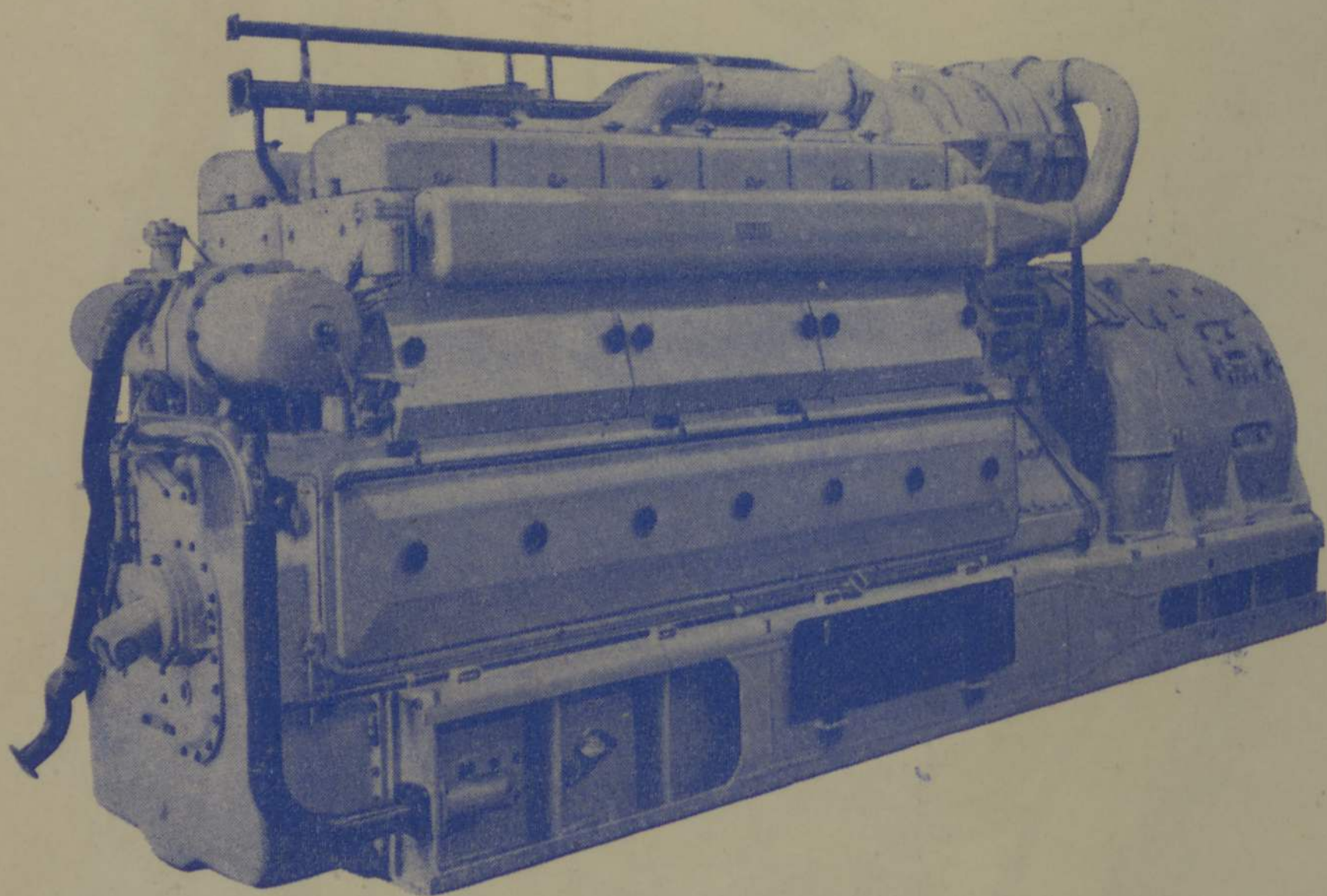




ANO LXXVIII N.º 1854
16 DE MARÇO DE 1965

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

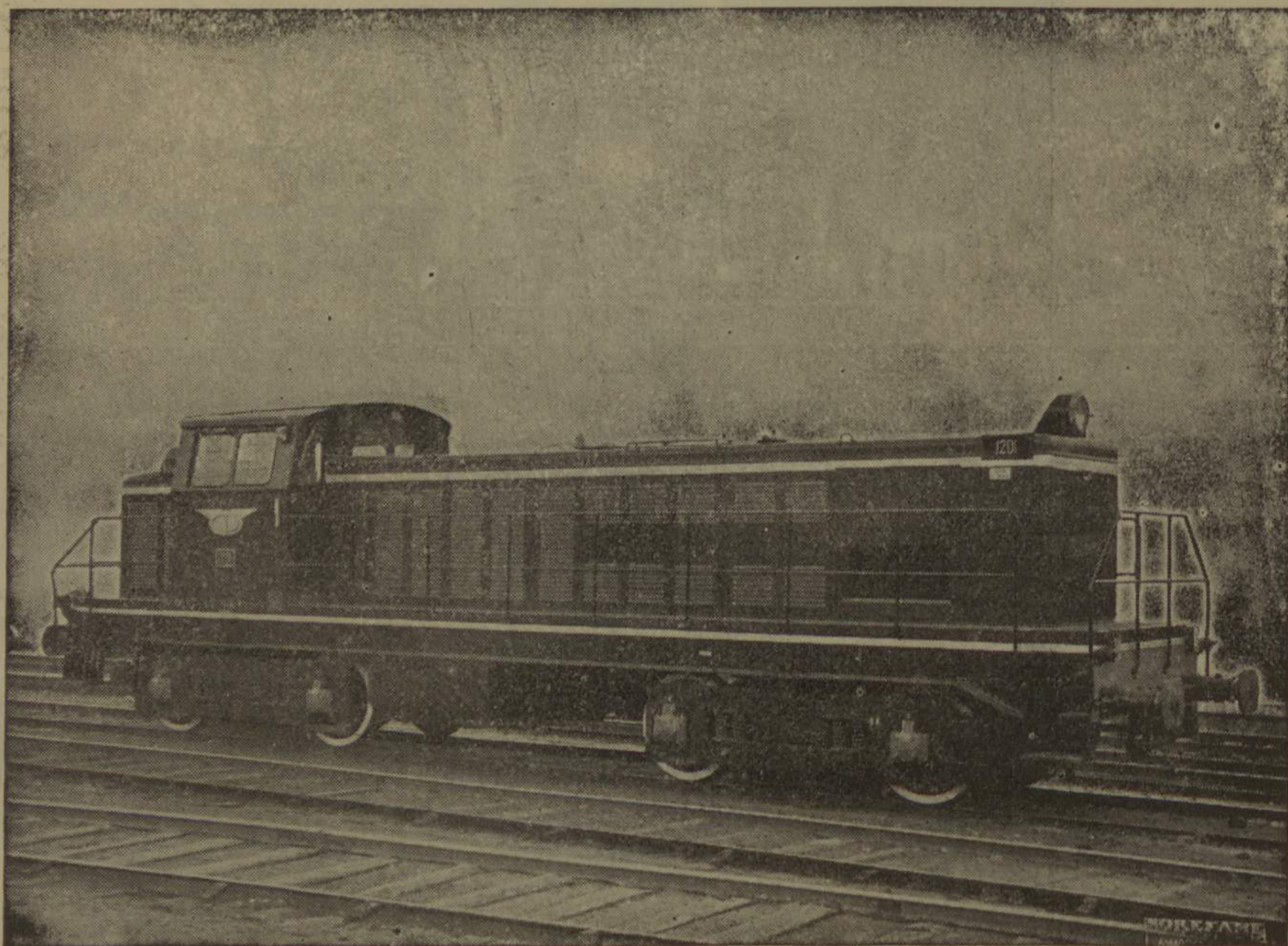


**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE**

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

França - Espanha - Portugal - Jugoslávia



PRIMEIRA LOCOMOTIVA PRODUZIDA EM PORTUGAL

Mais de 980 locomotivas Bo Bo desde 600 a 1 200 H. P. construídas
ou encomendadas para a S. N. C. F. — E.F.F. CHILE — F. C. Cuba

C. F. L. — RENFE — C. P. — J. Z.

BRISSONNEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Bellini — PARIS - FRANÇA

OS
MELHORES VOTOS
DA
CERVEJA
SAGRES



a sede que se deseja

preservação
de
madeiras
em
autoclave
pelo
processo

VP LONGA DURAÇÃO

SOPREM

SOCIEDADE DE PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS
sociedade anónima de responsabilidade limitada
LISBOA
FABRICAS EM: VILA NOVA DE FAMALICÃO - PAMPULHOSA - MARINHA - LISBOA

A COMPANHIA PORTUGUESA
RÁDIO MARCONI

Concessionária do Estado

Para as Radiocomunicações Telegráficas, Telefónicas e Telefotográficas



Estação emissora Alfragide

contribui poderosamente com os seus circuitos radioeléctricos para a aproximação espiritual e económica das províncias de Portugal espalhadas pelo Mundo

Estações em : Carnaxide — Alfragide — Vendas Novas — Porto — Funchal — Ponta Delgada — Praia (Cabo Verde) — Luanda — Lourenço Marques

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ACEITAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE TELEGRAMAS

FUNCHAL — Av. Arriaga, 7-9 — Telef. 20011

LISBOA — Rua de S. Julião, 131

Telef. 34531/8

PORTO — Praça Almeida Garrett, 27

Telef. 25680

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

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 613

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:

591 25 (4 linhas) 586 07

591 20 — 591 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado 2019

DEPÓSITO NO NORTE:

Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

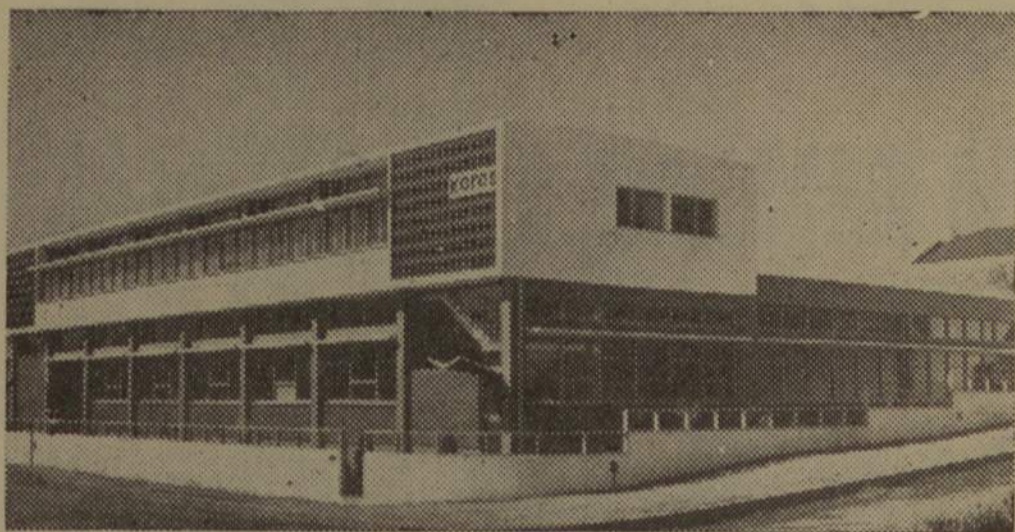
VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

LISBOA

● PAPÉIS
QUÍMICOS

● FITAS
PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER

● STENCILS

E

● TINTAS
PARA DUPLICADORES

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 362151/54 e 362161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES

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

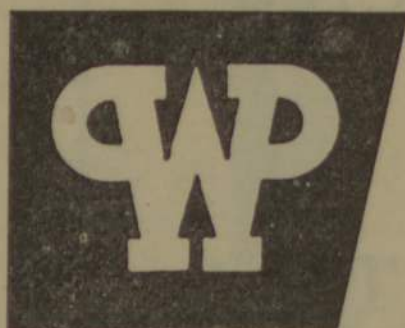
químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscose

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

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

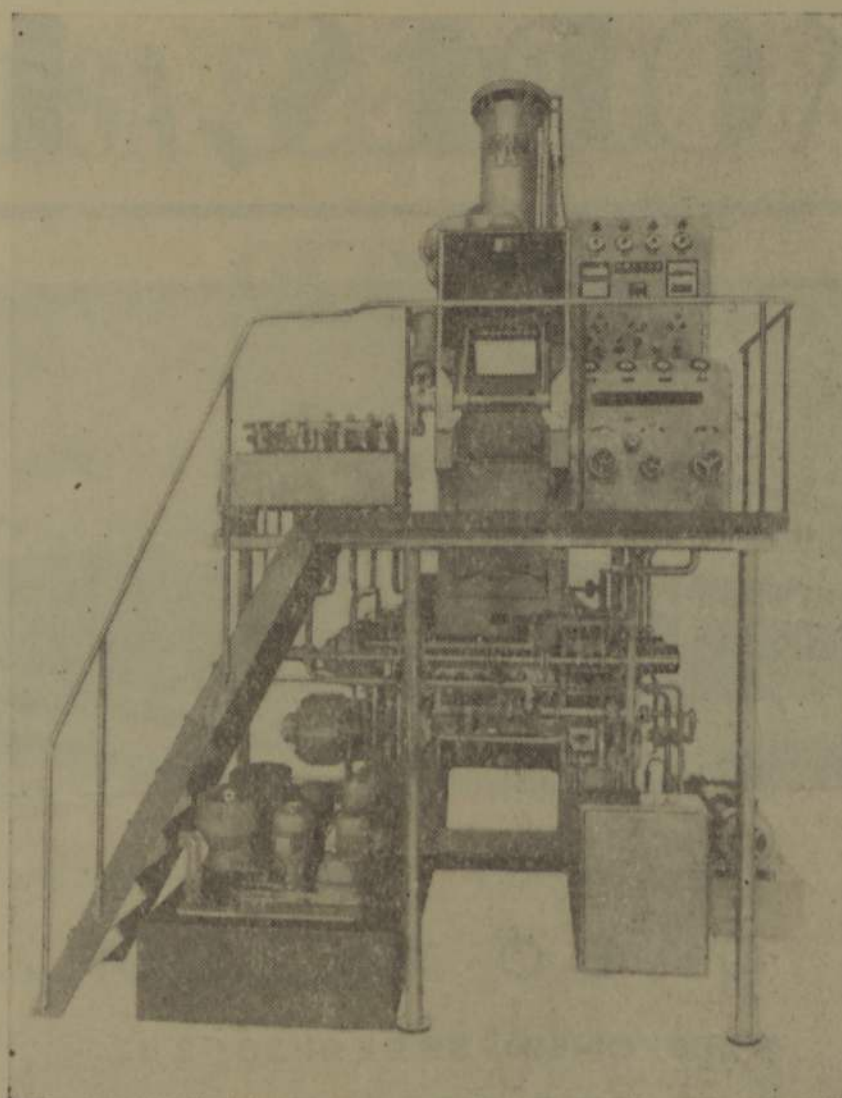
WERNER & PFLEIDERER

Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

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



A

SCREFAME

CONFIU ÀS MÁQUINAS

SCI AKYA RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO**SCI AKY,** A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR
EXPANSÃO MUNDIALFábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)**Representantes Exclusivos:**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

L I S B O A

TELEFS. { 65 12 29
65 12 20
65 18 12**Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais**

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

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

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

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

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

Teleg. CIDEX — LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

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

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

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

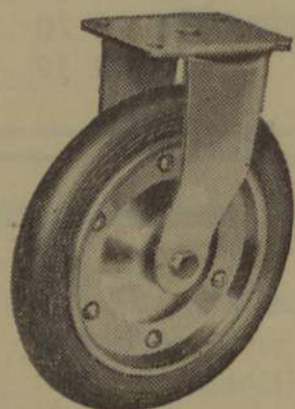
OSNABRUECKER KUPFER-UND DRAHTWERK: COBRE E SUAS LIGAS, METAIS LEVES, EM TUBOS, CHAPAS, PERFIS, ARAMES. ■ CABOS ELÉCTRICOS.**HOESCH-EXPORT G. M. B. H.:** TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRGICOS.

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.

Flexello**RODIZIOS****RODAS**

REPRESENTANTE

BLCAK, LDA.

Rua da Boa Vista, 10 — Telef. 32 39 19-36 88 25

LISBOA-2**SEGUROS**
em todos os ramos

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

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS**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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1893. — 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. LUÍS DA COSTA

[Chefe da Repartição de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamentos dos Transportes Terrestres].

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. **MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**, Administrador-Delegado por parte do Governo, da C. P.

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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. PINHO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES SAMEIRA

78 anos ao serviço do Caminho de Ferro

Com o presente número, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra no 78.º ano da sua existência. Fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa, e continuada, após o seu falecimento, por Carlos d'Ornellas, jornalista que aprendera com o fundador seu grande amigo e mestre, a interessar-se de alma e coração pelos assuntos ferroviários e, sobretudo, pelo progresso dos caminhos de ferro nacionais, pode considerar-se longo o caminho percorrido desde o 1.º número até hoje. Ao espírito dinâmico de Carlos d'Ornellas esta publicação ficou a dever algumas inovações. Tradição é renovação e actualização. O programa de L. de Mendonça e Costa não foi, pois, alterado e, muito menos, atraído. A «Gazeta» tem apenas acompanhado, na medida das suas possibilidades e na legítima ambição de ser prestante, a evolução dos transportes ferroviários. E como o comboio descobriu a paisagem, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» continuará a dispensar aos assuntos turísticos o melhor da sua atenção.

Como nos anos anteriores, cumpre-nos neste número especial de aniversário saudar, com gratidão, o nosso ilustre Conselho Directivo, os nossos prezados colaboradores e amigos, assinantes e anunciantes, a Imprensa portuguesa e estrangeira, todos quantos, enfim, nos rodeiam com simpatia e espírito de leal camaradagem.

Um muito obrigado a todos!

A Direcção — A Redacção
A Administração.

Neste número:

Objectivos da política ferroviária, pelo Eng.º JOÃO MARIA L. DE OLIVEIRA MARTINS	3
O plano de actividades do Município de Lisboa no ano de 1965, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	11
Na Sociedade de Belas-Artes Exposição de Beatriz Campos	13
A Ponte sobre o Tejo	13
Porto Amélia	15
A modernização dos Caminhos de Ferro e os seus problemas.	21
Aveiro e a sua feira de Março	22
Uma aldeia turística no Algarve	22
Imprensa.	22
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	23
Depois do Japão e da Europa os Estados Unidos.	25
O Caminho de Ferro de Moçambique	27
Caminhos de Ferro da Beira	33
O Lar Ferroviário	35
Vida Literária — Um novo livro do Barão von Breisky, grande amigo de Portugal	35
Venezuela turística e a presença de Portugal no novo Mundo.	37
Carros Eléctricos de Turismo	39
Paris há Sessenta Anos, por Jorge Ramos	40
Turismo — Nas Beiras fronteiriças	41
No Barreiro — Alargamento da Avenida de Sapadores no recinto da estação do caminho de ferro.	42
Panorama, por Rebelo de Bettencourt.	43
Pelo Mundo Fora	45
Em Munique — 1.ª Exposição Internacional de Circulação	46
Os barulhos dos Metropolitanos	47
Publicações Recebidas.	48
Crónica Literária — Joaquim Paço d'Arco e a sua nobre missão de escritor	49
Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris	50
Parte Oficial	51
O Instituto de Alta Cultura e a sua actividade	51
Electrificação da linha do Norte	51
Portugal turístico	59
Livros e Autores.	57
Coloquios Regionais de Turismo	58
Turismo Inglês	58
A Figueira da Foz moderniza-se	58
Propaganda turística na Alemanha	59
O Algarve e o Turismo	59
Quadros da vila da Nazaré em Badajoz	59
A VI Feira Internacional	59
A Semana de Teatro Vicentino	60
Visita de ferroviários franceses a Aveiro	60
Electrificação dos Caminhos de Ferro Federais Alemães	61
Há 50 anos	61
A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Imprensa	61
Os Açores na Feira Nacional de Agricultura	61
Linhas Estrangeiras	62
Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais	62
União Internacional dos Caminhos de Ferro (U I C)	62
Angola e o Turismo	62
Na Exposição Mundial de Transportes.	63
Electrificação dos Caminhos de Ferro de Moçambique.	63
Os transportes ferroviários nas Contos Gerais do Estado de 1963	64
O Ministério da Informação e Turismo de Espanha	64
Pelo Mundo da Aviação	64
Projecto ferroviário	64

OBJECTIVOS DA POLÍTICA FERROVIÁRIA

COMUNICAÇÃO APRESENTADA
AO I COLÓQUIO NACIONAL DE TRANSPORTES

1

PELO

ENG.º JOÃO MARIA L. DE OLIVEIRA MARTINS

ADMINISTRADOR DA C. P.

1. Ao falar da política ferroviária pretendo tornar pública uma síntese das orientações traçadas na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a cujo Conselho de Administração pertença, e em obediência às quais se processa hoje a actividade da empresa.

Na realidade, a C. P. explora a quase totalidade da rede ferroviária do país e quer pelas suas dimensões, quer pelos reflexos externos da sua actividade, bem se pode dizer que falar de política ferroviária é falar de política da C. P.

Ao vir de encontro às intenções dos organizadores deste I Colóquio dos Transportes, trazendo ao conhecimento do público alguns aspectos essenciais da política ferroviária desejo contribuir para o esclarecimento dos que de algum modo estão ligados à actividade ferroviária, sobretudo os utentes do caminho de ferro, e provocar uma melhor compreensão dos factores que incidem sobre a sua exploração.

Todavia, a par da enunciação pura e simples dos objectivos da política ferroviária, farei alguns comentários que me parecem susceptíveis de provocar o diálogo que creio estar no espírito da organização deste Colóquio.

2. Adoptando um esquema de uso generalizado, a política ferroviária, isto é, o conjunto de orientações traçadas devidamente articuladas em obediência a certos princípios e visando a prossecução de certos fins, pode ser apreciada em 3 planos distintos:

- a) Política geral da empresa;
- b) Política sectorial da empresa;
- c) Política especializada.

A política geral da empresa deduz-se a partir da sua vocação no contexto das actividades nacionais e relaciona-se com a resposta à pergunta: Para que existem os caminhos de ferro?

A política sectorial concretiza a política geral em cada um dos grandes sectores da actividade da empresa: pessoal, financeiro, exploração, investimentos, organização e comercial.

A política especializada compreende um conjunto de orientações mais de pormenor precisando a forma «como» pode ser prosseguida a política sectorial da empresa.

Quando se diz que a empresa deve garantir tanto quanto possível a satisfação das necessidades de transporte independentemente da variável espaço ou da variável tempo, sacrificando alguns imperativos inerentes ao equilíbrio financeiro da exploração, o que corresponde a encarar a actividade da empresa largamente subordinada ao fomento

das actividades económicas e sociais do país, está a fixar-se um objectivo da sua política geral.

Tendo em vista a prossecução deste objectivo e na sua sequência, poderá dizer-se que algumas linhas deficitárias devem ser exploradas. Este é um objectivo da política sectorial, neste caso relativa ao sector exploração.

Finalmente quando se fixa a forma como deve ser feita a exploração de uma linha deficitária, entra-se no domínio da política especializada.

Este exemplo, que não pretende ser mais do que um exemplo, elucida a seguinte conclusão: num Colóquio como este, interessa fundamentalmente focar apenas os pontos essenciais da política geral e da política sectorial. E é a estes pontos que efectivamente vou passar a referir-me na convicção de que, muitos deles, porque se trata de política geral e de política sectorial, serão comuns a algumas grandes empresas.

3. Parece não haver dúvidas sobre a conveniência, direi mesmo necessidade, de fixar orientações bem determinadas se se quiser caminhar seguramente para o futuro.

A visão do futuro e o conhecimento do passado, determinam a acção do presente.

O que acontece, porém, é que a preocupação de antever o futuro não é satisfeita com a simples análise e extrapolação do passado. Haverá que vislumbrar alterações de fundo em múltiplos aspectos do progresso técnico e das actividades económicas e sociais da colectividade ao serviço da qual opera a empresa.

E se a política da empresa tem de ser definida olhando para o futuro, qual o papel que o futuro reserva ao caminho de ferro?

O caminho de ferro é hoje um meio de transporte que possui vantagens naturais sobre os outros meios de transporte. Dentre elas destaco as seguintes, tendo em vista a avaliação das perspectivas futuras das empresas ferroviárias:

- a) O movimento dos veículos executa-se, praticamente, num espaço a uma dimensão e as forças que se lhe opõem são relativamente baixas, mercê do fraco coeficiente de atrito do ferro a rolar sobre o ferro;
- b) A produtividade do pessoal empregado na exploração, relativamente ao volume de transporte, pode atingir valores extremamente elevados. O caminho de ferro constitui um meio por excelência para a automatização e para a aplicação da cibernética;

- c) A exploração ferroviária é praticamente insensível às condições atmosféricas;
- d) O movimento dos veículos sobre a via faz-se por forma a tornar possível um constante aumento da capacidade de escoamento de tráfego por unidade de superfície ocupada, donde a extraordinária aptidão do caminho de ferro para evitar os fenómenos de congestionamento;
- e) O consumo energético por unidade de peso transportado é dos mais baixos que se conhecem no sector dos transportes.

Parece fora de dúvida que as características apontadas se manterão no futuro. Resta saber se a sua importância, tendo em conta a evolução dos restantes meios de transporte, se manterá de maneira a proporcionar ao caminho de ferro o mesmo lugar que hoje ocupa como componente fundamental do sistema de transportes do país.

Se quisermos levantar esta indeterminação teremos de analisar as tendências do progresso técnico. É desta análise, que não farei aqui, fica-se com a noção de que o caminho de ferro continuará sendo um excelente campo de aplicação das inovações da técnica. O que não farão nele o desenvolvimento do automatismo e da cibernética?

Mas haverá que ponderar também os condicionalismos económicos e sociais que envolvem a exploração duma rede ferroviária. E sob este ponto de vista, a análise que se poderá fazer, peca por carência de elementos.

Na realidade, se é verdade que «a ignorância da verdadeira natureza dos fenómenos económicos da nossa sociedade é uma das principais características dos tempos modernos» ⁽¹⁾ isso é particularmente sentido quando se fala nos fenómenos do transporte, na economia dos transportes, na sociologia dos transportes. Há aqui um grande campo aberto à investigação e à reflexão.

Pessoalmente, tenho a convicção de que uma rede ferroviária onde circulem comboios de grande tonelagem, a velocidades médias que se aproximem da centena de quilómetros por hora, comandados com elevado grau de automatismo, geridos por processos cibernéticos, será um poderoso instrumento de ordem económica no fomento do progresso dos povos.

Passados 8 anos mantém reforçada actualidade um depoimento especialmente autorizado: «O caminho de ferro é um facto do passado, mas não é um facto passado: está aí presente e, creio, continuará presente no porvir» ⁽²⁾.

Poderá não ser prova suficiente, mas no momento não deixaremos de atentar no exemplo dos grandes países, Estados Unidos, França, Rússia, Japão, etc., e ver de que maneira os caminhos de ferro são objecto da atenção dos responsáveis pelo desenvolvimento daqueles povos; e também avaliar a soma de esforços de toda a ordem por eles consagrados, em ritmo cada vez mais intenso, à melhoria das respectivas redes ferroviárias.

A) POLÍTICA GERAL DA EMPRESA

4. A C. P. é uma empresa industrial, concessionária de um serviço público essencial ao desenvolvimento económico e social do país.

O facto de ser uma empresa industrial deverá ter como sequência lógica a necessidade de atender as exigências do mercado no que se refere à extensão e qualidade do serviço e ao seu preço procurando ao mesmo tempo a combinação óptima dos factores de produção utilizados

e ordenando a sua actividade tendo em vista a obtenção de um resultado financeiro positivo, o mais favorável possível.

O facto de ser concessionária de um serviço público, significa que a exploração desse serviço deve ser regida por normas previamente definidas em dispositivo jurídico especial.

E que na fixação dessas normas se atenderá às exigências da colectividade, podendo mesmo sobrepor-se o interesse geral ao interesse da empresa.

Ora o que pode acontecer é que as normas que regem a actividade da empresa tornem extremamente difícil, ou impeçam mesmo, alcançarem-se alguns dos objectivos essenciais de toda a empresa industrial.

Julgo ser de flagrante actualidade o que se está a passar com os caminhos de ferro ingleses. A este propósito cito o seguinte depoimento:

«Na Grã-Bretanha, como noutros países, o Governo e a opinião pública têm grande tendência em associar os seus esforços no sentido de pedir coisas impossíveis à Direcção dos Caminhos de Ferro. No passado consideraram o problema dos caminhos de ferro duma maneira muito obscura e sob esta obscuridade formularam exigências que são incompatíveis entre si e que, no seu conjunto, são impossíveis de satisfazer. Com efeito as exigências eram tais que, se fossem feitas todas de uma só vez, seria evidente o absurdo de tal procedimento, não obstante a obscuridade do problema. Na prática, no entanto, todas elas foram feitas umas após as outras, sem que se tivessem em conta as suas consequências inevitáveis. E na realidade todas as exigências que foram formuladas juntas umas às outras, levam a concluir que se pediu aos Caminhos de Ferro Britânicos para efectuar simultaneamente e integralmente o seguinte:

- Explorar a rede segundo normas comerciais;
- Funcionar como um serviço social;
- Manter os salários em relação com o custo geral da vida;
- Reduzir tarifas não obstante a inflação;
- Perpetuar a estrutura historicamente estabelecida para os serviços em condições que se modificaram de modo significativo;
- e, naturalmente cobrir os seus encargos.

É assim cómodo, para o Governo e para a opinião pública, supor que tudo isto pode ser realizado, sob condição, apenas, de existir uma Direcção que seja suficientemente engenhosa. Mas não é possível satisfazer a todas estas exigências e a Direcção não pode cometer erro mais flagrante do que favorecer a crença de que é capaz de fazer o impossível. Se ela actua desta maneira, condena-se a exercer a sua actividade numa atmosfera de fracasso e de censura». ⁽³⁾

Julgo que estas palavras só em certa medida poderão ajustar-se à realidade portuguesa. Não deixam, porém, de exprimir um juízo de alto valor e de acentuada oportunidade.

No que diz respeito aos Caminhos de Ferro Portugueses, o contrato de concessão vincula a C. P. a certo número de obrigações.

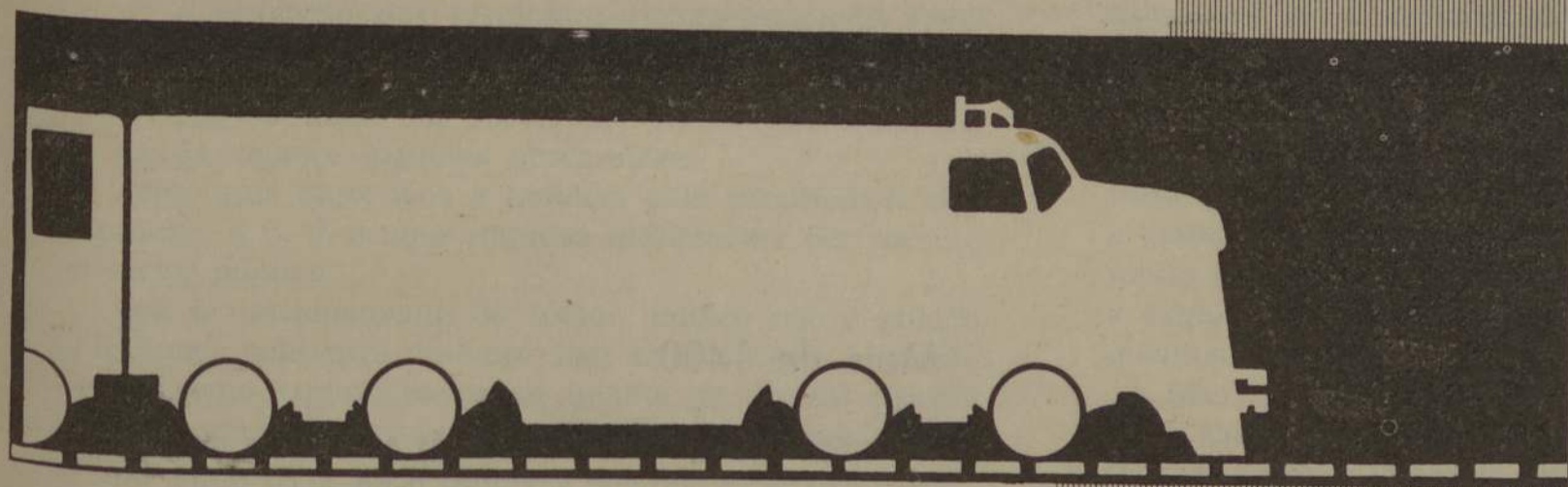
Dele destacamos os seguintes objectivos de ordem geral:

- 1.º — A exploração da rede ferroviária há-de ser feita segundo os métodos de empresa industrial privada

⁽¹⁾ Louis Armand, Revue Générale des Chemins de Fer, Abril 1964.

