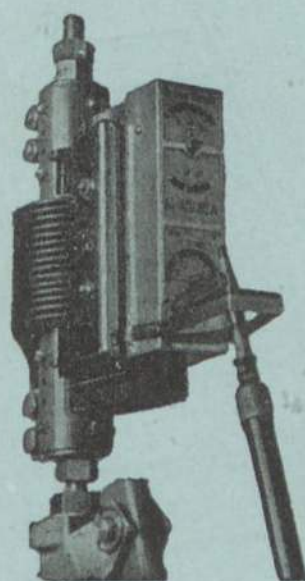
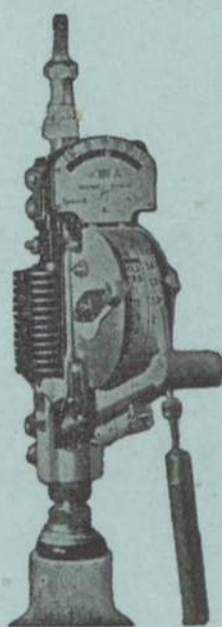


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



RELES



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

SOC.DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.^a • TEL. 23411 • PORTO



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

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, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de 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 £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

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

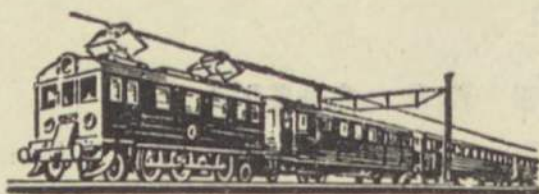
COLABORADORES:

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

Sumário

1 de Novembro de 1965

A Regulamentação dos Transportes no América do Norte, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	323
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	325
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	326
Conselho de Adminisiração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique	329
Linhas Estrangeiras	331
Ainda o 1.º Encontro dos Escritores Portugueses, realizado, no Porto	332
Presença da Arte no Trabalho — Exposição Comemorativa do Centenário do «Grupo Desportivo da Carris»	333
Portugal turístico	334
A Normalização das Contas nos Caminhos de Ferro da Enropa	335
Há 50 anos	336



Nota de abertura

O Ministério das Comunicações acaba de publicar, pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, o Relatório e Contas referentes à Gerência de 1964, no qual se assinalam as circunstâncias que, directamente ou indirectamente, influíram na liquidação e cobrança das receitas e seu processamento e pagamento das despesas do Fundo Especial daqueles Transportes. Por seu especial interesse, recortamos o que, sobre o Financiamento do Metropolitano de Lisboa, acabamos de ler no referido Relatório:

«Na sequência de idêntica operação efectuada em 1963, contraiu o Fundo Especial de Transportes Terrestres na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência um empréstimo de 70 000 contos que foi utilizado no financiamento da empresa, com vista a acelerar a execução das obras programadas para a conclusão da primeira fase dos trabalhos de instalação da rede, a minorar os efeitos do agravamento do seu equilíbrio económico por não ser rentável a exploração do diminuto troço em funcionamento e a remover algumas das dificuldades surgidas no recurso ao mercado interno de capitais.

No contrato celebrado com a empresa previram-se, como no ano anterior, as condições mais adequadas à economia e planificação financeira do empreendimento, fixando-se a taxa de juro em 3,5 por cento ao ano e a amortização em 60 semestralidades com o vencimento a partir de 30 de Junho de 1975.»

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

VI

As regras estabelecidas para os transportadores por contrato visam essencialmente o desenvolvimento e a protecção da prestação suficiente e eficaz de transportes públicos, parecendo daqui depreender-se que a regulamentação aplicável aos transportadores públicos foi publicada para proteger o público, enquanto que a regulamentação dos transportes por contrato teve em vista a protecção dos transportadores públicos.

Os transportadores particulares de mercadorias escapam à regulamentação económica. A Lei define-os do seguinte modo:

«O termo transportador particular de mercadorias em veículos automóveis aplica-se a toda a pessoa física ou moral não abrangida pela definição de transportador público ou de transportes por contrato e que efectua entre Estados ou com o estrangeiro, transportes de mercadorias de sua propriedade ou de que seja locatário ou depositário sempre que esses transportes sejam efectuados para os locais de venda, de aluguer ou depositados com destino ao exercício duma actividade comercial».

O parque de veículos empregado por estes transportadores representa cerca do 60 % de todos os veículos utilizados no tráfego de mercadorias entre Estados.

Os transportadores particulares não podem fazer serviços diferentes daqueles para que estão autorizados, sem certificado ou licença, a não ser que se trate de mercadorias não sujeitas à regulamentação. Podem alugar os seus veículos com ou sem condutor a transportadores públicos ou por contrato, que os podem utilizar na sua exploração. É isto que muitas vezes se faz para evitar retornos em vazio. Podem pois alugar veículos sem condutor e explorá-los em serviço particular sem que isso seja uma infracção à Lei.

Os transportadores particulares podem receber remuneração pelo transporte de mercadorias sempre

que isso constitua um acessório da sua indústria principal.

Esta maneira de proceder levanta objecções da parte dos transportadores públicos que receavam que aqueles transportadores pudessem efectuar operações ilegais.

Postas algumas reclamações à Comissão esta resolveu que:

«Se os factos indicam que a actividade principal duma empresa consiste em fazer transportes profissionais, o carácter da exploração fica assim definido mesmo que as mercadorias transportadas sejam de sua propriedade ou sejam transportadas para serem vendidas.

Se, ao contrário, se provar que a actividade principal da empresa se ocupa do fabrico de mercadorias ou se ocupa de qualquer outra indústria além dos transportes, examinar-se-á se as operações de transporte constituem, com efeito, um acessório da actividade principal ou se são efectuadas a título de exploração secundária com vista a qualquer benefício.

Isto não quer dizer que um transportador particular não tenha o direito de, segundo a Lei, tirar acessoriamente, proveito da utilização dos seus próprios veículos sem renunciar à sua qualidade de transportador particular.

Os diferentes casos devem ser apreciados um por um».

Na América existem empresas alugadoras de camiões mas não efectuando transportes nem profissionais nem particulares.

São proprietários de camiões que os alugam aos transportadores.

Um transportador devidamente legalizado ou uma empresa alugadora podem alugar, sem contrato, os camiões, a quem muito bem entenderem, mas podem também alugá-los, com condutor, a um transportador devidamente legalizado.

Estes alugadores de veículos não estão sujeitos às disposições legais sobre transportes rodoviários, mas se o alugar, com condutor, a um transportador particular isto constitui um acto de transporte profissional. Neste caso, esta operação é considerada ilícita e pode ser levada aos tribunais pela Comissão (I.C.C.).

As facilidades oferecidas pelas Convenções sobre o aluguer e sobre a tracção têm uma grande importância, pois permitem racionalizar o emprego do material existente evitando percursos em vazio.

