



Gazeta dos Caminhos de Ferro

N.º 1902 ★ 16 MARÇO 1967 ★ 80.º ANO

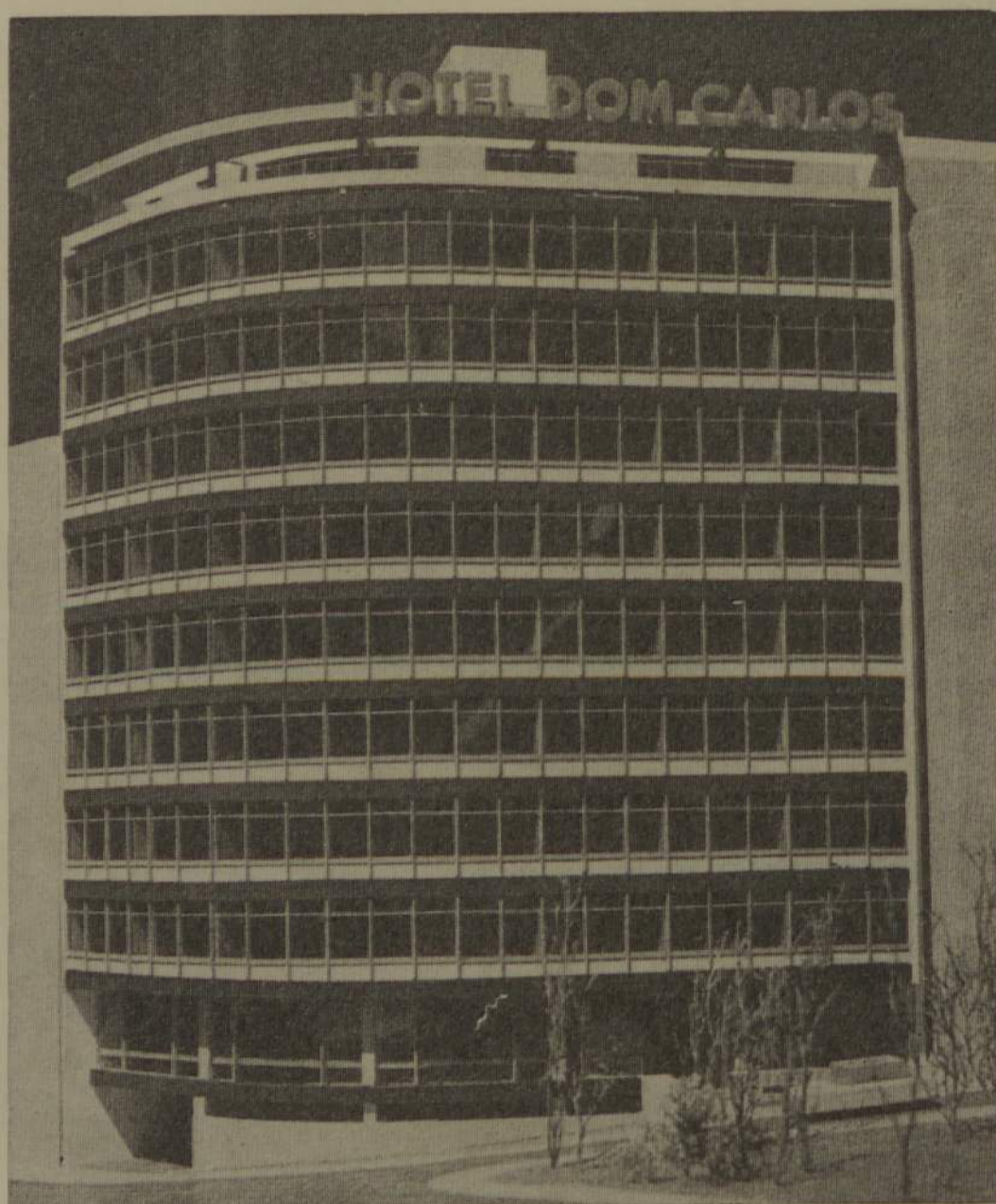
HOTEL DOM CARLOS

AVENIDA DUQUE DE LOULÉ, 121 (PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL)

Telef.: 53 97 69

CABLE «CARLOTEL»

LISBOA — PORTUGAL



O mais recente e mais bem situado hotel de Lisboa

Mesmo junto à Praça Marquês de Pombal no centro da cidade

Todos os quartos e «suites» da frente sobre um agradável jardim cheio de arvoredo

