos (licenças USINES ÉMILE HENRICOT, ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION ou NATIONAL CASTINGS). Aparelhos de choque e tracção (licença CARDWELL WESTINGHOUSE). Bogies para vagões em aço vazado, tipo «A3 - Ride Control» (licença AMSTED INDUSTRIES). Bogies para vagões em aço vazado, tipo «C1» (licença NATIONAL). Bogies para vagões em aço vazado sem amortecedores de fricção (licença UEH). Triângulos de freio «Unit», monobloc e compostos (licença AMSTED). Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «Commonwealth» (licença GENERAL STEEL INDUSTRIES). Bogies em aço vazado para carruagens (licença ESC). Bogies «Monobloc» para locomotivas (licenças UEH, ESC ou GSI). Cilindros de vácuo, caixas de rolamentos e adaptadores, centros de rodas, cilindros de locomotivas, cepos de freio, tampões de choque, etc. Aparelhos de dilatação, tipo «Martinet» (licença ACIÉRIES de HAINE-SAINT-PIERRE et LESQUIN). Aparelhos de via e peças em aço manganês. (licença H. St P & L)

COMETNA

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

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5, — LISBOA — Telef. 34331/2,3/4/5

JOÃO CANDIDO BELO & C.^a, L.^{da}

A TRANSPORTADORA SETUBALENSE

Vila Fresca de Azeitão — Portugal
Telefones 22 80 29 - 22 80 62 - 22 80 78

CONCESSIONÁRIOS DE CARREIRAS
DE SERVIÇO PÚBLICO

ALUGUER DE AUTOCARROS
NO PAÍS E ESTRANGEIRO

«BELOS» — AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO

Avenida 5 de Outubro, 52
Telefone 23291 — Setúbal — Portugal

PASSAGENS AÉREAS E MARÍTIMAS — BILHETES DE
CAMINHO DE FERRO — PASSAPORTES E RESERVA
DE HOTÉIS — TUDO PARA VIAGEM E TURISMO

«CIRCUITO TURÍSTICO DOS 3 CASTELOS»
«CIRCUITO TURÍSTICO DA SERRA DA ARRÁBIDA»
«EXCURSÃO NA REGIÃO DOS 3 CASTELOS»

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

Rocha, Amado & Latino, Lda.

ARAMEIRO

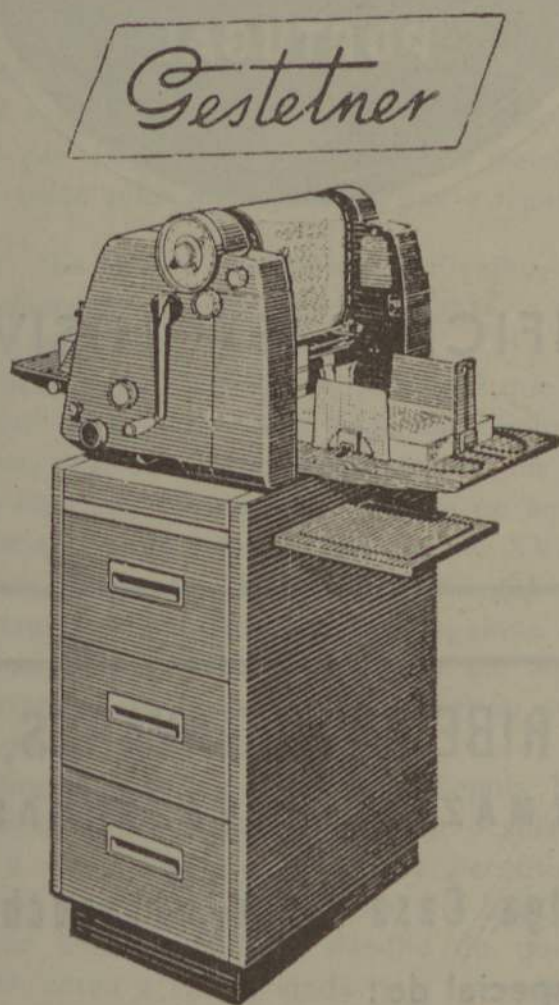
82, RUA DA PRATA, 86
TELEFONE 32 22 54

FERRAGENS

13, R. NOVA DO ALMADA, 15
TELEFONE 32 22 56

METAIS

54, RUA DA BOAVISTA, 54
TELEFONE 32 22 55



ELÉCTRICO. TINTAGEM AUTOMÁTICA
GARANTIA PERMANENTE

A GESTETNER, LDA.

RUA DE S. NICOLAU 113
Telefs. 32 26 28 — 32 08 77

VIDRAÇAS

VIDROS E ESPELHOS

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

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

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

— Visitem ou escrevam: —

A MOLDURA NACIONAL, LDA

FORNECEDORA DA C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46

LISBOA-2

Telef. 66 43 12

Teleg. MOLDURACIONAL

Grande Alfaiataria do Carmo

DE ANTÓNIO RODRIGUES

Fazendas nacionais e estrangeiras — Últimas novidades
— Máxima perfeição e elegância — Sobretudos — Gabar-
dinas — Camisas — Gravatas — Peúgas — Casacos para
senhora

Descontos aos Ferroviários

55, Calçada do Carmo, 61

Telef. 32 05 37

LISBOA

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»

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

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

Escritório e Garagem AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46

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

ÁGUA DE LUSO

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 770396 * LISBOA-4



LANIFÍCIOS EXCLUSIVOS

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas

para passageiros e carga,

servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,

MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA

ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

JOSÉ, RIBEIRO & TAVARES, LDA.

ARMAZÉM DE FAZENDAS

(Antiga Casa Leite, Abranches)

Sortido especial de:

Chitas Regionais • Chitas e Panos

de Alcobaça • Lenços do Minho

Linhos e Estopas de Linho

Passadeiras • Tapetes

Mantas e Carpetes

Regionais

PANOS BRANCOS E ATOALHADOS

FORNECEDORES DA COMPANHIA

DOS CAMINHOS DE FERRO

PORTUGUESES E FORNECEDORES

ESPECIALIZADOS DE HOTÉIS

E RESTAURANTES

RUA DOS FANQUEIROS, 61-71

Telef. 322980 LISBOA - 2

O Alentejo e o Turismo

Em Serpa, no velho solar dos Melos, marqueses de Ficalho, vai ser instalada uma Pousada

Quem nos dá esta boa notícia é o distinto escritor e investigador Cândido Marrecas, colaborador assíduo e muito apreciado do «Diário do Alentejo» que se publica na ilustre cidade de Beja.

O Alentejo oferece a quem o visita valores turísticos excepcionais, quer de ordem paisagística quer de ordem monumental. Cândido Marrecas, alentejano devotado de alma e coração ao seu bem amado torrão, é um homem de espírito, de cultura bem formada, que sabe extrair do que lê, do que vê, e do que estuda, uma lição de beleza ou de devoção regionalista.

É da edição de 11 de Dezembro de 1964 do «Diário do Alentejo» que reproduzimos, integralmente, o artigo de Cândido Marrecas em que nos é dada a boa nova da instalação de uma pousada num velho solar alentejano. Segue a transcrição:

«O Solar dos Melos, marqueses de Ficalho, em Serpa, é, decerto, na «margem esquerda do Guadiana», a casa de mais ativo porte e mais belas tradições.

A construção actual assenta sobre muros que já foram de outra mais remota, a julgar pela traça das abóbadas, profundas e sonoras, dos compartimentos térreos da casa. A que agora existe, com sua fila de onze janelas no andar nobre, e vergas de tabela saliente à maneira do Século XVII, tem a sua frente para um largo terreiro a cujas ilhargas assomam as verduras de uma horta e dum pomar, que ainda são pertença da casa. A um lado, os esbeltos arcos de um aqueduto setecentista trouxeram um manancial que serviu aos gastos da casa até os começos deste século.

Foi Martim Afonso de Melo, que depois havia de ser bispo da Guarda, quem tratou de edificar o solar da família, cuidando de o fazer com a solidez que permitisse perdurar nos tempos, tal como o eco do nome que herdara dos avós. E que melhor alicerce poderia dar-lhe do que a muralha dionistaca que cerca a vila, e ainda hoje mostra carcomidos troços entre a brancura do casario?

A quem vem das bandas de Beja, o Solar dos Melos, campeando na maior altura dos muros, mostra uma face um tudo nada carrancuda e umas rugas veneráveis que dizem bem com a sua idade de três séculos.

Uma casa que data de 1670

O bispo D. Martim Afonso fez construir a casa aí por 1670, e dois anos depois foi tomar conta da sua diocese. Talvez por isso, a ala direita ficou por acabar e ainda agora mostra apenas o vazio das janelas que têm por detrás os canteiros dum hortejo e a sombra cheirosa dum pomar de laranja.

Não é fácil seguir, passo a passo, a vida deste velho solar alentejano, no decurso de três centúrias. Sabemos de alguns membros da família dos Melos que o habitaram sucessivamente, e coisa digna de nota é a circunstância de ter sido alfobre de fidalgos letrados e bibliófilos. A vasta e rica livraria que D. Diogo de Melo legou a seu filho José, foi desbaratada num assalto ao solar de Serpa, durante as lutas liberais. E não muitos anos antes de nós, a casa foi do Conde de Ficalho, Francisco de Melo, Lente de Botânica e Mordomo-mor do paço, um dos «Vencidos da Vida» e bisavô do actual Marquês.

Para o repouso e meditação de alguns espíritos delicados

que ali viveram, concorreria, decerto, a placidez tranquila duns campos que se estendem por algumas léguas, para além dos dos balcões e eirados do palácio. Ali cerca, ainda hoje existem alguns desses pés de oliveira, já milenários, e que, no dizer do conde de Ficalho, assistiram à conquista da vila aos mouros.

A casa está no visio do outeiro em que Serpa assenta.

Ao lado e a pouca distância, o Castelo mostra uns restos caducos que a Municipalidade se empenha em exumar dos montões de entulho em que os séculos e a incúria dos homens pouco a pouco os foram soterrando.

Por toda a parte, Serpa tem sinais evidentes de um Passado que a torna veneranda. Portelos ogivais de cantaria muito gastos na soleira, pelo passar e repassar das gentes; recantos em que as pedras da velha muralha ainda espreitam, de mistura com paredes caiadas; nichos devotos abertos em certos muros já corcovados; ruelas estreitas que nunca tiveram risco disciplinado e se fizeram muito à mercê dos moradores as «Portas de Sevilha», «de Moura», «de Beja» e outras que foram as entradas da vila em que ela se confinava na cintura fortificada; uma bela casa quinhentista com seu lindo ajimez no alto de um escadório exterior — tudo isto, e ainda uma

Material para Quadros



GERHARD BERGER-LARH
Aparelhos de Medida

Sinalizadores ópticos



ELEKTRA - Taifingen-Würff
Interruptores Multicelulares



BOGENSCHÜTZ
Frankfurt (Main)
Corta - Circuitos a. p. c.



C. A. Weidmüller K. G. - Berlebeck
Réguas - terminais

Representantes em Portugal:

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

toponímia tradicional que encerra lembranças de pessoas e coisas há muito tempo desaparecidas, tornam a visita à terra coisa desejável e de enternecedora sugestão.

Elogiada por Eça de Queiroz

Eça de Queiroz que por ali passou de visita ao Conde de Ficalho, seu confrade nos «Vencidos», gabou, numa carta à esposa, o asseio da terra e achou-a «lindamente pitoresca». E diz-lhe do «grande ar da casa que hospedou com sua sala de armas e um terraço alto dominando toda a região».

Efectivamente, o solar tem a grandeza que muito bem condiz com as tradições da família que sempre o possuiu, senhora, à boa maneira alentejana, de vastas herdades de lavoura, olivais e terras bravias de mato. Nestes, ainda há meio século havia javardos. Umas duas cabeças de porco-bravo estão agora, como troféus venatórios, ornando as paredes da sala de entrada do solar.

Fazer dele uma boa casa de hospedagem é conceder a quem ali vier albergar-se e não for de todo avesso a estes contactos sugestivos, uma sensação delicada de regresso ao Passado, de mistura com o confortante acolhimento que as sábias regras hoteleiras hoje proporcionam, para regalo do viajante.

E como a casa tem a largueza e as possíveis ensanchas que permitem uma instalação a que não falte nenhum dos confortos próprios dum estabelecimento deste género, deve ter sido obra a que o arquitecto Brito e Cunha se devotou de muito boa mente, a julgar por aquilo que vimos nas plantas e alçados para a futura Pousada.

E aqui reside, decerto, o mérito principal da concepção. Porque ao Artista foi possível coordenar, hábilmente, a traça antiga do palácio com os moldes actuais dum estabelecimento destinado a dar abrigo confortável e bom passado, a quem ali vier pousar.

Tanto as linhas gerais, como cada um dos elementos complementares que tivemos ocasião de ver, foram desenhados com espirito atilado, bom-gosto e perfeito critério de bom acolhimento.

É fácil prever o êxito

Assim, não será difícil prever o êxito fácil da futura Pousada.

À beira da estrada internacional Lisboa-Ficalho-Sevilha, plantada justamente a meio da distância entre o início e o termo da jornada, ela permitirá ao viajante uma pausa apetecida e gostosa, depois de muitas léguas da estrada espanhola para além da raia, onde não há «parador» nem estalagem que lhe ofereça alojamento ou refeição que não sejam muito modestos.

Turisticamente considerada, esta posição parece ter obedecido, não a um simples acaso geográfico, mas a uma sábia escolha que reunisse todas estas circunstâncias felizes de interposição, adequadas a um alto imposto às caravanas de turistas, para maior comodidade da viagem.

E Serpa, em cujo coração a pousada se situa, muito há-de vir a aproveitar da sua clientela. O pitoresco da vila, a graça comunicativa de alguns dos seus elementos arquitectónicos, agora em vias de carinhosa conservação — esse tal ambiente vetusto onde se adivinha um longo Passado de História — serão, para quem passa, um belo motivo de curiosidade e uma razão segura de simpatia».



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS
O GALO, LDA.

de **Domingos L. Mega**
SEGURANÇA CONTRA FOGOS
Avenida Almirante Reis, 94-2.º Esq.
LISBOA — Telef. 73 42 06

A casa que melhor serve por ser a mais antiga
Não deixem de mandar limpar as vossas
chaminés para assim estarem isentas de
pagamentos de multas.

Casa da Imprensa

Sob a presidência do sr. dr. Norberto Lopes, secretariado pelos srs. drs. Álvaro Salema e Fernando Soromenho, efectuou-se, no dia 18 de Dezembro, na sede da Caixa de Previdências de Profissionais da Imprensa de Lisboa (Casa da Imprensa), a assembleia geral para a eleição dos novos corpos e discussão do orçamento para o ano de 1965, o qual foi aprovado por unanimidade.

Foi o seguinte o resultado da eleição:

Assembleia Geral — presidente, Dr. Norberto Lopes; vice presidente, Dr. Álvaro Salema; 1.º secretário, João Viana de Almeida; 2.º secretário, Adelino Duarte Alves; 1.º vice secretário, Francisco Freitas Santos; 2.º vice-secretário, Manuel Fernandes Lyra.

Direcção — efectivos: presidente, Dr. Raul Rego; secretário D. Alda Mafra; tesoureiro, João Alves; 1.º vogal, Dr. Mateus Boaventura; 2.º vogal, Alves Fernandes: suplentes, presidente, Dr. José Ribeiro dos Santos; secretário, César Augusto Pereira dos Santos; tesoureiro, João Filipe Salvado; 1.º vogal, Fialho de Oliveira; 2.º vogal, António Barão.

Conselho Fiscal — efectivos: presidente, José Alves dos Santos; secretário, José Manuel Pintasilgo; relator, Dr. Manuel Soares Lopes; suplentes: Raul Pedro de Oliveira, João Filipe Salvado e Júlio Alberto Lopes.