Além disso, as flutuações, em certos períodos, dos transportes de muitas mercadorias e o equilíbrio de certos tráfegos, obrigam muitos transportadores públicos a imobilizar importantes capitais na compra e na conservação do material que estaria inaproveitado durante parte do ano, se não tiverem a possibilidade de alugar, à vontade, veículos suplementares para acudir ao tráfego de ponta. As suas despesas de mão-de-obra seriam grandemente sobrecarregadas.

A I. C. C. (Interstate Commerce Commission) efectuou um grande inquérito para verificar o que se faz nesta matéria de aluguer de veículos e dele concluiu o seguinte:

- numerosas infracções às regras de segurança;
- transportes profissionais ilícitos (sem autorização) com tendência a desenvolver-se;

— uma concorrência tarifária desleal e ruínosa;

— dificuldades na perseguição às infracções, pois é difícil determinar com que autorização o veículo é explorado;

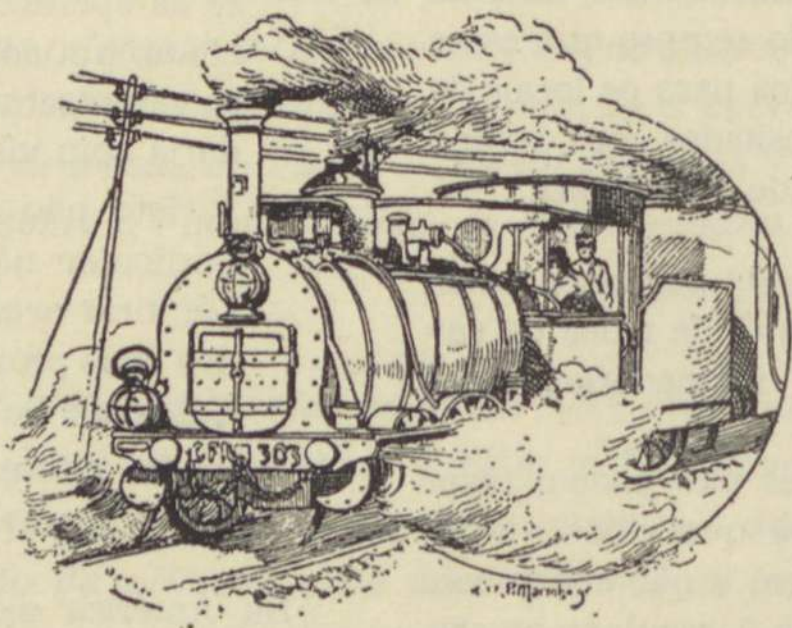
— a ruína dos motoristas profissionais.

Este inquérito e os elementos que dele foram colhidos levaram a Comissão a prescrever condições pelas quais os transportadores rodoviários (públicos e por contrato) podem efectuar transportes legais de mercadorias com material que não seja de sua propriedade.

A Lei prevê que nenhum transportador de mercadorias pode, ao mesmo tempo, ser possuidor de uma autorização de transportes públicos se já tiver uma licença para transportes por contrato de mercadorias, no mesmo percurso ou na mesma zona e inversamente.

Esta disposição da Lei tem por fim evitar a discriminação entre usuários dos transportes a que poderia levar àquela dualidade de exploração.

No entanto, a Comissão pode autorizar operações nos dois regimes, nos casos em que os serviços sajam tão diferentes um do outro que não possam provocar aquela discriminação.



P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Aveiro Turístico



Uma tricana vestida à moda antiga



O Soneto que eu não escrevo

Num sonho todo feito de incerteza

Antero de Quental

*Os versos por que aspira o meu Destino,
aqueles que ao meu estro em vão impus,
catorze, apenas, são. Fontes de luz,
cantantes como bronze florentino.*

*Iguais, em cor e brilho, ao oiro fino,
mais tersos do que a espada que reluz,
haviam de exaltar a eterna Cruz,
lavrados com fervor beneditino . . .*

*Soneto piedoso e celebrado,
eu, mesmo, o levaria em doce reza
até aos pés de Deus, ajoelhado.*

*Bosquejo de harmonia e de beleza,
que, ao vê-lo, o julgassem inspirado
num sonho todo feito de incerteza . . .*

Faustino dos Reis Sousa

Encontro de Escritores Portugueses na cidade do Porto

Na grande e cada vez mais bela capital do Norte, realizou-se, nos dias 7, 8 e 9 de Outubro, o I Encontro de Escritores Portugueses. Tivemos a honra — não sabemos a quem agradecer a lembrança e a graça do convite — de assistir a esse Encontro, onde nos foi dado ver velhos amigos e iniciar novas camaradagens. Esse Encontro realizou-se na casa do Infante D. Henrique e foi promovido por feliz iniciativa do Círculo Almeida Garrett. A força e o mistério das palavras, a coincidência simbólica do que elas significam! Deve-se ao Infante D. Henrique o milagre da descoberta de novos caminhos marítimos, o achamento de novas terras e de novos continentes, assim como a Almeida Garrett o convite de voltarmos a ser nós mesmos.

A coincidência do nome do Círculo promotor do Encontro e o lugar escolhido para a sua realização, não teriam obedecido a um desígnio misterioso do destino?

O certo é que o Congresso de Escritores se realizou sob a égide de Almeida Garrett, na Casa do Infante D. Henrique.

Quais foram os objectivos desse Encontro? Disseram-no as conclusões finais, que publicámos no último número da «Gazeta», asseveraram-no, nas suas magistrais lições, os Professores Martinho Nobre de Melo e Manuel Lopes de Almeida, e reafirmou-os, por último, no fecho do Encontro, o Professor da Faculdade do Porto, Dr. Carlos Soveral que, no seu admirável discurso, louvou os rapazes que fazem a guerra de África e regam com sangue português os campos de batalha, tornando-os, por isso, mais portugueses. É neles, nesses rapazes heróicos — acentuou o Dr. Carlos Soveral — *que nesta hora nacional, europeia, lusíada, mais deve pensar o escritor português.*

Nesta hora em que se debatem, pelo mundo fora, tantos problemas, não nos esqueçamos, como queria o nosso bom Garrett, de *ser nós-mesmos*. Foi essa a lição do escritor tão nacionalmente português, que o Círculo Cultural do Porto tomou para seu patrono.

O Porto, que caminha triunfalmente para o futuro, pode orgulhar-se do seu passado tanto como do seu presente. A capital nortenha possui a consciência dos seus valores e da força das suas mais nobres tradições. O Infante D. Henrique e Almeida Garrett estiveram presentes, como duas sombras tutelares, a essa reunião de intelectuais.

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

Artigo 28.º Fica revogada a legislação em contrário.