L'hotel le plus moderne et mieux situé à Lisbonne

Près de la Place Marquez de Pombal au cœur de la ville

Des chambres et suites aux larges fenêtres donnant sur un beau jardin plein d'arbres

The newest and best located hotel in Lisbon

Close to the Marquez de Pombal square situated in the center of the town

All front rooms and «suites» with large windows looking on to a wonderful garden full of beautiful trees



- 73 rooms — 17 «suites» all with private bath
- Bedside telephone
- Central heating
- Decorated in good style and modern comfort
- Air conditioned
- Television and radio
- Private garage and service station

- 73 chambres — 17 suites tous avec salle de bains
- Telephone dans toutes les chambres
- Chauffage central
- Decoration très stylée, confort moderne
- Air conditionné
- Télévision et radio
- Garage privé



EXCURSÕES ÀS MONTANHAS — BOAS ESTRADAS — GRANDIOSAS
PAISAGENS — VEGETAÇÃO LUXURIANTE — SOL E BANHOS DE MAR
TODO O ANO — PROFUSÃO DE FLORES — BORDADOS E VINHOS
AFAMADOS.

M ★ A ★ D ★ E ★ I ★ R ★ A

Casino, Ténis e outros desportos
Piscinas, Bares, Dancings, Hotéis
e Pensões confortáveis,
bons Cafés e Restaurantes

A M A D E I R A
é o lugar ideal para passar férias;
é bem conhecida a amenidade do
seu clima

As temperaturas médias são:

no Inverno 16° C

e no Verão 21° C

Informações:

DELEGAÇÃO DE TURISMO DA MADEIRA

Avenida Arriaga

FUNCHAL

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

GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.

AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

L I S B O A - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

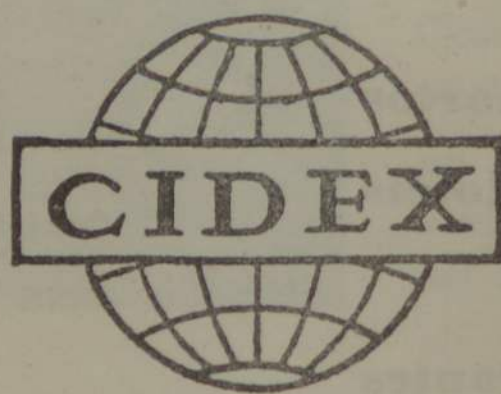
Telefs. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

P O R T O

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES



COMÉRCIO INTERNACIONAL E REPRESENTAÇÕES INDUSTRIAIS, LDA.

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

Secção de máquinas-ferramentas de todos os tipos e para todos os fins

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DOS MAIORES FABRICANTES EUROPEUS — STOCK PERMANENTE

Instalações Industriais — Estudo — Engineering — Realização e Financiamento

Representantes de: **SOFRERAIL**

SEDE

AV. CASAL RIBEIRO, 46-2.º — LISBOA

TELEFS. 73 53 07 - 4 90 79 - 73 24 01

TELEGRAMAS: «CIDEX» — LISBOA

TELEX. 354

DELEGAÇÃO NO PORTO

RUA GONÇALO SAMPAIO, 401-3.º DT.