SAGRES

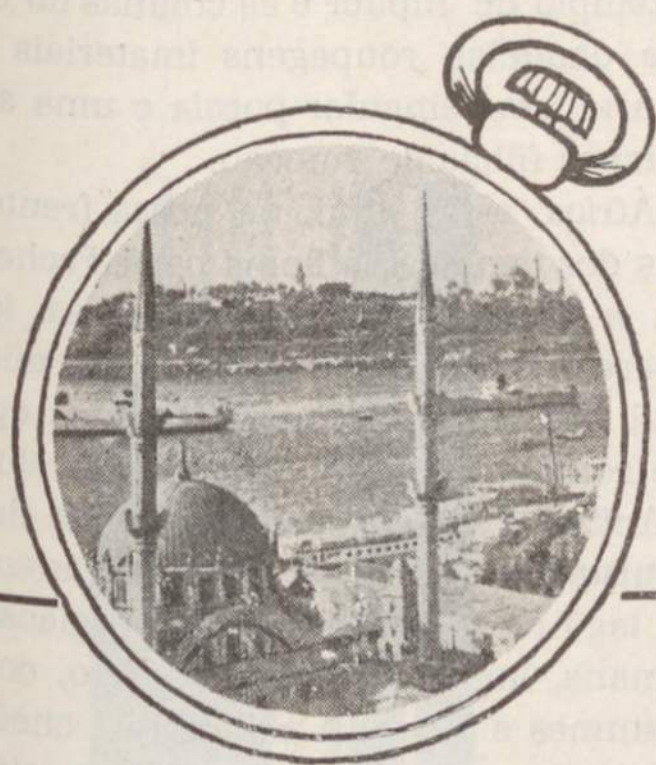


COMPANHIA DE SEGUROS

Sede em Lisboa - 1

Av. António Augusto de Aguiar, 108

Seguros em todos os ramos



Dois minutos de Viagem

— Por Jorge Ramos —

Dougga, a cidade morta

NUNCA um quadro de tão sombria imponência me sugeriu uma ideia da grandeza trágica como as ruínas de Dougga. Diante delas, como em frente de um santuário onde, para a nossa emoção, arde ainda uma luz votiva, o espírito recolhe-se num êxtase semelhante a essa hipnose que a música exerce sobre as serpentes. É que estas ruínas da cidade morta são as ossadas de um império que o tempo devorou.

Depois de atravessar os areais imensos, sob o sol calcinante das plagas africanas, a águia romana chegou até aqui. As garras do seu domínio deixaram aqui vincos mais profundos do que propriamente na Roma dos Césares. As ruínas de Dougga, a dois passos desse infinito oceano de areias (onde hoje passam sombras lentas de caravanas, vultos sonolentos de dromedários, manchas negrejantes de nômadas envolvidos em panos cor das noites profundas, de rosto semivelado, e longos punhais à cintura) estas ruínas da terra misteriosa dos «tuaregs» comunicam uma impressão do mudo embevecimento.

Diante das ruínas das arenas de Nimes ou das do Coliseu romano, a nossa emoção permanece adormecida. O cenário tem qualquer coisa de teatral porque o rodeia a vida agitada das cidades populosas. Tais vestígios do passado que o tempo tornou sagrados, são, contudo, um pouco artificiais. Têm vinte e cinco séculos — mas são vinte e cinco séculos de vigilância, de cuidado, de protecção carinhosa. As pedras estão colocadas numa estudada desordem — que tem qualquer coisa de desarrumo propositado, de artística disposição de museu...

É em Dougga, nesta África do sol implacável, para lá dos oásis de El-Djem, que a Roma de outrora revive testemunhando as glórias de uma raça épica, evocando uma página de história antiga, que é como que o prefácio da civilização. Estão ainda de pé as pedras do Capitólio, as ruínas do templo de Júpiter,

restos da muralha bizantina. Cada uma destas pedras não tem o álgido silêncio das ruínas que vimos na Cidade Eterna: falam-nos numa linguagem de revelação, quente como um hálito de grandeza e de orgulho. Chega até à profundidade da nossa calma, essa voz vinda da lonjura de um mundo que naufragou na história vinda da distância desse universo romano cuja grandeza deixou, por toda a parte, raízes. Escutamos essa voz:

— *Civis romanus sum!*

A Roma pagã, vermelha e doirada, dos circos e das saturnais, a Roma de há vinte e cinco séculos, sai do sepulcro. Ei-la na nossa frente envolvida no seu manto imperial.

É Dougga, são as ruínas desta velhíssima cidade do génio romano que nos mostram toda a luta epopeica de um Império pela posse das margens do Mediterrâneo. Aqui também foi Roma.

O que Roma conquistou ao Norte de África, foi abandonado à barbárie muçulmana pela civilização cristã. Roma voltava as costas a tudo o que de belo e fecundo criara em África, edificava um novo mundo no solar europeu — confinando o universo romano ao continente.

A maravilhosa Cartago apodrece. O vento dos desertos passa por ela como um furacão de morte. Uma civilização de estirpe romana fica sepultada nas areias.

Conhecemos as façanhas heróicas de Aníbal, ouvimos falar do velho Amilcar e dos amores de Himilce com o prudente Asdrúbal. Mas nada sabemos dessa Cartago que é hoje, através das suas ruínas, região de morte e desolação. Dir-se-ia que o sol ardentíssimo de África tudo calcinou — este sol mordente que congestiona, que mata pela sede, que lembra as horas trágicas de agonia de Ismael. Vem de longe, da solidão do deserto, um vento pesado, carregado de areia pulverulenta, impregnado de um odor acre.

Tontos pela luz feroz, brilham como chamas estra-

nhos insectos matizados de um verde venenoso... Nenhuma árvore na lonjura, nem sequer uma ave riscando a ardósia do céu... Hieráticas, mudas, solenes, as colunas do templo de Júpiter parecem dizer-nos:

— Aqui também a Vida sussurrou num murmurante formigueiro de multidões... Também aqui o Sonho se converteu em Arte, e as ambições se fizeram combate.

Paira em ruínas de Dougga uma ronda espectral; conduzem essa horda de fantasmas, a Morte e o Tempo — cavaleiros invisíveis...

Estas pedras vetustas que aqui colocou o domínio de Roma como padrões de uma Europa que foi cabeça do Mundo, deixam-nos adivinhar a ansiedade de ir mais longe de um povo, o desejo de Cartago em sair de África, em abandonar a terra originária, em conquistar a Sicília ou a Espanha, em disputar à própria Roma o território peninsular, para que os amores de Himilce pudessem coroar-se de rosas, nesse oiro sobre azul que é a Primavera idílica da Itália de hoje...

Diante das ruínas de Dougga, as divagações dos homens de ciência, julgamo-las inertes e geladas como cadáveres. Os arqueólogos e os paleólogos que dissecam a técnica do coríntio, do dórico e do jónico — revolvem múmias. As pedras de Dougga têm alma:

os capitéis do templo de Júpiter e as colunas do Capitólio vestem-se daquelas roupagens imateriais que comunicam à arte uma singular poesia e uma sentimentalidade, ambas filhas de emoção.

Em plena África, estão aqui, na nossa frente, as ruínas sagradas dos templos da Roma pagã. Fechamos os olhos para a íntima contemplação dessa idade remota que aparece na noite profunda de um minuto de sobrenatural invocação. Todas as paixões épicas da antiguidade romana povoam o deserto. Quebra-se a espada de Aníbal; Cartago desfaz-se numa derrocada; é reconquistada a Ibéria; já o Mediterrâneo é o mar latino — o lago de todas as loucuras orgíacas da decadência romana. Roma trouxe a Cartago, com a glória, seus costumes e vícios. A cidade está cheia de arenas sangrentas, de apetites, devassidões, caprichos, luxúrias. Na terra conquistada, Roma projecta-se como num espelho.

Mas há ali um inimigo inflexível, muito mais perigoso que o cartaginês... É, o deserto — o mar de areia que detém a expansão romana, que envia contra essa cruzada pagã de um império, o seu exército de ventos cruéis, num tropel de peste.

Quando esta visão se esfuma, nossos olhos abrem-se à luz impiedosa do sol queimante. Os insectos, tontos pela luz feroz, brilham como chamas — matizados de um verde venenoso...



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

**UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL**

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em
LOBITO-ANGOLA

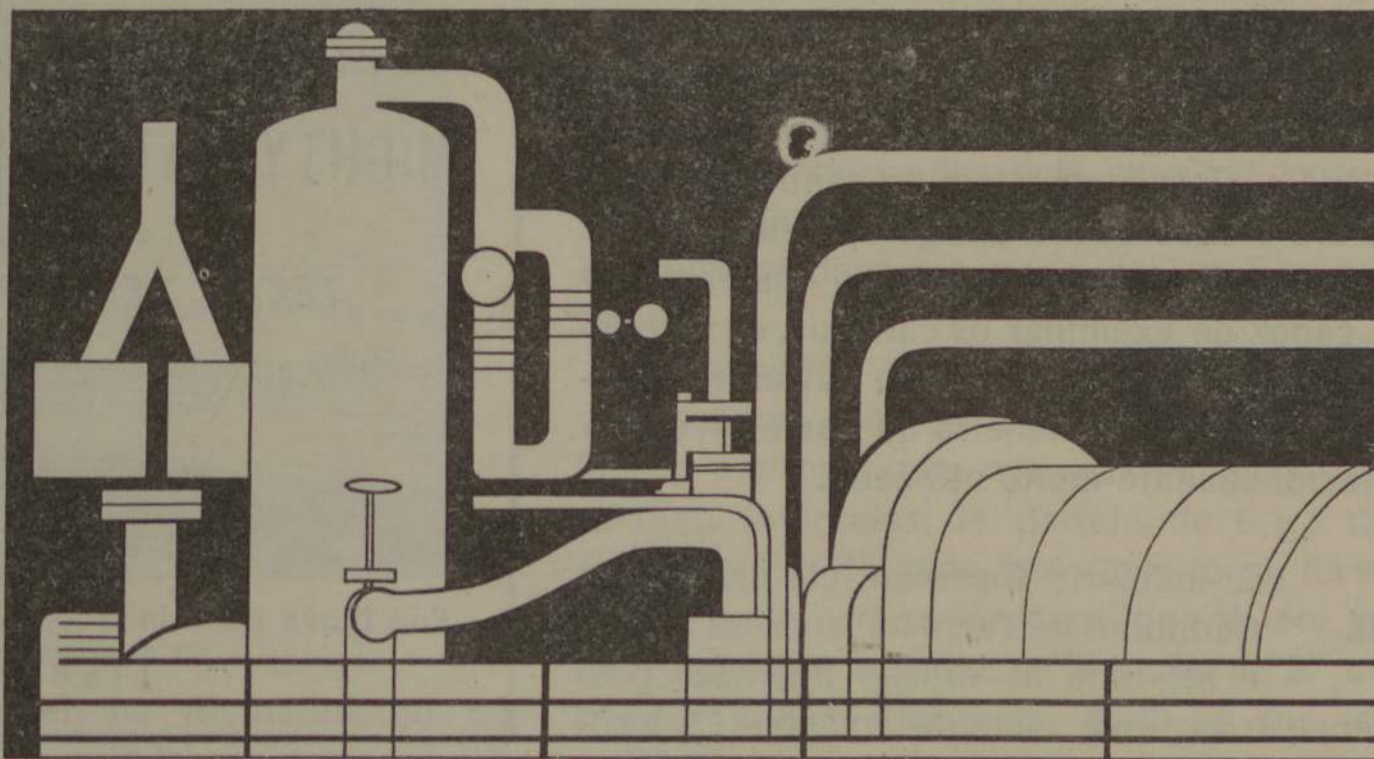
Fábricas em:

**AMADORA
PORTUGAL**

MOBIL AO SERVIÇO DA ECONOMIA

Contribuindo para o Desenvolvimento Industrial do País, a Mobil Oil Portuguesa ocupa um lugar de importância única, comprovada pelos serviços que tem prestado desde a sua fundação - há mais de 60 anos na lubrificação dos maiores empreendimentos da Indústria Nacional.

Por ter sido a primeira Companhia Petrolífera que se estabeleceu em Portugal, a Mobil orgulha-se de ser constantemente preferida para servir a Indústria, desde os grandes complexos fabris até à mais pequena oficina. Servindo bem a Indústria, a Mobil está na base de um maior rendimento fabril e, portanto, de uma melhor produtividade ao serviço da Economia Nacional.



ECONOMIA SERVIÇO

Mobil Oil Portuguesa

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

Os Caminhos de Ferro Nacionais Franceses vão pôr em serviço um vagão com a capacidade de 500 toneladas. Tem 64 metros de comprimento e dispõe de 32 eixos. Quando estiver totalmente carregado o seu peso será de 700 toneladas.

Vai ser utilizado principalmente para o transporte de material pesado de electricidade, unidades de refinarias de petróleo e outras cargas indivisíveis.

GRÃ-BRETANHA

Um aparelho de detecção magnética das fendas foi ensaiado com êxito durante vários meses, em Acton (Londres) nas oficinas ferroviárias dos transportes londrinos. Este aparelho permite examinar minuciosamente os eixos e outros elementos das carruagens. Segundo um princípio já bastante conhecido, ele mostra a direcção das fendas por meio dos desenhos que formam as partículas metálicas. Os eixos, por exemplo, são primeiramente testados por um aparelho portátil ultra-sónico. Quando é detectado um defeito, este é especificado pelo exame magnético, que determinará a situação exacta e a importância da avaria.

Graças a esta máquina, pode-se agora descobrir as fendas que se localizam perto do centro do eixo, o que não era o caso com o antigo aparelho que se utilizou durante trinta anos. O novo equipamento também é capaz de examinar os carretos, os esteios e as torneiras de freio, assim como outros elementos das carruagens, de maneira que esta invenção pode ser racionalmente muito utilizada.

ITÁLIA

A indústria forneceu, até agora, aos Caminhos de Ferro Italianos do Estado e segundo as ordens previstas pelo plano decenal, o seguinte material rolante: 55 loco-

motivas eléctricas, 16 reboques, 31 automotoras, 62 locomotivas Diesel, 5 comboios de arredores, 2 automotoras eléctricas, 368 carruagens e 5 600 vagões.

Vinte e três meses depois da entrada em vigor deste plano, as propostas aprovadas pelo conselho de administração representaram um montante global de 471 milhares de liras (59% da soma total de 800 milhares) dos quais 254 milhares representam as instalações fixas e 217 milhares foram destinados ao material rolante.

— As oficinas de material circulante de Pietrarsa e Granili, em Nápoles, que já não satisfazem as exigências da indústria moderna, serão substituídas por outras novas. O grupo destas novas instalações erguer-se-á em Poggioreale e compreenderá dois grandes espaços com a superfície total de 41 000 m² para os trabalhos, servidos por um «charriot» de 65 toneladas e 21 m de comprimento, e compreendendo também diversos edifícios para a central térmica, escritórios, posto de socorros, vestiários, refeitório, depósitos de carvão e gasogeno, duas centrais eléctricas e uma instalação de lavagem.

Será igualmente construído um reservatório com dois poços furados para a água industrial, e a ligação com o parque das viaturas que são necessárias será feito através de uma via.

MIGHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

TEXAS REFINING CORP.

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Entregas imediatas em Lisboa

VARIA, LDA.

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

LISBOA - 2

Confirmado por especialistas estrangeiros que nos têm visitado recentemente, comprova-se que o extraordinário desenvolvimento da prótese ortopédica efectuado pelo CENTRO ORTOPÉDICO PHOENIX durante os últimos anos, nos situa, na actualidade, ao nível técnico dos países mais evoluídos na especialidade.

Com a mais activa cooperação dos principais Centros dos U. S. A. e Alemanha, os insuperáveis tipos de PERNAS E BRAÇOS ARTIFICIAIS que construímos, são produto de inextinguível técnica e a garantia absoluta do maior índice de recuperação dos nossos amputados.

Solicite esclarecimentos, consultando:

CENTRO ORTOPÉDICO PHOENIX, LDA.

A MAIOR ORGANIZAÇÃO DO PAÍS EM PRÓTESE ORTOPÉDICA
Estabelecimento e oficinas: Laboratório e oficinas:

R. do Arco da Graça, 51

Telef. 86 19 25

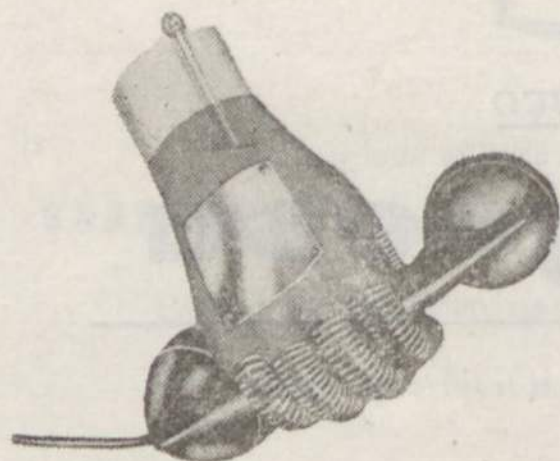
LISBOA

Trav. do Forno do Torel, 11

e Trav. do Torel 17

(à entrada do Hosp. de S. José)

FILIAL NO PORTO: Rua das Fontainhas, 175 — Telef. 3 77 33



NA SENDA DO PROGRESSO

O monocalvil de Haneda

O problema dos transportes urbanos torna-se cada vez mais importante pela dificuldade que existe em equiparar o ritmo do transporte ao ritmo de vida moderno.