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 7 de Fevereiro de 1879
António de Serpa Pimentel — Lourenço António de Carvalho

TABELA N.º 1
Linhas de primeira ordem

Designação das Linhas	Indicação dos pontos principais e dos ramais	Extensão aproximada			
		Construída	Em cons-trução	A Construir	Totais
Minho	Porto a Valença, rio Minho, ramais de Braga e Campanhã	144	—	8	152
Trás-os-Montes	Foz do Tua, Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança	—	—	125	125
Douro	Ermesinde, Régua, Barca de Alva, prolongamento de Leixões	95	24	85	204
Norte	Entroncamento; Coimbra, Porto	230	—	—	230
Fronteira	Castelo Branco, Guarda, Pocinho, ramal da Covilhã	—	—	165	165
Beira Alta	Pampilhosa a Vilar Formoso, ramais de Coimbra e de Viseu	—	203	38	241
Ramal da Figueira	Pampilhosa, Cantanhede, Figueira	—	—	45	45
Beira Baixa	Abrantes, Castelo Branco, Monfortinho	—	—	144	144
Lisboa a Sintra e Cascais	Lisboa, Queluz, Sintra, ramal de Cascais	—	—	41	41
Lisboa, Torres Vedras, Pombal	Lisboa, Torres Vedras, Leiria, Pombal	—	—	140	140
Leste	Lisboa, Elvas, Fronteira, ramal de Cáceres	276	72	—	348
Alto Alentejo	Casa Branca, Évora, Estremoz, Ponte de Sor	78	—	64	142
Ramal de Elvas	Estremoz, Borba, Vila Viçosa, Elvas	—	—	50	50
Sul e Sueste	Barreiro, Casa Branca, Beja, Fronteira, ramal de Setúbal	197	—	36	233
Algarve	Beja, Casével, Faro	47	59	85	191
		1067	358	1026	2451

TABELA N.º 2
Linhas de segunda ordem

Designação das Linhas	Indicação dos pontos principais e dos ramais	Extensão aproximada			
		Construída	Em cons-trução	A Construir	Totais
Vale do Lima	Viana, Ponte de Lima, Ponte da Barca, Lindoso	—	—	60	60
Vale do Cávado	Braga, Caldas do Gerez, Montalegre	—	—	70	70
Porto, Póvoa, Famalicão	Porto, Póvoa do Varzim, Vila Nova de Famalicão	44	13	—	57
Famalicão a Chaves	Famalicão, Guimarães, Cavez, Vila Pouca, Chaves	—	—	186	186
Ramal de Amarante	Linha do Douro, Amarante, Cavez	—	—	45	45
Régua a Chaves	Régua, Vila Real, Vila Pouca	—	—	49	49
Bougado a Guimarães	Bougado, Santo Tirso, Guimarães	7	—	25	32
Mirandela a Vinhais	Mirandela, Torre de D. Chama, Vinhais	—	—	50	50
Pocinho a Miranda	Pocinho, Minas de Moncorvo, Mogadouro, Miranda	—	—	100	100
Vale do Vouga	Aveiro, Estarreja a S. Pedro do Sul	—	—	60	60
Sul do Mondego	Coimbra, Miranda do Corvo, Louzã, Arganil, Galizes	—	—	70	70
Ramal de Peniche a Santarém	Peniche, Óbidos, Rio Maior e Santarém	—	—	70	70
Cacilhas, Sesimbra, Pinhal Novo	Cacilhas a Sesimbra, ramal do Pinhal Novo	—	—	40	40
Beja a Sines	Beja, Ferreira, S. Tiago do Cacém, Sines	—	—	100	100
Litoral do Algarve	Lagos, Portimão, Silves, Faro, Tavira, Vila Real de S. António	—	—	90	90
		51	13	1015	1079

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 7 de Fevereiro de 1879—Lourenço António de Carvalho

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 141

26, Rua Meuzinho da Silveira, 30

Telef. 36 2151/54 e 36 2161/64

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

End. Teleg.: TRANSPORTES

Parecer do Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas sobre a linha férrea da Pampilhosa à Figueira

Por dúvidas que suscitaram foi ouvida a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre se a linha férrea da Pampilhosa para a Figueira da Foz deveria ser considerada em relação às vias férreas do Norte e da Beira Alta, como um ramal da natureza daqueles a que se refere o artigo 33.º do contrato celebrado com a Companhia Real e o artigo 27.º do contrato da Companhia da linha férrea da Beira Alta, ou se aliás deveria considerar-se como um caminho de ferro compreendido nas disposições do artigo 35.º do contrato das linhas do Norte e Leste e do artigo 29.º do contrato da Beira Alta. Sobre este assunto a Junta expôs a sua opinião como se segue:

O artigo 33.º do contrato celebrado com a Companhia Real, que era idêntico ao artigo 27.º do contrato da Companhia da linha férrea da Beira Alta, estava redigido nos seguintes termos:

«Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que pudessem alimentar a circulação das linhas concedidas por este contrato, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo e sem que este pela dita construção lhe pagasse subsídio algum ou lhe garantisse qualquer benefício. Quando, porém, o Governo julgasse necessário construir alguns desses ramais e a Empresa se não prestasse a isso, o Governo reservava-se o

direito, muito expressamente, de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa nos termos que lhe aprouvesse.

O artigo 35.º do contrato das linhas de Norte e Leste, idêntico ao 29.º da linha da Beira Alta, estabelece que:

«O Governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de caminho de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e à fronteira ou que, partindo de quaisquer outros pontos, sigam direcções divergentes».

O termo «ramal» empregado naqueles artigos não estava especialmente definido nos respectivos contratos, mas a acepção geral dada a este termo, a importância secundária atribuída a estas porções de vias férreas pelos mesmos contratos e a circunstância de serem elas a alimentar a circulação das linhas principais a que se ligavam, eram razões que mostravam de um modo suficiente que pela denominação de ramal se devia entender um troço de via férrea de limitada extensão e de condições técnicas menos rigorosas, inserindo-se em outra que lhe serve de tronco e da qual depende, destinada a servir principalmente uma determinada zona, centro de produção ou de consumo, ou um estabelecimento industrial.

A linha férrea da Pampilhosa à Figueira não estava nestas circunstâncias, em razão de uma extensão de pasto de 50 quilómetros e de servir regiões férteis

povoadas, terminando num porto, devendo por isso ter elementos de existência própria e também porque ela seria realmente o prolongamento da linha da Beira Alta até à costa, ligando todas as linhas férreas desta região com o oceano por meio do porto da Figueira da Foz.

Não parecia a esta Junta que da circunstância de uma linha fazer-se ligar a outra resultasse logo como consequência necessária, que uma delas devesse ser considerada como ramal a respeito da outra e se assim fosse seguir-se-ia que a linha do Douro devia ser considerada ramal da linha do Minho, a linha do Norte ramal da linha de Leste e finalmente, a própria linha da Beira Alta de ser considerada ramal da linha do Norte e, portanto, compreendida nas disposições do artigo 33.º do contrato feito com a Companhia Real, o que não podia admitir-se.