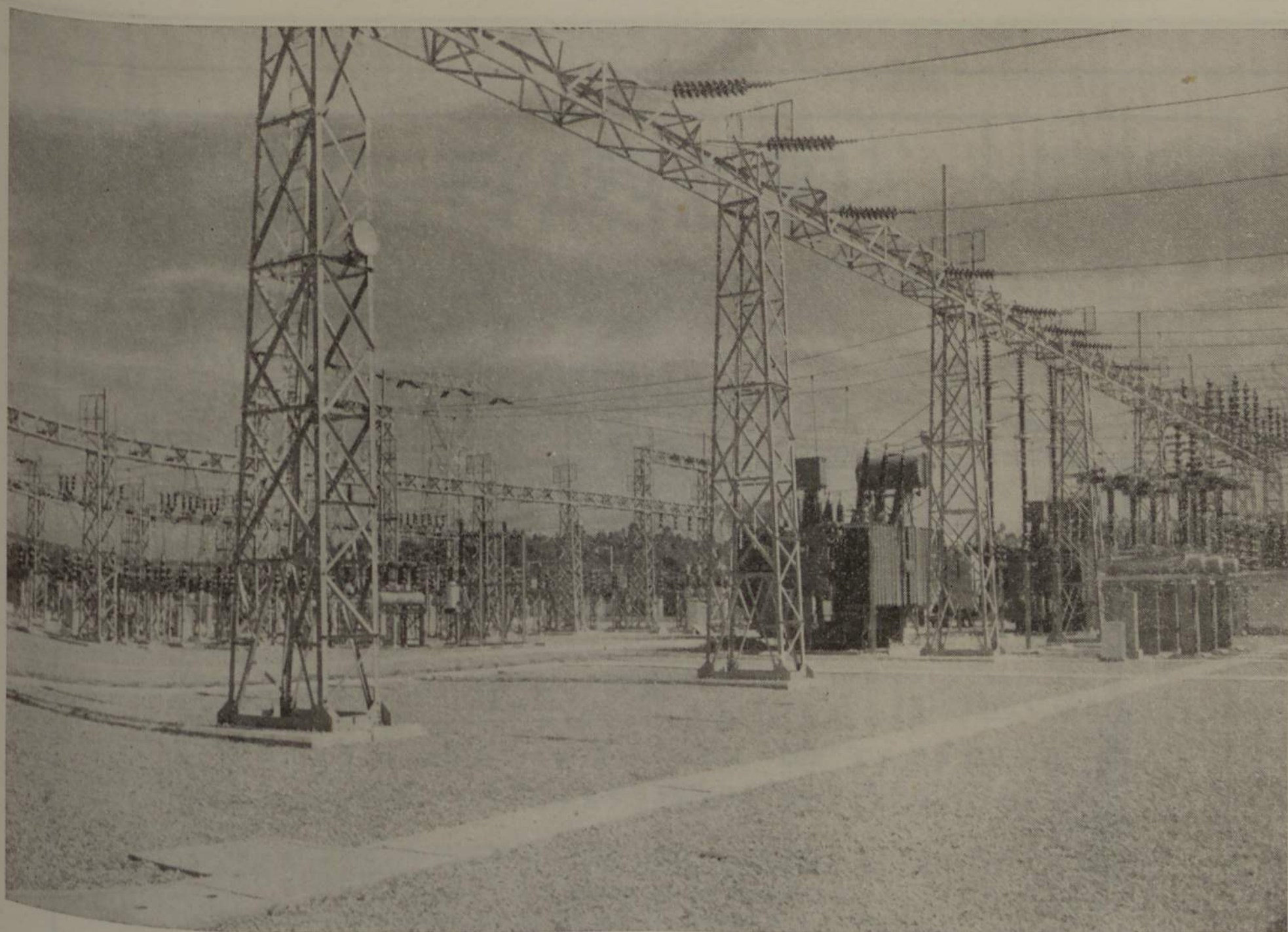
COMPANHIA NACIONAL DE ELECTRICIDADE

S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIA DO ESTADO PARA O TRANSPORTE
DE ENERGIA ELÉCTRICA A MUITAS ALTAS TENSÕES
E INTERLIGAÇÃO NO PLANO NACIONAL

3840 milhões de kWh entraram, em 1965, na rede da Companhia Nacional de Electricidade, o que corresponde a cerca de 83 % da produção total do País e a cerca de 90 % da produção da rede interligada controlada pelo Repartidor Nacional de Cargas

A Companhia Nacional de Electricidade fornece directamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses toda a energia eléctrica consumida nas suas linhas electrificadas