Os usuais transportes colectivos de superfície estão condenados a desaparecer pelo vertiginoso aumento do parque automóvel das grandes cidades, como já se verifica em Lisboa, a que o aumento das linhas do «metro» procura dar solução.

E o Japão, assoberbado este ano pela realização dos Jogos Olímpicos, encarou de frente o assunto e procurou resolver os problemas pela bitola da época de velocidade em que vivemos. Uma das suas realizações mais espectaculares foi o monocalvil que agora liga o aeroporto de Haneda ao centro de Tóquio. Não sendo uma ideia original (recordemos

pô-lo de pé a Sociedade Hitachi Alweg, filial da célebre firma de construções eléctricas e mecânicas Hitachi e também da Sociedade Alweg, da Alemanha Federal. Refira-se também que o sistema «Alweg» tinha já sido experimentado com êxito em diversas realizações do género, designadamente em Fuehlingen (Alemanha), Disneylândia e Seattle (Estados Unidos), em Turim (Itália), e em Iomiuriland (Japão), este com 1970 m. de comprimento total. Estas as provas que levaram o governo japonês a aceitar confiantemente o projecto.

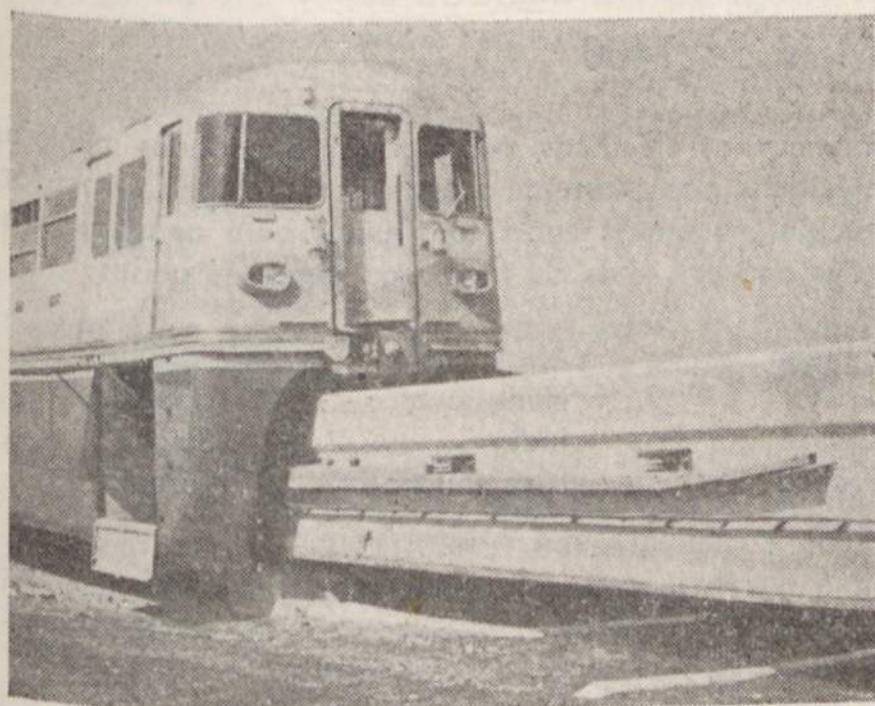
Para um percurso total de 13,2 Km, e com duas vias, está prevista a velocidade normal de 100 km/h. As composições possuem normalmente três carruagens — e se necessário, seis — medindo 29,7 m. e accionadas por quatro motores em série de 130 Kw cada um.

A tara é de 41 ton. — e de 81 ton. para as de seis carruagens — e a lotação de 240 passageiros (104 sentados e 136 de pé), sendo de 498 (214 sentados e 284 de pé), no segundo caso.

A alimentação de corrente é efectuada por três subestações repartidas pelo percurso, com a capacidade de 1 000 Kw, a qual poderá ser elevada a 1 500 Kw durante nove minutos e a 4 500 Kw durante um minuto.

No caso de falta de corrente ou inspecção das vias, existem dois veículos providos de motor de combustão interna e com transmissão hidráulica.

Com intervalos de partida de 6 a 7 minutos, o monocalvil de Haneda está ainda longe da saturação, e por isso, com a procura que já tem, em pouco tempo cobrirá certamente a verba de 27 milhões de francos antigos franceses, gasta na sua construção.



O curioso sistema de via

o monocalvil de Wuppertal, na Alemanha, que só em 1949 transportou 18,6 milhões de passageiros), esta realização foi concebida segundo os métodos e material mais modernos e com vista ao descongestionamento do tráfego rodoviário que utiliza a auto-estrada também existente entre o mesmo aeroporto e a capital nipónica.

Inaugurado em Setembro último, o monocalvil representa também uma grande satisfação para as companhias de navegação aérea, que vêem de certo modo compensados os seus esforços no sentido de procurarem tornar cada vez mais rápidas as ligações entre as grandes urbes, rapidez essa que é muitas vezes anulada pelas dificuldades de circulação entre aeroporto-cidade.

Construído em catorze meses aproximadamente,

MANUFACTURA DE BORRACHA NATURAL E SINTÉTICA PARA TODOS OS FINS

F A P O B O L

Fábrica Portuense de Borracha, Lda

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210 Tels: 6 11 25, 6 11 26, 6 11 27

PORTO-PORTUGAL

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicletas

ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — planas, trapezoidais e transportadoras

TUBOS — para todos os fins

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

Delegação da «FAPOBOL»

Rua D. João V, 8 r/c. Esq

LISBOA-2

PRODUTOS

JAPE

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

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

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

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 • Unidades múltiplas eléctricas
Subestações • Catenárias • Instalações de sinalização e de
telecomunicação • Estudos de electrificação

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica	Alemanha	Portugal
China	Hungria	U.R.S.S.
Congo	Índia	Suiça
França	Luxemburgo	Túquia



Estudos

de projectos para electrificação em 50 Hz foram elabo-
rados pelo GROUPEMENT para

Finlândia	Jugoslávia	Paquistão
-----------	------------	-----------

Portugal, país de Turismo

Num artigo assinado por Ricardo Malheiro em «O Jornal», órgão dos Diários Associados do Brasil, salienta-se que a obra de António Ferro, primeiro Secretário Nacional de Informação, tem sido exemplarmente seguida. O articulista, que aponta o que se tem feito no nosso país, para atrair uma corrente turística, escreve:

«Portugal, há perto de meio século, era apenas um sítio onde se amontoavam as verdades esquecidas. Porém o milagre começou a surgir nas mãos de um homem de espírito artístico e de alma de renovação: António Ferro. Foi ele o criador do SNI. Ingressou depois na carreira diplomática. Sonhava vir para o Brasil como embaixador onde o esperava uma missão cultural que a morte não o deixou executar. Deixara, todavia, a semente da grande obra a continuar».

Ricardo Malheiro refere-se à acção desenvolvida pelo dr. César Moreira Baptista como Secretário Nacional de Informação e «que se tem dedicado a equipar Portugal, em múltiplos aspectos, com uma bagagem apropriada à atracção e comodidade do visitante estrangeiro».

Turismo Universitário

Regressou de Viena de Áustria o delegado Português à XV Conferência Internacional do Turismo Universitário, na qual Portugal foi representado pela Associação dos Estudantes do Instituto Superior Técnico.

Um dos factos salientes na conferência foi o extraordinário interesse manifestado pelas organizações estrangeiras aí presentes, por Portugal, interesse que resulta das constantes solicitações que lhes são dirigidas pelos universitários dos respectivos países.

Consciente da responsabilidade que neste campo lhe cabe, a A. E. I. S. T. sugeriu que, a exemplo do que se fez com assinalado êxito noutros países, fosse facilitada a vinda desses universitários a Portugal alojando-os em casa de famílias portuguesas.

Claro que o universitário estrangeiro que nos visite nada pagará por este alojamento, deverá sim ocupar parte do dia em tarefas de utilidade para a família e de acordo com a sua condição — ensino da sua língua, «baby-setters», etc.

Turismo Nacional

Hotel da «Eva», em Faro

Prosseguem em bom ritmo, estando já consideravelmente adiantadas, as obras de construção do magnífico imóvel que será o futuro hotel da Empresa de Viação Algarve, em Faro. Disporá de 150 quartos, com casa de banho e ar condicionado; um óptimo Restaurante, Café e Grill, Estação de Serviço e de Camionagem. Com esplêndida localização, esta nova unidade muito vem contribuir para o desenvolvimento turístico do Algarve.

Novo hotel em Viana do Castelo

A rainha do Lima, a linda cidade do Alto Minho, vai ter uma nova unidade hoteleira denominada «Hotel D. Afonso III», o que valorizará imenso essa privilegiada região turística.

Terá, de início, setenta e cinco quartos, mas é susceptível de ampliação até aos cem aposentos.

O Hotel Guadiana restaurado

Uma empresa de Lisboa adquiriu o Hotel Guadiana, de Vila Real de Santo António, para o restaurar totalmente.

Não podemos deixar de dizer que essa iniciativa é motivo de satisfação para toda a região e para inúmeros turistas que a procuram durante todo o ano, vindo preencher uma lacuna que há muito se fazia sentir seriamente.

Praia do Areinho em Aveiro

O conjunto constituído por restaurante-bar, instalações de praia artificial e de desportos náuticos, a realizar pela Junta de Turismo do Furadouro na praia do Areinho, na ria de Aveiro, foi considerado, previamente, de utilidade turística, por despacho do sr. Presidente do Conselho.

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

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações Industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS
Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S. A. R. L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. D. João V, 2-A, 5.º — Tel. 684302 — LISBOA

TECTOS LUMINOSOS
em PLÁSTICO DIFUSOR

DAGOLUX

FORNECEDORES DA C. P.

 **dagol**
MATERIAL 
CALHAS E DESLIZADORES DE FIBRA
EQUIPAMENTOS
PARA PORTAS DE CORRER
Rua Joaquim Bonifácio, 2-G.
Telefones 48897/8 — LISBOA

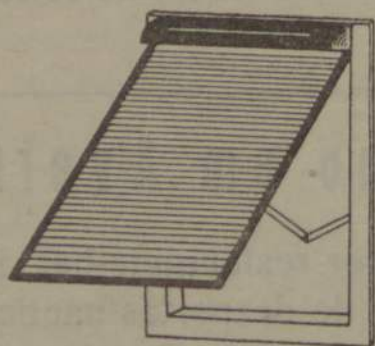
CALHAS E SUPORTES

«TETRAX»

(Patente Port. 039089)

Para: ESTANTES,
PRATELEIRAS,
BIBLIOTECAS, Etc

Deseja beber um café?
Mas um café?

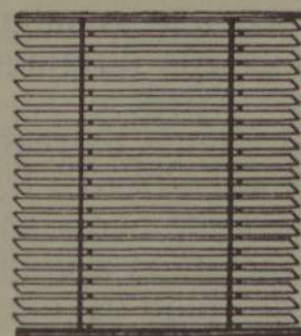


Estrela de Coimbra, Lda.

ESTORES METÁLICOS
E DE MADEIRA

METAL-SOL

(MARCA REGISTADA)



ESCRITÓRIOS: TRAVESSA DOS ESCALERES, 4, 1.º E. ☐ Telefone 634533 ☐ LISBOA

QUEIJO TIGRE
EM TODAS AS CANTINAS DA C. P.

AGENTES EXCLUSIVOS **RIBEIRO, BOURQUIN, LIMITADA**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Praça de S. Paulo, 19

Telef. 321838

LISBOA

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel

**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1881



Companhia de Seguros Bonança

*A mais antiga Companhia
de Seguros Portuguesa*

FUNDADA EM 1808

Seguros nos principais ramos

Rua Áurea, 100 LISBOA

MATERIAIS DE PROTECÇÃO
PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

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

GARDY

SUIÇA-FRANÇA-BÉLGICA-ESPANHA

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

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

Isoladores em resina sintética para montagem interior
Interruptores e Inversores de comando frontal até 1000 A.

Representantes:

ANTÓNIO BARÓ, LDA.

Rua da Assunção, 99, 2.º-Dt.º

LISBOA

Telefs. 36 70 06 e 3 17 26

SISTEMA

Sociedade de Máquinas e Sistemas de Contabilidade, Lda.

Avenida 24 de Julho, 3-1.º Esq.

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

LISBOA - 2



BURROUGHS CORPORATION

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

Fornecedores da C. P.

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}**EXPORTADORES***Casa fundada em 1898***RUA DO OURO, 140-1.º — LISBOA****PROPRIETÁRIOS DAS MARCAS: Vinho «Serradaryres» — Aguardente Velha «1920»****AGENTE DISTRIBUIDOR:****J. A. da Costa Pina****RUA DO ALECRIM, 69 — LISBOA****PLÁSTICOS**

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

Plásticos napa para malas, sacos e carteiras.

Telas plásticas para cortinados, toalhas e outros fins.

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

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

Impermeáveis em plástico para homem, senhora e criança.

Fibretes, lonas e cola plástica.

Importação directa — Preços especiais para revenda — Mandam-se amostras**SOCIEDADE SANTEL, LDA.****LISBOA****RUA DA MADALENA, 261****TELEF. 327077****CALOREL****SOCIEDADE ANGLO-PORTUGUESA DE ELECTROTECNIA, LDA.****Rua do Centre Cultural, 29 — Telefones 71 23 11 e 71 05 26 — LISBOA**

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

IRRADIADORES TUBULARES, CONVECTORES E INFRAVERMELHOS PARA AQUECIMENTO.**Fornecedores da C. P.****Consultas • Projectos • Orçamentos • Garantia e Assistência Técnica Efectivas****A Transportadora Lusitânia, Lda.****CAMIONAGEM DE LONGO CURSO****O mais modelar serviço de camionagem no transporte de mercadorias****Domicílio a domicílio entre: LISBOA — COIMBRA — S. JOÃO DA MADEIRA —
PORTO — BRAGA — GUIMARÃES — CORTEGAÇA****ESCRITÓRIOS****LISBOA**Rua Morais Soares, 24-A e 24-B
Telefones: 84 09 87/88/89**COIMBRA**Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone: 2 37 54

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (Junto ao Pavilhão dos Desportos) — TELEFONE 2 31 29

PORTORua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 2 35 25 - 2 17 24 - 3 26 94**BRAGA**Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 2788**GUIMARÃES**Rua Central de Camionagem
Telefone: 4 05 25**CORTEGAÇA**

Telefone: 91

Imprensa

«Diário de Notícias»

No dia 29 de Dezembro, fechou-se um século sobre a publicação do primeiro número do jornal que tanta influência viria a exercer na vida nacional. Jornalismo é o facto diário e é por isso mesmo também histórico. Às vezes, senão quase sempre, são as pequenas coisas que justificam os grandes acontecimentos. Os cem anos do «Diário de Notícias» são, até pelo seu próprio noticiário, um século de história.

Desde a sua fundação até agora, o «Diário de Notícias» tem tido a dirigi-lo e a redigi-lo muitas das mais ilustres personalidades nacionais. Grande escola de jornalistas, pode-se dizer que, por essa nobre circunstância, tem sido também, para honra de todos nós, uma escola de firme portuguesismo.

Datam de muito longe as boas relações entre a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o «Diário de Notícias», como se pode ver pela transcrição de uma notícia, escrita por L. Mendonça e Costa e publicada, há precisamente cinquenta anos, na «Gazeta» de 1 de Janeiro de 1915, a qual passamos a transcrever integralmente:

«Completo 50 anos de vida, no dia 29 de Dezembro, este nosso querido colega, havendo, por esse motivo, várias manifestações de regosijo, uma, íntima, nas salas da Redacção, ao seu digno, inteligente e bondoso Director, o sr. dr. Alfredo da Cunha; outra, na alameda de S. Pedro d'Alcântara, ao busto do saudoso fundador Eduardo Coelho, no qual foi colocado um medalhão do outro fundador, Thomaz Quintino Antunes.

A esta festa se associou a nossa Gazeta, não só no cumprimento, gostoso, de um dever de camaradagem para com tão ilustre colega, como pela velha amizade que ligou o Director desta Gazeta ao puríssimo carácter que foi Eduardo Coelho e se continua na pessoa do actual Director do jornal e pessoal da Redacção.

Aqui lhes registamos as nossas felicitações.»