⁽²⁾ Mário de Figueiredo, Boletim da C. P. n.º 328, Outubro 1956. pág. 4.

⁽³⁾ Beeching «Le plan de réorganisation des chemins de fer britanniques» — Boletim U. I. C., Fevereiro 1964 — Tradução livre.



AO SERVIÇO DOS TRANSPORTES NACIONAIS

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 c/s

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	India	Suiça
França	Luxemburgo	Túquia



Estudos

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

Finlândia	Jugoslávia	Poquistão
-----------	------------	-----------

conforme os progressos técnicos e comerciais (objectivo contido no art. 3.º);

2.º — Terá de ser dada satisfação às necessidades públicas e às exigências de desenvolvimento das regiões servidas (objectivo contido no art. 9.º);

3.º — Haverá que assegurar a regularidade e a eficiência da exploração do serviço público que lhe está confiado (objectivo contido no art. 12.º).

Estes são, em síntese, os objectivos da *política geral da empresa* sem que a sua enumeração signifique qualquer ordem de prioridade ou de importância relativa.

Deles se deduz a necessidade de atender:

- Ao serviço reclamado pelos utentes, satisfazendo a sua necessidade de transporte o mais completa e eficazmente possível;
- Às exigências do desenvolvimento regional que poderão não ser expressas imediatamente em necessidades de transporte suficientemente intensas para proporcionarem uma exploração rentável;
- Ao bem estar do pessoal empregado, procurando elevá-lo a um nível idêntico ao proporcionado pelas outras empresas de transporte ou pelas actividades económicas em geral;
- A obtenção dos resultados financeiros mais favoráveis.

O não se falar em resultados financeiros positivos ou lucros, merece algumas observações.

Pelos seus objectivos e também pela propriedade dos seus bens, a C. P. é uma empresa nitidamente pertencente ao sector público.

Ora o funcionamento do sector público não é guiado unicamente pela mira do lucro, mas também pelo interesse geral — como explicitamente se apontou no 2.º dos objectivos gerais enunciados — o que pode levar a limitar a margem de lucro ou a justificar mesmo uma gestão deficitária, sem que isso signifique gestão deficiente.

Reconheço que a tese é susceptível de críticas, sobretudo nesta última hipótese de gestão com déficit. Não resisto mesmo a citar um juízo que me parece claro (4):

«As consequências da substituição da gestão privada pela gestão pública são extremamente diversas. No entanto a atenção dos autores liga-se, correntemente, a dois problemas: o dos objectivos e o do funcionamento. Certos autores fazem ressaltar as vantagens da gestão pública que serve o interesse geral sobrepondo-o ao interesse privado. Outros autores, pelo contrário, deploram a ausência de interesse dos administradores pelos resultados de gestão que acarreta perdas na utilização dos factores produtivos nas empresas públicas.

... ..

Os objectivos especiais das empresas públicas, não deveriam, no entanto, impedir a aplicação das regras de uma gestão sã, tal como se impõe às empresas privadas: assim os salários poderiam ser mais elevados mas a produtividade do trabalho deveria ser boa, o número óptimo de empregados não deveria ser ultrapassado, as matérias-primas não deveriam ser mal utilizadas.

Mas contra as empresas públicas, muitos autores retêm o aspecto essencial da gestão cara, particularmente por inflação de pessoal, mas também por «contrôles» ineficazes. Os administradores não tendo interesses financeiros nos resultados da gestão, actuam

nas condições mais fáceis, o que conduz, quase sempre, a aumentar os custos. E as situações de facto contradiriam assim os objectivos».

Não desejo fazer sobre esta crítica um juízo definitivo. Apenas me pareceu conveniente realçá-la e dessa forma tornar bem claro que se tem consciência das considerações que se tecem, em toda a parte — Portugal não faz excepção — à volta da gestão de empresas como as empresas ferroviárias; e que tais considerações surgirão com naturalidade independentemente dos particularismos de cada empresa.

Se analisarmos o funcionamento do sector público num numeroso grupo de países verificar-se-á sem dúvida que, sob o ponto de vista dos resultados financeiros, nele aparecem as 3 hipóteses possíveis: gestão lucrativa, de cunho meramente capitalista, gestão equilibrada e gestão com deficit.

Neste último caso a empresa vende a sua produção abaixo do preço do custo, pois o Estado vê aí alguma vantagem económica. Para garantir o equilíbrio financeiro surge então o problema da concessão de subsídios e, com ele, o reforço dos «contrôles» e das intervenções do Estado.

Julgo serem elucidativos os seguintes comentários que se aplicam a todo o sector público (5):

«Os adversários das explorações públicas sublinham com frequência a incapacidade em que se encontram estas para ter uma gestão sã. É certo que a exploração pública é correntemente ameaçada de burocracia e empurrada para o aumento de despesas por motivos muito próximos da demagogia. Não é menos certo que a exploração pública pode ser tentada a recorrer frequentemente à ajuda do Estado.

Mas é igualmente justo salientar que ela deve muitas vezes sustentar despesas pouco rentáveis, com o objectivo de servir o interesse geral (manutenção de linhas de tráfego reduzido, por exemplo) ou expor-se a deficits para respeitar a política económica do Estado (venda, abaixo do preço do custo, de bens e serviços úteis à economia nacional).

E é bom não esquecer que muitas vezes a exploração pública sucede a uma empresa privada cuja situação é precária ou comprometida.

... ..

Todavia a gestão com deficit sistemático não se poderá conceber senão no quadro de uma política económica global, através da qual o Estado se esforçará por compensar, por meio de um plano financeiro e fiscal as perdas que sobrevêm no sector público».

É para esta última parte das considerações transcritas que desejava chamar a atenção: A existir uma gestão com deficit, e é o caso dos caminhos de ferro portugueses, isso deve processar-se dentro de uma política económica criteriosamente estabelecida para o conjunto dos meios de transporte.

Ao fim e ao cabo o Estado, subvencionando a empresa, deveria apenas pagar os sacrifícios por ela suportados em benefício da colectividade. Estaria aqui uma base objectiva para a definição de uma política de subsídios.

É evidente que esta orientação condena em absoluto a subvenção por motivo de uma má gestão. E para que saiba bem onde terminam os sacrifícios que a empresa suporta e onde começa a má gestão, não me parece existir outro meio que não seja a correcta avaliação daqueles. É um ponto que será focado mais adiante, sob a designação de *normalização de contas*.

(4) AUBERT-KRIER — Gestion de l'entreprise, Paris 1962, pág. 23 — Tradução livre.

(5) R. BABRE — Economie Politique, Paris 1963, pág. 393 — Tradução livre.

NITRATOS DE PORTUGAL

RUA DOS NAVEGANTES, 53-2.º
LISBOA

Produziram em 1964 mais de 140 000 toneladas de:
NITROLUSAL com 20,5 % e 26 % de azoto metade
nitríco, metade amoniacal.

NITRATO DE CÁLCIO com 15,5 % de azoto.

NITRAPOR — complexo binário com 20 % de azoto
e 18 % de potássio.

Destes quantitativos foram exportados em 1964
para o estrangeiro, nomeadamente Espanha, Checoslo-
vália, Roménia, Rodésias e Africa do Sul, mais
de 50 000 toneladas que corresponderam a cerca de
75 000 contos de divisas entradas no País.

* * *

Em ensaios industriais e agrícolas os novos:

NITRAFÓS — complexo binário

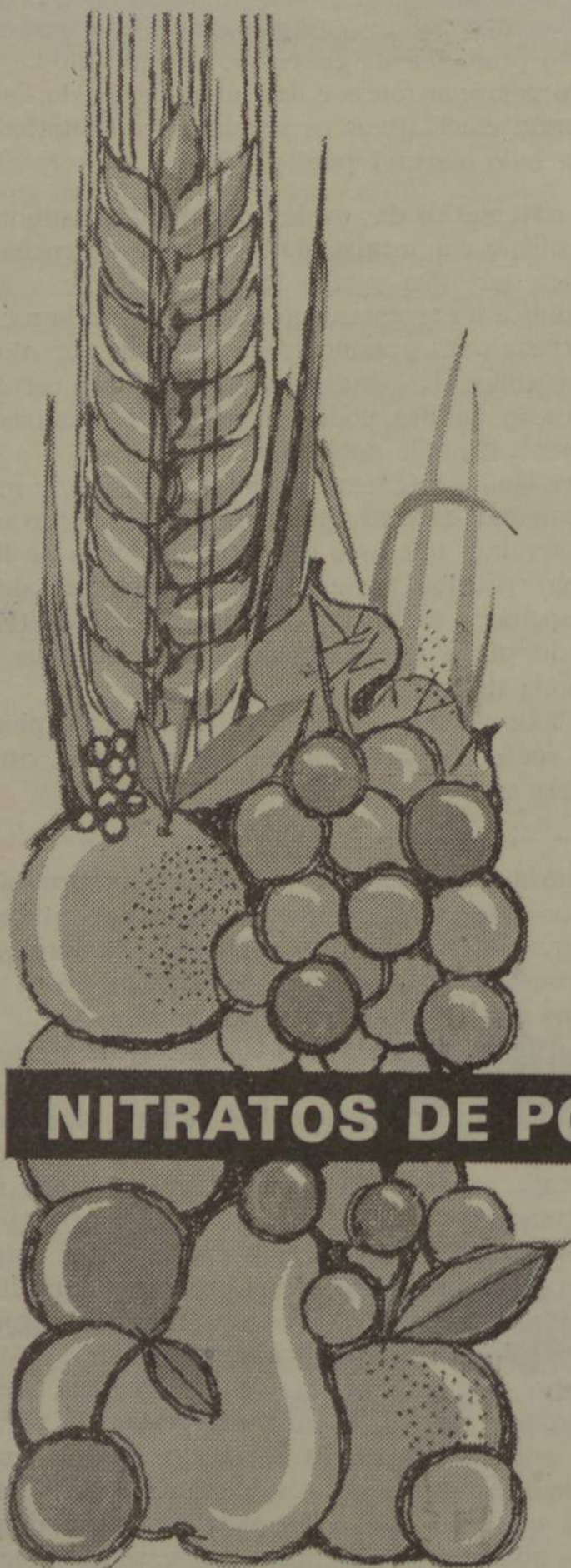
NITRATES — complexo ternário

NITRATOS DE PORTUGAL, S.A.R.L.



Os adubos dos NNNN são, sem dúvida,
os ADUBOS DAS BOAS COLHEITAS.

Prefira-os



B) POLÍTICA SECTORIAL

5. Ao estabelecer as orientações a respeitar no funcionamento de cada um dos mais importantes aspectos da actividade da empresa, tendo em vista a prossecução dos objectivos da sua política geral, ter-se-ão de previamente examinar alguns problemas externos à empresa.

Independentemente de outras relações necessárias existentes entre a empresa e a política económica e social posta em marcha no país, facilmente se reconhece ser extremamente importante saber-se com precisão de que forma a sua actividade se deve desenvolver tendo em vista a unidade indispensável do sistema de transporte do país.

Por outras palavras, ter-se-á que saber o que é pedido à empresa, na execução da política geral de transportes em Portugal.

Até há bem pouco tempo não se encontrava uma síntese elucidativa da política de transportes. Talvez que a razão fosse a existência de várias entidades administrativas superintendendo no sector dos transportes, sem que uma estreita colaboração se estabelecesse entre elas com vista à definição de uma política comum.

Na realidade é no Ministério das Comunicações que está concentrado grande número de responsabilidades pela política geral de transportes. Todavia o planeamento, a construção e a conservação das vias rodoviárias bem como o projecto e construção de algumas obras portuárias são da competência do Ministério das Obras Públicas. A construção e exploração das unidades marítimas caem na alçada do Ministério da Marinha. Quanto à navegação fluvial a competência destes três Ministérios parece repartir-se conforme os problemas a resolver e as áreas geográficas em que surgem.

Ora não é difícil demonstrar ser indispensável uma unidade de pontos de vista no que se refere à política geral de transportes.

Os vários meios de transporte interligam-se por forma tal que não é possível actuar num deles sem que, na maioria dos casos, essa actuação se repercuta nos outros meios de transporte.

Por maioria de razão, dentro de cada meio de transporte há questões relativas à infra-estrutura e ao material circulante de tal forma conexas que a unanimidade de pontos de vista e a coordenação exigida terão de ser ainda mais estreitas.

O problema não é específico no nosso país. Bem pelo contrário, é de uma generalidade flagrante e os inconvenientes resultantes podem ser demonstrados pelos dois depoimentos que seguem:

«Nota-se em primeiro lugar, que se em duas séries de investimentos, correspondendo cada uma a um único modo de transporte, se encontram investimentos concorrentes — p. ex. sobre um mesmo itinerário, uma canalização ou uma electrificação — é certo que as hipóteses de tráfego que serviram de base ao estudo económico de cada um dos projectos, estudado isoladamente são incompatíveis quando se pretende a realização simultânea dos dois projectos». (6)

Ao lado do progresso verdadeiramente notável que se realizou depois da guerra na construção e propulsão dos navios, que se traduziu pelo aparecimento de navios mais rápidos e de maior tonelagem, cuja exploração é muito mais económica, os esforços realizados para adoptar as instalações portuárias à nova situação criada pela expansão do comércio mundial, são medíocres. Qual o interesse em ganhar dois dias de mar, navegando mais

depressa se se perderem semanas a esperar a vez nos portos de origem ou destino? (7)

Em meu entender na elaboração do Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967 a actuação do Secretário Técnico da Presidência do Conselho permitiu que se desse um grande passo no sentido da referida unidade de pontos de vista e procurou-se apresentar ao país não só um plano de investimentos devidamente articulado, mas também uma política coerente no que se refere ao sistema de transporte do continente.

Não analisarei aqui o que no Relatório Geral do Plano se escreveu a este respeito. Apenas formulo um juízo: julgo que a política prosseguida pela C. P. nos vários aspectos da sua actividade é, não só compatível, como se insere perfeitamente na política geral de transportes do país. Haverá ocasião para demonstrar que assim é.

B) 1. POLÍTICA FINANCEIRA

6. Os principais objectivos da política financeira podem enunciar-se da seguinte forma:

- 1.º — Evoluir no sentido da obtenção do equilíbrio financeiro, dentro de um plano de receitas e despesas elaborado a médio prazo e estabelecido de acordo com a política económica do Governo;
- 2.º — Efectuar a normalização das contas do exercício ferroviário, base de uma correcta apreciação da gestão e contributo objectivo para a atribuição de subsídios que deveriam assumir o carácter de indemnizações compensatórias;
- 3.º — Sustentar a necessidade e pugnar pela captação de capitais, em volume e em condições de juro e amortização compatíveis com as características da exploração ferroviária.

7. A obtenção do equilíbrio financeiro da gestão é uma aspiração que se universal das empresas de caminho de ferro. E qualquer coisa que por todo o lado se busca e que implacavelmente se escapa. Uma explicação objectiva foi acima transcrita para o caso dos caminhos de ferro ingleses. Mesmo que, por hipótese, ela sirva para todos os outros caminhos de ferro, não deixará de ser uma simples explicação. Mas uma política não vive de explicações. Impõe objectivos e exige a mobilização dos meios de acção adequados à prossecução desses objectivos.

Ora o grande objectivo não deve ser outro: o caminho de ferro deverá cobrir as suas despesas normais, nelas incluindo as amortizações do equipamento móvel e do equipamento fixo (estas no caso de se exigir a todas as empresas de transporte o pagamento dos encargos de infra-estrutura), de forma a poder constituir um fundo para renovação desse equipamento e possibilitando ainda a formação de algumas reservas indispensáveis à segurança do equilíbrio financeiro.

A constituição dum fundo de amortização e renovação do equipamento ferroviário poderá ser garantia de um auto-financiamento em escala sensível e parece necessário ao saneamento financeiro das empresas, já que de outro modo o peso dos encargos financeiros resultantes dos capitais obtidos por empréstimo será excessivo e poderá mesmo obstar ao equilíbrio financeiro.

Por outro lado a constituição de reservas seria um excelente meio de precaver as Administrações contra certos fenómenos de natureza accidental tão característicos das explorações ferroviárias: variações imprevistas no volume e estrutura do tráfego, instabilidade de taludes marginais à via férrea, avarias de material em acidentes, indemnizações a vítimas de acidentes ou a proprietários de terrenos confinantes, etc.

(6) Les problèmes économiques des chemins de fer dans les pays membres de la CEMT-UIC, Julho 1961, pág. 61 — Tradução livre.

(7) Les transports maritimes 1963 — OCDE, pág. 38. Tradução livre.

Os meios de acção a utilizar com vista à satisfação dos objectivos financeiros são óbvios: actuar sobre as receitas, aumentando-as e sobre as despesas, diminuindo-as.

Mas neste jogo de receitas e despesas reside exactamente um dos pontos nevralgicos da exploração ferroviária: nem as receitas podem ser aumentadas pela elevação adequada das tarifas — a isso se opõem a concorrência dos outros meios de transporte e o carácter político de certos preços de transporte — nem as despesas podem ser reduzidas, senão numa actuação a longo prazo tendente à reorganização profunda do equipamento e dos métodos de exploração da rede; nem ainda se poderão tornar totalmente independentes estas duas variáveis que são função uma da outra, através de um elemento comum, o tráfego, que está na sua origem.

Por isso a obtenção do equilíbrio financeiro deve ser encarada numa perspectiva a médio ou longo prazo e mais do que os resultados financeiros de um ano deveria contar o sentido da evolução desses resultados ao longo de uma série de anos.

Este sentido poderá ser materializado, quanto ao futuro, num plano de previsão de receitas e despesas, abrangendo um período considerado adequado.

Na realidade, partindo da previsão do tráfego e das melhorias e produtividade programadas, poder-se-ão determinar, com a aproximação que caracteriza estudos desta natureza, as receitas e despesas previstas e, com elas, os subsídios a atribuir pelo Estado. Tudo isto em conformidade com a política económica do Governo e com as possibilidades de actuação da empresa.

Ora um plano desta natureza — que existe — revela imediatamente, do lado das despesas, dois factos de extrema importância:

- a) O volume crescente dos encargos financeiros decorrentes da política de investimentos necessária à modernização da rede;
- b) O extraordinário peso dos encargos com o pessoal (activo e reformado) no total das despesas de exploração.

Cito estes dois factos, entre outros que se poderiam apontar, porque me parece estar neles contida a principal fonte do desequilíbrio entre receitas e despesas.

Na realidade, se os investimentos no caminho de ferro não puderem limitar-se aos que proporcionam uma rentabilidade financeira francamente positiva; e se os encargos com o pessoal evoluírem num ritmo mais rápido que a melhoria da respectiva produtividade, se isto acontecer, — e já hoje acontece — é muito provável que as receitas arrecadadas pela empresa não deixem, mesmo a médio ou longo prazo, de ser insuficientes para a cobertura da totalidade dos seus encargos.

Haverá então que pôr de lado o objectivo do equilíbrio financeiro?

Julgo que não.

O que se exige é, então, uma actuação sobre dois factores básicos que condicionam larga escala e equilíbrio financeiro:

- 1) — A extensão e as características de exploração da rede;
- 2) — A regularização do mercado dos transportes.

Actuando sobre o primeiro factor a empresa, guiada exclusivamente por razões de índole financeira, pondo de lado as obrigações de serviço público que sobre ela efectivamente impendem poderia pensar em eliminar itinerários (fechar linhas e ramais) em reduzir ao mínimo os pontos de acesso ao tráfego ferroviário (estações) ou ainda em deixar de prestar certos serviços menos rentáveis.

Porém, em virtude do 2.º objectivo da política geral da empresa, resultado directo do contrato de concessão celebrado com o Estado, a sua liberdade quanto a uma actuação do primeiro tipo não é total. Mas existe em certa escala e dela se tem usado e continuará a usar, como se esclarecerá ao focar os objectivos da política de exploração.

Actuando sobre o segundo dos factores indicados possibilitar-se-ia uma identidade de condições de concorrência no mercado, uma vez que se harmonizem os diferentes tipos de transporte sob o ponto de vista tarifário, social e fiscal.

Mas aqui as possibilidades da empresa são muito mais reduzidas, o que não significa que não existam. Os objectivos da política comercial procuram exactamente tirar partido das possibilidades existentes.

Pode pois afirmar-se que a uma evolução das receitas-despesas que se não vê garantida no sentido favorável à empresa, haverá que juntar as dificuldades de actuação desta segundo critérios essencialmente comerciais.

Isto porque o mercado de transportes, tal como se encontra organizado garante uma igualdade das condições de concorrência, nem a C. P. pode pôr de lado as obrigações de serviço público que sobre ela impendem e que acarretam sacrifícios de ordem financeira.

Falou-se em sacrifícios de índole financeira.

Qual a natureza destes sacrifícios?

É o que vou passar a referir.

8. A apreciação dos resultados financeiros e a atribuição de subsídios na base de uma prévia *normalização de contas*, constituem um outro objectivo da política financeira.

Com esta operação de índole financeira pretende-se tornar mais clara uma fronteira de extrema importância na política ferroviária: onde acabam as sujeições e sacrifícios impostos à exploração ferroviária, em nome do benefício colectivo, e onde começa a má gestão.

Normalizar as contas significa apresentar as contas da empresa tal como surgiriam se se tratasse de uma unidade de produção industrial, sem outras limitações que não fossem as motivadas pelas características do mercado e pelo condicionalismo político-económico vigente.

Na realidade, examinando as contas da C. P. com objectividade e com certa profundidade verifica-se que:

- 1.º — Há ajustamentos que se poderiam fazer no sentido de tornar mais sã a contabilidade.

Cito, por exemplo, o critério que preside à constituição do Fundo de Amortização e Renovação do Material Circulante, a maneira como são contabilizados os subsídios, etc.;

- 2.º — Há receitas que aumentariam e despesas que diminuiriam se o comportamento da empresa pudesse ser idêntico ao de uma qualquer empresa industrial e comercial.

Cito como exemplo, os aumentos de receita provocados pela eliminação das tarifas de natureza social (assinaturas especiais para operários, aprendizes e estudantes, requisições de transporte feitas pelo Estado, etc., etc.); ou ainda os aumentos de receita que se obteriam se os Poderes Públicos não contrariassem o aumento, nas proporções aconselháveis para o caminho de ferro, de certos preços de transporte de mercadorias (adubos, produtos agrícolas, etc.).

Quanto à diminuição de despesas, cito o caso dos encargos com reformados e pensionistas que atingem na C. P. grandes proporções (cerca de 33 % das remunerações normais do pessoal que presta serviço a título permanente);

(Continua na pág. 52)

O PLANO DE ACTIVIDADES DO MUNICÍPIO DE LISBOA NO ANO DE 1965

PELO DR. BUSQUETS DE AGUILAR

I

Com o cuidado e minúcia que o caracteriza, sem deixar de possuir a visão global, o sr. General António Vitorino França Borges, ilustre presidente da Câmara Municipal de Lisboa, apresentou em reunião do referido Município, realizada em Dezembro de 1964, o Plano de Actividades para o presente ano, e que passo a apreciar. Faço-o não só pela muita admiração que me merecem o sr. General França Borges, a quem Lisboa tem de estar sempre grata por ser o homem providencial que restaurou a Avenida da Liberdade no seu perfil tradicional e que irá fazer a reconstrução do Rossio, como também pelo que o sr. General França Borges escreveu ao terminar o Plano:

«Um (1) bom alvitre pode constituir óptimo serviço prestado à cidade, que todos pretendemos melhorar e rejuvenescer, dentro da vetustez de que deve manter-se com as características de época, ou tenha por si interesse artístico, cultural ou nacional».

Bem redigido e apresentado, tendo na capa uma gravura representando o perfil de Lisboa observado de uma embarcação surta no Tejo, começa o Plano por informar que a situação financeira municipal é desafogada, pois, o saldo da gerência de 1964 deve ser semelhante ao de 1963, que atingiu um nível entre 70 a 80 mil contos.

Sem dúvida é este um problema fundamental na vida administrativa concelhia, pois, com excepção das grandes cidades como Lisboa e Porto, as câmaras municipais lutam com a falta de meios para satisfazer as suas despesas, de que resultam deficiências graves que se fazem sentir nos habitantes das respectivas autarquias administrativas. Inteligentemente, o Ministério das Obras Públicas, tão competentemente dirigido pelo ilustre ministro sr. engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira, procura, com participações concedidas pelo Fundo de Desemprego, resolver o problema.

Creio que este processo apenas soluciona de momento a dificuldade, enquanto que definitivamente só o poderá fazer uma reforma do Código Administrativo e de muitas leis que transferem para as Câmaras Municipais despesas que pertencem ao Poder Central, pois se referem a serviços que, pela sua natureza, não devem estar a cargo ou mesmo pertencer aos Municípios, mas sim competir ao Governo. Mesmo em Lisboa tal procedimento muito viria a beneficiar o orçamento da Câmara Municipal. As autarquias locais devem ter a seu cargo os serviços exclusivamente de interesse local, competindo ao Poder Central aquilo que é de interesse geral, pondo termo a este jogo de transferências em que o público é prejudicado e em que se gasta mais dinheiro.

O Plano, que estou apreciando, ocupa-se, na I Parte, do orçamento municipal, que se apresenta equilibrado num total de 942 096 100\$00, ou seja quase um milhão de contos, o maior até agora elaborado. De ano para ano tem aumentado o quantitativo orçamental, e da forma criteriosa como é elaborado, reflexo da orientação determinada tão sábiamente pelo mais notável financeiro português que é o ilustre Presidente do Conselho de Ministros, sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, se verifica como se gasta mais em benefício de Lisboa que, sendo com utilidade, a todos deve ocasionar alegria. Observa-se que em matéria de empréstimos não se abusou, visto ser sempre um sistema de admitir com muita reserva, dada a necessidade do seu pagamento futuro, acrescido dos respectivos juros. Assim, as receitas municipais de Lisboa são quase todas provenientes de impostos e taxas, ficando livre o seu quantitativo, ao contrário da maioria dos municípios cujas receitas se destinam em muitos dos casos ao pagamento de juros e da amortização dos empréstimos.

As receitas municipais aumentaram de 1964 para 1965 em 132 053 100\$00, mas como uma parte é constituída por receita consignada, na realidade o agravamento é apenas de 374 816 000\$00; porém, com a actualização de taxas da tabela anexa ao Código Administrativo, haverá uma melhoria nas futuras receitas.

(1) «Plano de Actividades para o Ano de 1965», Lisboa, 1964, pág. 58.

No que respeita ao destino das despesas, reconhece-se que a preocupação dominante do Plano é: urbanização, habitação e obras relacionadas com a ponte sobre o Tejo; mas, sobrelevando a todas, esta última que ocupará o orçamento por um período de três anos.

Tal critério do Plano não só merece incondicional louvor, pois a construção da ponte sobre o Rio Tejo, a maior obra pública que se tem realizado em Portugal, é uma das mais importantes entre as suas congéneres do Mundo, transcende mesmo o seu interesse cidadão para se colocar no âmbito e símbolo de uma época de grandeza e de progresso sem igual. Deixo de parte a importância nacional, onde muito havia a dizer, para aqui a apreciar apenas no que respeita ao interesse de Lisboa.

Os benefícios que a capital obterá com a ponte são valiosíssimos, e uma zona da cidade das mais abandonadas, quer no aspecto urbano quer mesmo no estético pela sua confrangedora pobreza, que é o Vale de Alcântara, necessitará de uma profunda remodelação, além do realojamento dos habitantes pelas demolições no Casal Ventoso, parte de Alcântara, Avenida de Ceuta e Bairro da Liberdade, obrigando à construção de mais de 10 000 habitações e à despesa de cerca de 800 000 contos, num período relativamente curto, ou seja quase todo o orçamento municipal de um ano.

Se o problema de mais urgente solução é o alojamento dos indivíduos cujas habitações terão que ser demolidas e que, na maioria das circunstâncias, beneficiarão, dadas as precárias condições em que vivem, quer de segurança e higiene como de conforto, outro de solução rápida é o dos acessos à ponte, de forma a que o seu trânsito intensíssimo possa alcançá-la sem dificuldade para sair da capital, enquanto que àquele que se dirige para Lisboa lhe seja lícito dispersar-se sem dificuldade.

Creio mesmo que a cidade ainda não pensou na transformação que a sua vida vai ter com a futura ponte e o livre acesso a uma zona até agora de progresso lento e de acentuado cunho rural e oceânico como é a margem sul.

É agora momento para me ocupar do acesso ferroviário à ponte, mas como o assunto se encontra em estudo, pouco posso dizer, e Deus permita que a sua solução não demore dada a sua urgência.

Há muito que se torna indispensável acabar com o sistema rotineiro do deslocamento para o sul do país ter de se realizar mediante um embarque na estação do Terreiro do Paço, desembarque no Barreiro, e aí tomar o comboio depois de aborrecimentos, despesas e perdas de tempo, tudo próprio de uma época lenta em que o caminho de ferro detinha o exclusivo da viação acelerada. Desde sempre se

Companhia Mineira do Lobito

PROJECTO CASSINGA

O Projecto Cassinga — no sul de Angola — que arrancou no princípio deste ano, e cuja primeira fase estará concluída em 1966, permitirá a exportação anual de 3 milhões e meio de toneladas de minério de ferro de alto teor.

O Projecto inclui a construção de um ramal que sai do traçado do Caminho de Ferro de Moçâmedes, a 7 quilómetros além do Dongo e faz a ligação com as zonas Norte e Sul da região mineira de Cassinga.

Algumas características:

- Extensão do Ramal Cassinga Sul — (Tchamutete): 94 Km (em construção)
- » » » Cassinga Norte — (Jamba): mínimo 17 Kms (em estudo)
- Bitola — 1,067 mts
- Carril — BS 80A (39,8 Kg/m)
- Travessas — mixtas betão/aço (tipo RS)

O material circulante para a 1.ª fase consta de:

- 20 locomotivas Diesel, de 1500 HP, com transmissão hidráulica
- 4 » » , de manobra, de 440 HP, com transmissão hidráulica
- 290 vagões abertos, com uma capacidade de carga, cada um, 50 toneladas de minério
- 24 vagões de borda baixa
- 8 furgões com instalação para transporte de pessoas.

considerou tal sistema não ser o melhor, e muitas discussões serviram para discursos políticos, debates parlamentares e artigos de imprensa.

Com a agudeza da sua visão empreendedora, quem viu bem a solução foi Miguel Pais, engenheiro ilustre que defendeu o prolongamento da linha férrea do Barreiro a Cacilhas e depois a construção da ponte, ideia que Bartissol retomou anos mais tarde. Contrariando mesmo uma lei de geo-política, que considera ser uma via fluvial um elemento de aproximação da população das suas margens, o rio Tejo isolou a rede ferroviária do Alentejo e do Algarve da do centro e do norte de Portugal. Com o fim de ligar as vias férreas do continente, inaugurou-se em 1904 a linha do Setil a Vendas Novas, e em 1949 foi aberto à exploração o ramal de Portalegre que estabeleceu a segunda ligação.

Agora que faltam somente um ano e poucos meses para inaugurar a obra monumental da ponte sobre o Tejo, é tempo da comissão nomeada dar o parecer acerca dos acessos ferroviários a Lisboa, e saber, não se a ponte terá aproveitamento ferroviário, porque isso ninguém duvida, mas sim a localização da futura estação central de caminhos de ferro de Lisboa, preparando tudo para esse fim. Deste modo as obras a realizar ficarão menos dispendiosas por se fazer o necessário por uma só vez.

Localizada a estação central, a via férrea atravessará a ponte, e alcançará Almada para daí ligar ao Seixal, aproveitando o ramal existente. Assim terminará um provisório que dura há quase um século.

É preciso acabar com esse errado conceito que não se têm de construir novas vias férreas porque as existentes chegam e dão prejuízo. Não, o caminho de ferro, vencida uma crise de concorrência que lhe acabou com o monopólio, que possuía, de ser o único meio de viação acelerada existente, continuará a sua nobre missão num sistema de coordenação de transportes e de colaboração com os outros meios de viação. Em países de redes imperfeitas e incompletas como Portugal, quer continental quer ultramarino, muito há a fazer nesta matéria para bem de todos.



Na Sociedade de Belas-Artes Exposição de Beatriz Campos

A distinta pintora e ceramista Beatriz Campos, que teve como primeiro mestre o grande desenhador João Saavedra Machado, vai expor, de 27 de Março a 10 de Abril, em duas salas do Palácio da Rua Barata Salgueiro, aguarelas, desenhos e peças de cerâmica.