PORMENOR DE UM PARQUE DE LINHAS



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: 22 643 / 4 — 34 947

Em Lisboa: **Costa Duarte & Lima, Lda.**

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefones: 36 60 51/52/53

EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

S. A. R. L.

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

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

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

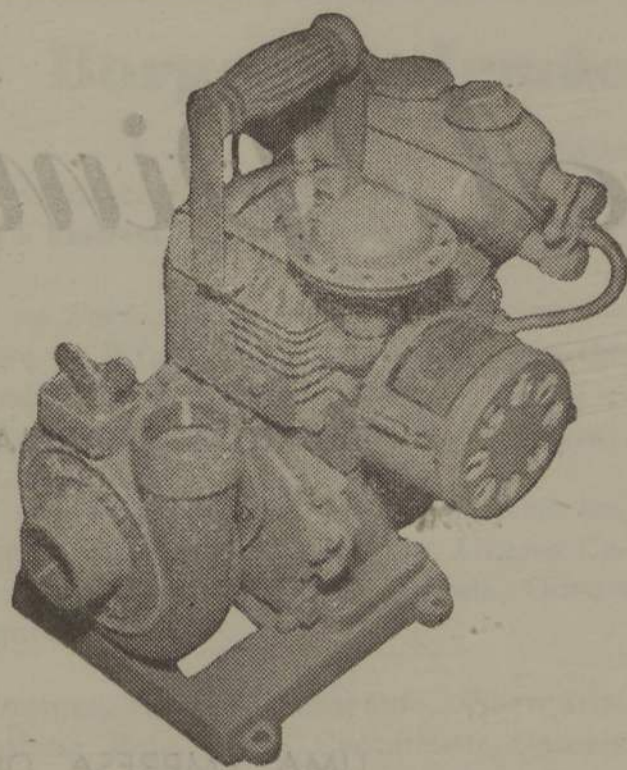
EC 61-3

MECTRICA

MOTORES

E GRUPOS MOTO-BOMBAS

A PETRÓLEO, GASOLINA OU «DIESEL»
PARA TODOS OS FINS



PARA ENTREGA IMEDIATA

NOS AGENTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

Mecano Eléctrica, Lda.

Escritório: RUA DA BOAVISTA, 84-1.º

STAND: RUA DA BOAVISTA, 88-94

TELEFS.: 36 13 96 — 32 23 00 — 36 86 42 — 13

LISBOA

No PORTO: AVENIDA DOS ALIADOS, 156-162 • Telefs.: 20513 - 31547

KORES (Portuguesa), Limitada



FÁBRICA DE PAPÉIS (Químicos)

FITAS PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER
STENCILS E TINTAS PARA DUPLICADORES

Avenida Infante D. Henrique (Cabo Ruivo)

TELEFS. 38 01 15 - 38 01 16

A. Pimenta, Limitada

Exportadores

FÁBRICAS E ARMAZÉNS DE LANIFÍCIOS

FIBRAS ARTIFICIAIS E SINTÉTICAS



UMA EMPRESA QUE PRIMA EM BEM SERVIR E SE IMPÕE PELA
QUALIDADE DOS SEUS ARTIGOS E PELO ALTO SENTIDO ESTÉTICO
DOS SEUS PADRÕES



Rua de Paio Galvão

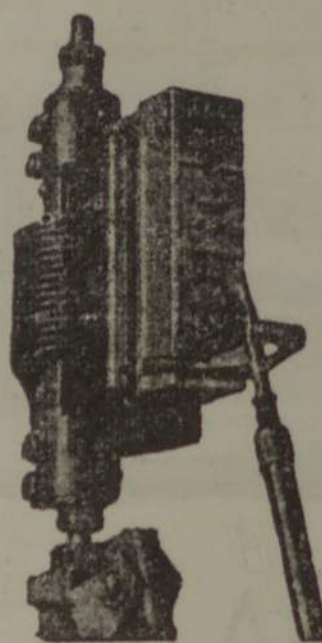
Rua de Gil Vicente

Telef. 4 22 13 — (P. B. X.)

G U I M A R ã E S



RELÉS



para protecção con-
tra curto-circuito e
sobrecarga de alter-
nadores, transforma-
dores, cabos, etc.

SOC.DE ELECT.

BROWN BOVERI, LDA.

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



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 — Ventoínhas 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.*

O L I V A
S . J O Ã O D A M A D E I R A

Banco Borges & Irmão

PORTO

S. A. R. L.

LISBOA

Instituição fundada em 1884

Capital e Reservas — Esc. 271.000.000\$00

Dependências no Porto: Bonjardim (Casa Antiga) — Sá da Bandeira — Infante D. Henrique — Costa Cabral — Campanhã — Carvalhido — Foz do Douro — Boavista — Carlos Alberto e Costa Cabral (Areosa).

Dependências em Lisboa: Estados Unidos da América, Fontes Pereira de Melo, Pascoal de Melo, Álvares Cabral (ao Rato), Duque da Terceira, Estrela, Olivais (Sul) e Restauradores.

Agências: Abrantes, Almada, Amarante, Albergaria-a-Velha, Arrifana, Beja, Braga, Cantanhede, Cascais, Faro, Gondomar, Guimarães, Leiria, Lourosa, Matosinhos, Murtosa, Oliveira do Hospital, Ovar, Pinhão, Ponte de Lima, S. Mamede de Infesta, Santarém, Setúbal, Torres Vedras, Valença, Vila do Conde, Vila Franca de Xira e Vila Nova de Gaia.