Ao eminente escritor e jornalista sr. dr. Augusto de Castro e a todos quantos, na Redacção como na Administração, concorrem para o prestígio do «Diário de Notícias», as nossas sinceras homenagens.

«O Século Ilustrado»

Entrou em 1 de Janeiro no XXVIII ano de publicação o semanário «O Século Ilustrado». Ao seu ilustre director, dr. Francisco Mata, e aos seus distintos colaboradores, apresentamos as nossas amistosas felicitações.

Na Livraria Portugal

...encontra V. Ex.^a livros sobre todos os assuntos escritos nas principais linguas europeias

Damos informações bibliográficas e aceitamos encomendas para todos os países

LIVRARIA PORTUGAL

Rua do Carmo, 70-74 LISBOA-2

Telefs. 3 05 82 — 3 05 83 — 32 82 20

O jornalismo e a sua alta função social

ou a história breve e edificante de um preso que fundou um pequeno jornal

Esta notícia, que nos chegou do Brasil, merece ser meditada:

«Em Belo Horizonte, um preso da Cadeia Estadual, chamado Júlio Roitman, acaba de ter uma iniciativa verdadeiramente original, criando um jornal de oito páginas dedicado aos seus companheiros de prisão e em que estes podem revelar as suas aptidões para a prosa, para a poesia ou para o desenho.

Além disso, o referido preso meteu ombros também à instituição do Grémio Recreativo Padre Lázaro, numa homenagem ao Capelão da Cadeia, e no qual todos os detidos terão a possibilidade de tornar mais cordial a sua convivência. O salão destinado a sede do Grémio — e cedido entusiasticamente pelo Director da própria Prisão — foi pintado e montado exclusivamente pelos presos que instalaram mesas de pingue-pongue, damas, xadrez, futebol de mesa e uma biblioteca.

Por seu seu turno, o jornalzinho da cadeia, fundado por Júlio Roitman, já revelou, entre outros, um cronista desportivo com reais qualidades para o assunto».

O jornalismo, como se vê, tem também uma missão alta a cumprir: tornar os homens mais humanos, mais dignos, chamá-los a um convívio fraterno, revelar aptidões, despertar um grande entusiasmo pelas coisas nobres de inteligência.

O Tempo e o Modo

Vai sair brevemente o número vinte e dois de «O Tempo e o Modo», revista de pensamento e acção cuja presença e influência se vem fazendo sentir, cada vez com mais intensidade, no nosso meio intelectual. O próximo é centrado sobre os recentes encontros internacionais de Berlim e Madrid, dedicados respectivamente à poesia e à sociologia. Do encontro de Berlim testemunham, neste número de «O Tempo e o Modo», Sophia de Mello Breyner Andresen — Grande Prémio da Poesia 63 —, António Ramos Rosa e Pedro Tamen; acerca do encontro de Madrid falam-nos António Alçada Baptista, Luís Salgado Matos e Vasco Pulido Valente. Inclui ainda este número um artigo de Manuel de Lucena acerca da Igreja e do Mundo contemporâneo, expondo o ponto de vista de um não-católico e de José-Augusto França sobre a «Pintura portuguesa e o Mundo Moderno». Nele se evoca ainda o cinquentenário de Charles Péguy numa crónica de Vasco Miranda, e a atribuição do Prémio Nobel da Paz a Martin Luther King, por Vasco Pulido Valente.

Na secção de Artes e Letras José Bento escreve sobre Cecília Meireles, a grande poetisa brasileira, recentemente falecida, da qual se transcrevem alguns excertos do seu último livro *Escolha o seu Sonho*. Poemas de Pedro Tamen e António Osório, um debate gravado sobre o discutido filme «Os Chapéus de Chuva de Cherburgo» e as habituais secções do Noticiário Literário Crítico de Artes e Letras completam este excelente número da revista.

«O Tempo e o Modo» continua assim vencendo dificuldades e incompreensões, a ser uma presença actuante que importa conhecer e divulgar.

Livros e Autores

Droga Fatal — Romance policial de
Anthony Berkeley

Como se sabe, Anthony Berkeley é um dos mais populares romancistas do nosso tempo e um dos mais talentosos cultores deste género que a famosa colecção «Vampiro», da editorial «Livros do Brasil» apresentou ao leitor da língua portuguesa. *Erro judiciário* foi a primeira das suas obras em Portugal e foi para o nosso público leitor uma revelação. Seguiram-se-lhe *A Festa da Enforcada*, *O Mistério dos Bombons Envenenados* e *Os Crimes das Meias de Seda*. O novo romance — *Droga Fatal* — vem consagrar com novo título da popularidade, a carreira triunfal deste escritor. *Droga Fatal* poderia intitular-se igualmente «o morto defende o criminoso». A forte originalidade desta obra fica perfeitamente revelada nesta frase, para muitos desconcertante, mas que traduz fielmente a realidade desta obra singular. Será difícil, senão mesmo impossível, encontrar um escritor que melhor saiba iludir a expectativa do leitor e que tão bem como Berkeley seja capaz de manter a indecisão sobre a verdade desde a primeira até à última página no pleno rigor desta expressão.

Tradução cuidada e capa do distinto pintor Lima de Freitas.

Os Adolescentes na Sociedade Actual

— Por Maurice Porot e Jean Seux

Mais uma obra de grande interesse e oportunidade acaba de ser incluída na excelente «Enciclopédia L B L», da editoria de «Livros do Brasil»: *Os Adolescentes na Sociedade Actual*, da autoria de dois médicos franceses: os Drs. Maurice Porot e Jean Seux.

A juventude não é apenas uma fase da vida humana. É também um problema — tanto para os jovens como para os adultos. Ao transitar da infância para a maturidade, o jovem, precisamente por ser jovem, entra em conflito com a sociedade em que vive e com o agregado humano que lhe está próximo: a família. Depende dos adultos, e também dos jovens, que esse conflito não ultrapasse os limites normais. Ora, nem sempre a relação «jovem-adulto» se processa em termos salutareos. Prova-o o recrudescimento mundial da chamada delinquência juvenil, e as formas, mais atenuadas, não menos graves, de desajustamento social de que numerosos jovens dão provas. A obra dos Drs. Maurice Porot e Jean Seux, *Os Adolescentes na Sociedade Actual*, tem uma intenção pedagógica: a de contribuir para a compreensão profunda da adolescência e dos seus problemas, por parte dos pais, dos educadores e dos próprios jovens.

A primeira parte do livro é consagrada ao «Adolescente», sucessivamente examinado à luz das questões seguintes: a puberdade e a evolução afectivo-sexual; a psicologia dos adolescentes; as etapas anteriores; as realidades profundas e a consciência moral dos adolescentes. A segunda é inteiramente reservada à caracterização do que os adolescentes esperam de seus pais, ou seja as relações do adolescente com a família, o pai, a mãe, os irmãos e irmãs.

A terceira parte foca «Os Adolescentes e a sociedade», abordando problemas de tanto interesse e importância como a escolaridade e o trabalho dos adolescentes, os ócios dos adolescentes, os adolescentes e o dinheiro, e, finalmente, as relações entre rapazes e raparigas. Na quarta parte é examinada, em várias das suas implicações, a situação do adolescente no mundo dos nossos dias.

Os Adolescentes na Sociedade Actual é uma obra que merece a leitura reflectida e atenta de todos quantos procuram ajudar a formação dos homens de amanhã, o bem mais precioso de que pode dispor uma nação. Para o interesse do livro, que é profusamente ilustrado com extratextos, contribui fortemente a tradução, fluente e correcta, que o Dr. Ramiro da Fonseca nos deu deste livro, bem como a elegante capa que para o volume foi projectada pelo artista Infante do Carmo.



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

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

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA



PELO MUNDO FORA

Na circumspecta Inglaterra...

Os caminhos de ferro britânicos introduziram nos seus serviços uma cláusula em benefício dos funcionários da companhia que estejam prestes a ser pais, pois chegou-se à conclusão de que todos os homens ficam nervosos quando se aproxima a altura prevista para o nascimento de um filho.

Assim, os caminhos de ferro decidiram que, a partir dos trinta dias anteriores ao previsto nascimento, nenhum maquinista conduza comboios enquanto a criança não nascer, tendo sido dadas ordens a todos os chefes de estação para que nessa altura sejam distribuídos aos futuros «papás» serviços mais repou-santes e de menor responsabilidade.

Os Caminhos de Ferro Britânicos não são pecos... Tendo que pôr à venda o equipamento das pequenas estações e apeadeiros encerrados por motivos de economia, fomentaram (e talvez secretamente tenham patrocinado) a moda de ornamentar a casa com elementos ferroviários.

As numerosas gares ferroviárias abandonadas na Grã-Bretanha, em consequência da supressão de certa linhas secundárias conheceram diversos destinos.

Assim, uma delas foi transformada em Biblioteca, outra em sorveteria, uma terceira em fábrica de móveis, uma quarta em aviário, uma quinta em «ninho» de abastado burguês, uma sexta em canil, etc., etc.

O certo é que a moda pegou e o seu último grito, hoje em dia, na Grã-Bretanha, é ter no jardim uma mimosa lanterna de cobre que pertenceu a vetusta locomotiva, bancos de madeira (de 3.^a classe),

relógios de salas de espera (do modelo que nunca funcionou) e, até, carrinhos de transporte de bagagens.

Evidentemente, os milionários, para quem a ninharia não conta, perante uma estaçõzinha suburbana ou um apeadeiro modesto, não hesitaram:

— Compro tudo!

Não se trata de ostentação apenas. Com efeito, possuir como «casa de campo» uma ex-estação de caminho de ferro é o verdadeiro «dernier cri».

Homenagem póstuma

Sobre uma colina a cerca de 300 metros da estação ferroviária de Kajtum, dominando os majestosos maciços montanhosas da região sueca da Lapónia, acaba de ser erigida uma nova igreja à memória de Dag Hammarskjold. A cerimónia inaugural foi presidida pelo Bispo de Lulea na presença de 120 convidados especiais suecos e do estrangeiro.

Uma grande parte do mérito desta realização é devida a um enérgico lapão, Andreas Labba. Segundo um artigo publicado no *Svenska Dagbladet*, um jornal de Estocolmo, Andreas visitou as pessoas que ocupam altos postos, como o 1.^o Ministro da Suécia, Governadores e presidentes de grandes empresas, objectivando conseguir o seu apoio para a construção de uma igreja nas montanhas que Hammarskjold tanto amava. E foi com satisfação que Andreas pôde tocar o sino no exterior da igreja, construída em forma de uma tenda lapa, com cruz de madeira ao lado.



HIDRÁULICOS -
PARA CALDEIRAS -
E EM FERRO PRETO E GALVANIZADO

•

BOMBAS
PARA TODOS OS FINS

•

GRANDES EXISTÊNCIAS

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

14, Rua dos Correios, 26 - LISBOA



Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Os caminhos de ferro na Europa

Os caminhos de ferro europeus utilizam ainda hoje 60 000 locomotivas a vapor, 7 000 locomotivas eléctricas e 6 000 locomotivas Diesel, incluindo as de manobras, assim como cerca de 9 000 automotoras eléctricas e Diesel, isto é, um total de 82 000 unidades de tracção.

A potência total do parque rolante, material de tracção, dos caminhos de ferro europeus é de cerca de 100 milhões de C. V.

A extensão de todas as linhas férreas da Europa é de cerca de 280 000 km, isto é, 7 vezes o Equador.

A extensão total de todas as vias dos caminhos de ferro europeus é de 520 000 km (isto é, quase o dobro da extensão das linhas, ou 13 vezes o Equador, ou ainda 1,35 vezes a distância da Terra à Lua).

As pontes ferroviárias mais compridas da Europa são:

A ponte sobre o Danúbio perto de Cernavoda (Roménia): 3 850 m., na linha entre Bucareste e Constança; a de Laguna perto de Veneza: 3 601 m. na linha de Pádua-Mestre e Veneza; a de Firth of Forth, na Escócia: 3 560 m., na linha entre Edimburgo e Aberdeen; e a de Storstroem na Dinamarca: 3 300 m., na linha entre Copenhaga e Gedser.

A linha da Europa a maior altitude é a linha chamada Scheidegg-Junfrauoch (Suíça). Estação situada a maior altitude: Junfrauoch a 3 454 m. de altitude.

A linha férrea situada mais ao norte da Europa é a linha das Ofoten, entre Lulea-Boden-Kiruna-Narvik, na qual é transportado o minério da Lapónia para o porto norueguês de Narvik.

A linha situada mais ao sul da Europa, é a linha entre Algeciras e Jerez de la Frontera, no sul de Espanha.

Os três túneis mais compridos da linha férrea Europeia, são: o túnel do Simplon, 19,73 km., o mais comprido túnel ferroviário do mundo, na linha entre Lausanne e Milão. O túnel do Grande Apenino: 18,51 km., na linha entre Bolonha e Florença.

O túnel do St. Gothard: 15,003 km., na linha entre Zurique e Milão.

BOAS-FESTAS

Tiveram a amabilidade de nos enviar votos de Boas-Festas, que gostosamente retribuimos, as seguintes individualidades e firmas:

BEA—British European Airways, Boletim da C. P., Kores Limitada, Casa Soares, Victor Affonso, O Director dos Serviços Officiais do Turismo em Portugal, JAC—Fábrica materiais autoadesivos, Casa Pereira da Conceição, Companhia do Papel do Prado, Robbialac Portuguesa, Cruz, Soares & Barbosa Lda., «O Lar Ferroviário», Manufacturas Alfa, Lda., Manuel Reis Moraes & Irmão, Maria Pereira, Lorileux — Lefranc, Stag — Sociedade Técnica de Artes Gráficas, Agência Universo, A Mutual do Norte, J. Cartaxo—Fabricações Metálicas, D. Jaime Garcia de Enterria, Chefe dos Serviços Espanhóis de Turismo.

Também retribuiram os nossos votos de Boas-Festas os srs.:

Carlos Empis, António Emílio M. Portela, Emílio Barbosa Estácio, Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, Prof. João Faria Lapa, Dr. José Aboim Ascensão Contreiras, Guerra Maio, Eng. Francisco R. Antunes, Soc. Gillcar, Manuel Casqueiro Haderer, Eng. Adalberto da Conceição Ferreira Pinto, João P. Fonseca, Francisco Velez Conchinhas, Empresa Rádio Táxis Neta, Lda., Soc. Comercial António Barata e Filhos, Lda., Nogueira Limitada e Direcção da Escola Académica.

Azulejos e faianças artísticas

Género antigo

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

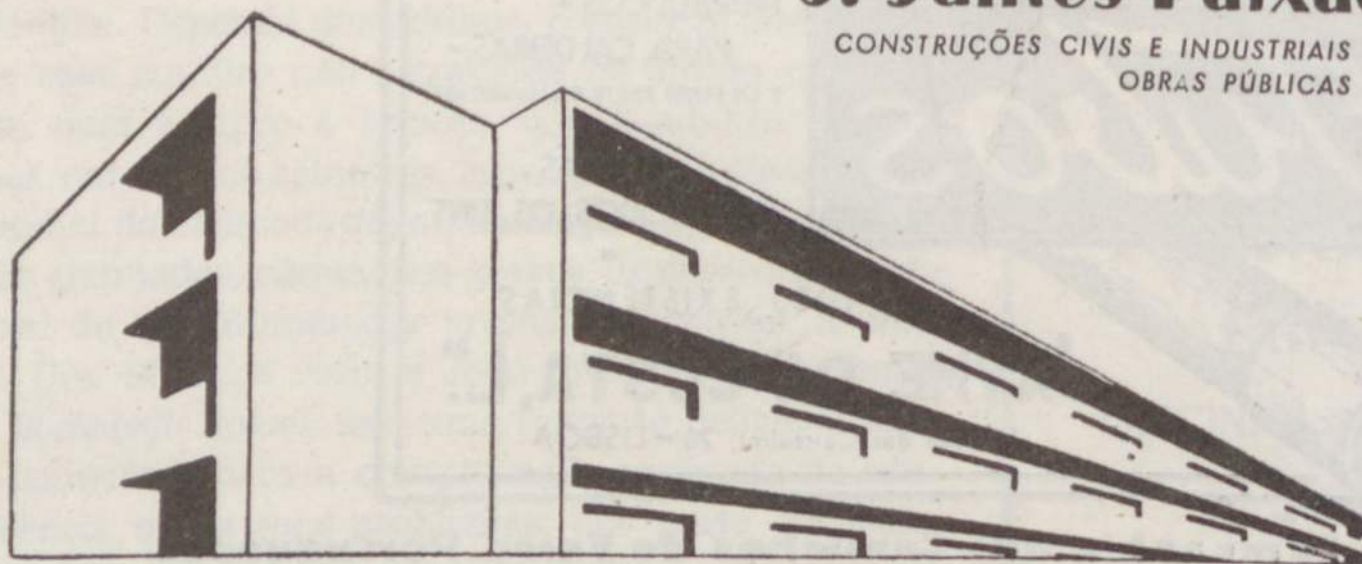
91, Rua do Alecrim, 97

LISBOA

Telefs. 32 25 37 - 63 82 92

J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
OBRAS PÚBLICAS



Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.
LISBOA

TELEFONES:

84 53 41

84 25 51

Homenagem do Concelho da Lourinhã à Pintora Eduarda Lapa

Há mais de vinte anos que a Pintora Eduarda Lapa está enamorada da linda Praia da Areia Branca.