Autêntico temperamento de artista, Beatriz Campos honra a sua geração e criou, principalmente na cerâmica, um estilo pessoal, inconfundível, de muito interesse.

Se os aguarelistas chamam a nossa atenção para o encanto das paisagens, os ceramistas, por sua vez, concorrem para a estima das ornamentações de carácter nacional.

A Ponte sobre o Tejo

será inaugurada, em 1966, nas comemorações
do 40.º ano do 28 de Maio

Na reunião dos governadores civis do continente e ilhas adjacentes, efectuada no dia 28 de Janeiro, no Ministério do Interior, a que presidiu o titular daquela pasta, esteve também presente, como habitualmente, o Ministro das Obras Públicas, que apresentou aos Governadores as linhas gerais da participação do seu ministério nas comemorações do 40.º aniversário do 28 de Maio, a celebrar no próximo ano de 1966.

Do programa, que é vasto, faz parte a inauguração em Setembro/Outubro da ponte sobre o Tejo, obra grandiosa que, como se prevê, constituirá um título de glória para Lisboa e para o País.

OBJECTIVA

Botas & Fino, Lda.

O mais moderno estabelecimento de artigos para fotografia e cinema, com sala de projecção e laboratório fotográfico inaugurado recentemente

Rua Nova do Almada, 51 — Telefone 32 26 05

LISBOA

no escritório moderno

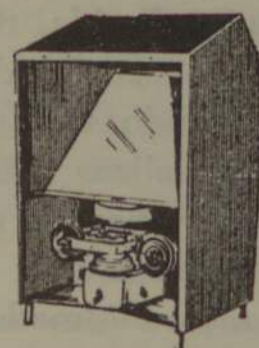
ARQUIVOS MICROFILMADOS

- Máquinas para microfilmar documentos, desenhos, livros, etc, sobre filme de 16,35 e 70^{mm} ou sobre microfichas.
- Leitores de microfilme
- Máquinas de revelar e duplicar microfilme
- Películas para microfilme
- Equipamento de arquivo

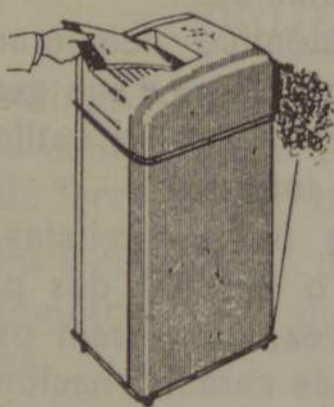


REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

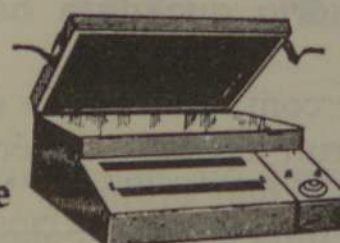
- Máquinas de fotocópia para reprodução rápida e integral de todos os documentos
- Papéis de fotocópia



DESTRUIÇÃO DE PAPÉIS INÚTEIS



- Máquinas de pequena e grande capacidade para inutilizar toda a espécie de documentos



CONSULTE-NOS. OS NOSSOS SERVIÇOS AJUDÁ-LO-ÃO

BELTRÃO COELHO, LDA.

Rua Nova do Almada, 64, 3.º Tel. 370107 (3 linhas) LISBOA-2

PORTO AMÉLIA

A magnífica baía de Pemba, desde há muito conhecida dos nossos navegadores e comerciantes, só adquiriu certa importância depois de formada a Companhia do Niassa, no último quartel do século passado.

Ali, no recanto mais abrigado e de águas profundas, se formou a povoação de Pemba, que em 1899 passou a chamar-se Porto Amélia conforme se verifica do documento que a seguir transcreveremos e que foi publicado no Boletim da Companhia do Niassa, n.º 23, de 13 de Janeiro de 1900.

ORDEM N.º 230

Tendo o Exm.º Conselho de Administração da Companhia do Nyassa deliberado dar o nome de *Sua Magestade a Rainha Senhora Dona Amélia* à nova povoação de Pemba, que deve ser a futura capital dos territórios, prestando assim um preito de homenagem, respeito e sympatia a tão *Excelsa Senhora*, e tendo *Sua Majestade* auctorisado tal deliberação;

Hei por conveniente ordenar que essa povoação na Bahia de Pemba, e futura capital dos territórios da Companhia do Nyassa, se denomine PORTO AMÉLIA.

Secretaria do governo dos territórios de Cabo Delgado, no Ibo, 30 de Dezembro de 1899.

O governador

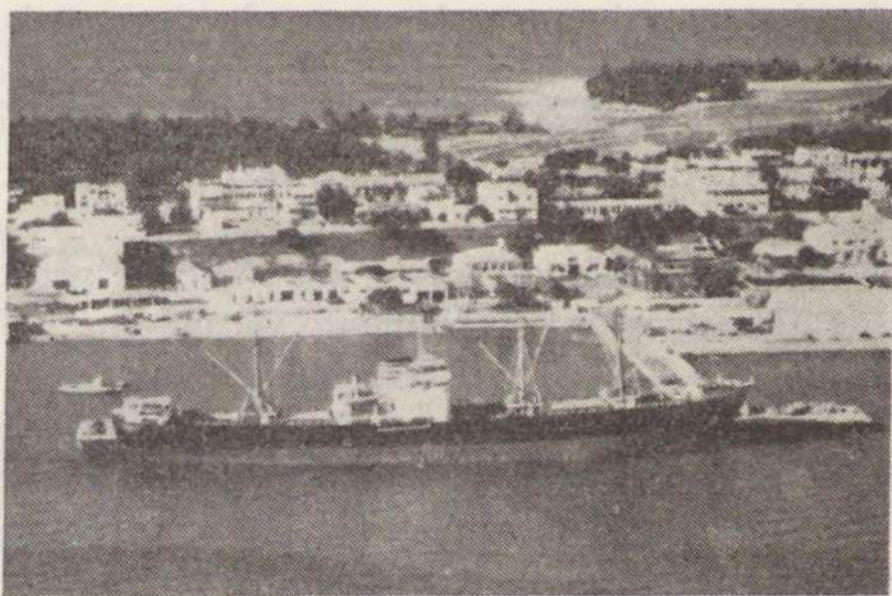
J. A. A. Mesquita Guimarães

Para ali passou em fins de 1901 a secretaria que fora estabelecida no Ibo, transferência que embora tenha sido «por algum tempo», como se lê na nota que comunica essa decisão, se transformou em definitiva, visto não mais haver regressado à sede determinada nas bases para a administração do território.

De resto, já em 1893, tanto João de Azevedo Coutinho, como o major Perry da Câmara se referem nos termos mais laudatórios à esplêndida baía e ao local da povoação, que o último aconselha como localidade «preferível para o estabelecimento principal da Companhia» pela circunstância de ser o porto que fica mais próximo de Medo «onde não só será explorada a hulha, mas onde vivem alguns régulos mais poderosos e que melhores relações têm mantido com as autoridades, condição importante para o comércio com o interior, enquanto a acção da Companhia não se puder estender até ao Niassa».

Assim nasceu a povoação de Porto Amélia que, em 1908, apresentava uma população de 63 civili-

zados e 3500 autóctones e apenas nove anos depois passava a registar 138 civilizados e 32 677 autóctones. O último censo apresenta para a actual cidade uma população autóctone de 19 628 indivíduos e 1323 não autóctones (1960).



Um aspecto do Porto Amélia

Em 1903 foram feitos os estudos para uma linha de caminho de ferro que, partindo de Porto Amélia, ligasse o Índico ao Lago Niassa, estudos que apresentaram um percurso de 859 quilómetros. Por dificuldades diversas, porém, a linha não passou de projecto. Em 1913, uma comissão de engenheiros procedeu à rectificação desses estudos, mas entretanto havia-se iniciado a construção das linhas do Lumbo e de Quelimane que tinham o mesmo objectivo — a Niassalândia inglesa — e aquele projecto mais uma vez foi arquivado.

A região servida por Porto Amélia, rica em essências florestais valiosas, possui um solo fértil dando origem ao desenvolvimento rápido de uma agricultura que nos nossos dias se encontra próspera. Entre outras matérias-primas produz-se: sisal, algodão, arroz, mapira, milho, mexueira, rícino, pimenta, cravo, açúcar, tabaco, caju, etc.

O volume desta produção chamou ali não só a navegação costeira regular mas também navios de longo curso que nas épocas próprias demandam Porto Amélia para carregar principalmente sisal, algodão e arroz, destinados à exportação.

As operações de cargas e descargas eram feitas por meio de batelões, o que onerava bastante a mercadoria por ser um método de trabalho bastante caro e moroso. Por isso, o plano geral de Portos da Província previu a construção de um cais acostável em Porto Amélia, que foi inaugurado em Janeiro de 1957.

PONTE-CAIS

A baía de Pemba — mais usualmente conhecida por baía de Porto Amélia — é um dos melhores abrigos naturais de quantos existem em toda a costa oriental de África.

Comunica com o Índico por gargalo estreito — suficientemente largo, contudo, para permitir a entrada franca a qualquer grande navio do alto mar, de comércio ou de guerra. Tem uma amplidão que lhe dá a possibilidade de facilmente albergar grandes esquadras ou comboios de navios.

No local onde se construiu a ponte-cais os grandes fundos aproximam-se bastante da terra, e isto permitiu que com um pequeno ramo de acesso, de cerca de 80 metros, se atingissem profundidades de mais de 9 metros em relação ao zero hidrográfico, na face de acostagem da ponte-cais.

O projecto original previa um ramo de acostagem de 73 metros de comprimento, situado na linha de fundos dos (—9.00 m.) referida.

Feita a revisão desse projecto, em fins de 1953, pelos engenheiros Miranda Guedes e Nelson Gomes, considerou-se um comprimento de 120 metros para o ramo de acostagem e, em tais condições, foi a obra posta a concurso em 1954.

Todavia, foi em fins de 1955 decidido e aprovado pelo Governo que ao ramo de acostagem da ponte-cais se desse uma extensão da ordem dos 180 metros, a fim de poder comportar francamente qualquer dos nossos maiores barcos de longo curso, ou dois barcos de cabotagem na fase principal da acostagem.

Esquemáticamente a ponte-cais tem a forma de um T de abas desiguais, sendo a face de acostagem paralela à linha da margem. O ramo de acesso tem cerca de 80 metros de comprimento e 12,50 metros de largura e o ramo de acostagem tem 182,5 metros de comprimento e 17 metros de largura. A aba maior do T tem cerca de 135 metros, e os fundos, pelo lado interior da ponte-cais, na face da acostagem voltada a terra, são da ordem dos 4 a 5 metros abaixo do zero hidrográfico, ao passo que, pelo lado exterior da face de acostagem, são de 9 metros. Pelo lado interior pode, portanto, atracar também um barco de cabotagem o que será ainda mais francamente facilitado no futuro após pequena dragagem de beneficiação do lado de acostagem voltado a terra.

A estrutura da ponte-cais é constituída por estacas quadradas, de betão armado, encabeçadas por fortes vigas transversais e vigas longitudinais, também de betão armado, sobre as quais corre um tabuleiro do mesmo material, com 25 cm de espessura, contendo uma caixa de balastro de 18 cm de altura, coberto por placa de betão de 12 cm de espessura.

Algumas das estacas têm a secção de 40x40 cm e outras a secção de 35x35 cm, sendo moldadas em estaleiros com comprimentos compreendidos entre

15 e 25 metros e foram cravadas no local por meio de um bate-estacas montado sobre uma ponte de serviço provisória, de estacaria de madeira. Algumas estacas foram acrescentadas no local até comprimentos máximos da ordem dos 27 metros. Muitas delas foram cravadas no terreno cerca de 12 e 13 metros.

O perfil transversal tipo, do ramo de acesso, tem 6 estacas por perfil, sendo as duas extremas verticais e as quatro do centro inclinadas, duas para cada lado.

O perfil transversal tipo, de ramo de acesso, tem quatro estacas inclinadas, duas para cada lado.

As vigas transversais têm no ramo de acostagem a secção de 0,60x1,50 m e no ramo de acesso 0,50x1,20 m.

As vigas longitudinais interior e exterior do ramo de acostagem têm a secção de 0,60x1,55 m e as restantes vigas longitudinais dos dois ramos, de acesso e de acostagem, têm secções de 0,40x0,85 m, à excepção da viga da linha interior do guindaste que tem 0,40x1,00 m.

Para colocação dos armazéns e outras instalações portuárias projectou-se um aterro junto do enraizamento da ponte-cais e o respectivo empedrado de retenção, com o comprimento de 200 metros e uma largura média da ordem dos 50 metros.

Para instalação do pessoal da futura exploração do porto, com serventia durante a execução da obra para o pessoal da fiscalização e empreiteiro, projectaram-se e construíram-se 11 casas, ficando uma destinada à sede da exploração, situada junto ao cais, e 10 na zona alta residencial.

É esta mais uma importante obra portuária levada a cabo quase no extremo norte da província, que há-de certamente contribuir para o seu mais rápido desenvolvimento.

Todos os trabalhos se realizaram sob a direcção da Brigada de Portos, até 1956, data em que a Divisão de Estudos e Construções, dirigida pelo engenheiro Eduardo Veríssimo Dias Barbosa passou a superintender nas construções.

THREE HORSES BEER CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

Carlos Cardoso — ANILINAS E PRODUTOS QUÍMICOS, S. A. R. L.

Rua do Bonjardim, 551 a 571 — **PORTO**

Telefs. 2 49 55 (4 linhas), 2 67 37/8 Telegr. **CARDO**

Filial: Rua da Trindade, 20-2.º-LISBOA — Telef. 36 28 01 Telegr. **LISCARDO**

Anilinas e produtos auxiliares — Insecticidas e fungicidas — Especialidades farmacêuticas

Representantes de **J. R. GEIGY S. A.** — Basileia — **SUIÇA**



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

OLEADOS

PERGAMÓIDES

COUROS

ARTIFICIAIS



LINÓLEOS

TINTAS

VERNIZES

ESMALTES

PORTO — S. MAMEDE DE INFESTA

END. TELEG.: **INOP** — TELEFONE: 90 01 24

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54

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

PORTO

FERRO E AÇO**José Pinto de Magalhães & C.^a****Fornecedores da C. P.**

End. Teleg. REIFERRO

277, Rua do Almada, 283

Telefones: 2 40 11/3 linhas

PORTO**PORTUGAL****ISOLUX, L.^{da}****ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS****PORTO**

R. Sá da Bandeira, 651-4.º

Telef. 2 70 13

LISBOA

Campo Pequeno, 21-4.º-E.

Telef. 5 27 55

Instalações de A. T.

- * CENTRAIS
- * SUBESTAÇÕES
- * POSTOS DE SECCIONAMENTO
- * POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- * LINHAS

Instalações de B. T.

- * ILUMINAÇÃO INTERIOR
- * ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- * FORÇA MOTRIZ
- * SINALIZAÇÃO
- * REDES DE DISTRIBUIÇÃO.

**Corporação Industrial
do Norte, L.^{da}****FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES**

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

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

A vossa consulta será sempre no v/interesse

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

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Apartado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:**Largo do Poço do Borratém, 13-1.º-Dt.º**

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Apartado N.º 2 912

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

de Ferro, Aço, Cantoneiras, Vigas, Ferro U, Chapa de Ferro e zincada, Chapa de alumínio para coberturas, Arame de ferro e zincado, Perfis especiais para caixilhos de janelas, etc.

Fornecedores da C. P.**ARMAZÉNS DE RETÉM:****N.º 1 — Rua do Almada, 565****N.º 2 — Estrada da Circunvalação, N.º 12679**

Telef. 6 60 38

(à Via Rápida)

ESCRITÓRIO:**RUA DO ALMADA, 291**

Telefones: 2 46 23 (P. P. C. A.)

PORTO**Sá, Irmão & Cunha****Fábrica de Passamanarias, Banda e Cartão**

Fitas de Nastro, Torcidas, Fitas de Isolar, Fitas Puxadeira, Fitas para Estores, Fita Vegetal, Cordões, Fitas para Contínuos, Fitas Sarjadas, Fitas Militares, etc. e todos os artigos respeitantes ao ramo.

Telefone 98 70 03 — LEVER-VILA NOVA DE GAIA

FABRUIMA**Bernardo de Almeida****FABRICA PARA CRIANÇAS:**

Carrinhos, Cadeirinhas, Alcofas, Triciclos, Automóveis, Bicicletas, Trotinetes, Trapézios, Parques, Scooters, etc.

TELEFONE 91108**CALDAS DE S. JORGE-FEIRA**

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

FORNECEDORES DA C. P.

39, Rua Cais do Tejo, 55

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

RICHARD JOHNSON & NEPHEW LIMITED

Manchester — Inglaterra

FORNECEDORES DA C. P.

Especialistas no fabrico de:

Arame d'Aço para Betão Pré-Esforçado

Arame d'Aço para parafusos

Arame de Aço de alta resistência para Molas, etc.

Agentes: ALFREDO M. GOMES, LDA.

Praça D. Filipa de Lencastre, 22-2.º - Salas 39 e 40
P O R T O

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

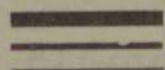
S. A. R. L.

Fábrica: Fafe

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

P O R T O



Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos

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

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS DESDE 1894

TRÂNSITOS ■ NAVEGAÇÃO ■ SUPERINTENDÊNCIA ■ TURISMO

Uma Organização completa e especializada em todos os serviços inerentes a
Exportações, Importações e Transportes Internacionais

PORTO - R. da Nova Alfândega, 18 - Telefone 2 87 41 (10 linhas) - Telex. 381 & 382

LISBOA - Rua de S. Paulo, 26 - Telefone 3 49 43 (10 linhas) - Telex. 296 & 297

P O R T O ■ L I S B O A ■ L E I X Õ E S ■ A V E I R O ■ F I G U E I R A D A F O Z ■ S E T Ú B A L

PAULO PRESMANFABRICANTE DE BOINAS PARA HOMEM,
SENHORA E CRIANÇAESPECIALIZADO EM
BOINAS PARA AS FORÇAS MILITARES**S. JOÃO DA MADEIRA** TELE { FONE 2 27 88
GRAMAS «BOINAS»

REPRESENTANTES

ÁLVARO DE CASTRO TEIXEIRA, LDA.

Rua da Conceição, 35, 2.º — Telef. 32 50 48 — LISBOA - 2

MANUEL BAPTISTA

Rua Trindade Coelho, 1-C, 2.º — Telef. 2 29 38 — PORTO

**Fábrica de Calçado**
Duro, LdaTelefone 87 Apartado 9
S. JOÃO DA MADEIRAO CALÇADO QUE SE IMPÕE
PELA SUA RESISTÊNCIA E FABRICO**Empresa Vidreira da Fontela, Lda.**

Telegramas: VIDROFONTELA — Telefones: 22013 — 22014 — 22015

GARRAFAS PRETASDe todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champanhe**GARRAFAS BRANCAS**

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFOES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPADe vários padrões, de grande efeito decorativo,
para interiores e exteriores de casas**VIDRO ESTRIADO EM CHAPA**

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

VIDRO ARMADOPremiado com as mais altas recompensas em
todas as exposições a que tem concorrido**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****WIESE & C.^A, L.^{DA}**

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

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

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

A MODERNIZAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO E OS SEUS PROBLEMAS

Os caminhos de ferro, todos se comprazem em reconhecê-lo, fazem grandes esforços para se modernizarem em todos os domínios da via, do material rolante, da sinalização, da rapidez, da segurança e do conforto. Estes esforços, que podem por vezes parecer um pouco lentos, são contudo consideráveis e exigem meios financeiros que as redes não encontram à sua disposição. Nacionalizadas ou não, as empresas ferroviárias dificilmente saldam as suas contas, quando elas sobrevêm.

As amortizações podem fornecer as somas necessárias a uma modernização. Mas verifica-se então uma espécie de paradoxo. O material ferroviário deve ser sólido, quanto mais não seja para manter a segurança nos transportes, o que implica ser ele durável. A sua longevidade favorece a fixação das amortizações a uma taxa baixa, mas esta vantagem financeira volta-se, afinal, contra a empresa que, na época dinâmica em que vivemos, vê a evolução técnica acarretar, comercialmente falando, um envelhecimento rápido do seu material, pois que a concorrência se torna cada vez mais renhida. Quer queiram, quer não, os caminhos de ferro trabalham ainda com instrumentos em parte antigos e desactualizados, nunca propícios a uma racionalização do trabalho e a um aumento da produtividade. Ora uma produtividade insuficiente impede a melhoria da situação financeira das redes, que se encontram sem os capitais requeridos para remediar eficazmente esse estado de coisas. É um círculo vicioso.

Além disso, os caminhos de ferro são também sobrecarregados com hipotecas do passado. Num discurso feito há alguns meses, o sr. Hugo Gschwind, então presidente da União Internacional dos Caminhos de Ferro, afirmava o seguinte: «Os caminhos de ferro são ainda tratados como um serviço público numa economia de monopólio. Mas muitas vezes utiliza-se esta denominação de serviço público unicamente por comodismo, para não haver necessidade de tirar as conclusões da evolução que sobreveio. As redes encontram-se actualmente em plena luta contra a concorrência. As teorias que nos traz a ciência dos transportes, e que têm sido continuadas pelo Mercado Comum, exigem uma sã competição na base das despesas de transporte efectivas. É preciso conceder a prioridade ao transportador que, tendo em conta todas as despesas, ao mesmo tempo transporta mais barato. Só esta solução é justa se a colocarmos sob o ponto de vista da economia nacional e

se se observa que presta um serviço à comunidade. As despesas são pagas de uma maneira ou de outra. O pagamento indirecto que constitui a cobertura do défice custa sensivelmente mais à economia nacional e impede uma evolução racional dos transportes, pois os clientes, beneficiando de subvenções, agarram-se a fórmulas de transporte ao mesmo tempo antigas e ultrapassadas. A mais pesada hipoteca para os caminhos de ferro está no sistema de tarifa ad valorem, pretensamente estabelecido no interesse geral, que podia defender-se no tempo do monopólio mas que acarreta forçosamente uma falsa coordenação dos transportes numa economia de concorrência».

O que é necessário, em definitivo, para assegurar melhores finanças ao caminho de ferro e assegurar-lhe também maiores possibilidades de fazer face, tecnicamente, às suas obrigações, é tender-se ao máximo para uma adaptação das tarifas ao custo de transporte, para se chegar progressivamente a uma coordenação económica do tráfego.

Nesta conformidade, dever-se-á cuidar para que não se deixe aos caminhos de ferro o monopólio dos transportes deficitários, mas sim colocá-lo nas condições de partida análogas às da concorrência. Pense-se, na verdade, que os caminhos de ferro constroem, financiam, mantêm e protegem eles próprios as suas vias. A navegação fluvial, a estrada, e também em parte a aviação, recebem as suas instalações dos poderes públicos. Deve dizer-se, a este propósito, que o tráfego rodoviário está agravado com taxas, de maneira que à primeira vista parece justo que a estrada cubra inteira ou parcialmente as suas despesas; mas a estrada é utilizada pelos veículos mais diversos, e a maneira como as diferentes categorias de veículos participam no custo de construção e manutenção das rodovias está ainda feita de maneira que falseia as condições de concorrência entre os meios de transporte.

Os caminhos de ferro estão na firme disposição de utilizar o progresso técnico para assegurar o seu futuro e conservar parte do tráfego à qual têm economicamente direito; e demonstram-no todos os dias, pode-se dizer, no interesse de cada um. Mas os problemas que a sua indispensável modernização impõe estendem-se a muitos domínios, e os da economia dos transportes e da coordenação do tráfego não são talvez os menores.

AVEIRO

E A SUA FEIRA DE MARÇO

A abertura solene da «Feira de Março» pode comparar-se a uma segunda Primavera que desce, festiva e apoteótica, sobre a laboriosa e acolhedora cidade de Aveiro. Poucas horas após o despontar da primeira estação do ano, com suas manhãs perfumadas e seus dias de Sol caricioso, o canal central do burgo renovado aparece coalhado de barcos de proa arrogante e o povo, aos milhares, invade o terreiro do mercado e seus anexos. É a «Feira de Março», tradicional e popular, com rumor e alvoroço próprios dos grandes certames e o movimento desusado que lhe oferece, comunicativa, a alegria dos visitantes.

Assim como as festas da Agonia, em Viana do Castelo, conquistaram dilatada fama, também a «Feira de Março», todos os anos ruidosamente celebrada em Aveiro com a duração de muitos dias, ganhou farta popularidade e justa reputação.

As feiras andam cingidas ao desenvolvimento das localidades onde se realizam. Datam de tempos remotos e o seu valor, como centros de transacções, mostruários ricos de produtos e reunião de vendedores e compradores, pode somar-se ao fomento regional e à economia da Nação.

Elas servem também, e muito apropriadamente, para exibição do folclore e saborosos costumes das nossas gentes. Intercaladas com senhoras e meninas de sociedade, mulheres e raparigas do povo aparecem nos mercados, a despertar e a prender as atenções das pessoas que sabem apreciar o donaire e a garridice da sua indumentária pitoresca.

O turismo e o comércio reúnem, deste modo original, atractivos de valia e merecimento.

Muitos anos, por negligência e manifesto desinteresse dos homens, a «Feira de Março» de Aveiro quedou-se represa num primitivismo confrangedor, sem novidades ou motivos contemporâneos a dar medida exacta do acontecimento e a alardear seu justo valor e opulência.

Nos derradeiros anos, porém, os aveirenses, jovens de ideias e responsáveis pelo engrandecimento da sua terra modificaram o sistema, injectaram-lhe energias moças — e a «Feira de Março» constitui, hoje, realização citadina de relevo e categoria.

A cidade de Aveiro, e as próprias freguesias rurais do concelho, têm rejuvenescido notoriamente nos últimos tempos, graças ao método de trabalho e regrada administração de quem tem orientado e dirigido os seus destinos.

É enquadrada no remozado cenário aveirense que vai ter lugar, com início em 25 do mês corrente, mais uma «Feira de Março», onde acorrerá, por certo, considerável multidão, com os mais positivos resultados para o desenvolvimento e riqueza regionais.

E vale a pena, ainda que por mera curiosidade ou atentos propósitos de observação, visitar Aveiro durante o período festivo do seu mercado anual. Burgo fidalgo de maneiras e acolhedor como nenhum outro, dispondo de honrosos e cativantes meios de recepção em todos os sectores da sua actividade, nem um só viajante terá de arrepende-se se incluir no seu itinerário, nesta época ou em qualquer outra do ano, a cidade maravilhosa dos canais e dos típicos moliceiros!

Sociedade Artibus, L.^{da}

Louças Decorativas

Louças Domésticas

Telefone 2 24 34

Apartado — 31

AVEIRO

Uma aldeia turística no Algarve

No sítio denominado Poço do Frito, entre as estações do caminho de ferro de Poço Barreto e Alcantarilha, principiou a construir-se uma aldeia turística, cujo projecto comporta 240 moradias, estabelecimentos comerciais e de convívio, piscina e parque de recreio.

Imprensa

«A Voz»

Com a sua edição de 29 de Janeiro, entrou em novo ano de existência o diário «A Voz», fundado pelo Engenheiro José Fernando de Sousa e continuado, brilhantemente, por Pedro Correia Marques.

Do seu editorial *Na Trincheira*, recortamos o seguinte passo:

«Muitas vezes se tem escrito, neste mesmo lugar, que a hora presente exige de todos uma corajosa atitude de disciplina e presença nas trincheiras do bom combate nacional. Estamos numa encruzilhada decisiva para os nossos destinos de Nação. Em horas como estas, todas as bandeiras políticas se devem abater diante do chamamento da Pátria — para que todos sejamos um só, um só pensamento, uma só vontade, um corpo a obedecer ao comando da inteligência. Nessa orientação, o exemplo dos que fizeram e continuaram este jornal, desde Fernando de Sousa a Pedro Correia Marques, há-de sempre nortear os homens novos que hoje enfileiram com orgulho nesta honrada trincheira, ingrata e dura trincheira, mas saudável e empolgante, perenemente juvenil.»

Estas palavras definem claramente a doutrina e a orientação nacionalista deste jornal.

A Pedro Correia Marques e a todos os seus companheiros de trabalho, apresentamos a expressão das nossas mais vivas felicitações.

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)

Em 22 de Maio do mesmo mês e ano foi assinado o contrato adicional com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, em cumprimento do disposto na Carta de Lei de 5 de Maio de 1860 que aprovou o contrato de 14 de Setembro de 1859 feito com D. José de Salamanca, para a construção dos caminhos de ferro de Norte e Leste.

Compareceram a este acto, como representantes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses D. José de la Fuente e D. José de Salamanca, que concordaram no seguinte contrato adicional e se obrigaram a cumprir todas as condições e cláusulas, e em nome das pessoas que se representavam:

— A directriz do caminho de ferro de Leste, a qual, pelo § 2 do artigo 1.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, era aquela que foi escolhida pelo Eng.º Aguiar e adoptada pelo Eng.º Watier com as alterações que foram propostas pela empresa e aprovadas pelo Governo, devia passar próximo da praça de Elvas, no ponto em que o Governo achasse conveniente, satisfazendo a todas as condições técnicas do estudo e traçado feito pelo Eng.º Fiscal do Governo.

O Governo obrigava-se a satisfazer à Companhia, ou por ela a D. José de Salamanca, então seu representante, na conformidade do § 4.º do artigo 6.º dos

respectivos estatutos, ou a quem de futuro legitimamente a representasse, o subsídio de 4500 £, estipulado no artigo 28.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, por cada um dos quilómetros que acrescesse à extensão da directriz indicada no referido contrato.

O Governo ratificava a concessão feita à Companhia em 10 de Novembro de 1860, em virtude do artigo 1.º da Carta de Lei de 5 de Maio daquele ano, para a exploração do caminho.

Se o Governo julgasse que, sem prejuízo dos interesses da empresa, podiam em qualquer tempo ser reduzidos os preços das tarifas e a empresa não acordasse na redução, poderia esta efectuar-se por uma lei garantindo à Companhia a receita bruta das tarifas que ela tivesse recebido no último ano, feita a dedução dos gastos materiais da exploração e o aumento médio progressivo que, em termo médio, tivesse tido no último quinquénio.

As dimensões das diversas partes do Caminho de Ferro em perfil transversal, tanto para uma como para duas vias, em aterros ou desaterros e terrenos de rocha, assim como nas obras de arte, nunca seriam inferiores às seguintes, que eram as correspondentes legalmente estabelecidas para as principais linhas férreas espanholas:

Aterros

Distâncias entre as arestas superiores dos terra-plos em aterros:

Para duas vias	9,05 m
Para uma via ...	5,50 m

Distância entre as arestas da parte superior do balastro:

Para duas vias ...	6,90 m
Para uma via	3,30 m

Desaterros

Distâncias entre as arestas dos fossos em desaterro ou desmonte:

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

Para duas vias	8,50 m
Para uma via	4,90 m

O balastro nos aterros teria as mesmas dimensões que nos desaterros.

Obras de arte

Largura entre as guardas da ponte e viadutos	7,80 m
--	--------

Subterrâneos

Largura da secção, medida no plano que passasse pela face superior dos carris	7,80 m
Altura da secção sobre o eixo de cada uma das vias medida sobre o mesmo plano	5,50 m

Terrenos de rocha em trincheira

A mesma largura de 7,80 m como nas pontes e subterrâneos para duas vias e para uma, 4,90 m.

Se a empresa julgasse conveniente aumentar as dimensões estabelecidas, ou quaisquer outras das que se achassem estipuladas no contrato primitivo de 14 de Setembro, poderia fazê-lo de acordo com o Governo, sem direito a subsídio ou indemnização pelo excesso de despesas que daí pudessem provir.

O peso dos carris seria, pelo menos, de 35 kg por metro corrente, no primeiro assentamento de via.

A empresa poderia adiar a execução dos movimentos de terra para a segunda via, no caminho de ferro de Leste, para a época em que o produto bruto anual do caminho de ferro fosse de Réis 4500\$000 por quilómetro e no Caminho de ferro de Norte para quando o mesmo produto fosse de 5400\$000 réis.

Se a empresa, quando chegasse qualquer das épocas acima marcadas, não fizesse os movimentos de terra para a segunda via, seriam feitos pelo Governo, e todas as despesas pagas pela Empresa.

O caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, com todo o seu material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, nos termos e condições do contrato de 14 de Setembro de 1859, estaria concluído e pronto, para ser entregue à circulação dentro de dois anos e meio, a contar da aprovação do referido contrato pelas cortes. Do mesmo modo e nos mesmos termos o caminho de ferro de Lisboa ao Porto estaria completamente concluído e pronto para ser entregue à circulação até à margem esquerda do Douro. Dentro de três anos e até à margem direita na cidade do Porto com a ponte sobre o rio Douro dentro de quatro anos, a contar ambos estes prazos, da data da aprovação deste mesmo contrato pelas Cortes, tudo sem prejuízo do expresso nos §§ 1.º e 2.º do artigo 61.º do contrato definitivo, no que dizia respeito a demoras que se pudessem apresentar nas depedências do Governo sobre a aprovação dos projectos e planos, ou traçados das obras de qualquer secção.

Se a empresa, nos prazos fixados, não tivesse concluído qualquer dos caminhos de ferro, seria obri-

gada a executar e fazer os movimentos de terra, cujo adiamento lhe foi concedido pelo artigo 6.º Se os não executasse, seriam feitos pelo Governo, por conta e risco da empresa. Se a empresa cometesse esta falta, ficavam em vigor os prazos fixados no contrato de 14 de Setembro de 1859 e a sanção penal estabelecida no mesmo contrato.

A empresa daria aos trabalhos um desenvolvimento igual nas linhas de Norte e de Leste, devendo em todo o caso, um ano após a aprovação do referido contrato pelas Cortes, estar concluído e completo na linha do Norte um número de quilómetros igual ao dos construídos na continuação da linha de Leste.

Pelo que acontece ficavam respectivamente alterados, modificados e substituídos o artigo 1.º, § 2.º, artigos 3.º, 7.º, 8.º e § 1.º, artigo 44.º, princípio e 62.º do citado contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado pela Carta de Lei de 5 de Maio de 1860. Em tudo o mais ficava o mesmo contrato em pleno vigor e execução.

Em 3 de Novembro de 1862 foi autorizada a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a explorar provisoriamente a secção da linha férrea de Leste, entre a Ribeira de Santarém e Abrantes — 60 700 m — sendo a abertura à circulação pública, em 7 do mesmo mês, e em 19 de Novembro do mesmo ano foi a mesma autorizada a explorar provisoriamente a secção da linha férrea do Norte, entre Estarreja e a estação das Devezas.

(Continua)

Pestana & Fernandes, L. da

Importadores e Exportadores

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

Secção de Produtos Químicos:

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

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO	
»	» PARA FARMÁCIA
»	» PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES	
HOSPITAIS	FARMÁCIAS

DEPOIS DO JAPÃO E DA EUROPA OS ESTADOS UNIDOS

COMEÇAM A INTERESSAR-SE PELOS TRANSPORTES RÁPIDOS DE PASSAGEIROS PELO CAMINHO DE FERRO

Na sua mensagem sobre o estado da União, feita em 4 de Janeiro de 1965, o presidente Johnson declara:

«Pedirei fundos para o estudo dos transportes ferroviários a grande velocidade entre os centros urbanos. Começaremos por projectos experimentais entre Boston e Washington. Em comboios muito rápidos, os passageiros poderão cobrir esta distância em menos de 4 horas».

Parece que os Americanos, depois de um longo período de desinteresse, estão a descobrir as possibilidades, ricas num futuro próximo, do caminho de ferro moderno no domínio do transporte de passageiros. As realizações dos caminhos de ferro europeus e a inauguração recente da linha de Tokaido, no Japão, contribuíram muito para esta mudança no estado de espírito dos Americanos. Antes mesmo da mensagem do presidente Johnson ser publicada, já a imprensa americana se tinha feito eco do recente interesse dos dirigentes da política americana pela valorização rápida feita pelo caminho de ferro das zonas de forte densidade populacional.

O New-York Times de 26-27 de Dezembro de 1964, num artigo sobre este problema, dizia o seguinte:

«Uma proposta do Governo, segundo a qual os caminhos de ferro se preparam para pôr os seus comboios a circular a 200 milhas por hora, constitui

mais do que um simples chamar a atenção dos directores dos caminhos de ferro do país.

A proposta, apresentada pelo ministro do Comércio cessante, Sr. Luther H. Hodges, tem por fim preparar o país e o Congresso para um memorial da Casa Branca, que será talvez mencionado na Mensagem sobre o estado da União.

A petição indicará um número inicial de 20 milhões de dólares para as pesquisas no vasto domínio do transporte terrestre, a grande velocidade.

Se o Congresso estiver de acordo, metade desta soma será empregue para tentar provar que as pessoas continuarão a viajar de comboio se um trajecto de 90 ou 100 milhas por hora for suficientemente atraente. A outra metade será utilizada nas pesquisas de base para se saber como vão circular os passageiros nas zonas de maior aglomeração como aquelas que em 1980 existirão entre Boston e Washington.

A atitude que o novo ministro do Comércio, John T. Connor, vai adoptar perante um programa governamental de pesquisa consagrada ao transporte a grande velocidade por caminho de ferro, ainda não é conhecida. De qualquer maneira, este será um dos problemas mais importantes que lhe serão apresentados quando entrar em funções em 15 de Janeiro.

Instalações classificadas como ultrapassadas

A ideia de que o Governo se deve preocupar com o desenvolvimento do transporte terrestre a grande velocidade, foi pronunciada pela primeira vez em 1962 pelo senador Claiborne Pell, democrata de Rhode Island, que chamou a atenção para o que ele denominou «a situação assustadora, antiquada e inadequada das instalações de transporte terrestre entre Washington e Boston, que o senador classificou de «conurbation».

Um grupo de trabalho da Casa Branca foi nomeado pelo presidente Kennedy, em Maio de 1963, e encarregado de estabelecer um programa para o desenvolvimento comum das facilidades do trans

Máquinas — Ferramentas FERMALIS —

Sociedade de Ferramentas
e Máquinas Industriais, Lda.

MANDRILADORAS

FREZADORAS

RECTIFICADORAS

ENGENHOS DE FURAR

TORNOS PARALELOS

TORNOS REVÓLVER

AFIADORAS DE FERRAMENTA

LIMADORES

ENGENHOS DE FURAR RADIAIS

SERROTES HIDRÁULICOS, ETC...

R. Antero de Figueiredo, 4-A
Telef. — 71 39 05

LISBOA-5

L. Mário Pais, 4
Telef. — 2 40 45

COIMBRA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

porte por estrada, ar e caminhos de ferro na região Washington-Boston.

O resultado das averiguações foi apresentado alguns dias depois da morte do presidente Kennedy e ficou aparentemente como letra morta, até que em Junho de 1965, perante a surpresa de muitas personalidades do meio governamental, o presidente Johnson pediu um relatório mais pormenorizado. Esse relatório não chegou ao conhecimento do público imediatamente, mas a conclusão apresentada ao presidente foi de que eram necessários novos estudos técnicos.

Em Agosto do ano passado, o presidente Johnson pediu ao Ministério do Comércio que obtivesse indicações sobre o curso dos trabalhos, e também para pôr em prática um programa de pesquisa, de estudo de um projecto de construção e de experiências que fornecessem uma via de comunicação ferroviária rápida no corredor Norte-Este.

O Sr. Robert A. Nelson, director de pesquisas dos transportes no Ministério do Comércio, foi então encarregado de dar seguimento ao pedido do presidente.

A sua primeira atitude foi a de se dirigir ao Instituto de Tecnologia de Massachussets para pedir a sua colaboração. Este Instituto, por um contrato de 500 000 dólares, foi encarregado de prever o desenvolvimento dos progressos da tecnologia no domínio dos transportes, no período de tempo que vai até 1980. Este estudo de grande envergadura deverá dar os melhores resultados e, num relatório preliminar, entregue em Outubro, o Instituto de Tecnologia de Massachussets previu que, até 1980, o movimento de transportes aumentará cerca de 150 a 200 por cento. Também foram estabelecidos no relatório os diferentes domínios onde as pesquisas e os desenvolvimentos possam verificar-se aproveitáveis. Estes domínios vão desde a necessidade de melhorar a aderência das rodas de aço aos carris de aço, à experimentação da aerodinâmica dos veículos de

grande velocidade sobre carris ou outras vias de «guidage».

Rotação a 180 graus

Calculou-se, sob um ponto de vista optimista, que as pesquisas e os trabalhos necessários para se obter um sistema utilizável, se elevariam a 120 milhões de dólares ou mais.

Este cálculo representa uma rotação de quase 180 graus em comparação com as propostas feitas o ano passado por seis organismos de pesquisas ao Ministério do Comércio; estas propostas ocupavam-se principalmente da possibilidade de melhorar as facilidades de transporte actuais e aperfeiçoar os equipamentos, de maneira a que os caminhos de ferro pudessem render mais do que até aqui, visto que desde a segunda guerra mundial até agora perderam 80 por cento do tráfego-passageiros.

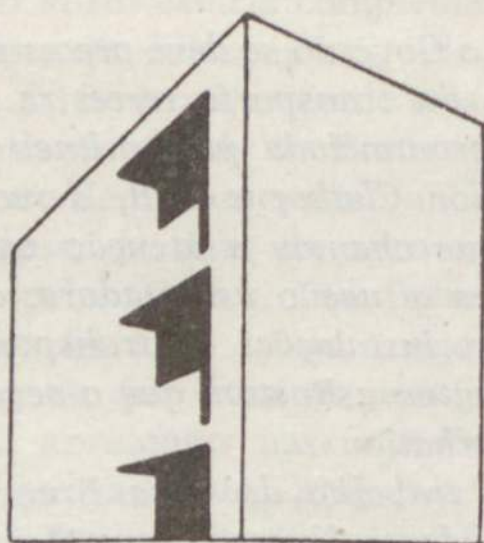
De qualquer maneira, segundo o ministro Hodges, as pesquisas têm de ser encaradas de uma maneira completamente nova.

Papel dos ordenantes

Por outro lado, os caminhos de ferro contam com os ordenantes para desempenharem um papel preponderante na sua esperança de renovação. Em S. Francisco, o «Bay Area Rapid Transit District», sustentado pela maior emissão de acções da história da nação (790 milhões de dólares) projecta construir o sistema de trânsito rápido mais moderno do mundo.

O esforço de S. Francisco bem poderia ser o projecto que serviria de pioneiro a outros empreendimentos deste género em grandes cidades como Filadélfia, Boston e Los Angeles.

O «coração» do sistema deve ser um ordenante que fará o papel de controlador da circulação de comboios, de mecânico e de chefe de comboio. Expedirá os comboios, vigiará a sua circulação, comparando-a com os horários previamente estabelecidos e fazendo as rectificações que forem necessárias.



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS INDUSTRIAIS - OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.

LISBOA

TELEFONES: 845341 - 842551

O CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Há tempos atrás, foi inaugurado o novo troço do Caminho de Ferro de Moçambique ligando Nova Freixo, na Circunscrição de Amaramba, com a região do pequeno posto administrativo do Catur, ao quilómetro 723 da mesma linha férrea.

O Caminho de Ferro de Moçambique começou há já três quartos de século quando, em 1893, a recém-fundada Companhia do Niassa deliberou construir uma linha férrea ligando o litoral com o Lago Niassa. Baseando-se nas informações do Major Serpa Pinto que, em 1885, percorrera o Norte de Moçambique e preconiza que o traçado ideal para um caminho de ferro seria o norte do rio Lúrio, desde a baía de Porto Amélia até a meio da margem portuguesa do Lago Niassa, ficando o seu término sensivelmente fronteiriço a Cota-Cota, o grande centro islâmico da Nyasaland, mandou a Companhia do Niassa reconhecer aquele percurso. Foi encarregado dessa missão João de Azevedo Coutinho que atravessou todo o distrito do Niassa, desde Pemba às margens do Lago deixando dessa viagem, além de um extenso relatório, um livro interessantíssimo. As suas indicações, conjuntamente com as de Serpa Pinto e de outros exploradores permitiram à Companhia do Niassa a «construção na carta» de uma vasta e grandiosa rede ferroviária através dos imensos territórios que administrava.

Aprovado esse quimérico plano pelo Conselho da Companhia do Niassa logo, em Novembro de 1893 foi firmado um contrato com a firma George Hume, Limited, para a construção de uma linha férrea de Porto Amélia e Metangula, excelente e único porto do Lago Niassa, na margem portuguesa.

Infelizmente o concessionário não pôde obter os capitais necessários e veio a desistir do contrato, readquirindo a Companhia do Niassa todos os direitos que lhe havia concedido mas, em contrapartida, o entusiasmo que a animava de rasgar os sertões do Niassa com uma extraordinária rede ferroviária esmoreceu quase por completo.

Não era somente a Companhia que alimentava a ideia da construção de uma linha férrea penetrante ligando o litoral à região dos lagos. O Governo português já há muito tempo que estudava as possibilidades de semelhante ligação. O traçado do caminho de ferro pretendido teria como testa marítima a ampla baía fronteiriça à ilha de Moçambique e o seu traçado seria através de 400 quilómetros do distrito de Moçambique até atingir o rio Lúrio, internando-se seguidamente ou pela Zambézia, caminho sempre perto do curso do Lúrio até atingir a região dos pequenos lagos ou, então, penetrando nos territórios da

Companhia do Niassa, ir terminar junto ao grande lago.

Como parecia que o objectivo desta linha férrea era atingir apenas um lago qualquer, mesmo que tivesse de atravessar regiões pobres e sem interesse económico, este projecto originou grandes polémicas onde foram analisados os prós e os contras dos traçados propostos.

Embora sem qualquer traçado perfeitamente definido, somente com a indicação muito vaga que deviam partir de uma das baías da costa de Moçambique e dirigir-se para a fronteira entre Moçambique e o Niassa inglês, aproximando-se dos montes Namuli, o *Diário do Governo*, de 31 de Agosto de 1912, publicava um decreto autorizando a construção desse caminho de ferro. Nesse dia, portanto 51 anos, nasceu o Caminho de Moçambique.

Por uma questão de rivalidade e concorrência com o Estado, a Companhia do Niassa após a publicação deste decreto, entrou num período de grande actividade burocrática no tocante à construção do seu projectado caminho de ferro através dos territórios por ela administrados.

Logo em Setembro desse ano foi celebrado um contrato entre a Companhia e a casa londrina Pauling & Co. para a apresentação, até 31 de Março de 1913, de um estudo definitivo de um caminho de ferro. Concluído antes de terminar o prazo estipulado — posto que todo o trabalho tivesse sido executado em plena época das chuvas — o relatório desse estudo propunha que, sensivelmente, fosse seguido por Serpa Pinto e reconhecido por Azevedo Coutinho, mas com ligeiras modificações que o reduziam em cerca de 30 quilómetros. Para efeitos de construção, o traçado proposto era dividido em três troços: o primeiro, com uma extensão de 202 quilómetros, desde Porto Amélia ao Medo; o segundo, de maior comprimento, ia do Medo à Metarica num percurso de 307 quilómetros, ligando a região de Metarica à de Metangula.

No ano seguinte, o Governo iniciou a construção do Caminho de Ferro de Moçambique que partindo do porto do Lumbo, fronteiriço à Ilha de Moçambique, devia fazer a ligação com o Largo Chirua.

Um ano depois, o Governador do Distrito, Duarte Ferreira, opinava que aquele caminho de ferro tinha necessidade de atingir o seu objectivo em três ou quatro anos, construindo-se entre 100 e 120 quilómetros anuais de via férrea porque de contrário, mantendo-se o ritmo até aí verificado seriam necessários 40 anos para percorrer 400 quilómetros.

O deflagrar da Grande Guerra em 1914 impôs ao

Governo português a necessidade de suspender ou de diminuir consideravelmente a construção do caminho de ferro; ao mesmo tempo a Companhia do Niassa cancelou os estudos e preparativos da realização de uma linha férrea atravessando o extremo norte da Província.

Finda a guerra recommençaram os trabalhos interrompidos do Caminho de Ferro de Moçambique e, em 1924, já estavam abertos e em exploração 90 quilómetros de via. Não obstante, quando cinco anos depois cessaram os direitos majestáticos a Companhia do Niassa, o governo de Moçambique chamou a si a responsabilidade do caminho de ferro que a extinta companhia do Niassa se propunha fazer.

Entretanto, muito lentamente o Caminho de Ferro de Moçambique rompia os montes e vales do sertão a fim de atingir a região dos lagos, sem obedecer contudo a qualquer traçado e sem ter objectivo fixo.

Em etapas sucessivas atingiu Meconta, daqui seguiu para Nampula para depois se dirigir a Malema e, em 21 de Setembro de 1942, atingir o rio Lúrio. A chegada do primeiro comboio às margens do Lúrio foi festivamente recebida, na presença do então Ministro das Colónias.

Nove anos depois foi inaugurado o troço até Nova Freixo. Todavia, o destino posterior desse caminho de ferro continuava a ser uma incógnita!

Em 1940, 1941 e 1942 foram gastos com esta linha

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

férrea, respectivamente: 5466, 5306 e 6093 contos. Apesar do dispêndio de tão avultadas verbas o traçado e destino desta obra continuava ainda incerto. Publicações oficiais e semioficializadas indicavam-no como tendo o seus terminus em Vila Cabral, contornando os montes de Metónia ou pelo sul ou pelo norte e, neste último caso, aproximando-se do posto administrativo do Catur.

Em 1948 parecia ter ficado decidido que o destino do Caminho de Ferro de Moçambique seria a lindíssima baía de Metangula, no Lago Niassa, fronteira a Cota-Cota. Mas na proposta de lei relativa à aprovação do Plano de Fomento para 1955-1958 o destino da via férrea volta a figurar como uma incógnita!

Em 1956, 1958 e 1959 foram gastos nesta penetrante, respectivamente 78 340, 65 787 e 74 258 contos com o complemento do estudo e traçado da linha até Congerenge, continuando, porém, a não se saber onde seria o seu terminus.

Ao findar o ano de 1960 discutia-se ainda qual seria o melhor traçado do Caminho de Ferro de Moçambique para atingir o Lago Niassa. Propunha-se a sua ligação directa do Catur a Meponda ou então, faziam-no passar por Vila Cabral até atingir Metangula. Prevaleceu esta última hipótese. Para que ela seja uma realidade faltam ainda construir cerca de 112 quilómetros de via e essa tarefa, ao ritmo lento seguido até agora — e que se mantém dentro dos cálculos do governador Duarte Ferreira — não levará menos de 10 anos.

Seja como for, a próxima etapa será Vila Cabral, a capital do imenso distrito do Niassa. Depois, o Caminho de ferro de Moçambique seguirá, com rumo definido, para a baía de Metangula — o local que há já mais de 100 anos o major Serpa Pinto preconiza como sendo o mais conveniente. Assim terminará o Caminho de Ferro de Moçambique o seu longo e incerto caminhar através dos matos do Norte da grande província portuguesa das margens do Índico.



ROUBAIX-FRANÇA

- Compressores
- Bombas de vácuo
- Bombas para fluidos viscosos

INSTALAÇÕES DE VÁCUO
COM

«ROOTS» e «ANEL LÍQUIDO»

Todos os problemas de bombagem

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.

RUA NOVA DO ALMADA, 46 — LISBOA-2

Telefones: 3 01 32 (6 linhas)

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis:

Para Escrita e Impressão Comum

Couché — Máquina e outros especiais

Embalagem fina — Vegetais Krafts

Transformados:

Higiénicos — Lenços

Guardanapos e outros papéis especiais



PHOENIX

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

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

Baterias Alcalinas SAFT

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

Eng.º Ramalho Rosa

Rua Braamcamp, 96-1.º Esq.

Telef. 5 05 31

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

TAYLOR BROS. & C.º LTD.

- EIXOS
- RODAS
- MONOBLOCOS
- AROS
- RODADOS

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, LDA.

Rua Cascais, 47 (Alcântara)

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** — Telef. : 77 40 41 / 2 / 3

depois
do café



beba *antes*
uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1881



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 A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — 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 30 954

LISBOA



Companhia de Seguros A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18—LISBOA

Capital e Reservas em 1963: 237 423 contos

CORRESPONDENTES EM TODO O CONTINENTE, ILHAS E ULTRAMAR

Delegações: PORTO, COIMBRA, AVEIRO, MADEIRA E MOÇAMBIQUE

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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.

AUGUSTO FERREIRA CASTELO BRANCO, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 231-233 e 262 s/loja

Telefs. 32 17 50 — 3 32 23 — 36 85 46

LISBOA

PERGAMÓIDES ■ ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES ■ PLÁSTICOS

Tecidos de algodão — Veludos — Vidro plástico — Materiais para enchimento de estofos

Fabrico de molas, coxins e colchões de molas marca CASTELO, etc., etc.

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

Caminho de Ferro da Beira

Inauguração da Variante das Amatongas

No dia 10 de Fevereiro do corrente ano, realizou-se, no Caminho de Ferro da Beira, a inauguração da Variante das Amatongas com a presença do sr. Secretário Provincial, eng. Vaz Pinto.

Do programa constou a partida de um comboio especial da estação de Inchope, que circulou pela nova linha até Gondola, onde, na esplanada da piscina do Clube Ferroviário, foi servido um almoço.

Antes da partida do comboio da estação do Inchope e após a cerimónia da bênção da linha por Monsenhor Manuel Barbosa e do descerramento, pelo sr. eng. Vaz Pinto, secretário Provincial, de uma lápida comemorativa do importante melhoramento, o sr. eng. Fernando Seixas, Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, proferiu um discurso que, pelo seu grande interesse, passamos a reproduzir integralmente.

«Excelentíssimo Secretário Provincial:

Cumpre-me, e faço-o gostosamente, agradecer a honra que Sua Excelência o sr. Governador Geral nos deu dignando fazer-se representar por V. Ex.^a, Sr. Secretário Provincial presidindo a esta cerimónia que tanto júbilo traz aos que vêm dedicando, dia a dia, o melhor do seu esforço ao Caminho de Ferro da Beira, por verem satisfeita uma das suas maiores aspirações — a entrada ao serviço desta grande variante, a Variante das Amatongas.

Foi o caminho de Ferro da Beira adquirido pelo Estado à Companhia concessionária em 1949 e entregue a sua administração aos Caminhos de Ferro de Moçambique que cedo iniciaram os estudos necessários aos melhoramentos, renovações e modernização desta linha e das suas instalações e equipamentos. No conjunto destes trabalhos e aquisições foram já investidos, em acréscimo ao custo inicial do resgate da linha, cerca de 1 200 000 contos nestes últimos quinze anos. Na parte referente apenas à infra-estrutura da via, a Variante das Amatongas representa a obra de maior vulto. São 41 535 metros de linha cujo traçado, de características muito mais suaves do que o traçado original, seguindo uma direcção completamente nova, permite substancial economia nas despesas de exploração, tornando esta não só mais rendável, com um menor esforço por parte do pessoal, mas especialmente vem aumentar em muito a capacidade de transporte da linha da Beira e melhorar simultaneamente a segurança da circulação dos comboios, permitindo ao mesmo tempo velocidades mais elevadas.

Apesar das dificuldades actuais, a construção desta nova ferramenta de trabalho, a cuja inauguração e abertura à exploração V. Ex.^a, senhor Secretário Provincial, se dignou vir proceder, representa notável investimento que o Governo não hesitou em levar a efeito, ao aplicar, com uma inabalável fé nos destinos de Moçambique, a elevada soma de cerca de 115 milhões de escudos em apenas 41,5 kms, de linha. À larga visão e compreensão de Sua Excelência o Ministro das Finanças pelos problemas do Caminho de Ferro da Beira se devem as oportunas decisões que permitiram a realização desta e de outras variantes, visando servir em melhores condições não só Moçambique mas muito especialmente a Rodésia, Zâmbia e Malawi, ou sejam os territórios que se encontram dentro da zona de influência do porto e caminho de ferro da Beira.

Além desta variante, outras já construídas, e postas sucessivamente ao serviço sem quaisquer cerimónias e publicidade apesar das suas extensões somadas atingiram um total de cerca de 32 000 metros e representarem um dispêndio de mais de 50 000 contos.

No prosseguimento dos melhoramentos e renovação da superestrutura de toda a linha da Beira, a substituição do velho carril de 30 kg/m por carril de 40 kg/m, mais pesado e mais adequado ao tráfego que sobre ele circula e das respectivas travessas, trabalhos que vêm sendo executados com regularidade e se espera finalizar dentro de poucos anos, representam de longe o maior investimento em curso no Caminho de Ferro da Beira.

Em nome dos ferroviários de Moçambique, posso assegurar a V. Ex.^a que não serão poupados esforços para corresponder à confiança que neles é depositada ao entregar-lhes hoje mais este novo melhoramento, pedindo a V. Ex.^a para transmitir a Suas Excelências o Ministro das Finanças e do Ultramar, os melhores agradecimentos por mais esta obra que os ferroviários da Beira irão utilizar com redobrada fé no futuro.

A execução de terraplenagens, obras de arte e linhas telegráficas, foi entregue por concurso à firma Sociedade de Construções e Empreitadas, Lda. (SOCEL), e os edifícios à firma Sociedade Geral de Empreitadas, Lda., sendo a via e respectiva balastragem executada por administração directa do Caminho de Ferro da Beira.

A Sua Excelência Reverendíssima o senhor Bispo da Beira os nossos agradecimentos por se ter feito representar pelo Reverendíssimo Vigário-Geral, para a bênção de mais esta realização ferroviária.

Aos Excelentíssimos Vogais do Conselho Legislativo um muito obrigado pela sua presença nesta cerimónia.

Aos Excelentíssimos Comandantes Militar Territorial do Centro e da Base Aérea assim como aos Excelentíssimos Presidentes da Câmara Municipal da Beira e Vila Pery e da Associação Comercial da Beira, Excelentíssimas Autoridades e mais assistentes a esta inauguração, os agradecimentos da administração ferroviária por se terem dignado abri-la com a sua presença. Aos Excelentíssimos Representantes da Imprensa, da Rádio e Televisão, um obrigado muito especial pelo interesse e carinho com que vêm acompanhando as actividades do Caminho de Ferro. A todos os presentes, muito obrigado.

Para finalizar peço a Vossa Excelência, senhor Secretário Provincial, se digne, utilizando a pá com carvão, cortar a fita simbólica, abrindo à exploração a Variante das Amatongas.»

Em resposta, o sr. Secretário Provincial, eng. Vaz Pinto, proferiu o seguinte discurso:

«Meus senhores:

Com a sobriedade e dignidade que lhe são características e tão bem se ajustam à grandeza austera da obra e ao momento que atravessamos, o sr. eng. Director dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro fez a V. Ex.^a a apresentação desta Variante das Amatongas. Com a mesma sobriedade nos temos abtido de dar relevante publicidade a muitos outros trabalhos nesta via, tudo integrado num persistente esforço agora já próximo do seu termo, visando a completa modernização do Caminho de Ferro da Beira, e no qual investimos a impressionante soma de um milhão e duzentos mil contos.

Sociedade Têxtil de Baiona, L.^{da}

End. Teleg :
«Baiona»

FIAÇÃO E TECIDOS
VIZELA

Telefs. { 4 82 94
4 83 94
4 84 48

Sarjas Brancas ● Caquis

Zuarteres ● Entretelas

Tecidos para gabardine

Tecidos em Terylene/Algodão

Os nossos Artigos com a Marca

«BAIONIZADO»

São garantidos contra o Encolhimento à Lavagem

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

Contudo merece destaque esta importantíssima pedra assente no majestoso edifício que é a rede ferroviária e portuária de Moçambique. Uma pedra valiosa — mas afinal apenas uma pedra mais; relembramos de passagem, (entre inaugurações recentes), o porto de Nacala, o troço Nova Freixo-Catur, a ligação à Suazilândia, o cais de Matola, a aquisição de vultuoso material, a imponente e moderníssima instalação de carregamento de minérios da Matola; (entre trabalhos em curso), os novos cais, doca e estação da Beira, a extensão do Cais Gorjão.

Caracteriza-se esta variante pela sua alta rentabilidade a curto prazo. Bastará aqui referir que a carga rebocada, por comboio, passa das 650 para as 800 toneladas; que as 150 curvas do traçado antigo sendo 127 do raio inferior e 300 metros, e 34 de raio inferior a 100 metros ficam reduzidas a 45 (menos que a terça-parte), todas de raio superior a 300 metros. Eliminamos deste modo um gargalo, um travão, um verdadeiro estrangulamento, desta tão significativa via.

Mas que ninguém suponha que o esforço não prosseguirá. Dentro de prazo curto nesta mesma zona, entroncará na coluna vertebral de Manica e Sofala a Estrada Nacional n.º 1, ligando o Centro e o Sul da Província, e drenando para a Beira novas riquezas; e não considero utopia predizer que ainda veremos a ligação ferroviária das linhas da Beira e do Limpopo por território português.

Seria imperdoável cegueira olharmos um caminho de ferro como mera obra de engenharia.

Um caminho de ferro destes foi sempre poderosa alavanca de progresso económico; é cada vez mais grandeza política de primeira ordem; será sempre factor de fixação de população e de promoção social. Basta visualizar o que os 115 milhões de escudos investidos nesta variante significaram, durante anos, em salários, em estímulos às indústrias e às empresas construtoras — até em valorização do Homem pela técnica e pelo trabalho. Considero de pôr em relevo, neste capítulo, que se cons-

truíram 60 casas (53 das quais para famílias de pessoal auxiliar); dois dormitórios para solteiros; e que nas Amatongas está crescendo uma nova povoação, já com escola, água e luz

Disse V. Ex.^a que era esta mais uma prova palpável e indismutável de confiança nos destinos de Moçambique e de Portugal; disse que os ferroviários, com redobrada fé, não se pouparão a esforços para corresponder àquela confiança.

Para o representante de Sua Ex.^a o Governador-Geral, nada poderia ser mais grato do que tais afirmações — que são verdades de fundamental importância.

«Na realidade, ferroviários, não vos esqueçais de que o que faz nascer, viver e prosperar estas obras são os Homens: foram a inteligência e a vontade dos dirigentes ferroviários que as conceberam e fizeram realizar; serão a vossa força de vontade e a vossa dedicação que permitirão arrancar delas a utilidade que a Nação espera e necessita.»

É isto que transmitirei a Suas Excelências os Ministros do Ultramar e das Finanças, e Sua Ex.^a o Governador-Geral de Moçambique, como V. Ex.^a senhor eng. Fernando Seixas, e consigo todos os ferroviários, certamente desejam.

A todos quanto aqui deram o melhor de si mesmos, funcionários e particulares, dirijo o emocionado agradecimento de Sua Excelência o Governador-Geral, infelizmente impossibilitado de estar presente, ao qual me permito juntar o meu próprio.

Em nome de Sua Excelência o Governador-Geral de Moçambique, vou ter a honra de proceder à inauguração da Variante das Amatongas.»

Com o regresso dos convidados à Beira e a Lourenço Marques se encerrou um acontecimento da maior projecção económica para a Província e por consequência para Portugal, que se fica devendo à Administração Ferroviária que prossegue no cumprimento da divisa que adoptou: «mais e melhor.»

O Lar Ferroviário

Continua a ser notável a actividade desta cooperativa de moradias para ferroviários

Da simpática e útil Cooperativa «O Lar Ferroviário», fundada em Agosto de 1954 — há, portanto, dez anos — por um punhado de ferroviários de boa vontade, de largo espírito associativo, de profundo e sincero sentido de solidariedade humana, recebemos — e por tal facto exaramos aqui os nossos agradecimentos — o «Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal» referentes à gerência finda em 31 de Dezembro de 1964.

A Direcção, dirigindo-se aos seus consócios, afirma-lhes que «embora a Cooperativa já tenha distribuído bastantes benefícios à modesta classe a que todos pertencem, muito há ainda a fazer e que pode ser feito. É isso que nos propomos levar a efeito no próximo ano, custe o que custar, pois a nossa actual situação financeira é bastante desafogada».

Mais abaixo lê-se: «Durante estes 10 anos, a prática demonstrou-nos a necessidade, para breve, duma remodelação e actualização do Estatuto, de forma a que, sem alienar a segurança requerida, se possa, mais facilmente e sem peias, atingir uma maior plenitude dos fins que ela se propõe e, simultaneamente, facilitar e melhorar o objectivo dos senhores associados».

Pelos mapas expostos no Relatório verifica-se que tem sido admirável a acção desta Cooperativa. Em 1964 foram entregues 12 construções, em vários pontos do País, estando por entregar ou em construção mais onze moradias.

No mapa em que figuram os sócios beneficiados com casas por esta Cooperativa, vemos que o custo das construções oscila entre 18, 21, 36, 92 e 242 contos. Três das moradias já foram totalmente amortizadas, nas seguintes localidades: Entroncamento (54 246\$90); Alpedrinha (18 000\$00; e Mem-Martins (108 000\$00).

No número das casas que estão sob o regime da amortização, há doze que serão pagas em 19 anos, e vinte que serão liquidadas em 10 anos.

A fim de se poderem reorganizar os seus serviços de expediente e contabilidade — pois vai aumentando o movimento de sócios —, a secretaria desta Cooperativa instalou-se na Rua da Assunção, 42-4.º, sala 24, em Lisboa.