POSTO em Vilar Formoso

Correspondentes no Rio de Janeiro — Banco Borges
Correspondentes em Angola e Moçambique

Banco de Crédito Comercial e Industrial

TELEX: Porto — 0757 • Lisboa — 213

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Fábrica de Papel do Almonda, Limitada

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

RENOVA

TORRES NOVAS

Papéis:

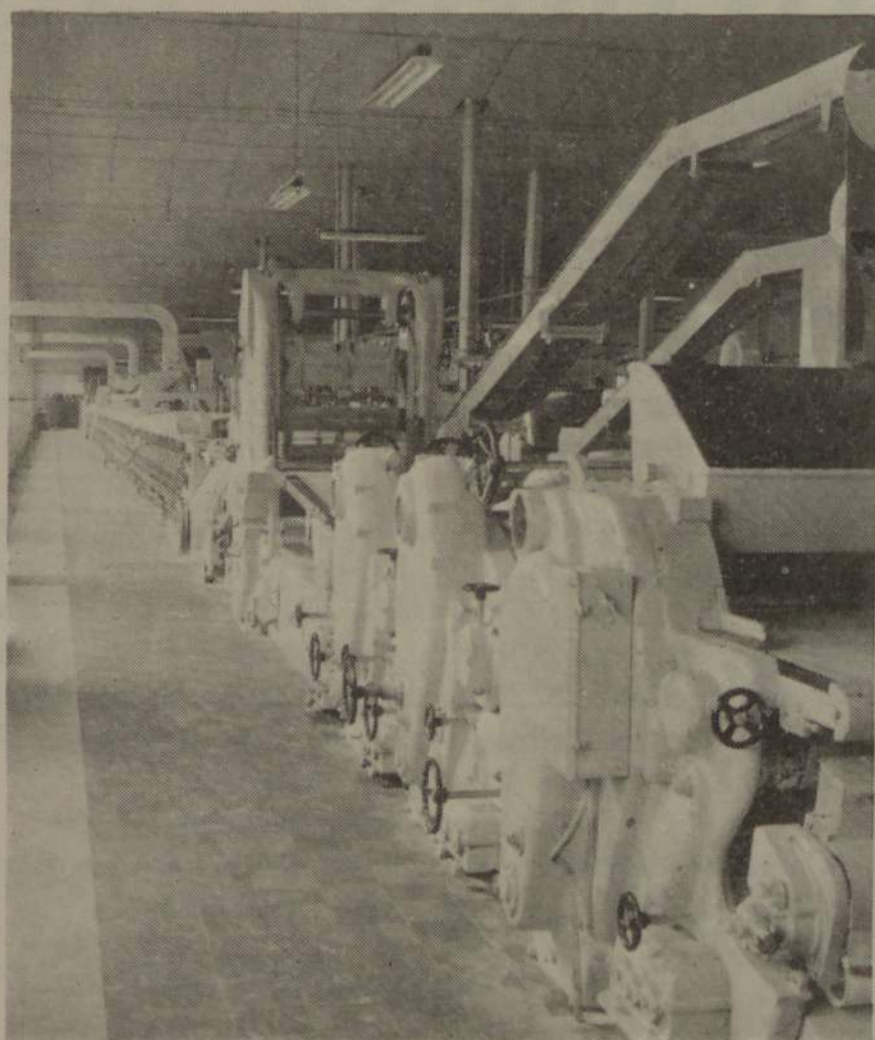
Para Escrita e Impressão Comum
Couché Máquina e outros especiais
Embalagem fina — Vegetais — Krafts

Transformados:

Higiénicos — Lenços — Toalhas de mãos
Guardanapos e outros papéis especiais

Fábricas Triunfo

S. A. R. L.

A MAIS IMPORTANTE ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA
DE PRODUTOS ALIMENTARES

ASPECTO DA FÁBRICA DE BOLACHAS

MOAGENS

DESCASQUE DE ARROZ

MASSAS ALIMENTÍCIAS

BOLACHAS

WAFERS

REBUÇADOS

DROPS

Alimentos compostos para animais

COIMBRA

LISBOA • PORTO • ABRANTES • FARO • CHAVES

MAQUINAS DE MISTURAR
AMASSAR, DISSOLVER
PLASTIFICAR

para as indústrias químicas e farmacêuticas
— de borracha — de plásticos — de viscose. —
Prensas hidráulicas — Comandos hidráulicos —
Instalações de acumuladores hidráulicos. — Com-
pressores de alta pressão. — Instalações para o
tratamento de superfícies metálicas. Instalações
para pintura e secagem de veículos (automóveis,
tractores, etc., etc.)