Por todas estas razões parecia à Junta que o estabelecimento de uma linha férrea entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz não estava compreendida entre os ramais cuja construção o Governo concedeu à Companhia das linhas do Norte e Leste pelo artigo 37.º do contrato de 14 de Setembro de 1859 e à Companhia da Beira Alta pelo artigo 27.º do contrato de 3 de Agosto de 1878, mas sim incluído nos Caminhos de ferro de que tratam os artigos 35.º e 38.º, respectivamente, dos mesmos contratos, Caminhos de ferro cujo direito de sucessão o Governo se reservava muito positivamente.

Caminho de ferro de Salamanca à fronteira de Portugal

Esta linha não fazia parte da rede portuguesa.

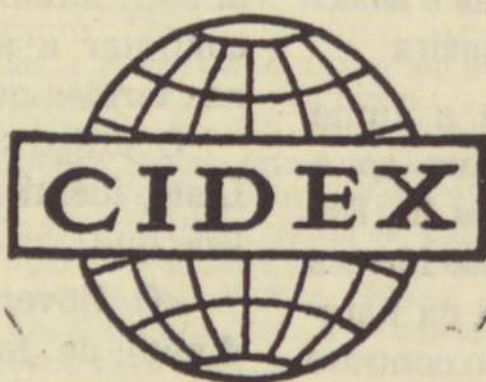
Procurou o Governo alcançar do Governo Espanhol que o ponto de ligação do ramal para Vilar Formoso fosse Boadilla de preferência a Cidade Rodrigo.

Alcançada esta notificação havia o receio que a «Société Financière de Paris» que tinha opção no concurso para a construção desta linha, retardasse a construção do ramal de Boadilla a Barca d'Alva.

Por este motivo, feito um projecto de lei a 7 de Fevereiro de 1882, para a organização dum Sindicato constituído por diferentes Bancos do Porto e vários capitalistas que tomasse à sua conta a construção deste caminho de ferro.

Lei autorizando o Sindicato Portuense a construir e explorar as linhas férreas de Salamanca a Barca d'Alva e Vilar Formoso

Esta Lei, assinada em 22 de Julho de 1882 autorizava o Governo a garantir ao Sindicato Portuense, de que faziam parte os Bancos Aliança, Comercial do Porto, Mercantil Portuense, União, Português, Comércio e Indústria, Banco do Minho, Nova Companhia Utilidade Pública e um grupo de capitalistas, Sindicato esse que se constituiu para a construção e exploração da linha férrea de Salamanca a Barca d'Alva e a Vilar Formoso (ou a Empresa ou Companhia que ele organizasse) o complemento do rendimento anual líquido daquela linha em relação ao centro da sua construção.



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)

Para este efeito o custo da construção era o constante dos orçamentos aprovados pelo Governo Espanhol, que serviriam de base ao concurso, deduzida a importância da subvenção, pela qual foi adjudicada aquela linha.

Se porém o custo real efectivo da construção fosse inferior ao daqueles orçamentos, deduzida a importância da subvenção, por ele se regularia o complemento do rendimento anual líquido da linha até 5% em relação ao mesmo custo.

Para a redução a moeda portuguesa, do custo da construção, o câmbio seria de 180 réis por peseta; para as reduções dos adiantamentos provenientes da garantia de peso regularia o comboio comercial entre Lisboa e Madrid, ao tempo do encerramento das respectivas contas.

Quanto o rendimento bruto da linha, excluindo qualquer imposto de trânsito, fosse superior a 2500\$00 réis por ano e quilómetro, as despesas de exploração para os efeitos do conjunto de garantia seriam sempre calculadas em 40 por cento daquele produto bruto.

Se o rendimento bruto, excluindo qualquer imposto de trânsito, fosse inferior a 2500\$00 réis por ano e quilómetro, as despesas de exploração seriam sempre calculadas em 41 por cento da referida quantia de 2500\$00.

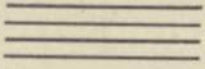
Em caso algum poderia, todavia, o encargo anual para o Estado, resultante desta garantia de juro, exceder 135 000\$00 réis.

(Continua)

Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

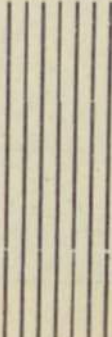
O «Boletim Oficial» da Província de Moçambique, publicou, em Julho, o Diploma Legislativo que altera a composição do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro. Assim, e a partir daquele mês, o Conselho será constituído pelo Governador Geral, como presidente, pelo Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, como Administrador-Delegado, pelo Director dos Serviços de Marinha e pelo Director das Obras Públicas e Transportes.

Fazem também parte do Conselho um vogal eleito pelo Conselho Legislativo ou do Conselho Económico e Social, de preferência com formação jurídica, nomeado pelo Governador-Geral; um cida-

Construa com 

NOVOPAN

•



**EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTA - 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

dão não funcionário público, nomeado também pelo primeiro Magistrado da Província e escolhido entre uma lista de quatro nomes, apresentada pelos representantes dos interesses económicos de Moçambique mais estreitamente ligados com aqueles serviços; e dois cidadãos do mesmo modo não funcionários públicos, nomeados pelo Governador-Geral e escolhidos entre engenheiros ou economistas de reconhecida competência profissional e com competência administrativa.

As nomeações dos vogais serão por um período de três anos.

Para execução deste Diploma Legislativo, o Senhor Governador-Geral nomeou as seguintes individualidades:

Drs. Gonçalo Mesquitela e Inácio Bragança (suplente) em representação das actividades económicas; Engenheiro Manuel de Sousa Aroso e Dr. João de Sá Nogueira (suplente); «de entre os engenheiros e economistas de reconhecida competência profissional e com experiência administrativa», ainda por escolha do Governador Geral foram designados os Engenheiros José Neves da Conceição Teixeira e Alberto Almeida Teixeira, e como suplentes o Engenheiro Mário Fernandes Seca e Dr. José Oliveira Marques.

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

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

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

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
ZURICH 1 (Suisse)

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

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

Mais de 1400

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

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Túquia



Estudos

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

Finlândia

Jugoslávia

Paquistão

Linhas Estrangeiras

GRÃ-BRETANHA Durante os próximos anos, as companhias inglesas de petróleo vão gastar cerca de 20 milhões de libras para modernizar as suas instalações fixas e adquirir vagões reservatórios de grande capacidade para transportar os seus produtos cujo volume aumenta sem cessar. Este é um dos resultados das negociações levadas a cabo com sucesso pelos Caminhos de Ferro Britânicos durante estes três últimos anos, para obter a assinatura de contratos a longo prazo com as principais companhias que se ocupam da refinação e da distribuição dos produtos petrolíferos na Grã-Bretanha.