Felicitemos os sr. Humberto Ferreira da Silva, Humberto Pires dos Santos, António Maria Cascaheiro e Tarquínio Onofre Marques, pelo êxito da sua notável actuação.

Oliveira, Simões, L.^{da}

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

Telefone 66 03 23

FORNECEDOR DA C. P.

Armazém de cabos e aprestos marítimos

Fornecedores de navios com existência permanente em armazém dos seguintes artigos:

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

Especialidade: Aparelhos Diferenciais

VIDA LITERÁRIA

Um novo livro do Barão von Breisky, grande amigo de Portugal

Na sua bela residência, denominada «Cimani-Mani», e construída em plena serra da Malveira, o ilustre escritor austríaco barão von Breisky, grande e sincero amigo de Portugal, recebeu alguns escritores e jornalistas para lhes apresentar um novo romance cuja acção decorre em Angola: *A Grande Calema*.

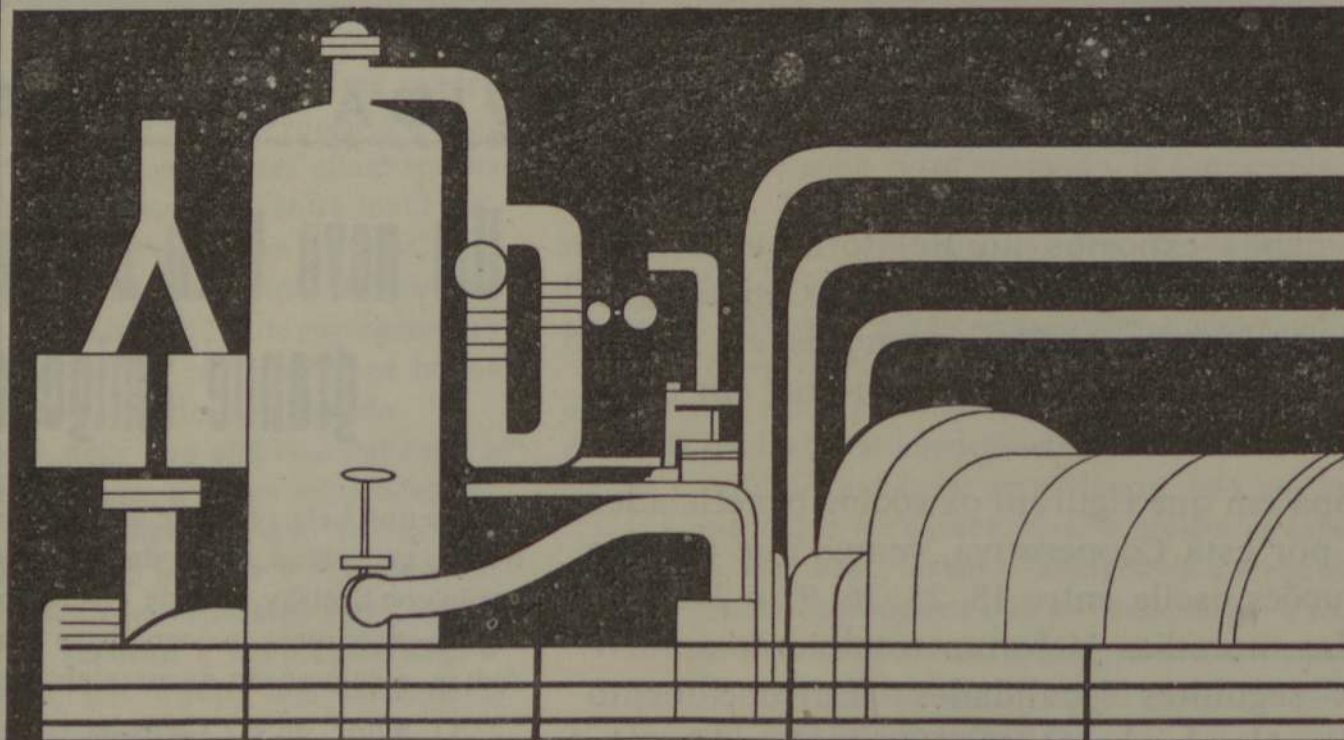
O autor de «*O Colosso*», romance que foi em França e nos E. Unidos um «best-seller», viveu largos anos em Angola como caçador de feras, plantador e armador, com tripulação negra depois de haver percorrido a Ásia desde o Himalaia a Ceilão e de ter atravessado em todas as direcções o continente africano.

Após a leitura de algumas passagens do novo romance, estabeleceu-se um colóquio em que intervieram os srs. dr. António Quadros, Carlos de Almeida do «Notícias» de Lourenço Marques, e o notável poeta angolano dr. Geraldo Bessa Victor. Entre os convidados contavam-se os escritores dr. Alexandre Coelho Branquinho da Fonseca, Fernando Silvan e Jorge Ramos; o dr. Borges de Castro presidente do Grémio dos Livreiros; Johannes Roth, correspondente da imprensa alemã; Mário Barata Salgueiro, em representação de Lufs Lupi, director da agência noticiosa «Luítânia»; jornalistas Afonso Serra, Silva Baptista, Oliveira Santos, representantes da imprensa de Angola e Moçambique, e Rebelo de Bettencourt, em representação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da revista «Viagem».

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

VENEZUELA TURÍSTICA **E A PRESENÇA DE PORTUGAL NO NOVO MUNDO**

Por FRANCISCO COTA

Quem não foi à América não viu coisa boa ...; a América Latina, a que canta a nossa língua ou «baila» ao som das castanholas de Andaluzia ... E o Brasil, terra de portugueses, de gente da mesma raça, de cor sincera e de costumes bem portugueses.

Mas voltamo-nos para Venezuela, país no cume da América Sul, já pertença do Caribe, virada para os costumes Latinos, os melhores costumes, tradicionais membros de uma Cultura Europeia, e onde há cerca de 62 000 portugueses, vivendo, trabalhando, ganhando com honestidade e inteligência o dia a dia.

Caracas, capital da pátria de Simon Bolívar, cidade nova, cidade da América, de pistas e auto-pistas, de estradas tipo Pan, é um «leque» que se abre com novidades, com arquitectura própria que portugueses e italianos criaram. Sentimo-nos como que em nossa casa. Caracas, cidade modelar, de arranha-céus, triunfa ao «sol» tropical que se envolve no mar azul do Atlântico e do Caribe.

Turísticamente, Venezuela vale ... Vale pela sua posição geográfica, em centro turístico da América Central e com ligações de hora a hora para os pontos importantes do chamado novo Mundo. Tudo lhe está «cerca», ali, a uma hora de voo Puerto Rico,, Santo Domingo, Colombia, Guianas, e com o Brasil (Belém do Pará) e menos de três horas. Facilmente temos em Venezuela o Mundo chamado América.

Nove horas levamos de Lisboa ao Rio de Janeiro, cidade viçosa onde se comemora o IV Centenário de cidade que os portugueses deram ao Mundo Novo. Cinco horas de voo, em jacto, levámos sobre o território gigantesco de Góias, com Brasília em baixo, feita *menina perdida* no deserto verde, ou inferno verde... Um pulo para o mar e descobre-se acolhedor mar que, do alto, mais parece um lago ... Venezuela. Orinoco e descida em Maiquetia, Aeroporto de Caracas, onde o calor incomoda um pouco: estamos em pleno Macuto, com Caracas na outra banda, área dividida pela ramificação dos Andes, que desce até ao mar.

Chegámos e fomos recebidos pelo «roncar» dos aviões que chegam e partem num Aeroporto Internacional ... É fácil ir a New York, ao México, a Miami ou ao Chile. Está ali um alvoroço de aviões que partem para a Europa ou cruzam os ares da América. Entrada em Caracas. Toda engalanada; vai chegar o General De Gaulle, embaixador da França para as melhores relações com toda a América Latina ...

Abordamos Margarita, deixando Caracas tranquila numa tarde quente, já quando o Sol caía para lá do Equador. Margarita é a «pérola do Caribe». Bem podia ser a «pérola turística» e onde há pérolas verdadeiras, negócio farto do tradicional ilhéu, homem forte, possante de braços, vestindo de branco e de chapéu largo, à moda antiga! Porlar a vista e logo o Hotel de Bela Vista, exemplo raro da Conahotu.

A ilha mostra-se para o turista, 120 quilómetros por hora em «carretera» gigantesca e temos vista a ilha mais bela da zona Caribe.

O que é Barcelona, Cumaná, Ciudad Bolívar, Canaima,

Maracay e Maracayo? Cidades grandes, em pleno desenvolvimento económico. Maracaybo cresce ainda mais para o mar, com todos os seus poços petrolíferos, revestidos de grandiosidade. Um Mundo de torres dispersas pelo mar. A ponte de Maracaybo, obra valiosa da arquitectura, a maior ponte da América Latina, corta o espaço e está atenta ao curso de grandes navios que se baixam, em homenagem, à sua passagem.

Mérida, cidade Universitária, a Coimbra de Venezuela, situada a 2000 metros de altitude, tem como pano de fundo os Andes, já com 5000 metros e onde as neves são eternas. Subimos no maior teleférico do Mundo, para lá do alto se avistar e abraçar o potentado que são os Andes, a descerem para a Colombia e vão ao Chile? Vejo neste Andes o eixo Latino-Americano, aquele os une!

Conquistamos o céu ... Pico Bolívar ..., 5000 metros bem medidos e com temperatura abaixo de zero ...

Descemos a Mérida para beijar o Prado Rio, da Conahotu, e regressamos num Lav até Caracas, situada a 900 metros de altitude.

Percorrida Venezuela em 45 dias, em direcção a norte, sul, este, oeste, radicamo-nos em Caracas, convivendo com portugueses, gente de trabalho e que serve a economia Venezuelana pela honestidade e génio.

Foram dias turísticos nesta viagem memorável que nos abre um album de recordações por gentilezas de portugueses e venezuelanos.

De novo regresso a Portugal — pelo Brasil, com descida em Belém do Pará, cidade capital da Amazônia; cidade cem por cento portuguesa desde os alicerces de velha cidade.

Rumo a Brasília, S. Paulo (a cidade que mais cresce) e voltamos ao Rio de Janeiro, com encontro marcado com Negrão de Lima, Alves Pinheiro, Hupsel de Oliveira, Noel de Arriaga e com a Casa da Madeira, que festeja mais um aniversário natalício ...

Dois passos em frente e novo rumo a Lisboa, com partida do Galeão, Aeroporto de saudades, que nos deixa atrás a Capelinha bem portuguesa de Nossa Senhora da Pena — última despedida e o que fica de arredores do Rio de Janeiro.

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. Antonino e Sá, II — Porta 5 — Tel. 684302

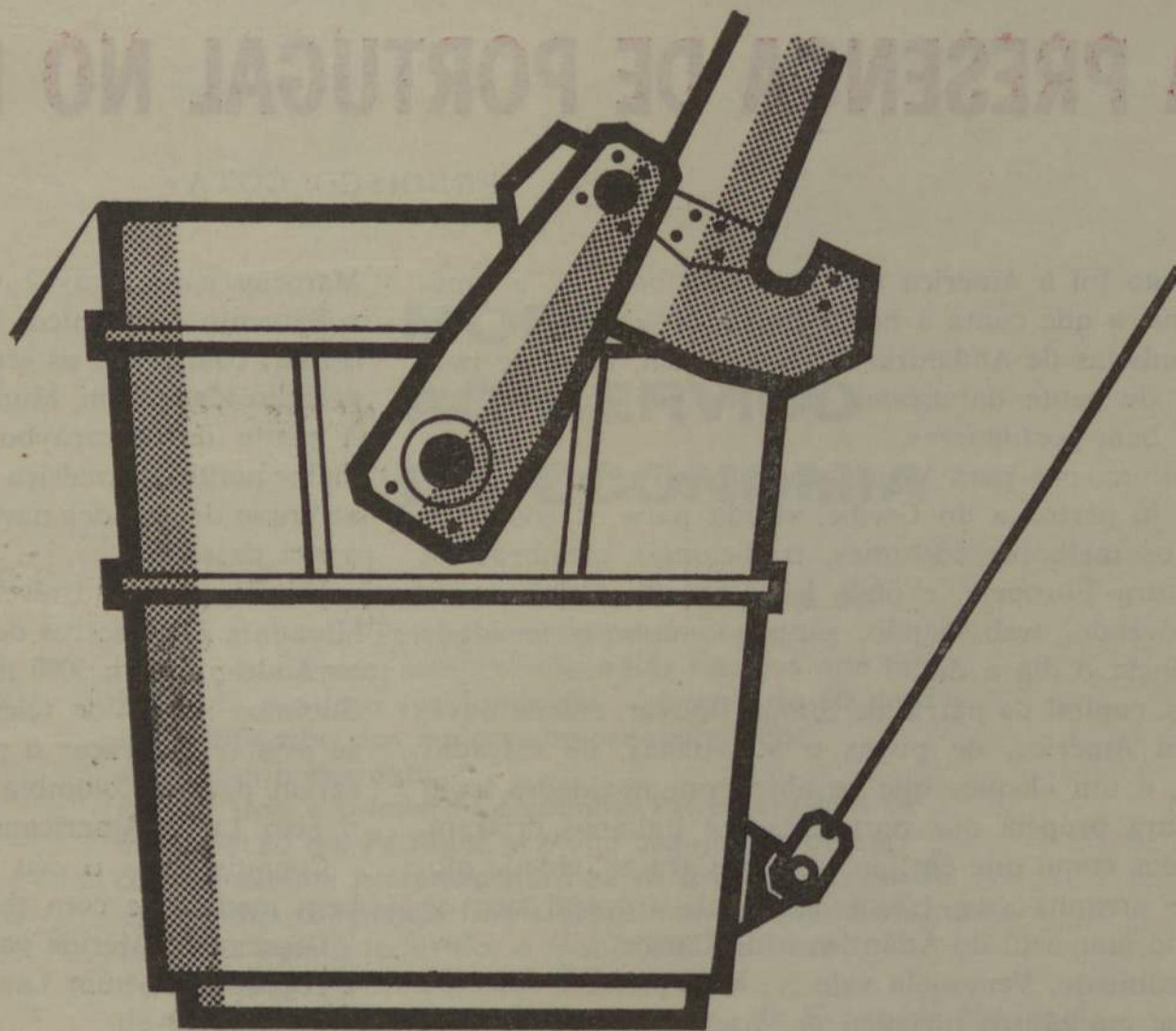
LISBOA

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

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

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

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



SERAING COCKERILL-OUGREE (Belgique)

Carros Eléctricos de Turismo

Uma feliz iniciativa

A Companhia Carris, associada à grande agência portuguesa de viagens «Star», vai inaugurar, no próximo dia 19 de Abril, um novo serviço público, de indiscutível interesse: Carros Eléctricos de Turismo. É de louvar e agradecer a iniciativa.

Lisboa, situada num ponto, turisticamente valioso do País, tem todas as condições para agradar aos que a visitam, desde o recordar histórico dos nossos feitos marítimos, nas ruazitas de Alfama, onde ainda residem os netos dos grandes navegadores, até aos seus monumentos, que são capítulos inteiros de uma história encantadora e heróica rasgada no tempo por homens da verdadeira ténpera lusitana.

Ora a Companhia Carris faz parte de Lisboa. Nem se podia imaginar a cidade, sem os seus característicos eléctricos e os funcionais autocarros que, num ritmo sempre crescente, a percorrem de lés a lés, numa azáfama constante, a caminho de uma missão. São as rodas de Lisboa das quais depende, diariamente, um milhão de Lisboaetas. Não podia, portanto, a Carris alhear-se do vulto crescente do nosso turismo. Era uma obrigação integrar-se com uma ideia, uma iniciativa, na época de turismo que, a partir do mês de Abril, se intensifica em Portugal e é simbolizada pelo «Dia do Turista». E, assim, criaram-se dois carros eléctricos curiosos. Despiu-se-lhes o amarelo quotidiano, tirou-se-lhes o «fardamento», que o identifica aos olhos dos passageiros, e deu-se-lhes o estilo de uma época já distante.

Houve imaginação e sentido artístico na decoração dos eléctricos. O conforto, a riqueza dos pormenores, o chão alcatifado, as cortinas grenat, a cair em franjas, a comodidade dos bancos de veludo verde e, até, o cordão da campainha, lembram as carruagens do princípio do século. Foi Pedro Leitão, — um artista plástico de reconhecido gosto, de grande talento, um valor da nova geração — quem imaginou os trabalhos decorativos, integralmente executados pelo pessoal da Companhia Carris, na estação de Santo Amaro.

O distinto artista teve a louvável preocupação de recuperar para os eléctricos de turismo os valores decorativos da época que eles representam, sem esquecer o conforto actual. Dentro dessa linha de rumo, até altofalantes, disfarçados sobre as portas, dando a ideia de pequenas caixas próprias de um veículo de tracção eléctrica, irão proporcionar música suave aos passageiros.

O Comissariado de Turismo compreendeu e aceitou a iniciativa da Companhia Carris, levando a sua simpatia ao ponto de a apoiar integralmente. Mas os carris não ficam só na planificação e exploração da sua excelente ideia. Juntou-se-lhe a «Star», a bem conhecida agência de viagens, que vai dar sentido prático ao puro simbolismo de uma ideia. Mas como a «Star» não se preocupa somente com o apoio aos turistas estrangeiros, também se interessa por programas de viagem para os turistas portugueses, que desejam conhecer a sua terra, criou, para os carros eléctricos de turismo, dois circuitos que, pela sua feliz originalidade, vão ter, certamente, aceitação.

Gente moderna, num carro «antigo», vai ver desfilar a «Lisboa histórica» e a «Lisboa doutras eras», a Lisboa de todos os tempos, a cidade das manhãs diáfanas, das tardes mornas e das noites de veludo.

Os percursos turísticos

Os carros eléctricos de turismo, levarão os turistas ao pitoresco autêntico de Lisboa e aos marcos que contam a sua história — desde o bairro onde nasceram os marinhos de Quinhentos, até às praias onde eles embarcaram à descoberta de Novos Mundos.

São estes os dois circuitos:

«Lisboa Antiga de Eléctrico» — nocturno — pela área de Alfama, Sé, Graça e Baixa.

«Lisboa Histórica de Eléctrico» — diurno — zona de Belém, Jerónimos e Museu dos Coches.

Os percursos, dada a originalidade dos veículos que os vão fazer e já porque, de si, têm vastos motivos de interesse, devem dar à STAR, que os imaginou, o justo prémio do êxito.

Os eléctricos

Os eléctricos de turismo são do tipo 1900, St. Louis, foram construídos em 1901 e, nesse mesmo ano, entraram ao serviço de Lisboa. Hoje, têm os n.ºs 435 e 437 na larga frota da Companhia Carris, constituída, na parte de eléctricos, por 401 veículos fechados e 100 atrelados. Possuem dois motores de 25 HP de potência uni-horária cada um e pesam, quando vazios, aproximadamente, dez toneladas. O comprimento dos eléctricos é de 8,330 m., a largura de 2,260 m., entre eixos, medem 1,981 m. e o diâmetro das rodas é de 0,850. Têm lotação para 24 passageiros.

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. 32 29 80 LISBOA - 2

PARIS HÁ SESSENTA ANOS

Quando o Expresso do Oriente ia de Londres a São Petersburgo—O canhão "Berta" sobre carris de ferro. Os alemães não vêm de combcio...

Por JORGE RAMOS

Há sessenta anos, isto é, treze anos depois de ter sido fundada a Gazeta dos Caminhos de Ferro, o mundo viveu um período de extraordinária euforia que foi a característica de toda uma época fulgurante para as letras e para a arte, e que também se projectou, ruidosamente alegre e descuidada no mundo social e elegante de 1900. Foi a belle époque. Deixou um turbilhão de reminiscências, uma poeira derivada de saudades. Era como que um carrossel vertiginoso — de que nos ficou uma imagem confusa, mas sempre impressionante pelo seu significado. A Europa era uma velha senhora que não vira nascer ainda os beatles e outros dos seus transviados netos escleróticos, pré-fabricados pelo vazio de uma neurastenia mascarada de histerismo. A Europa, e com ela o mundo, sabia sorrir. Encontrava uma explicação optimista para a vida e guisalhava esse transbordante bom-humor com o filosófico desdém pelas preocupações do «amanhã». Foi, sem dúvida, a época em que tudo era permitido, e em que tudo era excessivo.

A belle époque foi a arte de viver. Com ela, há sessenta anos, o Expresso do Oriente começava a correr de Londres a Istambul, e depois a Leninegrado, atravessando uma época tão freneticamente buliçosa como colmeia festejando a abundância de mel. Com a belle époque, aparecem os primeiros automóveis, os primeiros romances-folhetim no rodapé dos diários, o primeiro Maxim's no Palácio do Gelo (modelo de muitos outros Maxim's espalhados por toda a parte) com o monóculo do príncipe de Sagan, com os espantosos leques da «bela Otero» e a fascinação de Liane de Ponguy, grande sereia cuja existência foi uma permanente aventura.

São os quatro anos de voluptuosa embriaguez, a que o espectro da Grande Guerra põe um ponto final molhando o dedo fatídico no tinteiro de sangue donde saíra depois o borrão do Tratado de Versalhes — marcha fúnebre de uma Europa que já não sorri, que deambula pelos escombros fumegantes das cidades, agora em farrapos como mendigas, elas que se vestiram de opulências cintilantes!

1900 é a Europa aturdida do can-can e do Pomery. Em 1914 o champanhe é outro: salta a rolha de «Berta», canhão monstruoso que, sobre rails, a bas-

tantes quilómetros de Paris, espumeja a avalanche da invasão. Num café da place Pigalle, Jaurés será talvez o último defensor da Paz, e o arquiduque Francisco Fernando deve ter encontrado amargo o seu «caviar».

Na belle époque tudo se resume a uma palavra: «viver». Viver é saborear a vida: negócios, sonhos, paixões, interesses, ambições, são apenas astros fugidios dessa enorme via-láctea alucinante. A Europa é um baile de máscaras. Chega-se a admitir que a vida seria suportável se não existisse a loucura de saber vivê-la... A esse baile de máscaras assistem Guilherme II, Afonso XIII, Vítor Manuel, Jorge V, o presidente Loubet...

Tudo é eminentemente frívolo. O marquês de Boni de Castellanes, grande senhor de Versalhes que fazia gala em dizer que o dinheiro se fizera para ser lançado pela janela, dá festas tão deslumbrantes no seu faustoso palácio de mármore-rosa da Avenue do Bois, que Paris, maravilhada, supõe viver na época de Luís XIV e julga-se convidada por Fouquet, o intendente do olímpico monarca, para uma recepção orgiaca de cor e de luz... É a época dos dandies. Robert Montesquiou, que gozou a glória efémera de poeta com «Hortenses Bleus», ufana-se de proclamar que o primeiro lugar é aquele em que ele se encontra... É a época das celebridades que se pulverizam rapidamente: a duquesa de Clermont-Tonnerre famosa pelos seus ditos, Montesquiou famoso pelas suas impertinências... Os olhos melancólicos de um judeu observam essa época. Chama-se Marcel Proust. O seu nome não será um clarão que se extingue. Ficarà a brilhar na história literária da Europa. Proust será o Saint-Simon da belle époque, o seu historiador, ou melhor, o seu cronista. Retratou essa época, a sociedade do seu tempo, uma sociedade de sonâmbulos, em «À Procura do Tempo Perdido». Ele compreendeu a belle époque, e esta não o soube compreender. A Condessa de Greffuche, que serviu de modelo à princesa de Guermantes, de Proust, é uma das primeiras figuras desse tempo. Os salões literários abrem as portas a nomes célebres. Proust é convidado dos Grammond. A Bolsa recebe os homens de letras... Madame de Caillavet, a inspiradora de Anatole France, apresenta aos seus

ilustres convidados Aristides Briand, e Ana de Noailles faz sair Cocteau da obscuridade ...

É a época das gardénias nas botoeiras, dos cenáculos literários da Rue Royale, de Le Cercle, do Jocquey Clube que Lisboa com o Turf-Club copiaria, a época das grandes «cocottes» e das grandes toillettes no hipódromo de Longchamps, das princesas do mundo galante ostentando diademas de brilhantes, passeando de «tonneau». A espanhola Carolina Otero dança nas Folies Bergere, Emília André penetra no «Gotha» da velha Europa, tendo aos pés o duque de Orleans, Liana de Pougy torna-se «alteza romana» casando com o príncipe Ghikka ... A moral não se discute, porque as coisas mais absurdas transformam-se em lugares comuns. O Bairro Latino convive com o aristocrático Saint Germain. Tudo é permitido, tudo é possível.

As valsas lentas que faziam arrastar os vestidos caudalosos, dão lugar aos primeiros tangos. A zarzuela entra no teatro parisiense. Bergson publica a primeira obra: «A Evolução Criadora», Lyautey põe a bandeira francesa a flutuar em Marrocos, o Kaiser tem nas mãos as chaves da Alsácia Lorena, o Caso Dreyfus apaixonava o mundo com a intervenção do «J'accuse!» de Emilio Zola, surgem as comédias de Croisset e Paul Hervieu, representam-se os

primeiros dramas burgueses de Bernstein ... Em 1910 a atmosfera é um pouco diferente. A Europa está sob uma forte tensão de nervos ... Sobe o Chantecler de Rostand. O galo gaulês do poeta de «L'Aiglon» canta heróicamente a «Marselhesa» no teatro Saint-Martin — para ser ouvida pela Alemanha. O esplendor de uma época de boémia, de futilidade, de ostentação, de delírio, de «caf-con» e de pressa de viver, começa a decair. Em 1913 quando Paris aplaude o ballet russo no novo teatro dos Campos Elysios, principia a corrida ao armamento. Maurice Barrés publica «A Colina Inspirada». Aparecem Picasso, Changall, Modigliani, Gertrudes Stein, saindo desta mistura de espanhol, russo, italiano, e americano, um ataque cerrado à «arte burguesa». Girandoux antes de partir para o «front» explica à sua maneira a guerra de 1914: os alemães, na sua ofensiva, não tencionam utilizar o caminho de ferro. Virão a pé! Girandoux designa essa caminhada de «sehnsuche nacht Montparnasse» ... A belle époque é ainda o escalão oiro pelo qual a Europa mede a sua riqueza ... Em 1911, a quando do recenseamento, meio milhão de franceses declaram que a sua principal ocupação é ... não fazer coisa alguma. O ano de 1914 é o último acto desta época magnífica e incoerente, brilhante e caricata, perdulária e medíocre. Madame Cailloux mata com dois tiros de revólver o director do Figaro, Gaston Calmette, e Raul Villaint abate, também a tiro, Jaurés, que se opunha à lei dos três anos de serviço militar obrigatório.

Mas outra bala de revólver iria mais longe. Era o primeiro acto da catástrofe. Escrevia-o com sangue um estudante sérvio: o atentado de Seravejo.

Os cravos que engalanavam as botoeiras dos homens da belle époque enfeitam agora as espingardas dos que partem para os campos de batalha ...

TURISMO

Nas beiras fronteiriças

Para fomentar o turismo das Beiras fronteiriças, a delegação do SNI, na Covilhã, de colaboração com a Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, lançou em 1944 a propaganda das amendoeiras floridas de Barca d'Alva onde acaba o distrito da Guarda e começam as terras de Trás-os-Montes. O espectáculo maravilhoso dos montes que envolvem o vale da Sapinha tornou-se rapidamente um dos maiores valores turísticos das Beiras. Tal como acontece nos Piornos, nos Cântaros, na Serra da Estrela, esta região montanhosa surge coberta de neve. Estão em flor as amendoeiras. Principiam as excursões a terras de Riba-Coa, grande oportunidade para visitar os monumentos de Freixo de Espada-à-Cinta, Figueira de Castelo Rodrigo, Escalhão, Almeida, Pinhel e Guarda.



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

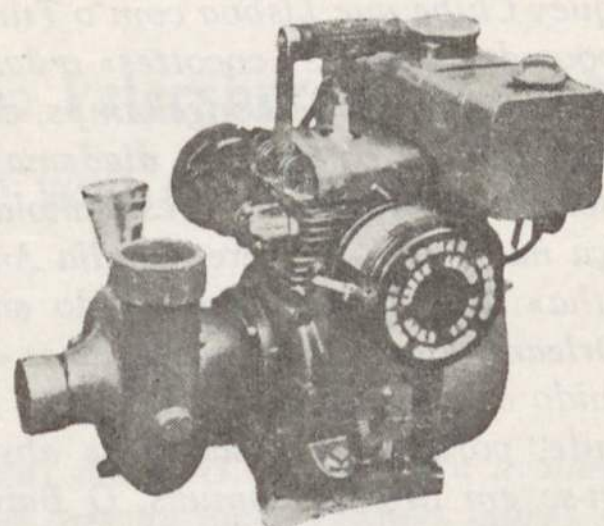
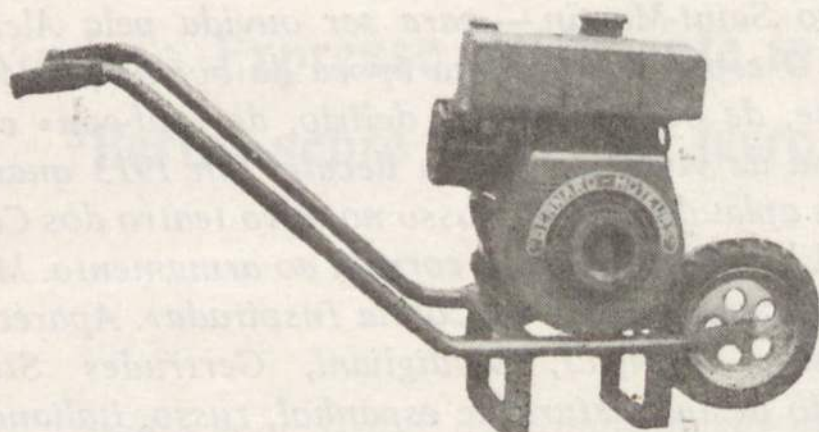
AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

BERNARD



MOTORES E GRUPOS MOTO-BOMBAS

a petróleo, gasolina ou «Diesel» para todos os fins

PARA ENTREGA IMEDIATA NOS AGENTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

MECANO ELÉCTRICA, L.^{DA}

Rua da Boavista, 84-1.º (escritório)

Stand: Rua da Boavista, 88-94

Telefs.: 36 13 96-32 23 00-36 86 42-36 86 43

LISBOA

Avenida dos Aliados, 156-162

Telefs.: 2 05 13 - 3 15 47

PORTO

NO BARREIRO

Alargamento da Avenida de Sapadores no recinto da estação de caminho de ferro

Segundo nos informa o *Jornal do Barreiro*, da digna direcção do Sr. F. Santos Costa, começaram finalmente, no recinto da Estação do Barreiro, as obras de alargamento da Avenida de Sapadores de Caminhos de Ferro. A notícia, dada em relevo na primeira página daquele semanário regionalista, e assinada por *O Homem da Rua* está redigida nos seguintes termos, que passamos a reproduzir:

«Tiveram hoje início as obras de alargamento da Avenida de Sapadores de Caminhos de Ferro, que há já anos se impunham, especialmente no troço compreendido entre a Gare Marítima e as instalações do Armazém Velho, em face do congestionamento de veículos pesados que ali se observa, o qual, nas horas de ponta (de manhã e à tarde), conjugado com o intenso trânsito de peões, pelas estreitas faixas dos passeios da referida artéria, se transformava num verdadeiro pandemónio, a que só os mais jo-

vens, ágeis e desembaraçados, ousavam resistir e vencer.

Tal como, para esse efeito, fora previsto, vai desaparecer a linha n.º 1, que servia a Gare, iniciando-se o integral aproveitamento das outras linhas. Com efeito, já quase se via, desde há tempos, a referida linha servir de resguardo a troços de composições.

Nestas obras, começaram hoje a trabalhar cerca de meia centena de homens.

Desaparecerá também, com esta obra, o cotovelo que a dita avenida faz em frente do Armazém Velho. Este babilónico armazém que está, na maior parte do tempo, quase vazio, sofrerá um novo corte, de cerca de 7 metros, e a placa que ali divide o trânsito em dois sentidos de marcha, será deslocada e encurtada convenientemente. No restante percurso da Avenida, até perto da Rua de Miguel Pais, será também formado, com o seu alargamento, um parque automóvel, no vasto recinto empedrado ali existente e totalmente inaproveitado, onde há muito só se vêem montes de areia e cascalho.

Espera-se que estas obras estejam concluídas durante o próximo Verão, constituindo a sua realização como que um acto comemorativo do 30.º aniversário do acto inaugural da referida avenida — a 14 de Julho de 1935 — cerimónia que foi altamente festiva e a que se dignou presidir o então Ministro das Obras Públicas, Eng.º Duarte Pacheco».