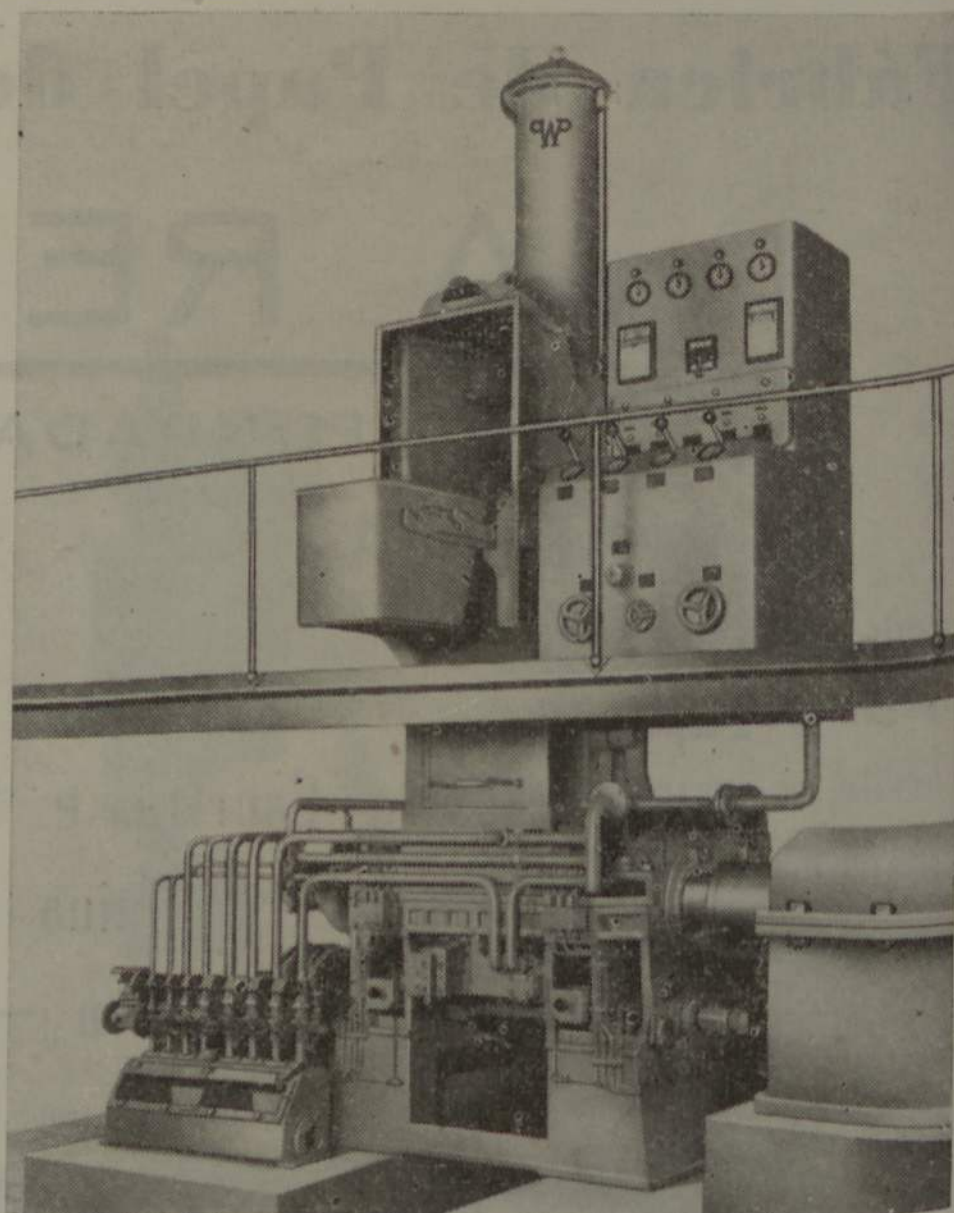


Representantes no Continente:

Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16

Telefone 72 09 94 — Lisboa-5

Walter Leucht, Rua da Cruz, 22 — Telef. 4 53 06 — Porto

Representante em Angola: Luanda — Adolf Zagel — P. O. B.
2755 — LuandaRepresentante em Moçambique — Beira — C. Webendoerfer,
C. Postal 291 — BeiraRestantes províncias — Agência Mundiql, Lda. — P. O. B. 773
— Lourenço Marques

Misturador interno G. K. 50 U. K.