Conscientes da rápida extensão tomada pela indústria dos óleos, assim como da concorrência que se manifesta no sector dos transportes — pensa-se sobretudo nos «pipelines» e no apoio que lhes é concedido pelo Governo — os Caminhos de Ferro Britânicos intensificam todos os seus esforços para marcar a sua presença num domínio que convém particularmente à exploração ferroviária. Os contratos, assinados por um período mínimo de 10 anos, asseguram ao caminho de ferro um acréscimo de tráfego muito sensível.

HOLANDA Com a entrada em vigor do horário de Verão de 1965, os Caminhos de Ferro Holandeses puseram ao serviço, na linha electrificada de Amersfoort a Amsterdam-Muiderpoort, um sistema de comando automático de paragem de comboios (ATB).

Há já muitos comboios regulares dotados com este dispositivo de segurança, e o seu número elevar-se-á no decorrer dos próximos meses. Aproximadamente, todos os comboios ônibus, assim como numerosos comboios rápidos e de mercadorias só circularão, nesta linha, com material rolante provido da aparelho ATB.

Foi em 1963 que os Caminhos de Ferro Holan-

Srs. Ferroviários:

Para a compra de seus Fatos, sobretudo, casacos de senhora, etc.

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

MANUEL MONTEIRO
L A N I F Í C I O S
COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS

deses fizeram a escolha deste novo sistema americano, aperfeiçoado pela «General Railway Signal Company». Depois de um período de experiências, será também fabricado nos Países Baixos.

O sistema trabalha de modo contínuo. As ordens são transmitidas sem interrupção ao comboio, que as deve receber permanentemente para poder circular. Os carris são percorridos por uma corrente eléctrica que — segundo a informação a transmitir — é «codificada» duma determinada maneira. Um dos primeiros eixos do comboio está dotado com bobinas receptoras que, por indução, recebem as informações; o aparelho, colocado sob o comboio, transmite-as e comunica ao maquinista, por intermédio de três lâmpadas colocadas na cabina, a velocidade à qual ele deve circular. Se a informação transmitida é uma ordem de travagem, as lâmpadas transmitem-lhe igualmente qual a força a empregar.

Se a velocidade real é superior à prescrita, ou se deve ser reduzida em determinados troços, o maquinista recebe ordens para travar. Se ele não o faz imediatamente, ou mesmo se o faz insuficientemente, o aparelho provoca uma travagem de urgência que pára o comboio.

Prevê-se que, até ao fim de 1968, todos os conjuntos automotores e as locomotivas — salvo as máquinas de manobra — serão dotadas com o aparelho ATB. Nesta mesma data, aproximadamente 35% das linhas de comboios de passageiros serão providas deste novo sistema. Finalmente, no dia 1 de Janeiro de 1975, todas aquelas que forem utilizadas por comboios ônibus terão o comando de paragem automática dos comboios.

Ainda o 1.º Encontro dos Escritores Portugueses, realizado no Porto

Uma carta do Sr. Luís C. Lupi, sobre literatura infantil

Por intermédio da Secretaria Geral do I Encontro dos Escritores Portugueses», recebemos cópia da carta que o sr. Luís Lupi, ilustre director da agência noticiosa «Lusitânia», enviou ao sr. Conde do Funchal, a qual, embora lida parcialmente, foi motivo da primeira intervenção de 1.ª sessão de trabalhos daquele Encontro, que se realizou, como referimos no nosso último número, na Casa do Infante, no Porto, de 7 a 9 do passado mês de Outubro, por iniciativa do Círculo de Almeida Garrett daquela cidade.

Pelo seu interesse, publicamos na íntegra, a seguir, a carta do sr. Luís Lupi:

Meu Caro Dom Fernando:

Sabendo que vai participar no Primeiro ENCONTRO de Escritores Portugueses que em tão apropriada hora se realiza no Círculo de Almeida Garrett não resisto a recordar-lhe aquela minha antiga grande preocupação — que é tão generosamente partilhada por si — para o caso de surgir a oportunidade de a levar à atenção dos ilustres confrades do ENCONTRO.

Trata-se, como já adivinhou, de uma atitude política — mas aquela que há muito defendo e se pode chamar «A POLÍTICA DA GRANDE DIMENSÃO NACIONAL» porque paira bem alto sobre as outras. Terá isto cabimento no ENCONTRO? Espero que o tenha porque será de prever que a feliz iniciativa terá por fim colher opiniões e definir directrizes e para que os Portugueses e os estrangeiros que de longe e perto tão curiosamente nos observam, fiquem conhecendo melhor, do que até agora, o grau de consciência dos nossos escritores quanto ao seu valor real e, sobretudo, quanto às suas responsabilidades como portugueses na difícil conjuntura política que o Mundo atravessa.

Dentro desse sentido da Política Maior, que está de acordo com as verdadeiras constantes nacionais e é uma das garantias da continuidade Lusitana no Mundo, lembro-lhe que nos encontrámos sempre de acordo com a relevância que deve merecer no nosso País, (multirracial e multicontinental) o problema da Literatura. Da *Literatura Portuguesa* autêntica, de sentido e de raiz e sobretudo aquela destinada a *influenciar portuguêsmente* as novas gerações, desde o berço até à sua chegada ao Portal da Universidade ou da Escola Superior, — quando uma boa formação inicial básica, já poderá e deverá encarar e comparar o nacional com o exótico e fazê-lo com perfeita liberdade porque da análise sairá robustecida a fé nas nossas virtudes tradicionais.

E porque essa Literatura escasseia em favor de uma desnacionalizante estrangeira é que lhe peço, Fernando, para nesse ENCONTRO dirigir aquele apelo que a seguir enuncio e que se atendido, daria satisfação a uma das

maiores ansiedades que certamente atormentam todos os portugueses conscientes e tanto importa ao próprio futuro da Grei.

1.º A criança no despertar para o interesse da palavra ouvida, quase sempre em canção melodiosa, deve ser embalada somente com canções nacionais.

— Que traduções não servem!

2.º As *Cartilhas Escolares* têm de voltar a ser portuguêsmente imaginadas e escritas. Que aconteceu à Cartilha de João de Deus? Quem matou aquela mensagem admirável que ensinava ao adolescente mais do que a ler, pela junção de sílabas, a pensar, a cantar e imaginar, a rezar e adorar a Deus e aos Santos naquele estilo incomparável que é da puríssima simplicidade portuguesa?

Se esse método de pedagogia está obsoleto — que se escrevam seguindo os mais modernos mas que sejam de igual inspiração e sentido nacional — pois que o que serve para um escandinavo ou americano ou russo (actual) dificilmente poderá servir à imaginação duma criança portuguesa, produto de gerações de humildade, simplicidade, e amor por Deus e à terra seu berço — que é a Pátria.