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um século da Pintura Francesa

Vale a pena visitar, no Palácio da Feira das Indústrias de Lisboa, à Junqueira, a Exposição de «Um Século de Pintura Francesa» (1850-1950). É uma mensagem da França amiga, é uma presença e é também uma magnífica e generosa lição de beleza. As relações culturais e artísticas entre a França e Portugal datam de séculos. Alguns dos nossos grandes mestres ensinaram nas Universidades francesas. Professores e pintores franceses contribuíram, por sua vez, para o nosso alto nível mental e artístico. Em Paris estudaram Silva Porto, Carlos Reis e Columbano. O nosso Santa Rita-Pintor aderiu, em Paris, ao Futurismo, que é de origem italiana e foi dos primeiros a exaltar entre nós a obra e o nome de Pablo Picasso, espanhol de nascença. E Picasso, facto curioso, figura nesta exposição com quatro expressivos quadros. Maria Helena Vieira da Silva, pintora notável, que encontrou em Paris a sua pátria adoptiva, também figura nesta Exposição com um grande quadro, cedido pela Galeria Jeanne Bucher.

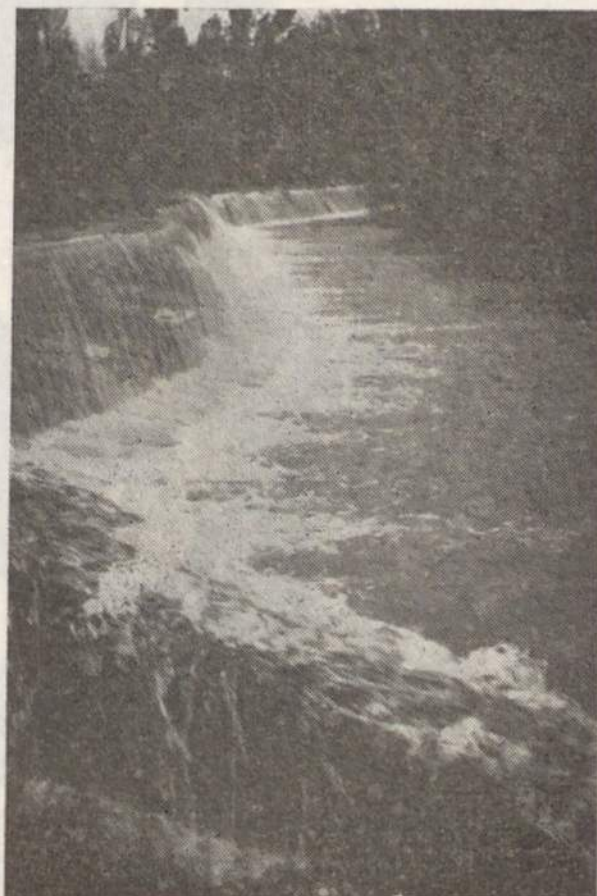
Presença amiga da França e alta lição de pintura, esta Exposição tem também o mérito, para os que estimam e conhecem os grandes pintores portugueses, de nos proporcionar comparações, que não podiam deixar de fazer-se. Como na França, possuímos também notáveis pintores, em todos os géneros, desde o retratista ao paisagista, desde o pintor de cenas familiares ao artista que se compraz em reproduzir as fases mais interessantes das touradas. De tudo temos também – e em grande. E até não nos faltam os pintores modernistas e os pintores abstractos. Canto da Maya, residindo actualmente na Ilha de S. Miguel, não foi, durante muitos anos seguidos, um dos maiores escultores de Paris?

Sim, vale a pena visitar, na Junqueira, a Exposição de Pintura francesa, patrocinada pelo General Charles de Gaule, presidente da República Francesa, e pelo sr. Almirante Américo Thomaz, presidente da República Portuguesa.

S. Francisco de Assis e a poesia cristã

A editorial «Livros do Brasil», a que preside o sr. António de Souza-Pinto, acaba de fazer o lançamento de mais um livro de excepção de beleza: *S. Francisco de Assis e a Poesia cristã*, por Agrippino Grieco. Grande amigo de Portugal, este notável escritor brasileiro dá neste livro um testemunho da sua admiração e da sua ternura pelas letras portuguesas. Ele mesmo – pela elegância, pela riqueza vocabular da sua prosa – é um dos grandes escritores portugueses do nosso tempo. Nesta sua obra, em que figuram poetas cristãos de nove países, o escritor incluiu quatro poetas lusitanos: Antero de Quental, António Nobre, Gomes Leal e João de Deus, ao passo que só três poetas brasileiros são citados na sua formosa antologia: Fagundes Varela, Alphonsus de Guimaraens e José Albano. São três poetas de que todos nós, brasileiros e portugueses, nos podemos orgulhar. Ao lado, nesta página, o leitor poderá verificar a nossa asserção, com um lapidar soneto de José Albano – um poeta de alma puríssima.

Portugal pitoresco



Queda de água do Rio Nabão, em Tomar



SONETO

Senhor, assim pregado ao duro lenho,
Não negas a ninguém o Teu socorro;
A mim, pois que de mágua vivo e morro,
Dá-me o brando sossego que não tenho.

Em te amar sempre ponho todo o empenho,
Vendo do puro sangue o frio jorro,
E com suspiros aos Teus braços corro
E aos pés da Santa Cruz deitar-me venho.

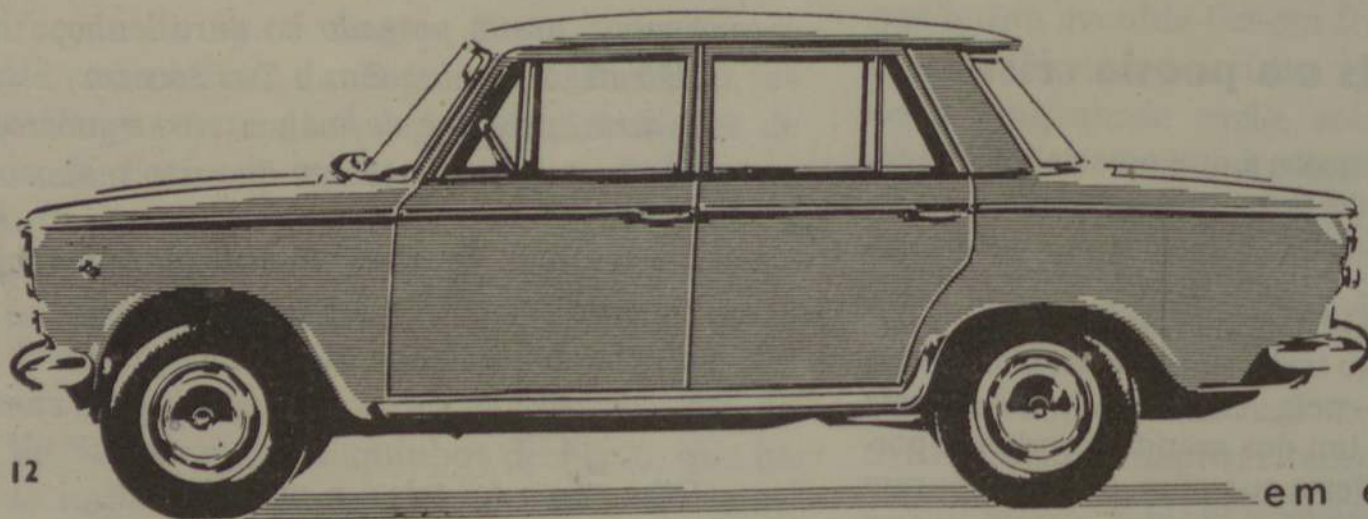
Olha como foi triste o meu destino
Sem esperanças quase e sem venturas,
Apenas com os sonhos que imagino.

Lembra-Te dessas dores tão escuras,
De que Tu és o meu Pastor Divino
E de que eu sou a ovelha que procuro.

JOSÉ ALBANO

fiat 1300

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



12

fiat 1300 o carro sucesso

em exposição na

**Fiat Portuguesa
Lisboa e Porto**



Automação como missão

Em princípios de Fevereiro 65 realizou-se em Duisburg, no Ruhrgebiet, um congresso das classes empreendedoras sob o lema «a automação como missão». Nesta conferência ficou expresso que a automação representa no mundo trabalhador um passo orgânico e consequente no desenvolvimento da vida humana. A automação é uma questão económica, em que o homem figura em primeiro plano.

Ao analisar as chances e os problemas ficou constatado o seguinte: com a liberação da mão-de-obra, de um lado, aumenta, do outro, a necessidade de trabalhadores naqueles sectores em que são produzidas as máquinas e as ferramentas necessárias para a automação. A procura da mão-de-obra eleva-se, além disso, com a extensão da produção que provoca uma automação importante para a política económica. Este efeito é actualmente bastante pronunciado, pois, com a elevação da renda popular, assume proporções gigantescas a procura de prestação de serviços. Aqui deve-se acentuar que o factor «prestação de serviços» não é tão susceptível à mecanização como a produção dos produtos de consumo.

Longe o perigo de desemprego

O facto da automação se concentrar na República Federal durante um período de ocupação excessiva e não durante uma época de falta de trabalho ou de ocupação-plena, foi considerado como factor de grande importância. Mesmo quando o processo da automação liberar a mão-de-obra durante o período de ocupação-plena, isto contribuiria para equilibrar a situação da excessiva procura de mão-de-obra na Alemanha Federal. A prática confirmou este desenvolvimento. A República Federal precisa contar ainda que a população, em idade de trabalho, não vai aumentar nos próximos anos. De acordo com as mais recentes previsões estatísticas deverá diminuir o número da população trabalhadora de 400 000 pessoas até 1970, para 26,4 milhões. Isto se deve principalmente à pirâmide de idade que sofreu consideravelmente com as duas últimas grandes guerras. Outro factor de importância é a prorrogação do período escolar. Ao invés de desemprego motivado pela automação, espera-se até que a necessidade de mão-de-obra aumente bastante dentro de um futuro próximo.

Problemas psicológicos

Na República Federal cerca de 25% das empresas estão inteira ou parcialmente automatizadas. O que é preciso vencer são os problemas de ordem psicológica. Outro factor de importância é a readaptação dos colaboradores às qualificações mais elevadas ou diferentes, que se torna necessária no tempo oportuno. Diante das novas perspectivas a readaptação e o ensino vêm merecendo cada vez mais importância.

Os representantes das classes empreendedoras dão grande valor de informar os seus colaboradores com bastante antecedência sobre as medidas de automação a serem tomadas, mesmo quando estas não provocam a liberação da mão-de-obra. O seu apelo é o seguinte: cada empreendedor deveria ter diante dos olhos que informações circunstanciadas sobre o assunto, ajudam a eliminar no empregado a sensação de preocupação e de incerteza.

As experiências colhidas durante o congresso da automação foram resumidos na verificação de que com o progresso técnico houve um melhoramento do padrão de vida para a totalidade da população, inconcebível há alguns anos atrás. Os patrocinadores declararam como sendo sua tarefa, de continuarem a valer-se das possibilidades oferecidas pela ciência e pela técnica, para satisfazer as necessidades cada vez maiores da população, cada vez mais numerosa. As associações das classes empreendedoras estão dispostas a resolver simultaneamente os problemas sociais que venham a apresentar-se no âmbito da automação para os diversos grupos dos seus colaboradores.

Mas, no intuito de evitar que o progresso técnico e o subsequente bem-estar material venham a corromper os valores individuais da personalidade, as associações pretendem contribuir também para que as facilidades da era moderna sirvam de base para o desenvolvimento da liberdade e da responsabilidade pessoal, sobre a qual se baseia a estruturação da sociedade.

Humorismo... ou talvez não

Para evitar confusões e falsificações, a d'recção dos caminhos de ferro chilenos resolveu fixar o preço dos bilhetes segundo a altura do passageiro. Até a um metro, o bilhete é gratuito, até, 1,40 custa meia tarifa e daí para cima é total a tarifa a pagar.

EM MUNIQUE

1.ª Exposição Internacional de circulação

Os terrenos da feira e da exposição da «Theresienhöhe» em Munique estão ainda ocupados por diferentes acontecimentos e serão inteiramente postos à disposição da «Iva», de meados de Abril em diante, para os trabalhos de montagem e acabamento. Até agora 34 países anunciaram a sua participação nesta primeira exposição internacional da circulação. A exposição especial «O Homem e o Espaço» compreende também as nações preponderantes no domínio da astronáutica: os Estados Unidos e a U R S S. Estão em curso negociações definitivas com certos países.

Em breve, devem chegar do interior e do estrangeiro os arquitectos que, apoiados numa legião de operários, devem realizar, ao longo de um mês, os planos concebidos. Após longos trabalhos preparatórios muito extensos e iniciados em 1960, a maior exposição alemã deste ano será edificada em 10 semanas, numa superfície de 500 000 m² na «Theresienhöhe» e na parte sul da «Theresienviere».

Afanosamente, os operários concluem as obras dos pavilhões, muito dos quais são enormes, sendo o maior de todos o número 20, com três andares que totalizam uma superfície de 20 000 m².

Quarenta milhões de marcos foram investidos para o alargamento dos terrenos da «IVA». Além disso, a cidade de Munique despendeu vinte milhões de marcos no acabamento das ruas de acesso bem como para um suplemento de 8000 lugares de estacionamento.

Visível de longe, a marca distintiva da Exposição cresce todos os dias: uma torre de 100 metros de altura e provida de uma cabina de dois andares em plexiglas, oferece ao visitante uma vista panorâmica única sobre a exposição, Munique, e sobre a cadeia dos Alpes.

Trabalha-se também nas fundações da «IVA-Blitz» — um monocarril moderno, que percorre uma distância de três quilómetros e conduz os passageiros até «Theresienhöhe».

O «circarama» dos Caminhos de Ferro Suíços, uma outra atracção da IVA, está quase concluído. A particularidade do «circarama» reside no «ecran» para a projecção, com o comprimento de 82 metros e a largura de 7, abrangendo todo o edifício circular e permitindo a 1500 espectadores seguir simultaneamente os acontecimentos que se desenrolem no «écran».

O transporte de Hamburgo e Munique do grande cargueiro de linha, com a tonelagem bruta de 8000 t., que se poderá ver em tamanho natural na exposição, será efectuado no começo de Maio por meio de 100 vagões. Nessa data, os materiais destinados à maior exposição consagrada à circulação e à técnica das comunicações, terão chegado a Munique de todas as partes do mundo.



Scotchlite

MARCA REGISTRADA

E

Centerlite

MARCA REGISTRADA

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


MARCA REGISTRADA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL
GANDRA & LAGOA, LDA.

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

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

Os barulhos nos metropolitanos

Onde se fala do «metro» lisboeta

Da excelente publicação brasileira «Revista Ferroviária» respigamos um curioso estudo sobre os ruídos que se produzem nos metropolitanos de todo o Mundo, e que para nós tem ainda o interesse de se referir ao «metro» de Lisboa:

Um dos argumentos que têm servido de propaganda contra os comboios subterrâneos dos sistemas metropolitanos é o de que são muito barulhentos, justificando, até, a adopção de tipos de comboios sobre pneus.

Técnicos americanos, do âmbito ferroviário, preocupados com a campanha movida pelos interessados no desenvolvimento de rodovias, resolveram examinar mais detidamente o assunto sob os auspícios da entidade que estuda presentemente a questão dos transportes na capital norte-americana.

Preparados os equipamentos e os métodos de aferição dos ruídos e da sensação de conforto nas viagens, foram fazer estudos em onze metropolitanos, sendo seis da Europa, escolhendo sempre as piores secções de linha e fizeram comparações com os níveis encontrados nos comboios eléctricos das ruas centrais de Washington e nos das vias expressas.

Os seguintes e surpreendentes resultados foram encontrados:

— Em termos de barulho dentro dos veículos, os subterrâneos de Filadélfia, Boston, Nova Iorque e Chicago, são piores do que o mais barulhento da Europa.

— No grupo dos mais silenciosos, estavam o «metro» de Paris sobre pneumáticos, os eléctricos das

ruas de Washington e os metros de Berlim, Hamburgo e Toronto, estes usando veículos com rodas de aço.

— No tocante à circulação, os ruídos são menores nos «metros» de Hamburgo, Estocolmo, Chicago e Toronto, nessa ordem. Os de Londres, Berlim, Lisboa, Paris (sobre pneus) e os autocarros de Washington ficaram na média.

A conclusão do estudo é de que os modernos veículos com rodas de aço dotados de friso, do tipo clássico, podem até apresentar melhores características de silêncio e conforto de rolamento que os comboios e autocarros com rodas de borracha.

Então, a perspectiva que se abre para a aceitação dos comboios nas áreas das grandes cidades conforme os conhecemos há tanto tempo, isto é, com rodas de aço, circulando sobre trilhos de aço, é bem promissora.

Não se deve porém esquecer que os veículos precisam ser dotados de recursos da moderna técnica e que a linha, entre outras coisas, precisa estar bem apoiada sobre dormentes e lastros bons, sem bolsas de lama e pedras soltas e os carris devem ter as juntas soldadas ou pelo menos sólidamente mantidas, sem as pontas batendo sob a acção das rodas e separações de dois ou mais centímetros...

O facto verdadeiro é que ainda é o metropolitano o meio de transporte urbano mais eficiente no movimento de grandes populações. As maiores cidades do mundo não se arrependem de terem instalado os seus «metros», pelo contrário, ampliam-nos e aperfeiçoam-nos.

COMPANHIA INDUSTRIAL DE CORDOARIAS TÊXTEIS E METÁLICAS

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

Telefones: 6 20 44 - 6 23 08 - 6 26 50

Telex 670 - Cordas P. Varzim

PÓVOA DE VARZIM — PORTUGAL

Telegramas: CORDAS

Caixa Postal (C. O. Box) 40

A MAIOR ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE MANUFACTURAS DE

Cabos - Fios - Linhas de SISAL — MANILA — ALGODÃO — LINHO

Polietileno Polipropileno Nylon

Linhas e Cabos de Aço — Normais e Especiais

(PREFORMADOS — CRUZADOS — LANGS LAY — SEALE — FILLER — WARRINGTON)

Condutores Eléctricos Nus

Cabos de alumínio para baixa tensão — Cabos de alumínio-Aço A. C. S. P. — Espias e Cabos de Terra

Assistência Técnica para a sua Montagem

Publicações recebidas

Segurança — Revista do Centro de Prevenção dos Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais

O Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, instalado na Rua do Telhal n.º 12-4.º Dt.º, Lisboa, acaba de fazer o lançamento de uma revista de muito interesse e actualidade, com o título de «Segurança». São, respectivamente, director e editor desta publicação os srs. Henrique Roma Salgado e Miguel de Sttau Monteiro, dois nomes muito conhecidos, de justo prestígio nesta cidade de Lisboa.

Do Editorial do primeiro número da revista «Segurança» reproduzimos as seguintes linhas:

«Nos já longos anos em que temos tido a honra de pertencer ao Conselho Directivo do Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, muitas alegrias e satisfações têm compensado o trabalho árduo e ingrato que constituiu a fundação e a consolidação deste Centro. Hoje, felizmente, temos mais uma alegria, a do aparecimento da nossa revista «Segurança», a qual, confiadamente, lançamos nas mãos dos nossos amigos e colaboradores esperando que ela seja mais um elo para a consolidação de uma obra que tão necessária é, e que tantos benefícios tem já trazido aos trabalhadores e à economia portuguesa: a formação de uma educação preventiva em patrões e trabalhadores».

Desejamos aos responsáveis pela publicação da revista «Segurança» as maiores felicidades no desempenho da sua missão.

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 4 do volume 1, correspondente aos meses de Outubro a Dezembro de 1964, do «Boletim de Minas», publicação da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, com o seguinte sumário:

Palestra: — Tendências da indústria siderúrgica. Valorização do minério de ferro de jazigo de Moncorvo, pelo Eng. João Lopes Guimarães dos Santos. **Parecer:** Disposições legais a observar no licenciamento dos acessórios mineiros. **Minas:** Registo de manifestos mineiros, movimento de processos, sociedades, produções, exportações, importações, cotações e declaração da expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno necessário ao

Flexello

RODIZIOS
RODAS



REPRESENTANTE

BLACK, LDA.

Rua da Boa Vista, 10 — Telef. 32 39 19-36 88 25

LISBOA-2

alargamento da exploração de uma mina de caulino; Águas minerais e de mesa, Pedreiras, Jurisprudência e Vária.

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Desta importante companhia de Seguros recebemos o Relatório e Contas relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1964.

Fundada em 17 de Agosto de 1907, esta companhia soube prestigiar-se rapidamente, ocupando hoje, entre as suas congéneres, um lugar de excepcional relevo. O ano de 1964 foi o de maior receita, facto que denota o crescimento da confiança que o público deposita na «Comércio e Indústria». Mais um prédio, no valor de 1 200 403\$60, situado na Rua Frei Manuel do Cenáculo, 43, figura no seu activo.

Os lucros líquidos do exercício de 1964 foram de 1 712 125\$83, verba à qual deve juntar-se a que transitou do ano anterior e foi da ordem dos 4 063 884\$89 o que dá o saldo total de 5 776 010\$72.

Felicitemos os dignos administradores desta companhia, srs. José Jorge de Vasconcelos e Sá, Artur Henriques Pinto e Joaquim Esteves Ribeiro da Cunha pelo magnífico resultado da sua gerência.

CRÓNICA LITERÁRIA

Joaquim Paço d'Arcos e a sua nobre missão de escritor

Joaquim Paço de Arcos reuniu, há dois anos, sob o título de *Pedras à beira da estrada*, e em cuidada edição da Livraria Guimarães, conferências diversas, proferidas entre os anos de 1942 e 1961, ou seja ao longo de um período de quase quatro lustros. Acabo de reler com encanto e proveito essas páginas admiráveis. A prosa de Joaquim Paço d'Arcos tem o condão de não envelhecer nem de fatigar.

Foi nos Açores, em 1936, que, pela primeira vez, tomei conhecimento da obra deste escritor, lendo e relendo o seu romance «Diário dum emigrante». Li e reli apenas esse romance? Muito mais do que isso: vivi inteiramente, da primeira à última página, o protagonista dessa história. Suponho que todos os leitores dessa obra viveram igualmente, como eu, o seu personagem principal. O romancista, com um pouco de imaginação, criou, à sua imagem e semelhança, uma figura real e humana. São sempre verdadeiras as criações literárias às quais o escritor dá os seus próprios nervos e o seu próprio sangue. O «Diário dum emigrante» é uma bela autobiografia, sem deixar de ser um grande romance. Uma obra romântica? Evidentemente que sim. Mas também, talvez por isso mesmo, uma obra sentidamente humana.

Ao regressar a Lisboa tive a oportunidade de ler outras obras de Joaquim Paço d'Arcos. Li «Amores e viagens de Pedro Manuel», de 1935, e li «Ana Paula», de 1938 (Prémio Ricardo Malheiros, da Academia das Ciências, que o autor, pundonorosamente recusou) e li, entre outros romances e histórias, o «Espelho de três faces», o seu maior romance na minha modesta opinião. Uma das suas figuras, «Manuela», é inesquecível. O escritor, ao descrevê-la, criou uma mulher de carne e osso, deu-lhe uma dolorosa existência. Que sentimentos por ela, por essa trágica e alucinante criação literária? Piedade, ternura e admiração.

Que enorme, que talentoso prosador é este Joaquim Paço d'Arcos! Contista, novelista, dramaturgo e ensaísta, devemos-lhe uma prosa moderna, que se lê com encanto, que parece fácil e é eloquente, que, sendo correntia, é rica de imagens e sugestões; prosa colorida, vibrante de movimento, bem architectada, com equilíbrio e unidade.

Mestre Alves da Cunha teve, na peça «O Ausente», uma maravilhosa interpretação. E se a teve é porque, nessa obra teatral, há alguma coisa de

profundamente humano. Uma obra de arte é sempre uma humana expressão de vida.

* * *

Uma vez, há meia dúzia de anos, tive a feliz oportunidade de provar, num jantar do cenáculo literário «Tábua Rasa», quanto estimava e admirava Joaquim Paço d'Arcos. Foi uma bela noite. Jorge de Sena, poeta e ensaísta notável, traçou, magistralmente, o perfil do romancista; o tenente Luís Simões heróico sobrevivente do torpedeamento do «Augusto Castilho», saudou, no escritor homenageado, o grande marinheiro que havia sido seu pai, o comandante Correia da Silva. Essa evocação comoveu o romancista e as pessoas presentes. Chegou-me a vez de ler dois poemas, em versos livres, do romancista. Fui feliz na leitura, que constituiu para a sala, que só conhecia Joaquim Paço d'Arcos como romancista e prosador, uma surpresa e uma revelação. Pedro Correia Marques, que fazia parte da numerosa assistência, proferiu uma «charla» espirituosa. Quero crer que o romancista de «A corça prisioneira» e o autor dos «Poemas imperfeitos», não se esqueceu desse jantar e dessa homenagem, a que presidiu o sr. general Ferreira Martins. Foi uma das festas mais concorridas e lindas que, no decurso de mais de vinte anos, a «Tábua Rasa» promoveu até hoje.

Joaquim Paço d'Arcos mereceu essa homenagem. Prestar homenagem a um escritor, quando esse escritor traz consigo uma mensagem de um ideal superior, não traduz unicamente uma prova de afecto e um teatemunho de admiração; significa muito mais do que isso, pois são essas reuniões de camaradagem que concorrem para uma melhor compreensão dos nossos próprios deveres, e para o fortalecimento da unidade moral de uma sociedade e de uma população.

* * *

Nesta admirável colectânea de conferências diversas, Joaquim Paço d'Arcos incluiu, para fechar o volume, uma alocução proferida no Rolary Clube de Lisboa em 20 de Junho de 1961. Não conhecia ainda esse nobre documento, que se torna especialmente valioso para o estudo da sua personalidade.

«Eu fui desde sempre, no campo das letras, — confessa-nos o escritor — um isolado, um franco-atirador, com o espírito aberto às correntes do mundo mas avassalado a nenhuma».

Em seguida, o Autor fornece-nos estes preciosos dados autobiográficos:

«Resultou isso, certamente, da forma como os fados me encaminharam a vida. Atirado, desde a remota infância, para as plagas de África — que estremeço, como português ecuménico, sem diferenciação com as parcelas mais próximas do meu País — lançado em seguida na aventura do Extremo-Oriente, onde me decorreram três anos inesquecíveis da mocidade; regressado outra vez à Contracosta de África, tendo começado a ganhar a vida aos catorze anos num Banco inglês, onde a minha primeira função foi a de colar selos na correspondência — e quantas vezes, como hoje, o recordo com humildade e orgulho! — investido aos dezassete em funções públicas em Moçambique, junto de um homem cujo exemplo e saudade são o alicerce mais precioso do meu ser moral: meu Pai; arrojado aos vinte, em aventura sem rotina, para profissões várias no Brasil, desviado em seguida, durante muitos anos, para o convívio obrigatório de estrangeiros de todas as línguas e cores, mais medíocres uns do que outros, e valiosos como seres humanos, como testemunhas ou símbolos duma época, raros apenas, — como poderia eu arrogar-me a representação de escolas que à beira do Mondego florescem, ou de grupos que na «Brasileira», onde nunca entro, têm quartel-general ou campo de batalha?»

Mais adiante, o romancista acrescenta e confessa:

«Todo o meu destino foi uma obra de conciliação entre a vida real e as vidas imaginadas. De tal forma as entrelacei que hoje, na minha memória, guardo cenas verídicas e outras da fantasia e já não as diferencio».

Noutro passo do seu depoimento, o escritor afirma com desassombro:

«Posso guardar a mágoa de não ter sido o artista que teria desejado ser. Mas, olhando para trás, para o caminho percorrido e para a obra realizada, ampara-me a consciência, fortalece-me a certeza de que nunca reneguei a minha missão de escritor. Até quando as mais cruciantes dúvidas me atormentavam, me conservava fiel a essa missão, na medida em que preferia, como preferi sempre, patentear as minhas dúvidas a ostentar certezas que não possuía. Porque não está na missão do escritor impor o seu credo, por mais sinceras que sejam as suas convicções. Em frente da sua consciência ergue-se sempre outra consciência.

«Outros, mais felizes do que eu, proclamam com segurança as certezas de que são possuidores. Mas não devem colocar a sua arte — porque só da missão do artista me ocupo — ao serviço virulento dessas certezas. Porque, repito-o, em frente da nossa consciência erguem-se sempre outras consciências e o dever primacial do escritor, cuja pena

Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris

Uma carta do Rei D. Carlos a Oliveira Martins

Do magnífico «Boletim» da Academia Portuguesa de Ex-Libris, da ilustre direcção do poeta Carlos Lobo de Oliveira e da escritora Guida Keil, recebemos o n.º 34, (Janeiro de 1965) com colaboração de bastante interesse assinada por Eurico Gama, dr. Bento Coelho da Rocha, cadete Lobo de Oliveira, dr. António Pedro de Sousa Leite, e, entre outros artigos, um do sr. F. A. d'Oliveira Martins, sobre o 70.º aniversário da morte do historiador Oliveira Martins, «moralizador e renovador da política nacional».

Tem um interesse muito especial para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» esse artigo, porque, a propósito de uma carta do Rei D. Carlos ao historiador, se revela a causa da saída de Mariano de Carvalho do gabinete ministerial.

A carta de El-Rei é a seguinte:

Confidencial

Meu caro amigo

Como a esta hora já sabe o Mar.º saiu do Gov.º. Estamos completamente decididos a andar para diante, e a fazer sério inquérito sobre as questões da Companhia (dos Caminhos de Ferro). Mesmo ainda nestas condições não quer? [assumir a pasta da Fazenda]. Parece-me que já não seria suicídio, o que seria serviço importante não só ao País, mas a este seu amigo verdadeiro.»

a) Carlos de Bragança

O comentário do prof. Francisco Assis d'Oliveira Martins é como segue:

«A causa da saída de Mariano de Carvalho do elenco ministerial, facto que levou o Governo a abandonar as cadeiras do poder, foi a declaração de Mariano, no Conselho de Ministros, de haver feito à Companhia Real dos Caminhos de Ferro adiantamentos vultosos, sem conhecimento dos seus colegas de gabinete.»

pode ferir e mortificar, pode ser instrumento de bem e de mal, é o de respeitar e o de ser tolerante».

E Joaquim Paço d'Arcos remata as suas considerações com estas palavras, que são um conselho, que são um programa e uma lição: «Para aqueles dentre nós, escritores que se mantiverem fiéis a tal regra, não poderá haver mais nobre e mais bela missão neste mundo, onde, apesar de tudo, ainda existe lugar para a beleza».

Ao reler agora essas páginas, mais uma vez me convenci de que uma obra literária, para ser verdadeiramente bela, tem que ser integralmente sentida e vivida.

Reb. Jo de Battencourt



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

Declaração

O «Diário do Governo», II Série, n.º 60, de 12 de Março de 1965, publica o seguinte:

Para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 26 de Fevereiro findo, foi aprovado o projecto de ligação da linha do Norte à linha 18 da estação de Campanhã, desenho n.º 2977, de que resultou a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno entre os quilómetros 335,832 00 e 335,868 50 do lado direito da linha do Norte, à entrada daquela estação, com a área 119,10^{m²} constante do desenho n.º 2978-C. P.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 1 de Março de 1965. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*,

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

Declaração

O «Diário do Governo», II Série, n.º 62, de 15 de Março de 1965, publica o seguinte:

Para os efeitos do disposto nos artigos 3.º e 12.º, n.º 1, da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 25 do mês findo, foi aprovado o projecto das obras de ampliação do apeadeiro de General Torres (construção das plataformas e abrigos de passageiros (desenhos n.ºs 19274, 19275, 19276 e 17810)), de que resultou a expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno entre os quilómetros 333,307 26 e 333,329 37 da linha do Norte, com a área de 21^{m²}, constante do desenho n.º 19276-C. P., e reconhecida a necessidade de implantação de postes e autorizada a servidão administrativa nos terrenos confinantes.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 3 de Março de 1965 — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O Instituto de Alta Cultura e a sua actividade

Atribuídos 8 500 contos a bolsellos e centros de estudo

Através do Instituto de Alta Cultura, o Ministério da Educação Nacional tem desenvolvido uma acção de assinalado interesse no sentido de fomentar a formação de pessoal científico, docente e técnico e as actividades de investigação. Com esse duplo objectivo, vem concedendo numerosas bolsas, no País e no estrangeiro, pagando contratos de investigadores e mantendo em funcionamento mais de meia centena de centros de estudo anexos às Universidades. Subsidiaria também a Comissão de Estudos de Energia Nuclear.