Pode dizer-se que tem sido ao ar livre e no atelier da sua adorável casa, daquela praia, que esta famosa Senhora, Pintora de rara sensibilidade artística, pintou dezenas de quadros da sua valiosa colecção, os quais em sucessivas exposições têm alcançado um franco sucesso.

As suas inimitáveis flores, as suas marinhas e ainda alguns dos mais belos motivos daquela aprazível praia, viverão para sempre no pensamento daqueles que tiveram a felicidade de os ver e admirar.

Mas o sucesso dos maravilhosos quadros desta Ilustre Pintora não se confina somente ao âmbito nacional, pois há muito que ultrapassou as nossas fronteiras.

As exposições realizadas por Eduarda Lapa, no Brasil, em Espanha, na África Portuguesa e na África do Sul, acreditaram esta extraordinária e inconfundível Artista, como uma das melhores pintoras contemporâneas.

As paredes dos Salões das Belas Artes, SNI, Porto, Coimbra e outras cidades atestaram bem alto a feliz passagem daquela Artista.

É a esta pintora que o Município da Lourinhã, por sugestão de uma Comissão de individualidades daquele concelho, resolveu por unanimidade da sua vereação conferir o título de cidadã honorária do Concelho da Lourinhã, e dar o nome de Eduarda Lapa a uma rua da Praia da Areia Branca.

Em data a anunciar, será prestada pelo Senhor João Ferreira da Costa, Presidente do Município, e por toda a vereação uma significativa homenagem a Eduarda Lapa, numa sessão que vai ser realizada no Salão Nobre dos Paços do Concelho.

Saber agradecer a tempo e horas é uma virtude que, felizmente, não se perdeu na simpática Vila da Lourinhã.

NA FEIRA I. DE LISBOA

43.ª Exposição Canina Internacional

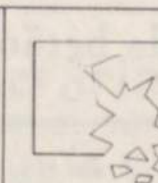
Nos dias 6 e 7 de Fevereiro próximo, efectua-se, mais uma vez, nas amplas e modelares instalações da Feira Internacional de Lisboa, a Exposição Canina Internacional, promovida pelo Clube Português de Canicultura, acontecimento do maior interesse desportivo, artístico e mundano, que se conjuga, este ano, com a realização do Jumping Internacional. Aquele certame — que é o 43.º da ordem — tem o patrocínio habitual do «Diário de Lisboa» e é regido pelos regulamentos do organismo promotor.

Aberta aos exemplares de todas as raças e variedades oficialmente reconhecidas, registados ou não em livros de origem, esta exposição está subordinada ao seguinte programa: **sábado**, dia 6 — cães portugueses de guarda e utilidade, cães estrangeiros de caça e cães de luxo —, 15 horas, entrada dos exemplares; às 16, classificação; das 20 às 21, intervalo; às 21 e 30, desfile dos exemplares premiados e distribuição dos prémios; às 24, saída dos concorrentes. **Domingo**, dia 7 — cães estrangeiros de guarda e utilidade, cães portugueses de caça e «terriers» — às 15, entrada dos exemplares; às 16, classificação; das 20 às 21, intervalo; às 21 e 30, desfile dos exemplares premiados e distribuição dos prémios; às 24, encerramento do concurso.

A comissão da 43.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa é constituída pelos srs. drs. Francisco Cortez Pinto e Ruela Ramos e Pedro Vicente, e ainda por delegados das Direcções-Gerais dos Serviços Pecuário e dos Serviços Florestais e Aquícolas. A delegação do clube organizador será desempenhada pelo sr. D. Luiz Tiago da Costa (Mesquitella), estando o serviço médico-veterinário a cargo dos srs. drs. Fernando Sousa Silveira, Joaquim de Oliveira Jansen, José Prostès da Fonseca e Teófilo Augusto Rodrigues.



SEGUROS
em todos os ramos



rua do arco do bandeira, 12 — lisboa 2 — telef. 36 92 41

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

TUDO PARA ELECTRICIDADE

MÁQUINAS ELÉCTRICAS

GRUPOS ELÉCTRO-BOMBAS

APARELHAGEM DE MEDIDA E REGISTO

INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS, ETC.

J. ROMA, LDA.

CASA FUNDADA EM 1919

Praça da Figueira, 12-1.º LISBOA-2

Telefone 86 51 51

Fornecedores da C. P.



GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Construções metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos para a construção civil — Fogões e aquecimento central — Tubagem para água, vapor e gás — Trabalhos em alumínio anodizado

Fornecedor da C. P. em:

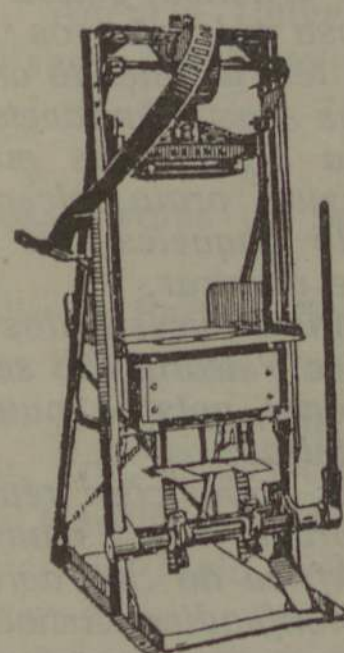
Fogões de grandes capacidades para as suas cozinhas — Depósitos de grandes capacidades para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas de blocos para as suas obras — Portas de cais mecânicas e todos os trabalhos referentes a serralharia civil

Telefone 86 31 37

45-A, Calçadinha do Tijolo, 45-A

(às Escolas Gerais)

LISBOA



Pesquisas e captações de água

Sondagens

Rebaixamento de níveis aquíferos

Injecções e consolidações de terrenos

Fundações

Estacas de betão



SONDAGENS E FUNDAÇÕES A. CAVACO, LDA.

R. Rodrigo da Fonseca, 62, r/c-Esq.

Telefones: 73 35 45 - 5 95 62 - 55 38 73

LISBOA - 1



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 73 01 56 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

GRIMALDI-SIOSA LINES

Serviço regular mensal de LISBOA para
FUNCHAL, TRINIDAD, LA GUAIRA, CURA-
ÇAO, KINGSTON e SOUTHAMPTON

com os paquetes rápidos

«IRPINA» e «ASCANIA»

[15 000 Tons.]

[12 000 Tons.]

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

AGENTES GERAIS:

Sociedade Marítima

Argonauta, Lda.

72-D, AV. D. CARLOS I — LISBOA — Telef. 66 50 54 - 67 23 19

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



DUQUE & CRUZ, LTD.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

Distribuidores das Tintas «MERKEL»
Sempre grandes stocks de Louça Sani-
tária, Azulejos, Manilhas de Grés e
Madeiras

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. | 5 42 82
| 5 00 06

LISBOA

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE ARTIGOS ELÉCTRICOS, LDA.

PARLEX

FABRICANTE DE ARMADURAS
PARA ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE

ACESSÓRIOS E LÂMPADAS
FLUORESCENTES

Oficinas na CACÉM:
RUA ELIAS GARCIA, 51
Telef. 29 41 66

Escritórios em LISBOA:
R. DOS FANQUEIROS, 235-2.º E.
Telef. 32 75 56



SE O SEU CARRO ESTÁ ORIGINALMENTE
EQUIPADO COM UM RADIADOR DE TUBOS,
NÃO O SUBSTITUA POR OUTRO DE QUAL
QUER PERFIL, MAS SIM POR UM RADIADOR
DE TUBOS DE NOSSO FABRICO

JOÃO DE DEUS

RADIADORES DE PORTUGAL

RUA DE SANTA MARTA 35 A-LISBOA



TRATAMENTO
INTERNO
ARMAND

DIAPROSIM, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e de locomotivas

Em Portugal: SÓQUÍMICA

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

Antiga Agência Funerária MEGA

de Maurício Lopes Mega & C.ª, Lda.

Grande sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa
Translações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.ºs 41, 42, 43, 44 e 45
Garagem e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE
LISBOA — Telefones 86 34 32-86 12 40

AREALVA, L.^{DA}

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

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

ARMAZENS:

QUINTA DA AREALVA - ALMADA - Tel. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

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

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

A vossa consulta será sempre no v/interesse

Telefone: P. P. C. A. 43 191 (4 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Apartado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:

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

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Apartado N.º 2 912

SECÇÃO DE ARAMEIRO

Gaiolas de Chinchilas, Artigos de Menage Expositores, Molas, Reda Tremida, Soldadura por Resistência, etc.

FERNANDO LOPES LOURENÇO

SECÇÃO DE AVIÁRIO

Gaiolas, Pássaros, Peixes e outros Animais, Comidas preparadas, etc.

Rua de Sant'Ana à Lapa, 133

Telef. 67 50 32

LISBOA

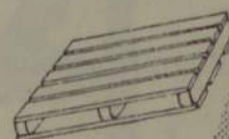
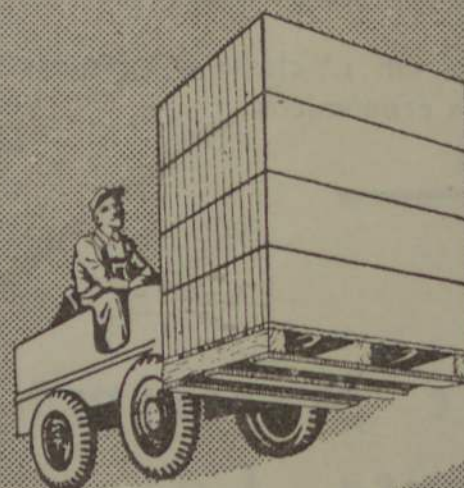
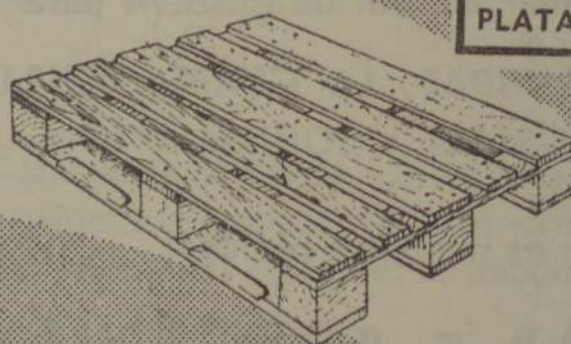


silva & sena

Í L H A V O
TELEF. 2 37 13

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS



PARA FABRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

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

TELEFONE 73 63 26

Silva & Sena, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

R. Jardim do Tabaco, 86 — LISBOA-2 — Portugal

Telefs.: 86 51 81 — 87 04 44 — Teleg. S E N A C O L

MACEDO & COELHO, LIMITADA

ÓLEOS PARA SABOARIA E OUTRAS INDÚSTRIAS
ÓLEOS REFINADOS PARA FINS ALIMENTARES
SABÕES DE TODAS AS QUALIDADES
FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADO
E ADUBOS (PULGUEIRA E RÍCINO)
SAL REFINADO «VATEL»

FÁBRICA MACOL

ALHANDRA

Telefone ALHANDRA 050 010

Escritório:

RUA AUGUSTA, 89, 1.º — LISBOA

Telefones { 32 61 50 - 32 01 42
32 61 53 - 47 12

TOSSE?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL



a maior organização mundial no
fabrico de correntes de precisão
oferece

143

correntes
para
transmissão
de potência

Para informações técnicas e fornecimentos consulte—

HARKER, SUMNER & Ca. Lda.

PORTO

38, Rua de Ceuta, 48

Telef. 27054-P.P.C.

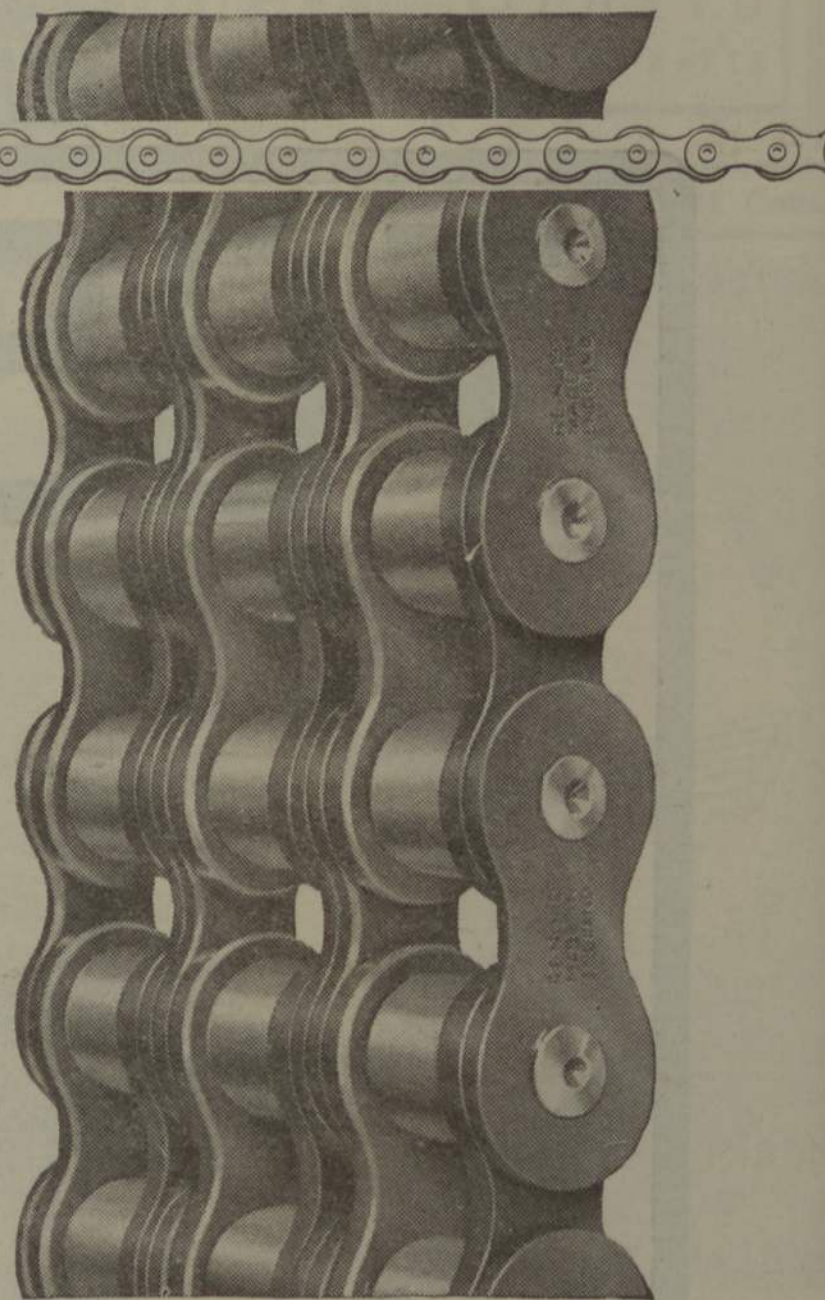
LISBOA

14, Largo do Corpo Santo, 18

Telef. 24823



RENOLD CHAINS LIMITED • MANCHESTER
REPRESENTANTES EM TODO O MUNDO



EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

S. A. R. L.

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

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

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

EC 61-3



EXPRESSAMENTE PARA SI!

Superfil

O ÚNICO SABÃO EM FIOS

MENOR CONSUMO

Altamente
concentrado



MELHOR LAVAGEM

Não faz espuma
excessiva



Amacia as suas mãos. Lava e perfuma a roupa.

ROUPA BRANCA ENTRE MIL SÓ COM SUPERFIL

Básculas "CACHAPUZ" Balanças

JOSÉ DUARTE RODRIGUES, LDA.

RUA DOS CHÃOS, 92 — TELEFONE 2 24 68

BRAGA

BÁSCULAS

PRINCIPAL FORNECEDOR DA C. P.
E ÚNICO DA P. V. T.