3.º A *Literatura* original para os adolescentes é praticamente inexistente no nosso País. Para as raparigas destinam-se algumas pobres traduções de obras que mesmo quando não despidas de mérito (sobretudo as francesas do género católico melhor) inspiram-se em ambientes diferentes, de nível diferente, que afastam das realidades locais e bem portuguesas a imaginação das leitoras. Que se escrevam e editem essas obras, que não falta quem, em Portugal, tenha talento e moral para as escrever e dinheiro para as publicar. E que para os rapazes, para quem os heróis sobre que adormecem e sonham, não mais sejam estrangeiros, aos «quadráditos» americanos ou outros — mas sim os heróis portugueses do passado e do presente que os temos, capazes de os entusiasmar fazendo deles os *ídolos da mocidade*, e atirando para as penitenciárias, de onde não deviam ter saído (pelo menos para a formação do carácter da juventude portuguesa) os Nicks e os Tricks de pistola à cinta ou capacete de homem interplanetário que vem «para matar» e justificar a violência! Pois que se escrevam essas obras. Que se escrevam e que se publiquem e vendam e para que tenham venda, se necessário for, que se decretem impostos pesados de importação para os produtos desses talentos estrangeiros ou se inscrevam num Index que os condene no seio das verdadeiras famílias cristãs.

Quantos são pais e avós devem tremer ao imaginar como virão a ser os filhos destes seus netos e eles próprios se comportarão como avós, se consentirmos que em seu espírito morra o sentido português, latino e cristão da vida — que deve ser apenas o caminho do Céu!

Mas você bem sabe, que não é mesquinha e simplesmente familiar ou limitada ao bairro onde vivo, na Cidade onde luto pela vida em cada uma das suas horas, esta

nossa comum preocupação. O meu pensamento abrange, sobretudo, uns quatro ou cinco milhões de crianças e jovens, portugueses por Destino e Vontade de Deus, que ainda podem ser Portugalizados — se quisermos que Portugal se continui igual a si próprio nas quatro partidas do Mundo, mas sobretudo em África, nesta ocasião. Penso nesses milhões de crianças negras da Guiné, de Angola e de Moçambique e, se muito menos preocupadamente, também nos de Cabo Verde e de S. Tomé onde o sentido da vida portuguesa chega por vezes a suplantar o de certas regiões metropolitanas — sobretudo no Estado da Índia. Penso neles e por eles, sobretudo apelo para os escritores deste nosso admirável País. Que todos quantos tenham em si o desejo de concorrer para continuar Portugal pela palavra escrita ou cantada em poemas, pela criação dos métodos de ensino de raiz nacional, que ofereçam, em doação generosa, à salvação da Pátria e à honra da memória dos nossos antepassados, uma criação mensageira de puro sentido Lusitano, que atinja simultaneamente o coração e o cérebro da criança, do adolescente, e de toda essa insaciada mocidade que nos observa hoje com desdém e falsa superioridade — porque a deixamos trair pela subtileza da poderosa arma degradante e invasora da Literatura estrangeira, ao serviço da destruição das nações menos fisicamente poderosas para dos seus povos, depois, fazerem servos e escravos seus! Por eles, e em nome dos milhões de crianças brancas, negras, mestiças e morenas de toda a Terra Portuguesa comovidamente lhe peço que seja intérprete deste brado de alerta de alguém que vive com o sentido exacto da Dimensão Maior.

Com isto vai o fraternal abraço de constante admiração e camaradagem do que lhe deseja uma feliz e proveitosa viagem.

LUIS C. LUPI

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

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA



Presença da Arte no Trabalho

Exposição Comemorativa do Cinquentenário do «Grupo Desportivo da Carris»

Nas instalações sociais da Carris, em Santo Amaro, com a presença do vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e dos srs. Richard Wyatt, administrador, o general D. Fernando Pereira Coutinho, dr. José da Câmara Saldanha, dr. Afonso Patrício Gouveia, directores da «Carris», delegado do governo, secretário-geral e director dos serviços da imprensa, inaugurou-se, na segunda-feira, 18 de Outubro, uma interessante exploração de artes plásticas—*Presença da Arte no Trabalho*, comemorativa do cinquentenário da fundação do grupo desportivo daquela Companhia.

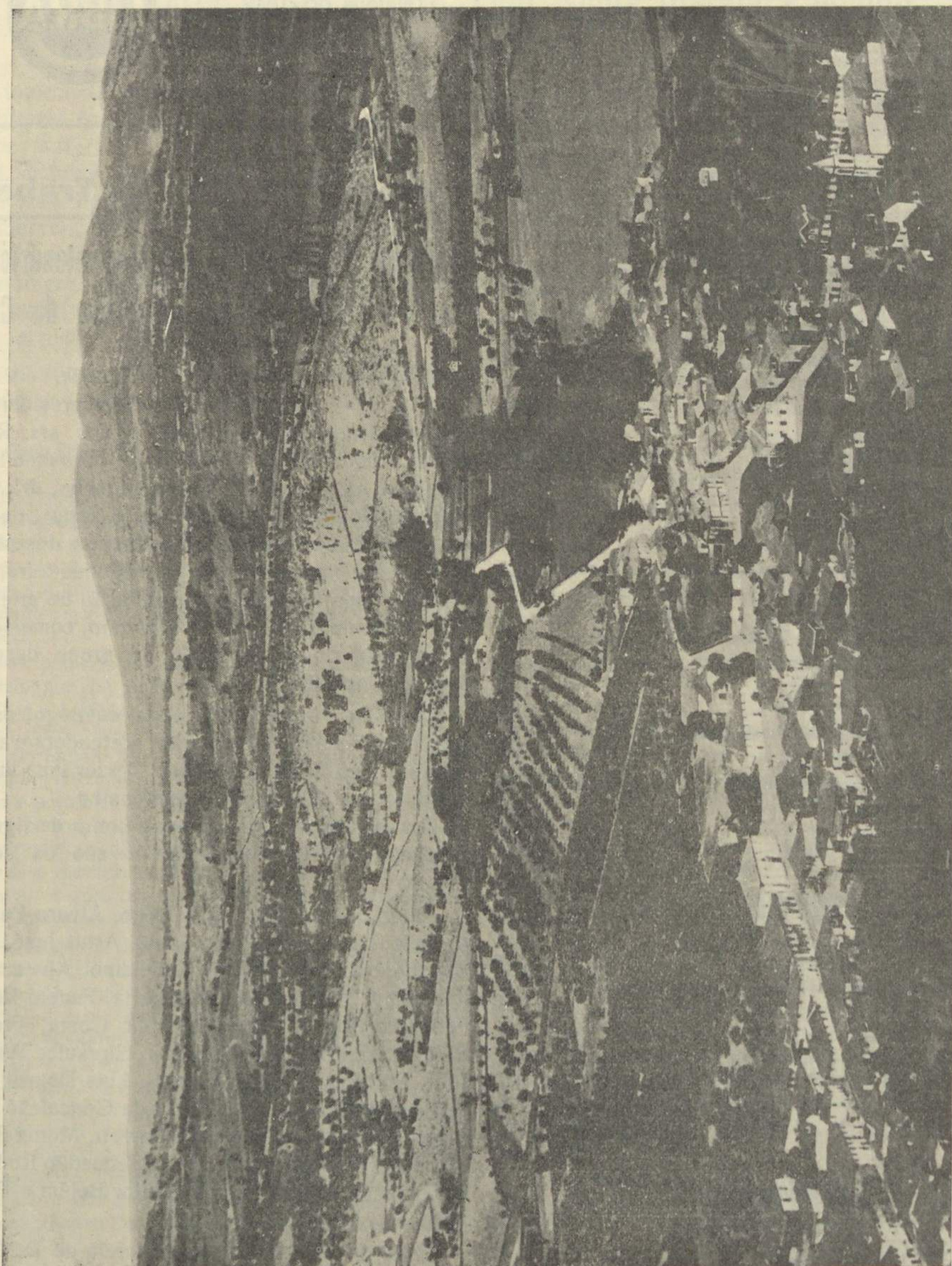
Como se lê na abertura do catálogo, os organizadores desta bela exposição, pretenderam apenas, para além de citérios e escolas, trazer uma manifestação de arte àquele local de trabalho.