Na sua última reunião, o Conselho Superior do Instituto votou a atribuição, para aqueles fins, de verbas, aprovadas pelo Ministro, que ascendem a mais de 8 500 contos.

Está a ser particularmente intensificada a preparação de investigadores em centros estrangeiros. Com tal objectivo, procede o Instituto de Alta Cultura, neste momento, ao estudo cuidadoso dos processos dos numerosos interessados que se candidataram ultimamente a bolsas de estudo respeitantes aos diferentes domínios da cultura e da investigação.

Leitores em Universidades estrangeiras

No Instituto de Alta Cultura foi aberto concurso, em Fevereiro passado, para o provimento de leitorados de Português em Universidades da Alemanha, Áustria, Espanha, França, Holanda, Inglaterra, Itália e Suíça.

Podem concorrer, conforme foi oportunamente anunciado, os indivíduos de nacionalidade portuguesa diplomados pelas Faculdades de Letras com a Licenciatura em Filologia Clássica, Românica ou Germânica e em Ciências Históricas e Filosóficas.

Electrificação da linha do Norte

A electricação da linha do Norte, já concluída e em actividade até Esmoriz, atingirá Vila Nova de Gaia dentro em breve.

A C. P. tem já electrificados 325 quilómetros da sua rede, que representam, no entanto, apenas 9 por cento dos 3 571 quilómetros que explora.

A energia que as suas máquinas e automoras eléctricas consumiram em 1964 foi de 82 977 000 quilovátios.

FERRARIA FRANCO PORTUGUESA, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO (PATENTE REGISTADA)

CAMPO GRANDE, 288

TELEFONE 79 0313

LISBOA - 5

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Objectivos da política ferroviária

(Continuação da pág. 10)

3.º — Finalmente há receitas que aumentariam e despesas que diminuiriam se no mercado dos transportes existisse uma igualdade de condições de concorrência.

Cito, por exemplo, o caso das despesas com a construção, conservação e vigilância das infra-estruturas.

Aceitando o princípio de que cada meio de transporte deve pagar tais despesas em conformidade com os encargos que produz nas respectivas infra-estruturas, certos sectores concorrentes — a navegação costeira, a camionagem de carga e passageiros, o transporte aéreo — veriam provavelmente as suas despesas seriamente agravadas, enquanto para outras formas de transporte seriam diminuídas — para o transporte automóvel em viaturas ligeiras (carga e passageiros) por exemplo.

Como resultado destas modificações de custos — que não afectariam o caminho de ferro porque sempre pagou integralmente as despesas de infra-estrutura — operar-se-ia no mercado dos transportes uma alteração dos preços que se repercutiria favoravelmente no caminho de ferro. Desta forma as suas receitas aumentariam.

Quanto às despesas, elas diminuiriam na medida em que se efectuasse uma justa repartição dos encargos de construção, conservação e vigilância das passagens de nível, pontos singulares das redes rodo e ferroviárias, mas hoje inteiramente a cargo desta.

E diminuiriam acentuadamente se se pusesse em prática o princípio oposto ao enunciado: se fosse o Estado a pagar os encargos das infra-estruturas como acontece, ao menos em parte, quando se trata dos outros modos de transporte.

Bem se compreende que os resultados financeiros da gestão ferroviária serão profundamente modificados pela normalização de contas, feita por um critério como o que se acabou de esboçar.

Todavia, saber até que ponto deveria ser aceite uma normalização de contas feita desta maneira; e em que termos deverá ser suporte da política de subsídios — que passariam a ser verdadeiras indemnizações — a atribuir pelo Estado, são problemas que compete aos Poderes Públicos resolver.

Limitar-me-ei a transcrever um indicativo que, a este propósito, se pode colher no Relatório do Plano Intercalar 1965-1967 ⁽⁸⁾:

d) «Obrigações de serviço público — A importância estratégica da actividade transportadora atribui, do ponto de vista da colectividade, um alto grau de carácter de serviço público às prestações de serviços em que ele se traduz; por consequência, impõe-se a determinados tipos homogêneos de deslocação (transportes ferroviários, aéreos, rodoviários por carreiras, etc.), por estritas exigências de interesse público, certos encargos e obrigações — como a de

transportar, a de explorar, e especiais obrigações tarifárias — que, além de alterarem as condições de concorrência, se repercutem desfavoravelmente na rentabilidade da exploração.

Prevê-se, portanto, uma acção de conjunto dirigida a estabelecer no mercado dos transportes a estrutura concorrencial que melhor favoreça a repartição óptima do tráfego, actuação essa que se desdobrará em providências específicas de vária ordem a adoptar gradualmente consoante a evolução estrutural do sistema económico e as possibilidades e exigências da conjuntura económica e financeira.

Dessa acção poderá resultar uma nova estrutura das relações Estado-empresas transportadoras que, necessariamente, se reflectirá nas coordenadas da política financeira empresarial: ao critério estático de que os subsídios do Estado se destinam, em primeiro lugar, à cobertura de deficits de exploração terá de se substituir um critério de normalização de contas que se traduza numa imputação contabilística do que, na exploração, se deve à pura actividade responsável da empresa ou a imposição do Estado, por exigências do serviço público, visando responsabilizar as próprias empresas pelo seu equilíbrio financeiro e incitá-las a procurar melhores índices de produtividade interna e de progresso técnico dos meios de produção.

9. Finalmente, quanto ao terceiro dos objectivos apontados, compreende-se que a sua prossecução depende em larga escala, por um lado, das características do mercado financeiro e, por outro, da maneira como é encarada pelos Poderes Públicos a posição da empresa.

Na realidade, a proporção do activo imobilizado no conjunto dos meios necessários à produção ferroviária, é extremamente elevada. Acresce ainda que o seu período de vida económica é muito grande (linhas férreas e estações 50 anos, locomotivas 20-30 anos, automotoras 15 anos, etc.).

Daqui resultou não ter sido possível, até ao momento, obter os capitais necessários ao financiamento das imobilizações em condições de se poder respeitar uma das regras da boa gestão financeira: os activos imobilizados a longo prazo serem financiados por capitais a longo prazo ou, de outra maneira, haver uma igualdade de duração entre os elementos que compõem o activo e os correspondentes elementos do passivo da empresa.

Este problema pode existir noutras empresas, todavia ele atinge, nas empresas ferroviárias, proporções verdadeiramente singulares.

Acresce ainda uma circunstância extremamente importante: no processo de ajustamento de capacidade de transporte, da melhoria da qualidade do serviço prestado (onde a segurança tem enorme peso) e do aumento de produtividade das operações inerentes à produção ferroviária, em todo este processo não se encontram muitos investimentos de rentabilidade financeira assegurada, em face das condições correntes de obtenção dos capitais.

Outro tanto não se poderá passar no que se refere à rentabilidade económica pois é indiscutível que a me-

⁽⁸⁾ Acta n.º 65 da Câmara Corporativa, 1 Outubro 1964.

Indústria Nacional de Electrodo

ELECTRO-REX, LDA.

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

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

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

PORTO: AVENIDA DOS ALIADOS, 9, 4.º

lhoría do serviço ferroviário arrasta uma série de benefícios indirectos a toda a produção nacional. Mas como avaliar estes benefícios?

Acima indicou-se que na tendência para o equilíbrio financeiro se deverá actuar sobre as receitas, aumentando-as e sobre as despesas diminuindo-as sem esquecer que estes dois parâmetros não são independentes.

Se assim for não só se prosseguirá inevitavelmente no sentido do equilíbrio financeiro como se poderá ainda obter do Estado uma participação financeira, sob a forma de empréstimos a longo prazo e a baixa taxa de juro, participação que seria a contrapartida da diminuição de subsídios que a aproximação do equilíbrio financeiro acarretaria. Até que ponto é viável esta ideia?

De novo me reporto ao Relatório do Plano Intercalar^(*):

«A exequibilidade de uma política de investimentos nos transportes, dada a duração física e económica da infra-estrutura, e mesmo de grande parte do material móvel, e, ainda, o tempo que os investimentos levam a produzir os seus efeitos, pressupõe a obtenção de meios de financiamento em condições favoráveis quanto a prazos de amortização, juros e outros encargos. Por outro lado, a rentabilidade de tais investimentos nem sempre desperta grande interesse ao capital privado, guiado como é pelo princípio do lucro.

Tornando-se, portanto, necessário estabelecer uma política de crédito, a longo prazo, para o sector, a prevista reorganização do Fundo Especial de Transportes Terrestres permitirá, através do alargamento das suas atribuições, desempenhar tal função no âmbito restrito dos transportes terrestres».

Prevê-se uma reorganização do F. E. T. T. no sentido apontado acima. A Companhia encoraja esta ideia e procurará facilitar a nova missão do F. E. T. T. na medida em que tiver possibilidades de solicitar cada vez menos o seu concurso em matéria de subsídios.

B) 2. POLÍTICA DE EXPLORAÇÃO

10. *Sob o ponto de vista de exploração* o grande objectivo a alcançar será fazer com que o caminho de ferro aproveite ao máximo as suas aptidões naturais para transportar certos tráfegos, utilizando certas técnicas.

As aptidões do caminho de ferro demonstrar-se-ão pela elevada eficiência dos seus serviços e pelo seu baixo custo. Transportes eficientes a custos baixos implicam, porém, modificações na estrutura de uma exploração organizada como reserva inevitável do sistema de transportes, como instrumento da política económica e social dos governos, como transporte de tudo e para todo o lado.

Torna-se pois necessária uma *reconversão* da exploração ferroviária, cujos objectivos essenciais são:

- 1.º — Definir das relações de transporte principais, onde terá de incidir intensivamente a modernização do equipamento existente ou a construção de novo equipamento fixo e móvel, através de uma política de investimento adequada;
- 2.º — Adoptar processos de gestão do material conducentes a um melhor conhecimento das necessidades de transporte localmente formuladas e a uma mais rápida movimentação e melhor utilização do equipamento necessário à contemplação daquelas necessidades;
- 3.º — Modificar as condições de exploração das relações

(*) Acta n.º 65 da Câmara Corporativa, 1 Outubro 1964.

secundárias: fecho total ou parcial de certas estações, alteração do regime de circulação dos comboios, etc.;

- 4.º — De acordo com as directivas da política geral de transportes encerrar certas linhas ou ramais que em nenhuma hipótese se admite virem a ser rentáveis e situadas em regiões aonde a satisfação da necessidade de transporte, se encontra assegurada através de outros meios de transporte, de forma a poder respeitar-se o objectivo n.º 2 da política geral da empresa;
- 5.º — Recorrer aos transportes rodoviários como instrumento indispensável ao estabelecimento de ligações afluentes ao caminho de ferro, aumentando desta forma a área servida através da complementaridade dos dois meios de transporte e realizando o transporte de porta-a-porta, sempre que daí resulte benefício económico para as regiões servidas;
- 6.º — Apelar para terceiros para a realização de certas tarefas acessórias do transporte que, em épocas passadas, tiveram necessariamente de ser executadas no seio das empresas ferroviárias, mas que hoje podem ser efectuadas economicamente por organizações externas.

A execução desta reconversão ferroviária terá de ser compatível com os objectivos da política geral da empresa e será um dos apoios fundamentais na obtenção do equilíbrio financeiro. Todavia ela não se fará sem o necessário apoio dos poderes públicos, até porque não é possível executarem-se algumas das medidas acima enunciadas sem a sua expressa autorização.

Para ser levada a bom termo, torna-se necessária a verificação de três condições básicas:

- 1.º — Definição de uma política geral de transporte perfeitamente conhecida e devidamente concretizada em dispositivos regulamentares;
- 2.º — Realização de investimentos em escala adequada;
- 3.º — Alteração na estrutura interna da empresa de modo a permitir uma melhor coordenação dos meios a utilizar; e aperfeiçoamentos na formação do pessoal de modo a ser viável uma modificação dos seus métodos de trabalho.

Quanto à primeira condição, os comentários que se desejavam fazer, ficaram apontados atrás. A segunda e terceira condição serão em seguida motivo de atenção.

B) 3. POLÍTICA DE INVESTIMENTOS

11. Julgo que os principais objectivos da Política de Investimentos podem ser enunciados da seguinte forma:

- 1.º — Estabelecer um programa de necessidades devidamente coordenado com a política geral da empresa e com a sua política de exploração;
- 2.º — Atribuir uma ordem de prioridade aos vários tipos de empreendimentos considerados no programa de investimentos, atendendo a:
 - a) Segurança e capacidade da exploração;
 - b) Produtividade da exploração avaliada em termos de rentabilidade económica;
- 3.º — Procurar obter um montante de financiamento anual para realização dos investimentos programados por forma a ser possível a recuperação dos atrasos existentes, provenientes de uma época em que se processou uma sensível descapitalização;
- 4.º — Esclarecer o problema da coordenação dos investimentos em todo o sector dos transportes no quadro da política geral de investimentos no país (Planos de Fomento).

12. O caminho de ferro foi, durante largos anos, objecto de uma política de restrição de investimentos. Considerado como um meio condenado a desaparecer em virtude da evolução rápida da técnica do automóvel, parecia descabida a melhoria dos seus equipamentos para além do estritamente indispensável ao funcionamento do serviço existente.

Quando se «redescobriu» o caminho de ferro e se aquilataram as extraordinárias possibilidades económicas como meio de transporte rápido, cómodo, seguro, de elevada capacidade, de notável poder de captação de tráfegos diversificados, tomou-se consciência da vastidão dos programas de modernização necessários a essa missão. Tais programas impõem-se por dois motivos:

- Recuperação do atraso existente, sobretudo em certos aspectos ligados à capacidade e à segurança da exploração;
- Melhoria da produtividade da exploração, factor indispensável a uma produção a baixo custo.

13. Pelas razões acabadas de apontar o problema dos investimentos no caminho de ferro reveste-se de extraordinária importância agravada ainda pela urgência reclamada para a execução dos empreendimentos e pelo volume dos capitais exigidos.

A necessidade de investir em todo o sector dos transportes uma percentagem do investimento global do país cada vez maior, é indesmentível. Todos a reconhecem. As divergências levantam-se quando entre sectores que têm de ser incrementados no volume de investimentos a eles consagrados, se pretende estabelecer prioridades.

A este propósito são elucidativos os seguintes comentários:

Ach. Brito

**Sabonetes, Perfumarias, Loções,
Dentífricos, Águas de Colónia,
Pó de Arroz**

A maior Fábrica do País — As instalações mais completas — A técnica mais experimentada

Portanto:

Produtos impecáveis — Apresentação original — Qualidade como só ACH. BRITO

Compre produtos ACH. BRITO e dá prova de que sabe distinguir qualidades

FORNECEDORES DA C. P.



Centro Electrónico de Cálculo e Processamento de Dados

U N I V A C

UMA INDÚSTRIA DE NÚMEROS — POR TAREFA — AO SERVIÇO DA ECONOMIA NACIONAL

Rua da Misericórdia, 20

L I S B O A

Telefone 369381

TRATAMENTO E RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS DE GESTÃO

- | | | | |
|---------------|--------------|-------------|----------------------|
| ● SALÁRIOS | ● ARMAZÉNS | ● ANÁLISES | ● ESTATÍSTICAS |
| ● MÃO-DE-OBRA | ● FACTURAÇÃO | ● COBRANÇAS | ● CÁLCULO CIENTÍFICO |

Este e outros centros equipados com a moderna processadora «UNIVAC 1004» podem visitar-se mediante marcação prévia

«No período de 1953-1962 a percentagem média do investimento nos transportes interiores em relação à formação bruta do capital fixo foi de 12,1 por cento, valor inferior à média europeia.

Para além de um valor absoluto relativamente modesto — em certa medida contraditório com a função estratégica reconhecida ao sector dos transportes — revela-se uma tendência de diminuição do esforço de investimento no sector: assim, enquanto no ano de 1955 o investimento em transportes interiores representava 16,4 por cento da formação bruta de capital fixo nacional, em 1960 baixou para 10,6 por cento.

O fenómeno apontado parece indicar, assim, uma desvalorização progressiva do sector no conjunto dos sectores considerados prioritários e nos quais se deve intensificar, portanto, o esforço de investimento.

Quanto à estrutura e repartição dos investimentos nos transportes interiores, pode dizer-se, muito resumidamente, que, tal como acontece na generalidade dos países europeus, a rodovia está a ter notável desenvolvimento sobre a ferrovia. A explicação do fenómeno deverá residir, provavelmente, na expansão — em certos países incontrolada — dos transportes individuais. Em Portugal, no período de 1958 a 1962, 78,3 por cento do investimento em transportes interiores destinou-se à rodovia e apenas 15,3 por cento à ferrovia»⁽⁸⁾.

No que se acaba de transcrever não se emite um juízo sobre a distribuição dos investimentos no interior do sector transportes. Apenas se dá uma explicação das divergências constatadas entre o sector rodoviário e o sector ferroviário.

Também não farei aqui qualquer comentário nesse sentido.

Esclareço porém, que entre 1951 e 1963 a C. P. investiu cerca de 2 600 000 contos ou seja, uma média anual de cerca de 200 000 contos, muito embora nos três últimos anos esta média tenha subido para cerca de 300 000 contos.

Tem-se a convicção de que um investimento anual médio de ordem dos 300 000-400 000 contos facultaria à empresa uma razoável adaptação às características do mercado, no que se refere à eliminação de certos estrangulamentos de capacidade, e permitiria ainda a melhoria de produtividade de algumas das operações básicas inerentes ao serviço ferroviário.

Não proporcionaria porém, melhorias substanciais na qualidade de certos serviços nem permitiria recuperar muitos dos atrasos existentes.

A ordem de grandeza apontada, corresponde, de resto, a considerar que o investimento no sector dos transportes será apenas da ordem dos 3 % do produto interno bruto;

e que somente 15 % deste investimento se destinará ao caminho de ferro.

Quer uma percentagem quer outra não podem ser qualificadas senão como modestas.

Quanto ao programa de empreendimentos futuros pode, em síntese, enunciar-se da seguinte maneira, sem atender a razões de prioridade:

- Completar a rede ferroviária, aonde conveniente, através da construção de troços de linha estratégicos sob o ponto de vista de melhoria da exploração;
- Renovação da via, correcção de traçados, substituição de bitolas; eliminação de estrangulamentos, ampliação de estações, aumento de ramais particulares, reforço e substituição de pontes;
- Eliminação da tracção a vapor, sobretudo através da dieselização;
- Substituição e conversão das carruagens de madeira por carruagens metálicas;
- Aumento e diversificação do parque de vagões;
- Aquisição de equipamento para movimentação mecânica;
- Automatização do sistema de sinalização e de segurança de circulação;
- Melhoria do sistema de obtenção e tratamento da informação.

As características de cada empreendimento e a prioridade na sua execução estabelecer-se-ão a partir de alguns dados fundamentais resultantes da previsão do tráfego, da política de exploração, da rentabilidade económica e financeira dos investimentos e da compatibilidade com a política de investimentos do país.

Constituindo a política de investimentos a pedra-base do processo de melhoria da exploração ferroviária, todo o esforço despendido no sentido de a clarificar será sempre frutuoso, sobretudo num país em que os capitais rareiam.

Compreende-se a necessidade deste esclarecimento quando se reflecte sobre a maneira como são fixadas as prioridades do investimento global do país.

⁽⁸⁾ Acta n.º 65 da Câmara Corporativa, 1 Outubro 1964.

(Continua no próximo número)

Portugal turístico



A sumptuosa igreja matriz, de Moncorvo, cuja primeira pedra foi lançada em 1544 e ficou concluída um século mais tarde

Livros e Autores

O Batalhão Secreto — por Michael J. Bird

Michael J. Bird, historiador e jornalista britânico, visitou a Alta Sabóia e entrevistou os sobreviventes dessa epopeia empolgante que foi a Resistência do povo francês nessas montanhas aspérrimas, em que a liberdade foi conquistada à custa de sangue. Um punhado heróico de franceses soube fazer frente, de armas na mão, aos soldados da Alemanha de Vichy, mais numerosos e melhor armados. Mas o povo Francês soube vencê-los numa luta sem tréguas. Michael J. Bird descreve em pormenor como foi organizado o movimento da Resistência na Alta Sabóia, um «maquis» que escreveu algumas das páginas mais belas da História da França. Descreve os principais aspectos desse combate, ao qual não faltaram lances épicos; evoca os vultos de muitos que caíram, varados pelas balas do ocupante ou nas mãos da Gestapo, e também os perfis daqueles que puderam sobreviver a esses tempos de heroísmo patriótico. «O Batalhão Secreto», contém páginas de verdadeiro *suspense*, entre as quais se destacam as da retirada dos Alemães pelas abas do Planalto. E páginas dramáticas, pungentes, patéticas, em que vibra e palpita a atmosfera humana dessa aventura de heroísmo patriótico, que foi a Resistência. «O Batalhão Secreto» assume, assim, o carácter de uma como «reportagem directa» que Michael J. Bird escreveu com pleno conhecimento do assunto, quer através da pesquisa documental quer através dos testemunhos dos heróis de Glières. Em suma, trata-se de uma obra emocionante, capaz de empolgar o leitor desejoso de conhecer os tempos heróicos da Resistência francesa, indiscutivelmente um fenómeno histórico de imprevisíveis repercussões.

O Batalhão Secreto, número 8 da magnífica colecção «Vida e Aventura», da editorial «Livros do Brasil», é profusamente ilustrado com extra-textos.

Tradução fluente de Fernanda Pinto Rodrigues. Capa do distinto artista Infante do Carmo.

Quem matou Kennedy? — Por Thomas Buchanan

Este livro, não há dúvida, provoca apaixonante curiosidade de o folhear. Coincidindo com o primeiro aniversário do assassinio do malogrado Presidente Kennedy, ocorrido em 22 de

Novembro de 1963, na cidade de Dallas, no Texas, «Livros do Brasil» procedeu ao lançamento de um dos mais sensacionais *best-sellers* do ano, a obra intitulada «Quem Matou Kennedy?», do escritor e jornalista americano Thomas Buchanan. Escrito logo após os dramáticos acontecimentos do ano passado, «Quem matou Kennedy?», foi serializado na Imprensa mundial, publicado sob a forma de livro e traduzido em 18 línguas. É este sucesso inusitado um índice seguro do valor desta obra que constitui a mais cerrada análise crítica que se realizou da versão oficialmente estabelecida para o assassinio de Kennedy e para as obscuras circunstâncias de que se rodeou. A objectividade da sua informação, a precisão da análise, a intenção desmistificadora que animou o autor foi salientada pela Imprensa de todas as tendências, e até pela melhor Imprensa britânica sempre reticente em relação a tudo o que, de perto ou de longe, possa resvalar para o meramente sensacionalista.

É esta uma obra destinada aos leitores dotados de verdadeiro espírito crítico que, sobre os acontecimentos mais graves do nosso tempo — e o do assassinio de Kennedy foi um deles —, pretendem ter uma informação esclarecida e actualizada.

Tradução de Fernanda Pinto Rodrigues.

A Nona Hora — Romance de Ben Bensen

Ben Benson é um dos escritores norte-americanos mais lidos e apreciados no seu país e fora dele. Em Portugal já a colecção «Vampero» apresentara dois dos mais fortes romances de Ben Benson: *Marcada a Fogo* e *Zona de Violência*. Com a *Nona Hora*, agora publicado na mesma colecção da editorial «Livros do Brasil», surge uma das obras mais violentas, tensas e emocionantes de Ben Benson. Neste romance o leitor pode seguir, dir-se-ia de minuto a minuto, o desenvolvimento de uma revolta num presídio e de uma fuga, com todo o cortejo de peripécias que a caracterizam. A ansiedade apodera-se do leitor e domina-o, a tal ponto que, uma vez começada a leitura, a custo nos separamos do livro. Ben Benson revela-se um artista consumado na criação do *suspense*, como já dera provas em *Marcada a Fogo* e em *Zona de Violência*. Neste romance — *A Nona Hora* — Ben Benson atinge a estrutura de um Dashiell Hammet — o Dashiell Hammet de *A Chave de Vidro* — ou de um Raymond Chandler. Por isso «Nona Hora» constitui um dos mais belos *thrillers* que se publicaram nos últimos anos, sobretudo em Portugal, onde esta nova tendência da ficção — policiária surgiu recentemente através da colecção «Vampero», precisamente com Ben Benson e com Hartley Howard. Tradução de Irene Fernanda. Capa, de excelente sugestão gráfica, da autoria do pintor Lima de Freitas.

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A

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

IMPORTADORES-ARMAZENISTAS

MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

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

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Colóquios Regionais de Turismo

Sob este título, lê-se no semanário «Correio do Vouga», de Aveiro, um artigo de grande interesse, assinado por Gaspar Albino, que passamos a arquivar nas nossas colunas:

«Ainda há bem pouco tempo, o «Diário dos Açores», em editorial, publicava o seguinte:

Não podemos continuar de braços cruzados, esperando que alguma coisa se faça pelo turismo insular».

E mais adiante, acrescentava: «Para isso, seria deveras útil que se realizassem, periódicamente nas capitais dos distritos insulares, colóquios de turismo, sem aparato e programas dispendiosos, mas unicamente animados do propósito de se trabalhar e de se estruturar um plano de conjunto, tendo em mira o conveniente desenvolvimento do turismo insular /.../

Quanto maior coesão e tenacidade demonstrarem os Açores ao equacionarem as suas pretensões junto das repartições oficiais, melhor certeza de êxito terão as mesmas.

Dispersar os nossos esforços, não dimensionar um plano de conjunto em prol do turismo insular, será sempre trabalho imperfeito e, por vezes, contraproducente.

Continuar inactivos e embalados por palavras bonitas e gastas promessas é deixarmo-nos ultrapassar e não fazer valer os nossos legítimos direitos. Turismo é acção, perseverança e fé. Só poderemos vencer se mantivermos em alto grau estas três qualidades que os açorianos, noutras emergências, têm demonstrado bem possuir».

Ora, quando acabámos de ler as palavras que acima se transcrevem, sentimos, bem no fundo, que a nossa posição, no concernente ao problema do turismo, não é sòzinha. Pelo contrário, ela cada vez vai adquirindo mais força para se alicerçar. Turismo aos solavancos ou em socalcos, não!

Os tempos de hoje não se compadecem com bairrismos limitadores e muito menos com iniciativas de improviso. Planificar impõe sacrifícios, dá trabalho? Pois por que não o esforço quando o fruto bem amadurecido é, sem dúvida, o mais saboroso?

Já que a região da Ria de Aveiro não tem um organismo coordenador que lhe guie os passos e oriente o crescimento turístico, por que será que as Comissões e Juntas que a servem não se reúnem agora, no defeso da indústria, para programar uma actividade conjunta que trouxesse mais forasteiros e desse mais riqueza às nossas terras, no decorrer da safra que se avizinha?

Quem vai ao mar arma-se em terra...

E já agora, a talhe de foice, aí vai outra achega.

Fala-se, quando se não berra, que Portugal não tem uma armadura hoteleira que abrigue os visitan-

TURISMO INGLÊS

Lord Geddes, presidente da «British Travel Association», afirmou, na reunião anual deste organismo, que o plano quinquenal aprovado para o desenvolvimento desta instituição se fundamenta sobretudo num espectacular acréscimo das viagens em todo o Mundo. Na mesma altura, Lord Geddes revelou que a Grã-Bretanha recebeu, nos oito primeiros meses de 1964, 1 141 000 visitantes, 13% mais do que no mesmo período do ano passado e que a indústria britânica do Turismo rende anualmente cerca de 1 000 milhões de libras esterlinas, dando ocupação a meio milhão de pessoas.

A Figueira da Foz moderniza-se

Na Câmara Municipal da Figueira da Foz foi exposta a maqueta da urbanização dos Vales do Galante e das Abadias, dois importantes projectos que o Município daquela cidade se propõe realizar e que são considerados essenciais para a sua maior expansão e modernização.

Para a apresentação do notável trabalho o sr. presidente da Câmara, engenheiro Coelho Jordão, convidou algumas das mais destacadas individualidades figueirenses, a quem o autor da maqueta e o seu auxiliar deram pormenorizadas explicações, respondendo a perguntas formuladas por alguns dos presentes sobre determinados pontos técnicos do projecto, sistema de comunicações, localização de edifícios como o do Museu e da Biblioteca, etc.

A maqueta é uma surpreendente e bela antevisão da Figueira do futuro.

tes que, potencialmente, atingirão coluna nunca sonhada, no próximo ano.

Pois o *Diário da Manhã*, na sua edição de 7 do corrente, dizia, em notícia da Murtosa, que Torreira, uma das belas praias da beira-ria, iria dispor, dentro de pouco tempo, de um grande hotel, a construir-se um pouco a norte da Ponte da Varela, na estrada marginal. O projecto, que prevê um snack-bar, dancing, piscina privativa e pública, já foi enviado do S. N. I. para a Câmara Municipal da Murtosa e já está a ser apreciado e estudado.

Que sorte tendes, vizinhos da Murtosa!

Aveiro, cabeça duma zona que é, toda ela, um manancial de riqueza por explorar, inveja-vos.

É que as arcadas que sustentam o nosso único hotel, por mais remoadas que sejam, não irão aguentar com mais uns andares para albergar as gentes que nos visitam.

E elas fogem e cada vez fugirão mais. Assim faremos turismo?»

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

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Propaganda turística na Alemanha

A Central Alemã de Turismo foi encarregada do trabalho de propaganda turística que deve ser intensificado para o ano em vigor. Nos primeiros 9 meses do ano passado, foi de 4%, o aumento de alojamentos em relação ao mesmo período do ano anterior. A permanência média dos hóspedes estrangeiros perfeitamente 2,2 dias. A Central Alemã de Turismo conta actualmente com 16 agências de turismo no exterior. A 17.ª agência deve ser aberta na Primavera deste ano, em Madrid.

O Algarve e o Turismo

Mais um hotel na Praia de Monte Gordo

Segundo informa o «Jornal do Algarve», deu entrada na Câmara Municipal de Vila Real de Santo António mais um pedido para a construção de uma unidade hoteleira na Praia de Monte Gordo. Destina-se à Avenida do Infante D. Henrique e terá doze pisos, com serviço de restaurantes instalado no último.

Quadros da vila da Nazaré em Badajoz

Na Casa de Cultura de Badajoz, o distinto pintor português Bonifácio Lázaro, radicado naquela cidade espanhola, apresenta uma exposição de óleos e desenhos com assuntos típicos da Nazaré, sua vila natal. Na mesma exposição figuram também esmaltes de Maria de Miranda Lázaro, goesa de origem e esposa do pintor.

A VI Feira Internacional

Por iniciativa da «Casa dos Açores» em Lisboa e do «Diário dos Açores», de S. Miguel, será brilhante a participação do Arquipélago

A VI Feira Internacional de Lisboa, realiza-se de 9 a 23 de Junho deste ano. Os trabalhos respeitantes à sua organização desenvolvem-se, praticamente, desde que terminou a última realização, mas só a partir dos últimos meses de 1964 se considerou aberto o período oficial da sua preparação. Mesmo antes de aberto o prazo das inscrições definitivas, muitas firmas manifestaram logo o propósito de concorrer à F. I. L.-65, considerando-se, entretanto, já esgotada a capacidade das extensas e modelares instalações do certame — mais de 40 000 m² compreendendo a área coberta, aproximadamente, 22 600.

Nestas circunstâncias, e apesar da boa vontade do Comissariado da Feira, tornou-se impossível aceitar mais inscrições, a partir de Fevereiro, tendo algumas importantes empresas portuguesas e estrangeiras, que se atrasaram na inscrição e reserva do espaço, visto gorarem-se as suas pretensões, por não se ter podido arranjar mais espaço disponível.

Este ano, pela primeira vez, os Açores estarão presentes na Feira Internacional de Lisboa. Deve-se a iniciativa ao sentimento bairrista da Casa dos Açores de Lisboa e do «Diário dos Açores», de Ponta Delgada. À participação regional será feita através do sector alimentar (frutos naturais e de conservas, lacticínios, conservas de peixe, etc.).


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**

A Semana de Teatro Vicentino

O Ministro da Educação Nacional, Prof. Galvão Telles, nomeou uma Comissão para levar a efeito as Comemorações do V Centenário de Gil Vicente, comemorações que são uma de entre várias realizações que o referido Ministro projecta efectuar ou subsidiar, dentro de um plano de fomento da acção educativa. Aquela Comissão, cujos trabalhos o Ministro tem acompanhado interessadamente, elaborou o respectivo programa, que foi por ele aprovado.

A execução desse programa já está a ser efectuada quanto a algumas iniciativas, nomeadamente as tendentes à publicação de obras, e continua a ser activamente preparada quanto às restantes, para oportuna realização.