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

BALANÇAS

DE TODOS OS TIPOS E PARA TODOS OS FINS

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

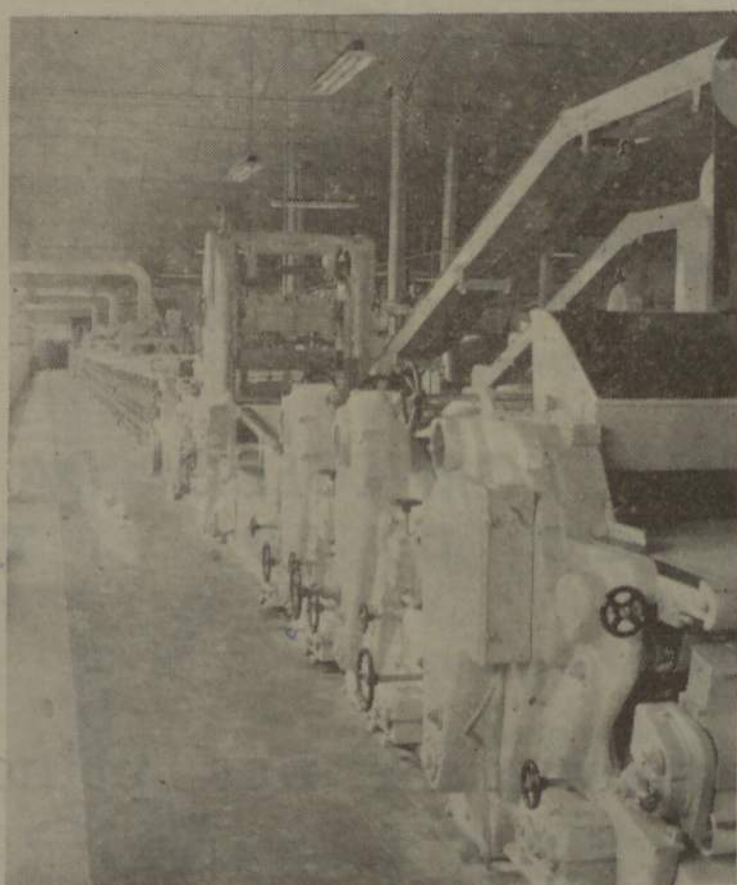
*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

Fábricas Triunfo

S. A. R. L.



ASPECTO DA FÁBRICA DE BOLACHAS

MOAGENS

DESCASQUE DE ARROZ

MASSAS ALIMENTÍCIAS

BOLACHAS

WAFERS

REBUÇADOS

DROPS

Alimentos compostos para animais

COIMBRA

LISBOA • PORTO • ABRANTES • FARO • CHAVES

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em Fafe

SEDE:

**Avenida dos Aliados, 236, 1.º
P O R T O**

Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos

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

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

ARMAZÉNS DE RETÉM:

**Rua do Almada, 565
Rua de Moçambique
Estrada da Circunvalação, n.º 12679
(à Via Rápida)**

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

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

P O R T O

Costas (Irmãos) & C.^a

Calçado Zarco

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

S. João da Madeira — Portugal

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P. PREFERE O

Calçado IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS:

**O MELHOR
O MAIS FINO
O MAIS RESISTENTE**

TELEF. 130

TELEG. IMPÉRIO

S. JOÃO DA MADEIRA

MADECA

Madeiras de Caxarias, L.da

TELEFONES } 441 03
441 08

Telegramas: **MADECA**

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS

construção e embalagens
toros para minas e para celulose

EXPORTADORES

Compradores de pinhais e eucaliptais

Caxarias-Norte — Portugal

FERRO E AÇO

José Pinto de Magalhães & C.^a

Fornecedores da C. P.

✠

End. Teleg. REIFERRO

277, Rua do Almada, 283

P O R T O

Telefones: 240 11/3 linhas

P O R T U G A L

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

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

Empresa Vidreira da Fontela, Lda.

Telegramas: VIDROFONTELA — Telefones: 22013 — 22014 22015

GARRAFAS PRETAS

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champagne

GARRAFAS BRANCAS

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

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

VIDRO ESTRIADO EM CHAPA

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

VIDRO ARMADO

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

Fábrica de Fiação e Tecidos da Portela

Viúva Pinheiro & C.^a, Lda.

Fornecedores da Caixa Privativa da C. P.

TECIDOS DE ALGODÃO E FIBRAS ARTIFICIAIS

PARA O CONTINENTE, ULTRAMAR E ESTRANGEIRO

FÁBRICA:

Delães — V. N. DE FAMALICÃO

TELE. 11 — R'BA DE AVE

ESCRITÓRIO:

Galeria de Paris, 66-78

PORTO

TELEFS. 2 50 28/2 67 84



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 —

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

JOSÉ DE BRITO

COMERCIANTE DE MARISCOS
E PEIXES FINOS DE TODAS
AS PROCEDÊNCIAS

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

DISTRIBUIDOR DE OSTRAS DEPURADAS

Restaurante Furnas Lagosteiras

LOCAIS DE VENDA:

ESTRADA DO GUINCHO—Telefone 289243

MERCADO 24 de JULHO—Telefone 34905

LUGARES 16, SECTORES 3 e 5

RIBEIRA NOVA, LUGAR 31—Telefone 323470

PEIXARIA MODERNA—Praceta Paiva Couceiro, 2
Telefone 83 12 39

PEIXARIA DA GRAÇA—Rua da Graça, 25

ESCRITÓRIO:

TRAVESSA DO CABRAL, 35, 1.º—Telefone 327354

VINHOS

e

AZEITES

da

QUINTA DA CARDIGA

Sede:

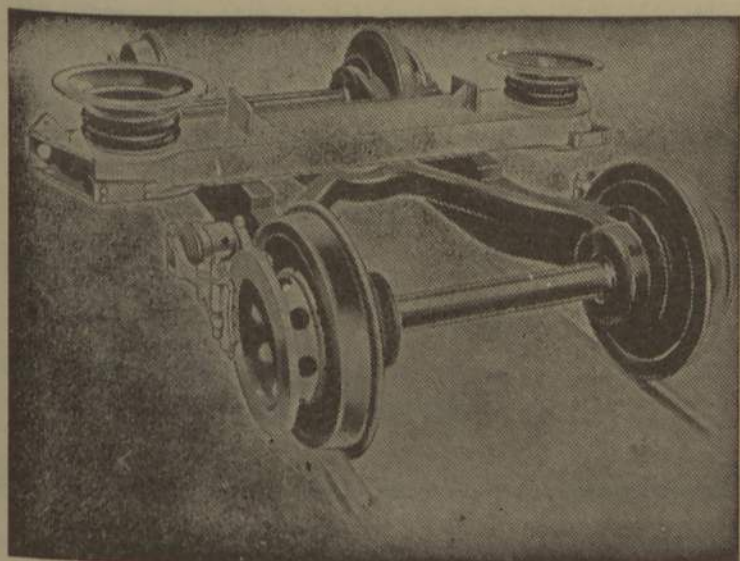
QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES:

Lisboa : 38 85 61

Quinta da Cardiga—Entroncamento : 9 62 13

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

T U R I S M O PORTUGAL, LDA.

Rua Alexandre Herculano, 12-A

Telefs.: 591 92, 591 93 e 5 28 94

L I S B O A



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



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

**38 ANOS AO SERVIÇO
DO TURISMO**

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua de Arsenal, 124 e 146

Telef. 362151/54 e 362161/64

PORTO

26, Rua Meuzinho da Silveira, 30

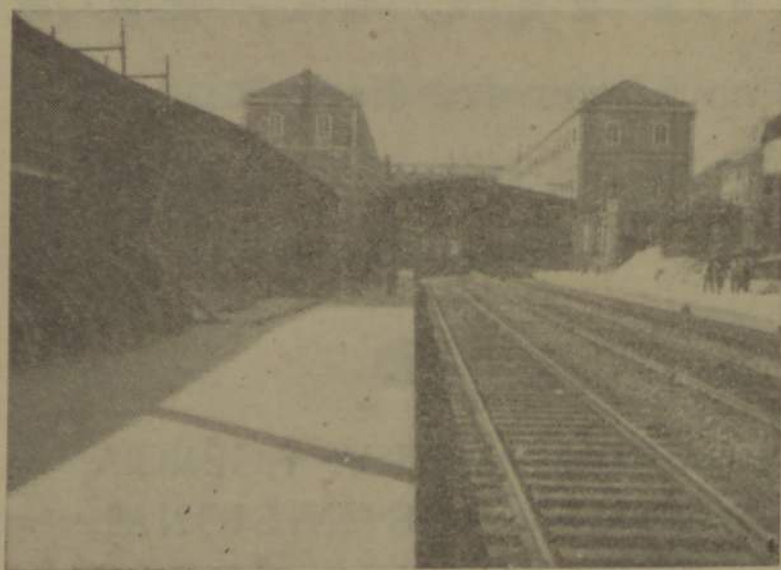
Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL



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

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.

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

Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.

Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.

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

Consultas, referências e pedidos a

Bettencourt & Silva, Lda.

Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISBOA-2

ÓLEOS - CORREIAS - AMIANTOS - EMPANQUES

Casa especializada

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

Fornecedores da C. P.

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

27 - 28 Largo do Conde Barão, 29 - 30

TELEFOS. 66 80 39 - 66 56 48

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

António Braz, Lda.

Telefone 86 45 61

RUA DA PALMA, 252 e 254-A

LISBOA

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

S. A. R. L.

CAMPELOS

GUIMARÃES



*FIOS, ATOALHADOS
E TECIDOS DIVERSOS*



Telefone 4 72 29 — TAIPAS

Endereço Teleg. CAMPILOS

CALDAS DAS TAIPAS

PREFIRA SEMPRE

Açúcar **Areado branco**

Um produto nacional de
superior qualidade



REFINARIA DO ULTRAMAR

AV. ÍNDIA, 10

LISBOA

SOCIEDADE ESTORIL

LINHA DE CASCAIS



254 Comboios Diários



46 ANOS AO SERVIÇO
DA ECONOMIA E DO
TURISMO DA
COSTA DO SOL

WEBER & C.^A L.^{DA}

IMPORTADORES-DEPOSITÁRIOS



**ARTIGOS
PARA ARTES
GRÁFICAS
(SERIGRAFIA)**

Sedas naturais e sintéticas

Papéis Foto-stencis

» manuais

» Decalcomanias

Tintas e Vernizes

Máquinas manuais e Automáticas



RUA EIFFEL, 2-2.ºESQ. ✱ Telef. 76 94 98

LISBOA-1

Armazéns do Rossio

TECIDOS — MALHAS — LÃS

*Grande variedade**Os melhores preços*

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Telefs. 32 24 03 - 34314 — LISBOA

Praça D. Pedro IV, 78, 79 e 80

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

O melhor entre os melhores — Grandes Caves em Colares

**Ramisco Engarrafado
e Chão Rijo em Garrações****D. J. Silva, Lda.**

Rua Barata Salgueiro, 15-1.º — Telef. 47154 — LISBOA

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

Companhia de Seguros "OURIQUE"

Capital: DEZ MIL CONTOS

Ramos: AÉREO — ACIDENTES DE TRABALHO
ACIDENTES PESSOAIS — CRISTAIS — FOGO,
FURTO E ROUBO — AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL — MARÍTIMO — MERCADORIAS
E CASCOS — TRANSPORTES TERRESTRES
— POSTAL — AGRÍCOLA — GREVES e TUMULTOS**SEDE:** Avenida Sidónio Pais, 2-3.º — LISBOA

Telefs. 57116 - 57117 - 57118 * Teleg. SEGOUR

Filial: Palácio Atlântico — Praça D. João I — PORTO

Telefone 27431

Delegações em Coimbra, Évora, Faro, Luanda e Vila Pery

Relojoaria Zurique, Lda.

OURO — JÓIAS

PRATAS — RELÓGIOS

Desconto de 15% aos funcionários da C. P.

6-E, Largo de D. Estefânia, 6-F

Telefone 553616

LISBOA-1**Chaves & Rezende, Lda.***Revendedores de Lâmpadas «ASTRA»*Material eléctrico e sanitário — Instalações
eléctricas e canalizações de água e gás
RÁDIOS e reparações de toda a aparelhagem eléctrica — Vendas a Prestações**22, Rua do Século, 24**

Telefs. 35268 - 368994

LISBOA

DROGARIA CEZAL

ALBANO GARCEZ, LDA.

CASA FUNDADA EM 1910

Drogas, Tintas, e Produtos Químicos
Perfumarias Nacionais e Estrangeiras

FORNECEDORES DA C. P.

12, RUA DO COMÉRCIO, 14

Telef. 326498

LISBOA

Henrique C. de Lacerda, (Herdeiros)

AMANTOS — EMPANQUES — VEDANTES

CAPOSITE, CAPOSIL, ASBESTOLUSE
isolamentos para a construção civil e naval*Todos os acessórios para máquinas industriais e navais**Cartões para isolamentos e juntas**Pulverizadores agrícolas e máquinas de desinfecção***MATERIAL DE PROTECÇÃO****Rua da Boavista, 136-138**

Telef. 327428

LISBOA**Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.**

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 22576

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º

TELEFONE 47154

AZEITES VIRGENS E REFINADOS PARA
CONSERVAS, CONSUMO E EXPORTAÇÃO

■ Sempre preferidos pela sua alta qualidade ■

J. L. FERREIRA, L.^{DA}

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

RUA VICTOR CORDON, 3 — Telef. 32 10 63 — Teleg. «MARTIDANTAS» — LISBOA

Fornecedores da C. P.

Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^A

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

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

16, Rua dos Douradores, 36 LISBOA

SERRALHARIA ARTÍSTICA

(ANTÓNIO MANUEL CASTRO, HERDEIROS)

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

Largo do Picadeiro, 12
Telef. 36 93 19
LISBOA-2

Serralharia Victor Hugo de Carvalho
Rua Elias Garcia, 332
Telef. 93 05 93
AMADORA

VIGORMALTE

Um fortificante para todas as idades

Oferece-lhe mais de 2 000 prémios e um automóvel

No seu grande concurso cujo sorteio se realizará em OUTUBRO 1965 na R. T. P.

As senhas que não foram utilizadas para o concurso de Dezembro 1964,
servem para o concurso de Outubro 1965



PISTÕES - SEGMENTOS
CAMISAS - CAVILHAS

MÁQUINAS DE FURAR

TORNOS DE ALTA PRECISÃO

MOTORES DIESEL

FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA
"MEEHANITE"

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

Sociedade Continental DE Representações, Lda.

Engenharia Mecânica e Naval // Representantes
de Estaleiros e Fábricas da maior Reputação
Barcos de Carga e de Pesca // Rebocadores
— Dragas, Batelões, Lanchas, etc. —

Motores Diesel, Grupos electrogéneos
Bombas centrífugas, Turbinas, etc.
Instrumentos de precisão

Escritório:

Travessa da Espera, 8-1.º, D.

Telefone 32 05 05

LISBOA

Fornecedores da C. P.

TELEFONES: 32 32 36 e 32 63 34

Tomé Joaquim Lopes & C.ª

CONCESSIONÁRIO DOS SERVIÇOS
DE TRÁFEGO DA ADMINISTRAÇÃO
GERAL DO PORTO DE LISBOA

TRANSPORTES, CARGAS E DESCARGAS

Rua Bernardino Costa, 40, 1.º

LISBOA

BELMONTE, L.ª

ARAMEIROS

Fábrica de redes para vedações de Jardins,
campos de Jogos, Galinheiros, etc.

FORNECEDOR DA C. P.

RUA DE S. BENTO, 30 — TELEF. 670577 — LISBOA

VIDROS E ESPELHOS

DE TODAS AS QUALIDADES
E PARA TODOS OS FINS

A UNIÃO

RUA LUZ SORIANO, 23-A

Telefones 32 44 85 - 33 08 4

L I S B O A

Fornecedora das mais importantes obras do País

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.ª, L.ª**

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA

A Empresa Têxtil de Barcelos, S. A. R. L.

FÁBRICA DE MALHAS «TEBE»

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

FORNECEDORES DA C. P.

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

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

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

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

Fábrica de Malhas «TEBE»

BARCELOS — PORTUGAL — TELEFS. { 8 23 85-8 23 86 P. P. C
8 24 11-Gerência
TELEF. PORTO 22933 — TELEFS. LISBOA { 3 42 68
32 78 94-Gerência

Sociedade Francisco Pinto

Balsemão, Lda.