Os expositores que deram a honra de figurar na *Presença da Arte do Trabalho* são os seguintes artistas:

Albertina Mântua, Alice Jorge, Álvaro Perdigão, António Domigues, Artur Bual, Artur José, Carlos Botelho, Carlos Rafael, Celestino Alves, David Ponsonby, Dourado, Estrela Faria, Fausto Boavida, Fernando Bento, Fernandes da Costa, Francisco Relógio, Hilário Teixeira Lopes, Hirosulce Wataruki, Júlio Pomar, Leitão de Barros, Luís Dourdil, Luísa Bastos, Manuel Lúcio, Maria da Conceição Veloso Salgado, Maria Keil, Michael Barrett, Moniz Ribeiro, Navarro Hogan, Ribeiro Pavia, Sebastião Rodrigues, Thomaz de Melo, Vespeira, Vítor Belém e Pinto de Campos.

Fora do catálogo, uma aguarela de D. Carlos I de Bragança, pertencente ao sr. Luís Lopes, e duas pinturas, que fazer parte da colecção do sr. José de Azevedo Coutinho.

Portugal turístico



MACEDO DE CAVALEIROS - Aspecto geral da vila, vista de avião.

A Normalização das Contas — NOS — CAMINHOS DE FERRO DA EUROPA

Os relatórios anuais de 1964 na maioria das administrações ferroviárias da Europa Ocidental, fizeram agora o seu aparecimento. Diversas direcções gerais, como, por exemplo, as da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e a S. A. dos Caminhos de Ferro Holandeses, tratam nesses relatórios das consequências de uma normalização das suas contas teria para a situação financeira destas redes. Trata-se de uma normalização seguindo os princípios reconhecidos há muito tempo pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), segundo a qual as redes ferroviárias devem ser exploradas como empresas comerciais e não podem suportar encargos anormais que não digam respeito à sua exploração.

A «CEMT» estuda, desde há muito, a origem dos déficits crescentes da exploração por várias administrações ferroviárias europeias. Foi reconhecido que uma das principais causas é o uso, de certa maneira «político», que os Governos de diversos

países fazem das suas redes para fins absolutamente estranhos à exploração ferroviária mas de maneira a servir os interesses comuns. Nesta ordem de ideias podemos citar as tarifas sociais impostas por exemplo aos caminhos de ferro da Alemanha ou da Bélgica para o transporte dos estudantes ou dos operários.

Desde 1957 que a «CEMT» é de opinião que as administrações ferroviárias devam receber uma compensação pelos encargos deste género. Se tais compensações fossem na realidade concedidas, a situação financeira de numerosas administrações ferroviárias da Europa achar-se-ia consideravelmente melhorada. Os números de 1963 mostram que as administrações de 16 países da «CEMT» (Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal, Suécia, Suíça, Turquia e Jugoslávia), sofreram juntos uma perda de 2867,3 milhões de francos suíços. Com uma normalização das suas contas teriam realizado um benefício de 329,2 milhões de francos suíços. O total das compensações a conceder eleva-se então a 3191,5 milhões de francos suíços. Por outras palavras, em oito dos 16 países (Alemanha, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Turquia, Jugoslávia, Suécia e Suíça) a exploração teria sido proveitosa, como o foi aliás nos três últimos países citados.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

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

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Novembro de 1915)

Assembleia Geral Extraordinária da Companhia Portuguesa

Aluguer e electrificação da linha de Cascais

Estava anunciada para realizar-se no sábado, 30, a assembleia geral extraordinária, convocada para resolver sobre a proposta para a electrificação da linha do Cais do Sodré a Cascais, e seu arrendamento por 50 anos, proposta que foi a única apresentada no concurso que a Companhia abriu em 25 de Agosto passado, em conformidade com a autorização que lhe foi dada por decreto do Ministério do Fomento de 14 de Novembro do ano passado.

O assunto é de grande importância, não só considerado de uma forma geral, por se tratar da introdução em Portugal da tracção eléctrica em linhas de caminhos de ferro ordinários, como no que respeita propriamente à capital do país, por isso representar um grande progresso, que, conjugado com o da transformação da estação termal e hiberna do Estoril, pelos extraordinários melhoramentos que lhe estão sendo e vão ser introduzidos, será de uma vantagem imensa para Lisboa.

Parecia portanto que a sessão seria muito concorrida, tanto mais que, pelo artigo 42.º dos estatutos, estas assembleias são compostas de accionistas portadores de 50 ou mais acções.

Não sucedeu, porém, assim. Depois de se esperar até perto das 2 da tarde, tendo sido depositadas acções em número de 33569, isto é, o suficiente para a assembleia se constituir, àquela hora só estavam presentes 78 accionistas, portadores de 30585

acções, e como a metade do capital seriam 33330 acções, faltavam 2745 acções, o que impediu o funcionamento.

Assim o declarou o presidente, o Sr. Dr. Victor dos Santos, adiando a assembleia para 17 de Novembro, conforme o anúncio que a seguir reproduzimos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Assembleia Geral Extraordinária dos Srs. Accionistas

2.ª Convocação

Não se tendo reunido capital suficiente para se realizar a reunião da Assembleia Geral Extraordinária, convocada para hoje, 30 de Outubro, em harmonia com os artigos 34.º e 42.º dos Estatutos, são novamente convocados os Srs. Accionistas a reunirem em Assembleia Geral Extraordinária, na quarta-feira 17, de Novembro próximo, pelas 12 horas, na sede desta Companhia, estação do Rossio.