De harmonia com o propósito desde o início assinalado, as comemorações são providas dentro de um espírito de coordenação entre as várias entidades interessadas em prestar homenagem a Gil Vicente, de modo a evitar, quanto possível, dispersão ou duplicação de esforços.

Projecta-se levar a cabo iniciativas editoriais, representações teatrais, exposições, um simpósio, conferências, leituras.

Entre as iniciativas editoriais destacam-se a edição das obras completas, edição popular de obras escolhidas, a edição da bibliografia vicentina actualizada, a reprodução fac-similar de folhas volantes vicentinas e do exemplar de Évora.

As representações teatrais abrangem espectáculos vários, a efectuar por agrupamentos profissionais e por agrupamentos universitários. Como ponto culminante dessas representações, haverá no Outono, em Lisboa, uma Semana Vicentina de Teatro, com a participação da Companhia do Teatro Nacional, de uma Companhia espanhola, do Teatro Universitário do Porto, da Companhia Nacional de Teatro, da Companhia de Teatro Popular e do Teatro dos Estudantes da Universidade de Coimbra. Projectam-se também outros espectáculos, em diferentes locais, designadamente para estudantes, para o povo, para os militares que se encontram no Ultramar.

Iniciativas de grande interesse são, ainda, as mais que se encontram previstas, entre elas a Exposição Vicentina, a realizar em Lisboa, Porto e Coimbra, para divulgação das espécies bibliográficas que interessam ao conhecimento da obra e da vida do grande dramaturgo, e o Simpósio Vicentino, que terá por objecto a análise e debate de problemas respeitantes a essa mesma vida e obra, com a participação de estudiosos nacionais e estrangeiros.

Visita de ferroviários franceses a Aveiro

No âmbito do intercâmbio internacional entre empresas de caminhos de ferro, trinta e dois ferroviários franceses vieram ao nosso País e visitaram Aveiro acompanhados pela funcionária da delegação de Turismo da C. P., sr.^a D. Marieta Martins.

Percorreram a «Feira de Março», o Museu e o Parque Municipal do Infante D. Pedro, dando, depois, um passeio pela Ria numa lancha da Comissão Municipal de Turismo.

Electrificação dos Caminhos de Ferro Federais Alemães

Há dias Hamburgo ficou ligada à rede electrificada dos Caminhos de Ferro Federais Alemães. Foi inaugurado o último troço, entre Hamburgo e Hannover, da linha norte-sul, de 1.000 km, que custou um bilião de marcos. Significa isto que a electrificação de cada quilómetro custou 1 milhão de marcos (250.000 dólares).

A direcção dos Caminhos de Ferro Federais Alemães renunciou nos últimos anos, quanto às linhas mais importantes, à fase intermédia da propulsão por locomotivas Diesel-eléctricas, forçando a electrificação.

Em fins de 1965 cerca de 21 por cento, ou sejam mais de 6.300 km da rede ferroviária alemã estarão electrificadas, permitindo, em parte, velocidades até 200 km/h. As locomotivas eléctricas serão mais rápidas, mais seguras e terão maior potência, tendo ainda a vantagem de uma redução das despesas, em relação às locomotivas a vapor, de 25 por cento.

Cada ano os Caminhos de Ferro Federais alemães retiram do serviço cerca de 400 locomotivas a vapor que são vendidas pelo seu valor de sucata. Como cada tonelada de sucata custa 100 a 120 marcos já se pode comprar uma locomotiva menor de 20 toneladas por 5.000 a 6.000 marcos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1915)

Linhas portuguesas

Vidago a Chaves — Está prestes a conclusão deste troço da linha do Vale do Corgo, esperando-se apenas a entrega dos estudos para dar início à sua conclusão, cuja terraplenagem falta só fazer entre Moura e Chaves, na extensão de 7 quilómetros.

Sul e Sueste — São brevemente inauguradas mais duas estações na linha de Vale do Sado, a partir de Alvalade.

— Está já em construção a nova estação de Seixal no prolongamento da linha a Caxilhas. Fica no extremo leste daquela vila, de onde se pode fazer uma elegante avenida até ao centro da vila.

Portimão a Lagos — O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Estado, resolveu que a conclusão deste caminho de ferro se faça por administração directa.

Penafiel à Lixa — Esta Companhia requereu ao Governo a prorrogação do prazo para a conclusão da linha de Entre-os-Rios, até 31 de Dezembro, pela dificuldade de receber os materiais encomendados, devido à guerra europeia.

Orfanato ferroviário — Foi há dias inaugurado no Porto o Orfanato Ferroviário, uma instituição muito simpática que se deve à iniciativa do chefe dos revisores do Minho e Douro, sr. Joaquim Neto. A nova instituição destina-se a recolher os órfãos filhos de empregados dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Sanatório para os empregados do Sul e Sueste — Trata-se de estabelecer na Guarda, junto à magnífica instalação do Sanatório Sousa Martins, um sanatório para os empregados dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

É uma iniciativa digna de todo o louvor.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Imprensa

O «Jornal de Évora», ao registar o nosso número de 16 Janeiro, em que inaugurámos um novo cabeçalho, da autoria do nosso distinto colaborador António Carvalho, escreveu o seguinte que, com os nossos agradecimentos, passamos a transcrever:

«Com novo aspecto gráfico, em que sobressai a elegante capa com cabeçalho que foi primorosamente desenhado pelo artista António Carvalho, recebemos o n.º 1850, de 16 de Janeiro passado, da conceituada revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de que é director o sr. eng. Luís da Costa.

Esta conceituada revista, que vai brevemente entrar no seu 78.º ano de vida, reúne os mais interessantes e variados assuntos de transportes e turismo, como se pode verificar pelo sumário da publicação a que nos estamos referindo.»

Os Açores na Feira Nacional de Agricultura

Inaugura-se, no dia 30 de Maio, com a presença do Chefe do Estado, a II Feira Nacional, integrada na XII Feira do Ribatejo, em Santarém.

A II Feira Nacional da Agricultura, apresenta um programa recheado de motivos do maior interesse; desde as magníficas exposições de gados seleccionados, bovinos, equinos, lanígeros, etc., etc., numa variedade que é um regalo para os olhos, de produtos da terra, de pequenas peças encantadoras do labor de artesão, às mais complexas máquinas que a técnica apurou para todos os fins industriais e agrícolas já sem falar de um sem número de motivos que se patenteiam pela extensa chã em fora. E, a par desse mostruário, de uma riqueza que se contempla com embevecimento, teremos curiosas manifestações típicas e maravilhosos espectáculos, como as tradicionais corridas de toiros agora em praça condigna, inaugurada o ano passado com o maior esplendor e que é o maior tauródromo de Portugal e um dos maiores da península.

Os Açores estarão também representados nesta Feira, com um interessante Pavilhão.

Terminará o certame em 13 de Junho, com uma extraordinária afirmação dos melhores valores etnográficos portugueses e do estrangeiro, nomeadamente da Espanha, França, Itália, Irlanda, etc..

O Festival Internacional de Folclore, reunindo mais de 30 agrupamentos, é mais um aliciante cartaz do excelente programa da XII Feira do Ribatejo e II Nacional de Agricultura.

Baptista Azevedo & C.^a L.^{da}

Fornecedor da C. P. e
dos principais Organismos do Estado

Representantes exclusivos de:

Material de Incêndio portátil e de rodado — «BAVARIA»
(Aprovado pelo Conselho Nacional de Incêndios)

Máquinas Trifásicas e Monofásicas, Discos de Corte e Rebarbar metais ferrosos e não ferrosos, mármore, cimentos, pedras, etc. — «BERGIN»

Abraçadeiras d'aço galvanizado para todos os fins — «IDEAL»

Ferramentas manuais — «HOPEX»

e

Amiantos, Borrachas, Correias, Desperdícios, Empanques, Feltros, Fibras, Grafites, Hermetic, Ligadores, Tubos de borracha e de aço flexíveis, etc.

Armazéns

Escritórios

Secção de Vendas

Avenida D. Carlos I, 55-1.º C. Marquês d'Abrantes, 10-1.º C. Marquês d'Abrantes 16-16B

e

Rua Cais do Tojo, 32 a 36

Telefones: 66 67 66 e 67 06 67

Telegramas: **BAVARIA**

L I S B O A - 2

Linhas Estrangeiras

ITÁLIA

Notícias de Roma anunciam que os transportes por caminho de ferro de mercadorias italianas para o Norte da Europa, serão ainda mais rápidas a partir do dia 30 de Maio, data da mudança de horário. O melhoramento das prestações ferroviárias tornou-se possível após os trabalhos de reorganização e de extensão nas estações de Bolonha e de Chiasso.

Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais

O Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, resolveu, em virtude de numerosos pedidos, efectuar mais um curso de monitores de segurança por correspondência.

A inscrição, que é gratuita, está aberta, na sede do Centro — Rua do Telhal, n.º 12-4.º Dt.º — Lisboa-2, até ao dia 31 de Maio próximo».

União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC)

Teoria e prática na economia dos transportes

Reunido recentemente em Roma, o «grupo de trabalho» da C E M T — constituído pelos ministros dos Transportes da França, Alemanha, Inglaterra, Países Baixos, Suíça e Itália — ficou encarregado de estudar os seguintes pontos:

— Pesquisa da melhor fórmula para estabelecer contacto directo com universidades e meios especializados na economia dos transportes;

— Organização de encontros internacionais anuais, sobre o plano dos peritos em economia e possibilidade de inserir organicamente os problemas particulares da economia dos transportes na economia geral.

Os Ministros dos Transportes utilizarão os resultados destes encontros e das pesquisas feitas para dar uma solução concreta aos numerosos problemas práticos que se deparam diariamente.

Angola e o Turismo

Um novo hotel em Luanda

Vai ser construído na ilha de Luanda um grande hotel, cuja primeira fase estará concluída dentro de dois anos. O projecto compreende 398 quartos, incluindo 60 «bungalows» edificadas na praia, e terá todas condições próprias de um hotel de luxo moderno.

O futuro imóvel disporá ainda de um cais acostável privativo, com embarcações de recreio para a prática de todos os desportos náuticos. A primeira fase importará em 45 mil contos.

Na Exposição Mundial de Transportes

Comboios a 200 quilómetros à hora

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães vão pôr em circulação, entre Munique e Augsburg, que fica a cerca de 60 quilómetros, a sua nova locomotiva eléctrica que atinge uma velocidade de 220 quilómetros à hora. Neste percurso a locomotiva só atingirá 200 quilómetros à hora pelo simples motivo de a estrutura da via não permitir maior velocidade.

Quem quiser poderá telefonar directamente da Exposição de Munique para Nova York.

Selos comemorativos da Exposição

Os Correios demonstraram como uma carta lançada numa caixa de correio passa por uma instalação de selecção e de distribuição, de comando electrónico, que a coloca sem qualquer intervenção humana, no saco que segue para o seu destino. Os filatelistas podem obter os selos comemorativos da I Exposição Mundial de Transportes e Comunicações junto à rotativa a quatro cores onde são impressos.

Notícias diversas

Os automobilistas terão o prazer de admirar os modelos das grandes rodovias. Os Estados Unidos

Electrificação dos Caminhos de Ferro de Moçambique

Os Caminhos de Ferro de Moçambique vão ser também beneficiados e actualizados com a aquisição de locomotivas eléctricas e respectivos acessórios.

O custo total do fornecimento deve ser de cerca de 75 mil contos, visto ser de 3750 o depósito provisório, que é de uso nos caminhos de ferro ser calculado em cinco por cento.

Várias firmas de Lourenço Marques apresentam-se às duas modalidades do concurso que prevê a aquisição de 14 locomotivas eléctricas de 1000 cavalos de força ou ainda 25 de 2000.

Aceitam-se, entretanto, propostas para outras nove de mil cavalos ou 16 de 2000 e ainda 13 de 1000 ou 8 de 2000 cavalos.

O fornecimento envolve também material de engate e de tracção.

expõem o «Trans Canadian Highway», que liga o Atlântico ao Pacífico e do Continente, apresenta «Panamericana» todo o Alasca até à Terra do Fogo. O Japão evidenciar-se-á com um novo sistema de construção de pontes. Quanto à Europa, deve atrair a atenção dos visitantes o modelo dos túneis debaixo dos Alpes e da futura ligação entre a Inglaterra e o Continente.

Em Munique estarão representadas 27 companhias aéreas.

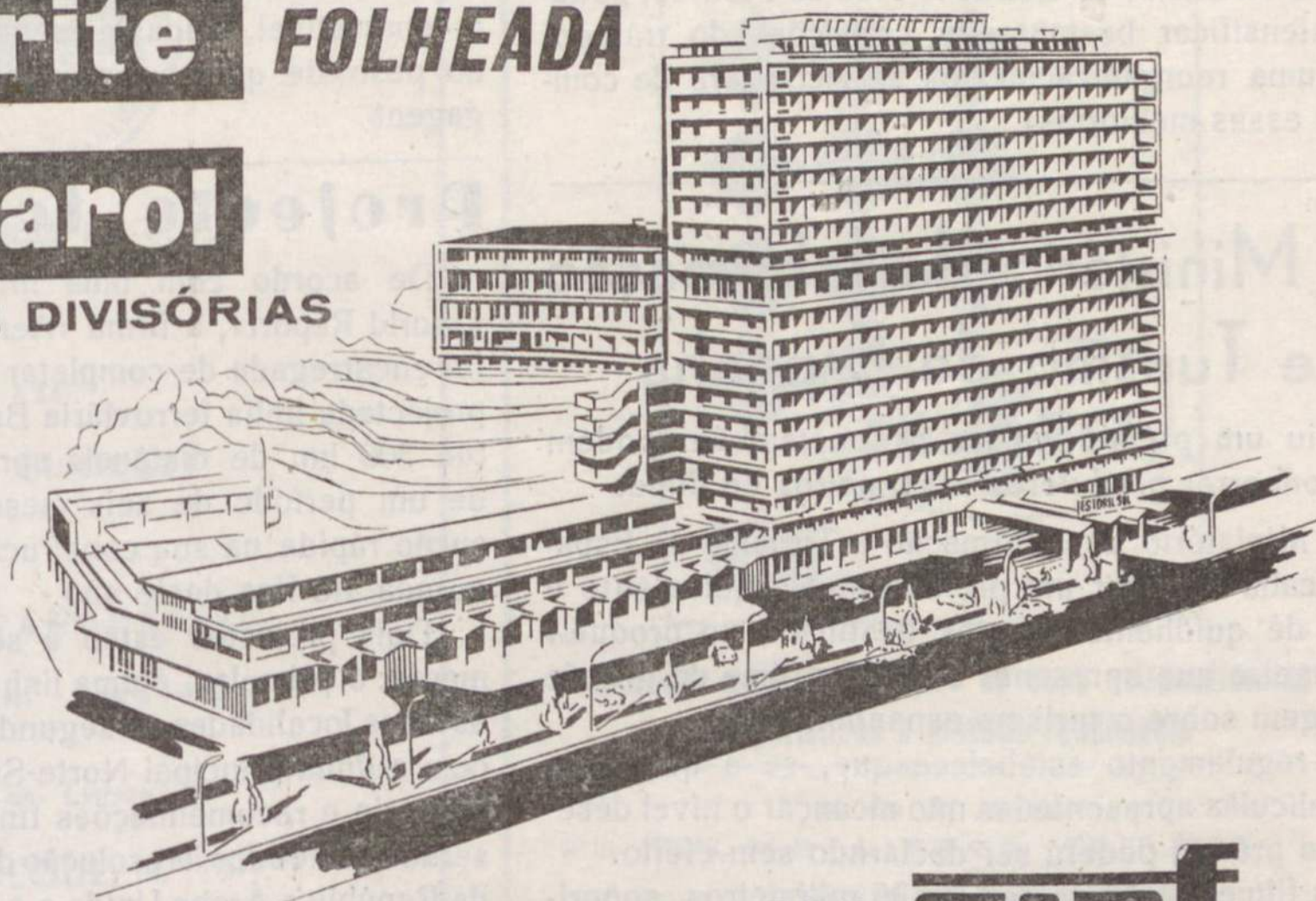
NA DECORAÇÃO EXIGENTE

aparite

FOLHEADA

placarol

PORTAS E DIVISÓRIAS



DOIS PRODUTOS

Siaf

Os transportes ferroviários nas Contas Gerais do Estado de 1963

No suplemento ao n.º 184 do «Diário das Sessões», 5 de Março de 1965, da Assembleia Nacional, VIII Legislatura, lê-se no Parecer da Comissão encarregada de apreciar as contas públicas de 1963, o seguinte sobre Transportes ferroviários :

«A exploração ferroviária continuou deficitária. Melhoraram, ainda que ligeiramente, as condições de exploração, tanto em passageiros transportados como em mercadorias.

Para os últimos anos os números são os que se mencionam no quadro seguinte :

Anos	Milhares		Receitas — Milhares de contos
	Passageiros	Toneladas	
1958	85 124	3 771	724
1960	98 783	3 729	752
1961	104 145	3 674	792
1962	108 076	3 666	812
1963	114 160	3 825	855

As receitas subiram um pouco. Aumentaram desde 1958 cerca de 131 000 contos. Mas o acréscimo, em especial de mercadorias, mantém-se em nível baixo, não atingindo o total os 4 milhões de toneladas. O desenvolvimento de zonas atrasadas, como o Alentejo, as Beiras e Trás-os-Montes, poderia intensificar bastante as condições do tráfego. Mas uma reorganização dos serviços terá de completar essas melhorias».

O Ministério da Informação e Turismo de Espanha

instituiu um prémio valioso a que também podem concorrer produtores estrangeiros de filmes

O Ministério de Informação e Turismo de Espanha acaba de criar um prémio anual equivalente a cerca de quinhentos contos destinado ao produtor estrangeiro que apresente o melhor filme de grande metragem sobre o turismo espanhol.

O regulamento estabelece que, se a qualidade das películas apresentadas não alcançar o nível desejado, o prémio poderá ser declarado sem efeito.

Os filmes terão de ser em 35 milímetros, sonorizados e de duração não inferior a uma hora. Podem ser a cor ou a branco e negro.

Pelo Mundo da Aviação

Um dos maiores aumentos de tráfego obtidos nos últimos anos registou-se nas linhas do Atlântico Norte, no segundo trimestre de 1964.

De acordo com os elementos fornecidos pela I. A. T. A. o aumento verificado em relação a período idêntico de 1963 é de 40,5 por cento.

A base deste extraordinário aumento, e segundo também a Associação Internacional do Transporte Aéreo está na baixa de tarifas para aquelas linhas, onde foi introduzida este ano uma tarifa popular de excursão económica.

A percentagem de ocupação de lugares nessas linhas atingiu a cifra de 62,3 por cento, apesar do aumento de lugares oferecido que subiu para 6,7 por cento.

O tráfego de mercadorias teve um aumento no mesmo período de 26,5 por cento.

O primeiro avião comercial não tinha mais do que dois instrumentos de navegação, um altímetro e uma bússola. Os actuais aviões possuem mais de 300 instrumentos para o mesmo fim.

À velocidade de cruzeiro os passageiros de um avião de reacção percorrem mais de um quilómetro entre duas respirações.

O equipamento de segurança de um moderno avião (extinção de incêndio, duplicação de instrumentos, luz de segurança, sistemas para despejar o combustível, saídas de segurança, etc.), equivalem ao peso de quinze passageiros e respectivas bagagens.

Projecto ferroviário

De acordo com uma informação publicada na «World Report», a firma «Aero Service Corporation» foi encarregada de completar o estudo preliminar da projectada linha ferroviária Bahariya Oasis-Helwan (de 300 km de distância aproximadamente), dentro de um período de seis meses. Prevê-se uma execução rápida na sua construção, sendo a linha inaugurada até fins deste ano.

Dois projectos estão a ser estudados presentemente: o primeiro, é uma linha que liga directamente as duas localidades: o segundo projecto faz a ligação com a linha principal Norte-Sul, perto de Salamat. O relatório e recomendações finais da «Aero Service» serão submetidos à resolução de um Comité de peritos da República Árabe Unida e a via escolhida será dada a conhecer somente quando se iniciarem os trabalhos de construção.

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

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.



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

SEMPRE PRESENTE!



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

CONSULTE:

“SOPAL”

RUA IVENS, 58-64 — LISBOA — TELEF. 57 01 66-7-8

“NORDICAL”

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

DUQUE & CRUZ, LTD.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

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

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. | 5 42 82
5 00 06**LISBOA****Eduardo Martins & C.^a, L.^{da}**

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

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

Alberto Maria Bravo & Filhos

Praça de Londres, 3-3.º

LISBOA**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****Laranjeira, Sousa, Limitada**

IMPORTADORES DE FERRO E AÇO

SEDE

37. L. do Intendente Pina Manique, 39

Telefones 4 59 90-73 20 55-5 23 74

TELEG. LARSOSA

ARMAZÉNS

TRAV. DA CRUZ DOS ANJOS, 9

TRAVESSA DO MALDONADO, 1

LISBOA-1**NALCO**

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.^a, L.^{da}**

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA**AREALVA, L.^{da}**

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

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

ARMAZÉNS:

QUINTA DA AREALVA - ALMADA - Tel. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — **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.

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

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

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 DÓMUZ, L.ª DA
ELVAS**

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchínhas

Praça da Figueira, 40-B

Telefone 86 74 64

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

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

Telefones: 66 08 79 - 66 37 08

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

Adelino Amaral, Limitada

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
E CHALARIA

Vendas só por junto

A primeira casa do género
na Província

End. Telegr. «TECIDOS» Telefone 66243

MANGUALDE

João Pereira Ruivo & Filhos, Lda.

**Madeiras Aparelhadas e em Tosco
EXPORTADORES**

End. Telegráfico: RUIVOFILHOS

Telefone 6 62 36

NELAS (B. A.)

S I D E L O RUNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARISGRANDE 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

Botelho & Rodrigues, L.^{da}Armazenistas e Importadores
de Especialidades Farmacêuticas
e Produtos Químicos Medicinais

Avenida Infante Santo, 54-D

LISBOA — Telefs. $\left\{ \begin{array}{l} 66\ 49\ 68 \\ 67\ 77\ 91 \\ 67\ 77\ 92 \end{array} \right.$

FORNECEDORES DA C. P.

MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

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

PURÍSSIMA

**água
CASTELLO**
PIZÕES-MOURAMINERAL
CASEIFICADASenhores funcionários
da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes, pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L.^{da}

RUA DA MADALENA, 182-B

(Frente à Rua de Santa Justa)

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

Mercadorias e Máquinas, Lda.

Rua da Palmeira, 21 — LISBOA

Telefone 37 05 92

**Produtos Expandite — Materiais Isolamento, Vedantes,
Juntas Seelastik**

TINTURARIA Cambournac

OFERECE AGORA UM SERVIÇO GRATIS
MANDANDO BUSCAR E ENTREGAR OS
ARTIGOS A CASA DO EX.^{mo} CLIENTE,
BASTANDO TELEFONAR PARA

Largo da Anunciada, 10-11 — 32 64 15
Avenida João XXI, 28-A — 76 03 93
R. Ferreira Borges, 149-C — 68 90 76
Estrada de Benfica, 367-A — 78 08 19

Secção Industrial e Escritórios — C A C É M
TELEFONES: 29 40 04 e 29 44 10

Ferreira & Sousa, Limitada

IMPORTADORES E ARMAZENISTAS
DE FERRAGENS E QUINQUILHARIAS

Rua dos Bacalhoeiros, 14-A-B-C

Casa Fundada em 1907

Vendas só por atacado

Telefs: { Escritório: 87 02 72
Armazéns: 86 95 41

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

Novais & Silva, L^{da}

~ DROGUISTAS ~

TINTAS : VERNIZES : PINCEIS, ETC.

~ PERFUMARIAS ~

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

Sociedade Continental de Representações, Lda.

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO

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.

Vasco M. N. de Oliveira

IMPORT — EXPORT

Rua de S. Bento, 496-1.º — Lisboa-2

Telefone 66 81 86

Telegrama «VASCO»

Correias de transmissão: Planas e Trapezoidais, Massas aderentes e Ligadores. **Empanques:** Grafitados, Ensebados e Amianto simples, etc. **Cartões:** Grafitados, Vermelhos, Brancos, Hidráulicos, Impermeáveis, Acessórios, Artigos plásticos, Baquelites, Braçadeiras, Celerons, Colas, Corticites, Desperdícios de algodão, Ebonites, Feltros, Ferramentas, Fibras Vulcanizadas, Fitas isoladoras, Material eléctrico, Lixas, Retentores, Rolamentos e Vidro plástico, etc. **Artigos de borracha:** Industriais, Sanitários, Desporto, Farmácia e Auto. **Mangueiras para:** Vapor e gasolina, Compressores, Oxi-acetilene, Óleos e valvulinas, Vinhos e ácidos, Regas, etc. **Chupadores:** Lisos e canelados para todos os fins

Extintores de incêndio ABAFACHAMA ● Óleos e massas lubrificantes GULF

● Óleos para travões e amortecedores LOCKEED

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**Grande Alfaiataria do Carmo**

DE ANTÓNIO RODRIGUES

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

Descontos aos Ferroviários

55, Calçada do Carmo, 61 Telef. 32 05 37

LISBOA**Quadros, Monteiro & Domingues, Lda.**IMPORTADORES DE BACALHAU
E ARMAZENISTAS DE MERCEARIAS

Telef.: 66 20 78 — Teleg.: «QUADROS»

Praça D. Luís, 3, 4 e 5

L I S B O A**Fornecedores da C. P.****EMPRESA INDUSTRIAL SAMPEDRO, LDA.**
FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO
E ALGODÃO**Fornecedores da C. P.****LORDELO — GUIMARÃES**

Tele. S. Martinho do Campo, 18

ESCRITÓRIO NO PORTO:

R. Clérigos, 44 1.º — Telef. 2 34 41

**ESCOLA ACADÉMICA**

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62 430

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 —

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-C.

Telefones 48897/8 — LISBOA

CALHAS E SUPORTES**«TETRAX»**

(Patente Port. 039089)

Para: **ESTANTES,****PRATELEIRAS,****BIBLIOTECAS, Etc.**

Empresa de Transportes do Zézere, Lda.

FUNDÃO — TELEF. PPC 5 21 42

Concessionária de Carreiras de Serviço Público

ENTRE

Bogos de Baixo (ponte)	— Fundão (Est. C. F.)
Escarigo	— Fundão (Est. C. F.)
Ponte do Catelejo	— Pinhal da Lameira
Fundão	— Alcafozes
Escarigo	— Fatela (Est. C. F.)
Macatnhas	— Ozendo
Ozendo	— Senhora do Carmo
Castelo Branco	— Monforte da Beira
Sabugal	— Caria (Est. C. F.)
Sabugal-Bendada	— Caria (Est. C. F.)

Por contrato com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: — **Carreira Diária**

Alcains — Castelo Branco

Covilhã-Fundão-Alpedrinha-Castelo Branco
(quatro horários, com ligações a diversas
carreiras e C. F.)

AUTOCARROS DE ALUGUER

Parque do Alcambar (Ao Ténis)

Ligação de carreiras e serviço de Bar

Telef. 5 24 59

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

Doca Sto. Amaro } Esc. e Ofic.: 396652
Armazém: 637730

WEBER & C. A L. DA

IMPORTADORES-DEPOSITÁRIOS

ARTIGOS PARA A ARTE GRÁFICAS (SERIGRAFIA)

Sedas naturais e sintéticas

Papéis Foto-stencils

» manuais

» Decalcomanias

Tintas e Vernizes

Máquinas manuais e Automáticas

RUA EIFFEL, 2-2.º ESQ. — Telef, 76 94 98

LISBOA-1

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 TERMINUS



PERGOOL

TERMOLAMINADOS COLAS ESTOFOS PAVIMENTOS REVESTIMENTOS

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

FORNECEDORES DA C. P.

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)



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. eleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

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

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

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



LISNAVE

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

DOIS ESTALEIROS NO PORTO DE LISBOA

em ampliação

ROCHA

em funcionamento desde 1907

5 DOCAS SECAS

PARA NAVIOS ATÉ 18 000 T D W

2 CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO

PARA NAVIOS ATÉ 8 000 T D W

*Equipamento especial para
equilibragem dinâmica,
conservação de bombas e
injectores diesel, tratamentos
térmicos, rectificação de moentes
no próprio lugar, etc.*

em construção

MARGUEIRA

em funcionamento a partir de 1967

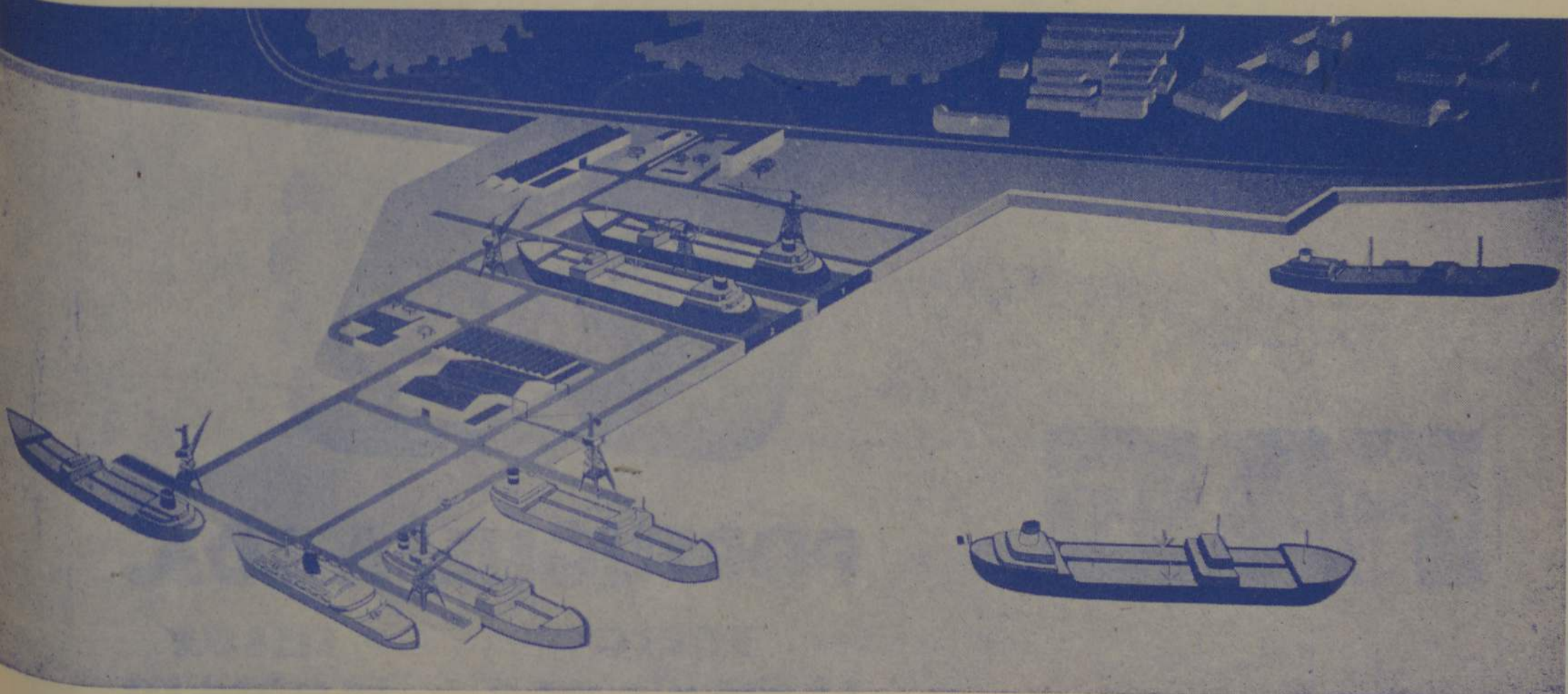
2 DOCAS SECAS

PARA NAVIOS ATÉ 165 000 T D W

ESTAÇÃO DE LIMPEZA

DE TANQUES

*Oficinas de mecânica
e caldeiraria com
equipamento
do mais moderno*





LISNAVE

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

DOIS ESTALEIROS NO PORTO DE LISBOA

em ampliação

ROCHA

em funcionamento desde 1907

5 DOCAS SECAS

PARA NAVIOS ATÉ 18 000 T D W

2 CARREIRAS DE CONSTRUÇÃO

PARA NAVIOS ATÉ 8 000 T D W

*Equipamento especial para
equilibragem dinâmica,
conservação de bombas e
injectores diesel, tratamentos
térmicos, rectificação de moentes
no próprio lugar, etc.*

em construção

MARGUEIRA

em funcionamento a partir de 1967

2 DOCAS SECAS

PARA NAVIOS ATÉ 165 000 T D W

ESTAÇÃO DE LIMPEZA DE TANQUES

*Oficinas de mecânica
e caldeiraria com
equipamento
do mais moderno*