ESCRITÓRIO:

R. do Comércio, 56-2.º Dto.

Telef. 32 38 61

FÁBRICA:

Av. Infante D. Henrique (Cabo Ruivo)

Telef. 38 90 76

L I S B O A

FABRICANTES DE ÓXIDOS DE CHUMBO,
ZARCÃO E LITARGÍRIO

A única cobertura eficaz para o ferro

O mais moderno sistema de fabrico

Ferraria Franco- -Portuguesa, L.^{da}



CONSTRUÇÕES METÁLICAS
ALUMÍNIOS ANODIZADOS
SERRALHARIA CIVIL
FERRARIA DE ARTE
MECANICA GERAL
QUINAGEM DE CHAPA
DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS
EM ALUMÍNIO ANODIZADO



CAMPO GRANDE, 288 * TELEF. 790313 * LISBOA-5

Machado, Repas & Silva Limitada

Encadernações em todos os géneros
Pautados e riscados — Trabalhos Tipográficos

Fornecedores de diversas Repartições
Públicas e principais Papelarias

Rua da Emenda, 29 Telef. 32 45 12 LISBOA

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Molas de madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaies — Estojos para desenho — Ataches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices — Serrotes de podar — Ancinhos, etc.

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

1916 há 49 anos 1965

RAUL GALAMAS iniciou a sua especialização
do ramo MUDANÇAS

actualmente

Raul Galamas, L.^{da}

Embalagens de mobiliário e bagagens
e expedição para todos os países

Orçamentos grátis

Telefone 2 86 00

68 — Rua da Madalena — 70

Telegr.: RAGALAMAS — LISBOA

Guerreiro Galla, Lda.

Rua da Madalena, 171 — LISBOA

Telegramas MARAIVA — Telefs. 32 70 86-32 73 21-P P C

AGÊNCIA DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS
MARÍTIMOS E TERRESTRES
PARA TODO O MUNDO

Despachos, Trânsitos, Embalagens e Seguros
ARMAZENS PARA DEPÓSITOS DE MERCADORIAS

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

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

Telefones { Escritório 36 64 53
Loja 36 90 81

TUDO PARA CASAS DE BANHO
EM LOIÇA NACIONAL E ESTRANGEIRA

Azulejos - Mosaicos - Fogões - Esquentadores, etc., etc.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

MÁRMORES DE Sousa Baptista, L.^{da}

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

Telefona 32 76 43 — LISBOA

Oficina e serração de mármore:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78015

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

Manuel Lopes Henriques & Filho, Lda.

— Fábrica de Lanifícios —



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

Av. Infante D. Henrique, Lotes 19 e 20

LISBOA — 6

ACÁCIO JORGE, LDA.

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
MATERIAL CONTRA INCÊNDIOS

Fornecedores há mais de 30 anos dos
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

LISBOA

Rua da Esperança, 84-86

Telefs. 66 13 33 - 67 20 17

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Fundada em 1883 por L. MENDONÇA E COSTA

TRANSPORTES E TURISMO

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

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

LISBOA

TELEFONES: { (P. P. C.) 320158
DIRECÇÃO: 327520



CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

Eng.º *LUÍS DA COSTA*.

DIRECTORA-GERENTE E EDITORA:

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

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

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

Índice dos Artigos e Secções do 78.º Ano

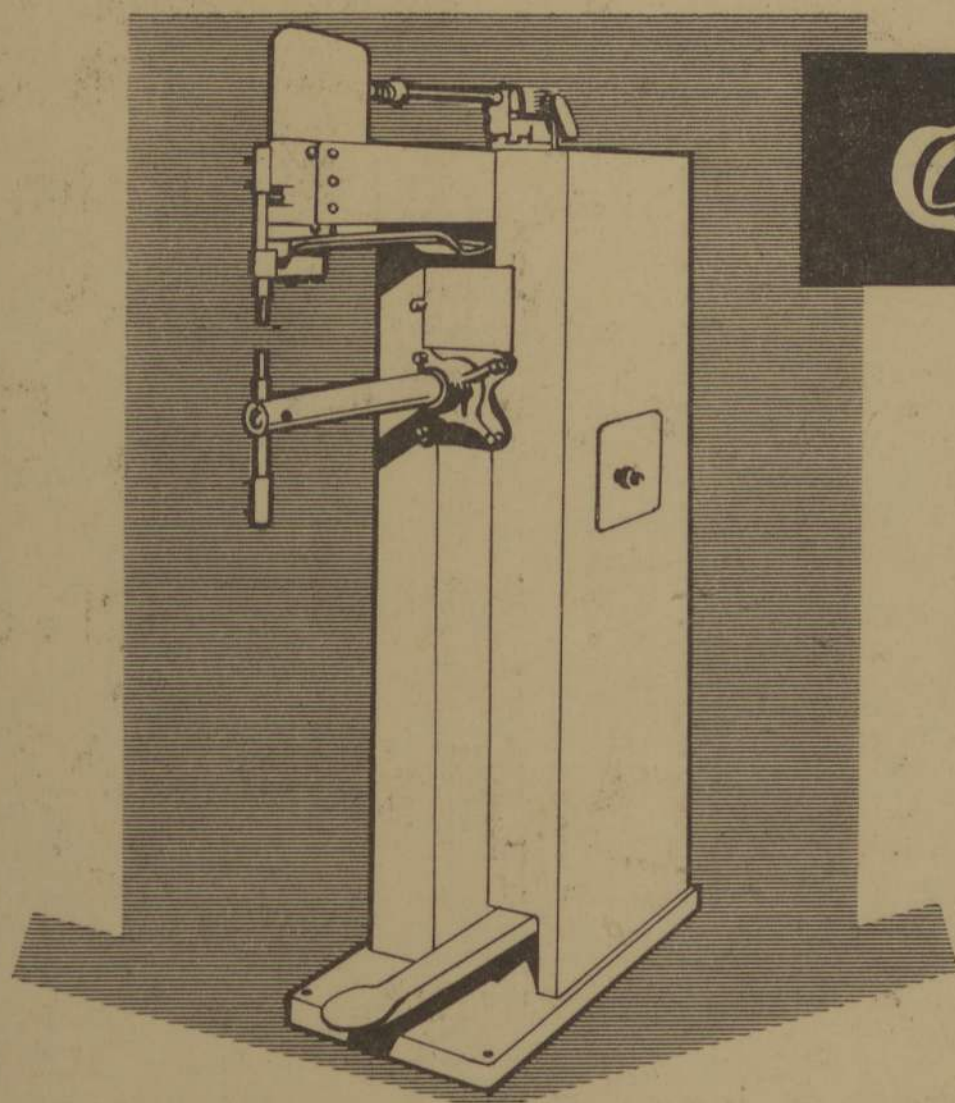
1 9 6 5

	Pág.		Pág.		Pág.
Açores (Os) na Feira Internacional da Agricultura	61	357, 373, 399, 455, 473 e	487	cidade do Rio de Janeiro	169
Ainda o 1.º encontro dos Escritores Portugueses, realizado no Porto	332	Caminhos de Ferro (União Internacional dos)	62	Centenário (VIII) da reconquista de Evora aos Mouros.	301
Aldeia (Uma) turística no Algarve	22	Caminho de Ferro (A vocação turística do)	360	Centenário de Bocage	191
Alentejo (O) e o Turismo	413	Caminhos de Ferro da Beira.	33	Centenário (II) de Bocage.	244
Algarve (O) e o Turismo	59	Caminho de Ferro de Benguela (As plantações de eucaliptos na Companhia dos) pelo Eng. Melo de Sampaio	467	Centenário (O V, de Gil Vicente e a participação do Círculo Cultural do Algarve	280
Angola e o Turismo	62	Caminho de Ferro de Benguela (Como o) contribuíram para desenvolver Angola e a África Central, pelo Dr. Alexandre Pinto Basto	109	Centenário (IV) do Rio de Janeiro 460 e 490	
Aniversário [XXXV] do Grupo Onomástico «Os Carlos».	350	Caminho de Ferro de Benguela (Companhia de), 76 e	267	Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais	62
António Ferrugento Gonçalves (Eng.º)	454	Caminho de Ferro de Benguela (Museu do)	264	Circulações especiais diárias para o tráfego de passageiros destinados a França.	382
Apontamentos — Para a história dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique	371	Caminho de Ferro de Benguela (O) e a Televisão Inglesa	361	Círculo (O) de Almeida Garrett no Porto, e o 1.º Encontro de Escritores Portugueses	311
Arsenal (O) do Alfeite	489	Caminho de Ferro de Benguela (O) e a homenagem do Município do Cubal.	197	Clube Ferroviário de Lourenço Marques	190
Assembleia Geral da Eurofina	182	Caminho de Ferro das Furnas a a Ponta Delgada, pelo Eng. J. de Oliveira Simões	497	Coimbra (Em) — A entrega da Torre de Anto à cidade	344
Associação Alemã de Turismo.	80	Caminhos de Ferro do Continente (Os) no Projecto Intercalar 1965, 67, pelo Prof. Doutor João Faria Lapa	373	Coisas & Loisas	505
Associação Internacional do Congresso do Caminho de Ferro	174	Caminhos de Ferro do Ultramar	111	Colóquio Nacional de Transportes (1)	469
Assuntos Técnicos—Controlo electrónico de trânsito	485	Caminhos de Ferro e seus problemas. (A modernização dos)	21	Colóquios Regionais de Turismo	58
Automotoras «T. A. R.», pelo nosso correspondente em Espanha Martins de Sousa	392	Caminho de Ferro Federal Alemão (A modernização do) e o seu significado, por Hans Geitmann, 77 e	88	Comboio Aéreo (O)	112
Aveiro e a sua feira de Março.	22	Caminho de Ferro Federal Alemão (Electrificação do)	61	Comboio — Hotel — Uma iniciativa da «South African Railways»	149
Barreiro — Alargamento da Av. de Sapadores no recinto da Estação de Caminho de Ferro	42	Caminho de Ferro de Moçambique (O), 27 e	158	Comboio real	153
Barulhos (Os) dos Metropolitanos.	47	Caminhos de Ferro de Moçambique (Electrificação dos).	63	Comboios de luxo na Austrália	458
Baviera — Região ideal para férias de Inverno	384	Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique, 205, 295 e	309	Comboios tão rápidos como aviões graças à propulsão pneumática, por Eurico da Fonseca	299
Biblioteca Municipal de Elvas	472	Caminhos de Ferro na Europa (Os) Caminhos de Ferro Portugueses (A Companhia dos) e o seu relatório referente ao exercício de 1964, pelo Dr. Busquets de Aguilar	231	Comissão (A) Regional de turismo de Leiria	200
Boas-Festas	428	Caminhos de Ferro Ultramarinos, 200, 242, 380, 454 e	491	Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.	408
Bocage e Bilac	341	Capital (A) do Norte vai remodelar os seus transportes colectivos e ter uma nova Ponte Ferroviária para substituir a de D. Maria II	251	Companhia Carris de Ferro de Lisboa	213
Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris, 50, 149 e	200	Carros eléctricos de Turismo	39	Companhia de Seguros Tranquilidade	76
C. P. (A) aumenta as suas receitas	205	Carruagens restaurantes em comboios para o Algarve	79	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	193
C. P. (A) vai ser enriquecida com 50 novas locomotivas Diesel eléctricas.	355	Casa da Imprensa.	414	Companhia Wagens-Lits	408
Calcanhar (O) de Aquiles do Turismo Eborense	289	Cascais e os seus lugares.	127	Comunicações e Transportes de Angola, 307 e	359
Câmara Municipal do Entroncamento	215	Centenário (IV) da fundação da		Concurso de Literatura Ultramarina	144
Caminho de ferro (A companhia do) do Monte, na Madeira, vai inaugurar um Hotel em 1966.	184			Conferência Mundial do Tráfego Congresso (XIII) Internacional das Comunicações	319
Caminhos de Ferro (Conselho de Administração dos Portos), e Transportes de Moçambique.	329			Congresso (I) Nacional de Turismo Conselho Superior dos Transportes Terrestres	174
Caminho de Ferro (A economia de Angola e o)	447			Coordenação (A) e a evolução tarifária na Economia dos Transportes e na Economia Geral, pelo eng. Luís da Costa, 463 e	483
Caminhos de Ferro (Para a história dos Portos e) de Moçambique por Carlos Ribeiro	339			Corporação dos Transportes e Turismo	168
Cominho de Ferro (O) de Ponta Delgada às Furnas, por Alfredo Mesquita	74			Crónica Literária — Joaquim Paço de Arcos e a sua nobre missão	479
Caminhos de Ferro em Portugal (Subsídios para a história dos) por Emílio Barbosa Estácio, 23, 69, 90, 103, 115, 137, 156, 175, 206, 239, 269, 285, 317, 326, 342,					174