Nos termos dos citados artigos dos Estatutos e do artigo 184.º do Código Comercial, esta Assembleia Extraordinária poderá constituir-se e deliberar válidamente, qualquer que seja o número de accionistas presentes ou representados, bem como qualquer que seja o quantitativo do capital representado.

A Ordem do Dia para esta Assembleia, é a mesma que tinha sido originariamente indicada para a primeira convocação, isto é:

Ordem do Dia

Tomar conhecimento da proposta para electrificação da linha de Cascais, do Cais do Sodré àquela vila, e subsequente arrendamento por cinquenta anos, na conformidade do decreto com força de lei, n.º 1046 e condições do respectivo concurso, tudo aprovado pelo Governo, e poder autorizar o Conselho a fazer os competentes contratos, deliberando sobre o assunto e mais fins dele emergentes e da conveniência da Companhia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos Srs. Accionistas pelo artigo 38.º dos estatutos e mais disposições legais aplicáveis.

Continuam patentes, na sede social, o programa do concurso, seu caderno de encargos e a proposta da Sociedade Anónima «Estoril», que tem de ser apreciada pela Assembleia, a fim de que todos os Srs. Accionistas possam examinar esses documentos e tomarem deles inteiro conhecimento.

Os bilhetes de Admissão à Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

Lisboa, 30 de Outubro de 1915.

O Presidente da Assembleia Geral,
Augusto Victor dos Santos.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

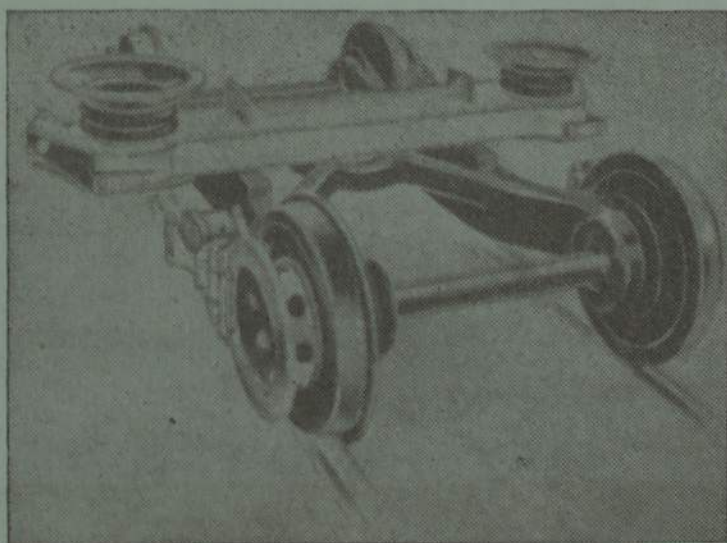
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

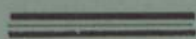
Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e Africa do Norte.

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

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Os dispositivos anti-patinagem equi-
pam já as novas unidades UDD



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da **SONAE**

**Não há melhor e
é português**

PORTO - Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 414 - Telef. 23514/5

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

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

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

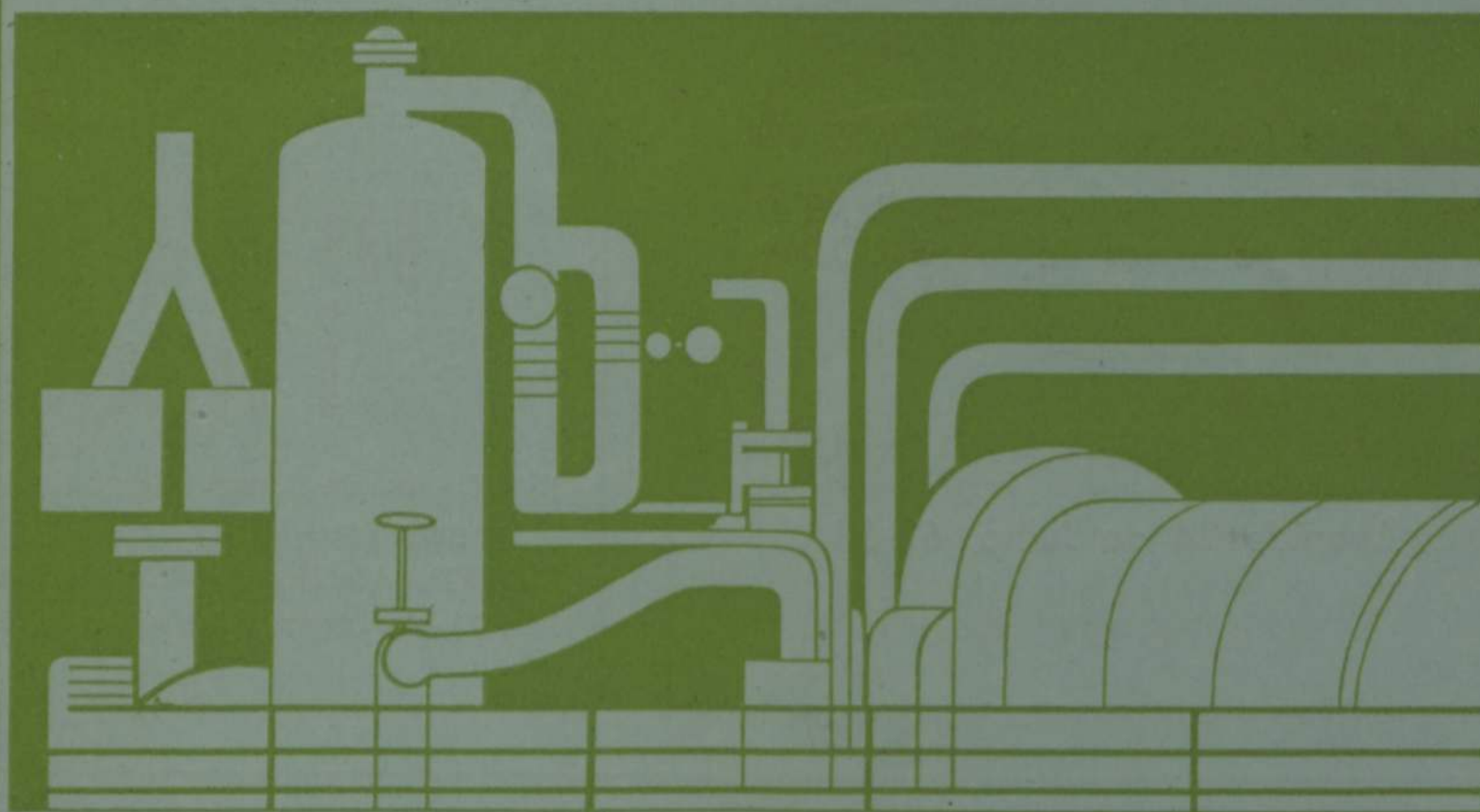
Estruturas metálicas - Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade - Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas - Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável - Portas em chapa cunhada - Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas - Portas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

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

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