	Pág.		Pág.		Pág.
de escritor	49	346, 368, 408, 458, 476 e	503	através da ponte sobre o Tejo?	475
Crónica Literária – Recordando o nascimento de Bocage, por Fernando Eloy do Amaral	180	Homenagem do Concelho da Lourinhã à pintora Eduarda Lapa	429	Paris há sessenta anos, por Jorge Ramos	40
Defesa Nacional	127	Hotelaria e Turismo	127	Paris no ano 2000	211
Depois do Japão e da Europa os Estados Unidos	25	Imprensa, 22, 79, 108, 132, 244, 264, 320, 380, 425, 458, 469, 491 e	507	Paris vai ter, como a Alemanha e o Japão, um comboio aéreo	167
Desastre (O) da Gibalta e a Sociedade Estoril	248	Imprensa (A) e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	190	Parte Oficial, 51, 122 e	361
Desenvolvimento (O) da Grécia e a modernização dos seus caminhos de ferro	247	In Memoriam	506	Passagens de nível	95
DETA – Subsídios para a sua história	273	Instituto (O) de Alta Cultura e a sua actividade	51	Pelo Mundo da Aviação	64
Dimensão Europeia (A) dos Caminhos de Ferro	203	Intercâmbio Turístico entre a América e Moçambique	475	Pelo mundo ferroviário	216
Dispositivo automático de paragem na Alemanha Federal	486	Inauguração da linha férrea entre Lisboa e Vila Nova de Gaia	139	Pelo Mundo Fora, 45, 427,	508
Doce (O) nunca amargou e os olhos também comem, por Eurico Gama	397	Interessante (Um) guia de Portugal publicado em Paris, no ano 1866	378	Plano (O) de actividades da Município de Lisboa no ano de 1965, pelo Dr. Busquets de Aguilár, 11, 72, 51, e	171
Dois minutos de viagem, por Jorge Ramos, 107 e	415	Jardim Zoológico	505	Plano (III) de Fomento e o Canal Tejo-Sado	362
Domingos Saraiva	486	Jardim Zoológico – Exposição de avencas, begónias e outras plantas ornamentais	229	Plano Decenal (O) de Modernização da RENFE e as suas aquisições	449
Ecos de uma visita do Presidente da RENFE à Grã-Bretanha	460	Jornalismo (O) e a sua alta função social	425	Plano Intercalar de Fomento em Angola	276
Ecos turísticos da Alemanha	319	Jugoslávia (A) e o Banco Mundial	76	Política económica europeia, pelo Dr. Rui Patrício	147
Electrificação da linha do Norte	51	Lar Ferroviário (O), 35, 190, 211 e	244	Ponta Delgada (Na cidade de) – Homenagem ao Dr. José Bruno Carreiro, doador de uma valiosa Anteriana à Biblioteca Pública	345
Electrificação da Linha do Norte		«Lar Ferroviário» (O) e as suas actividades	126	«Ponte da Saúde e o Porto de Los Cotos», pelo nosso correspondente em Espanha Martins de Sousa	453
Foi aberto à exploração o novo troço ferroviário entre Esmoriz e Vila Nova de Gaia	227	Limiar de 1965 (No), pelo Dr. em Engenharia Eduardo Ferrugento Gonçalves	381	Ponte (A) sobre o Tejo	13
Entroncamento (O) e o 20.º aniversário da criação deste concelho	283	Linhas Estrangeiras, 62, 96, 143, 182, 262, 302, 331, 351, 366, 379, 380, 418, 454, 476 e	502	Porto Amélia	15
Escadas rolantes nas estações ferroviárias do Japão	213	Linhas Portuguesas	258	Porto da Beira	472
Espanha (A) e os seus progressos ferroviários, notas e comentários, por Guerra Maio	154	«Lisboa-Carris»	111	Porto de Lourenço Marques	500
Estação (Na) da Carris, em St.º Amaro, realiza-se na 2.ª feira, 18 do corrente, a inauguração de uma Exposição de Arte	320	Livros e Autores, 57, 126, 246, 300, 363, 426, 470, 491, e	507	Portos de Moçambique (O futuro dos)	486
Estação de Santa Apolónia, pelo Eng. F. O. Abragão, 92 e	99	Longe de se mostrar ultrapassado o caminho de ferro continua a ser um grande factor de progresso, pelo Dr. Rafael Ávila de Azevedo	457	Portos e Serviços Marítimos e Fluviais de Moçambique	349
Estação (A) ferroviária de Beja	153	Luís da Costa (Eng.)	132	Portugal maravilhoso, 230, 238, 291 e	316
Estudantes (Aos) de Moçambique	133	Maravilhosa (A) cidade de Évora precisa de zona verdes	199	Portugal Monumental	364
Évora e o turismo	169	Maravilhosas (As) termas do Algarve, pelo Dr. José Aboim Ascensão Contreiras	106	Portugal, país de Turismo	421
Exposição (Uma) Bocagiana na Cooperativa Ajudense	276	Mendonça e Costa, por Guerra Maio	139	Portugal turístico, 56, 192, 253, 272 e	334
Exposição Internacional de Transportes (IVA) em Munique, 1965	165	Metropolitano no Brasil	451	Praia do Areinho em Aveiro	421
Exposição (Na) Internacional dos Transportes em Munique	200	Ministério (O) da Informação e Turismo de Espanha	64	Presença da Arte no Trabalho – Exposição Comemorativa do Centenário do Grupo Desportivo da Carris	333
Exposição Internacional (I) dos Transportes e Comunicações, Munique	379	Ministro dos Transportes	280	Presença de Moçambique na vida da Nação, pelo Almirante M. M. Sarmento Rodrigues	221
Exposição (Na) Mundial de Transportes	63	Monocarril (Um) de concepção francesa ligará os Estados Unidos ao México	112	Previsão económica (A) e a planificação dos transportes a longo prazo, pelo Eng. Armando Cameira	375
Fantasia ou profecia? – De Boston a Washington (700 quilómetros) em 90 minutos	216	Monocarril para o aeroporto de Londres	454	Problema (O) dos Transportes no Brasil – Conjugações das Redes Rodo e Ferroviária, pelo Eng. Flávio Vieira	277
Feira Internacional (A VI)	59	Munique – 1.ª Exposição Internacional de Circulação	46	Problemas dos transportes nacionais, pelo Eng. António Simões do Rosário, 183 e	383
Feira Internacional (Na) de Lisboa		Munique e a sua futura fisionomia	167	Projecto ferroviário	64
40.ª Exposição Canina Internacional	429	Na Beira – Vai ser dado o nome do Eng. Pinto Teixeira ao largo fronteiriço à nova estação ferroviária	362	Propaganda turística na Alemanha	59
Feira Nacional de Agricultura e 1.º Concurso Nacional de Equinos, em Santarém	381	Natal de Cristo	375	Províncias (As) de Angola e Moçambique vistas pelo Sr. Embaixador do Brasil	261
Feira do Ribatejo – A Feira Nacional da Agricultura terá a participação do Arquipélago dos Açores	472	Normalização (A) das Contas nos Caminhos de Ferro da Europa	335	Psicologia Industrial	139
Figueira da Foz (A) moderniza-se	58	Nota à margem de um livro – A Suécia deve o seu progresso extraordinário aos caminhos de ferro	191	Publicações recebidas, 48, 125, 258 e	382
Filatelias (A) e a propaganda dos Açores	492	Nova linha de minérios no Congo	491	Quadros da Vila da Nazaré em Badajoz	59
Formação do pessoal ferroviário	136	Novo sistema de Inspeção de Vias	80	Quando se anseia pela liberdade é fácil manejar uma locomotiva	190
Futuro (O) da Técnica ferroviária	187	Novos hotéis no Algarve	347	Que posição ocupa o Brasil em extensão electrificada?	408
Gazeta dos Caminhos de Ferro, 276, 470 e	482	O nosso arquivo – Visita a Lisboa	214	Regulamentação (A) dos Transportes na América do Norte, pelo Eng. Luís da Costa, 83, 131, 163, 249, 323 e	495
Gazeta dos Caminhos de Ferro		O Tempo e o Modo	425	Relações humanas no trabalho, pelo Dr. Álvaro Saraiva	389
A Imprensa e os nossos artigos	229	Objectivos da política ferroviária pelo Eng. João Maria D. de Oliveira Martins, 3, 67, e	85	República (Na) Federal Alemã os comboios que circulam a 200 km/h estão sob vigilância constante	290
Gazeta dos Caminhos de Ferro (A) e a Imprensa, 61	258	Original contrabando de locomotivas	127	Revista «Oliva»	368
Gazeta do Sul	184	Os nossos artistas	185	Revista (A) «Viagem» e o número consagrado a Bocage	298
Gazeta Mobil Clube	379	Os nossos mortos	475	Rio de Janeiro (O) precisa de um metropolitano	482
Grã-Bretanha (A) vai construir e pôr ao serviço o comboio do futuro	232	Panorama, por Rebelo de Bettencourt, 43, 84, 121, 141, 155, 209, 226, 243, 260, 325, 452 e	466		
Há 50 anos, 61, 278, 292, 320, 336,		Para o progresso de Moçambique	23		
		Para quando a ligação ferroviária			

	Pág.		Pág.		Pág.
Rússia (A) e o turismo internacional	128	Temas de Arte – Outubro, mês dos Artistas, por António Carvalho	315	Garrett, o 1.º Encontro de Escritores Portugueses	258
Secretário Provincial da Educação de Moçambique	173	Transportes (Os) ferroviários e a circulação automóvel	212	Vai ser encerrada, a partir de 1 de Julho próximo, a exploração ferroviária no ramal de Matosinhos	144
Semana do Intercâmbio Luso-Francês em Alcobaça	80	Transportes (Os) ferroviários nas Contas Gerais do Estado de 1963	64	Valorização regional e a consciência da sua importância	245
Semana (A) do Teatro Vicentino	60	Transportes na Europa (Os) em 1964, pelo eng. Luís da Costa	371	Venezuela turística e a presença de Portugal no novo Mundo	37
Serviço Ferroviário Internacional de passageiros entre Portugal e França	384	Transportes (Os) no Brasil	80	Viagens de propaganda turística, 80 e	127
Setúbal e o Turismo – Uma nova e bela unidade hoteleira	490	Túnel do Brasil	451	Viagens e Transportes	309
Setúbal – Zona Turística	486	Turismo, 80, 210, e	381	Vida ferroviária – A fusão das Associações ferroviárias de Socorros Mútuos	459
Simpósio Internacional sobre economia dos transportes	471	Turismo – Nas Beiras fronteiriças	41	Vida Ferroviária – Joaquim Moreira Vinhas e a fusão das Associações Ferroviárias de Socorros Mútuos.	469
Senda do Progresso (Na) – O monocarril de Haneda.	419	Turismo – Vai inaugurar-se em Marvão uma «Pousada»	482	Vida literária – Um novo livro do Barão Von Breisky, grande amigo de Portugal	35
Sobre as nossas termas, pelo Dr. Nuno Simões.	260	Turismo Açoriano	276	Vida Portuguesa (A) há sessenta anos, por Rebelo de Bettencourt	
Sociedade (Na) de Belas-Artes-Exposição de Beatriz de Campos	43	Turismo em Mafra	379	Visita de ferroviários franceses a Aveiro	60
Sua Excelência, o Turismo... – Notícias e Sugestões	491	Turismo (O) na Grécia	80	Visita do Chefe do Estado a Moçambique	237
Subsídios para a procura do custo óptimo de uma via	379	Turismo Inglês	58		
«Sud-Express»	143	Turismo Internacional	132		
Tauromaquia – Homenagem ao cavaleiro António Luís Lopes na Tertúlia «Festa Brava»	363	Turismo Nacional.	421		
		Turismo nos Açores	460		
		Turismo Universitário	421		
		Um erro tipográfico que vale muito dinheiro	280		
		Vagões para balastro.	460		
		Vai realizar-se no Porto, por iniciativa do Círculo Almeida			



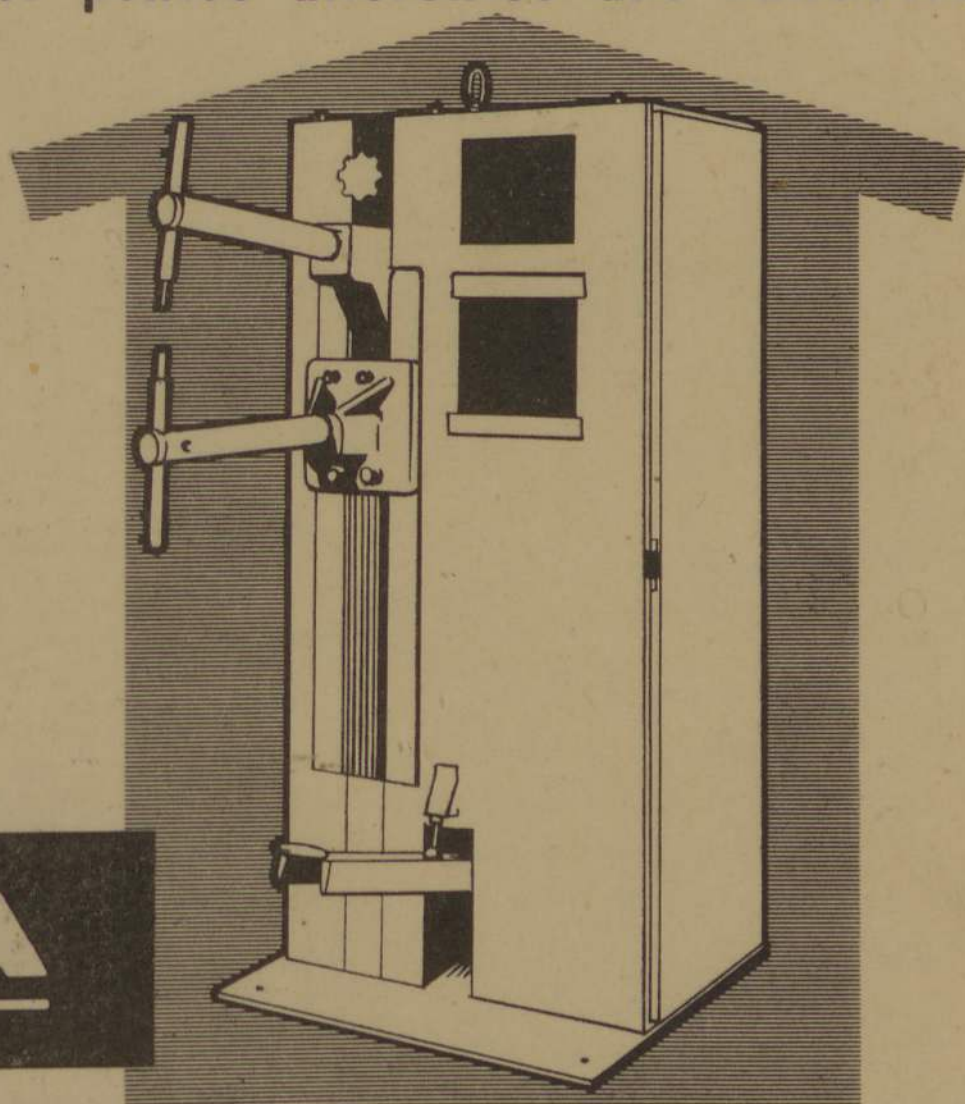


OPTIMA

- O maior rendimento eléctrico 3+3 mm com 20 A/380 V
- A única máquina deste preço com descida rectilínea
- Um esforço sobre os eléctrodos obtidos com a mínima pressão no pedal
- Um verdadeiro temporizador electrónico de precisão

2 máquinas de soldar por pontos diferentes das outras...

- O mesmo rendimento eléctrico que a Optima, permitindo soldar 8+8+8 mm com 38 kVA
- A única máquina de pedal podendo soldar por pulsações
- A única máquina na qual os dois braços são reguláveis duma maneira contínua tanto em comprimento como em afastamento
- A única máquina de pedal fornecendo um esforço sobre os eléctrodos de 800 Kg



PRIMA

Sociedade Portuguesa do AR LIQUIDO

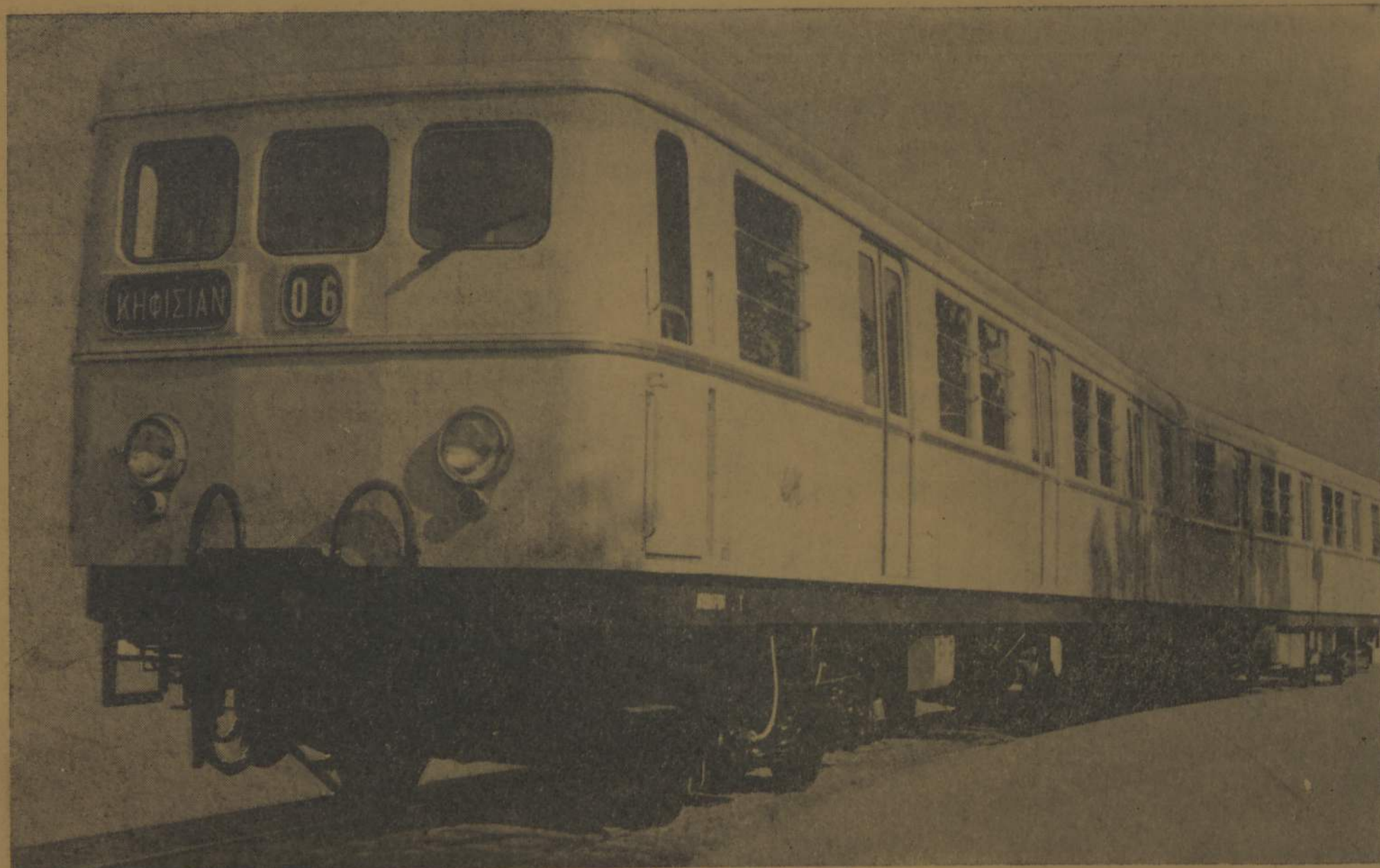
Agentes exclusivos de Vendas dos Produtos "L'AIR LIQUIDE"

Fábricas em : { LISBOA — RUA DA QUINTA DO ALMARGEM, 14 — TEL. 6371 36
 PORTO — RUA JUSTINO TEIXEIRA, 657 — TEL. 500 31

Depósitos em : VISEU — COIMBRA — SETÚBAL — FUNCHAL — PONTA DELGADA

Representante em Portugal de: **L'ÉLECTROMAGNETIQUE**





FAG

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

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

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

LISBOA

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