Werner & Pfleiderer · Maschinenfabrik · Stuttgart

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRAFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por **L. DE MENDONÇA E COSTA**

Propriedade de **CARLOS D'ORNELLAS** (Herdeiras)

Redacção e Administração: **RUA DA HORTA SECA, 7-1.º**

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento 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

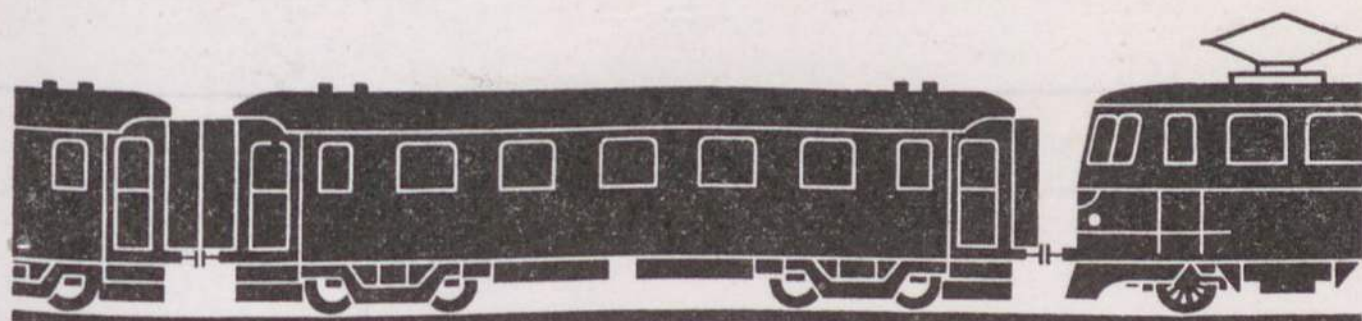
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

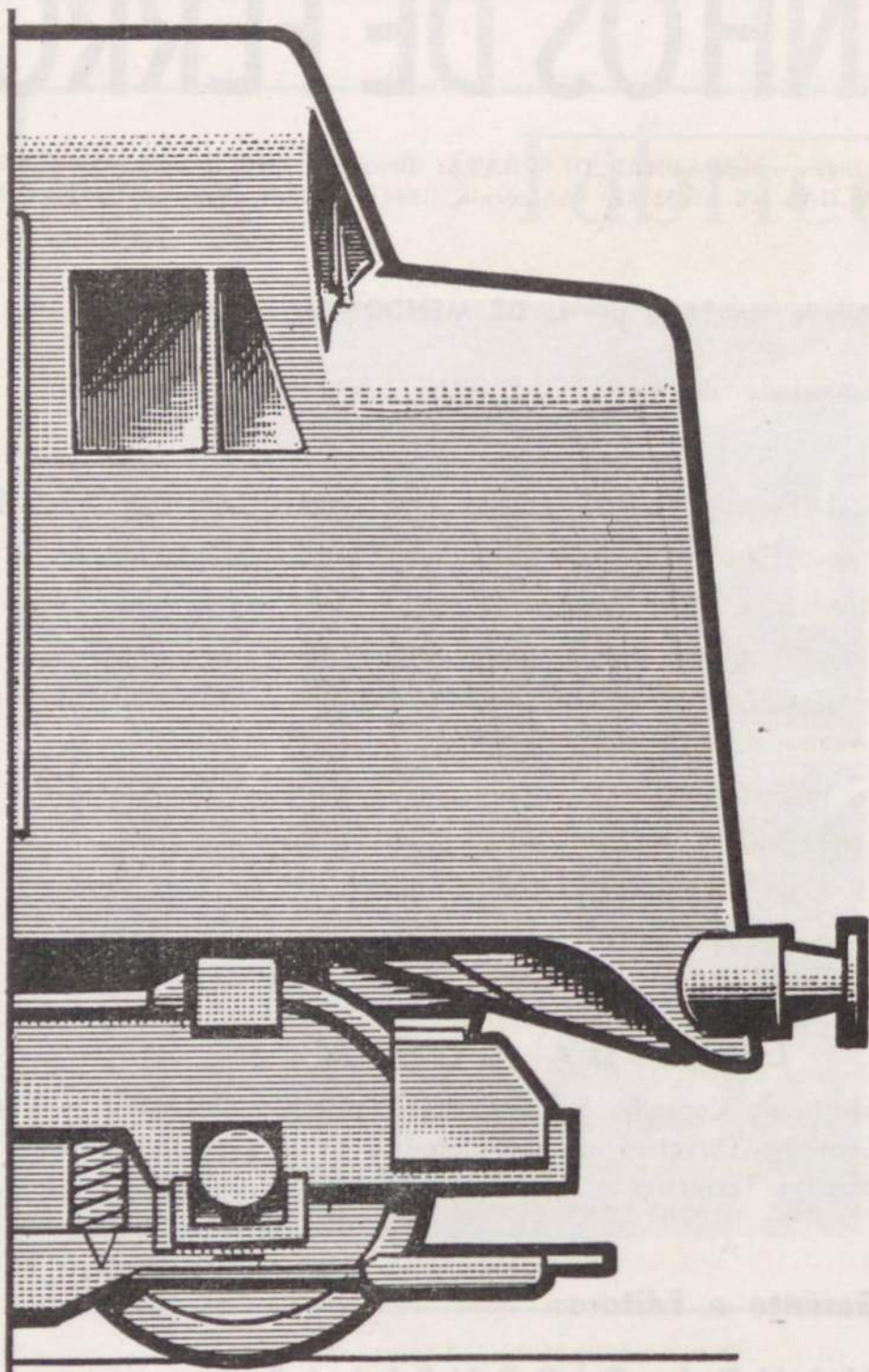
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumário

Nota de Abertura	3	Dentro de 10 anos um homem descera na Lua ...	16
Transportes no Malawi	4	Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal	21
Trindade, a Ilha dos Peixes de Fogo	5	Toda a área ocupada pelos comboios federais de Munique será fechada por arranha-céus de 30 andares	23
Carta dos Estados Unidos	6	Caminho de Ferro de Benguela	26
Linhas Estrangeiras	7	A Lituânia	28
Helgo — a cidade mais antiga da Suécia	8	Pelo Mundo fora	29
Turismo	9	Efeso — berço do cristianismo	30
Movimento do Caminho de Ferro de Benguela e do porto do Lobito	10	Cartaz do livro	31
O Caminho de Ferro do Amboim	11		

nota de abertura

COM o presente número, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» inicia o octogésimo ano da sua existência. É, sem dúvida, por esse facto, uma das mais antigas publicações portuguesas e, no género, uma das mais velhas revistas da Europa. Orgulhamo-nos da nossa antiguidade, porque, em publicações desta modalidade, isto é, com carácter de revista quinzenal, a palavra antiguidade, longe de ser sinónimo de velhice, significa, pelo contrário, mocidade e actualidade. Este é o dom, o privilégio das publicações nascidas para o desempenho de uma missão e para a defesa de uma causa.

Quando, em 1888, L. de Mendonça e Costa lançou os primeiros números da sua publicação, estava animado de um grande entusiasmo e de uma fé ilimitada na sua iniciativa. Rodeado por alguns ferroviários ilustres, animados, com ele, de uma grande fé no seu esforço, e possuídos todos da certeza de que os caminhos de ferro portugueses eram uma realidade gloriosa e que eram susceptíveis de registar ainda maiores progressos, esses homens, que eram grandes figuras do Presente, foram também uns dos mais entusiastas e nobres construtores do Futuro. A lição e o exemplo que nos legaram continuam ainda vivos, com aquela actualidade que os nossos ferroviários de hoje souberam dar-lhes, mostrando-se, assim, dignos herdeiros dessa lição e desse exemplo.

A fé nos caminhos de ferro que era uma das virtudes de Mendonça e Costa foi também uma das virtudes do seu discípulo, amigo e continuador, que constitui ainda para todos que lidaram de perto com ele nesta casa uma saudade das mais vivas. Sabem bem os nossos assinantes e leitores a quem nos referimos: a Carlos d'Ornellas, sempre presente nesta publicação. Carlos d'Ornellas era um animador, e também um inovador. A «Gazeta» do tempo e da direcção de Carlos d'Ornellas, difere muito, no aspecto gráfico mais sensivelmente, da «Gazeta» da direcção de Mendonça e Costa. Dois temperamentos e duas épocas.

Mendonça e Costa, que ao tempo da fundação da sua «Gazeta» desempenhava o cargo de inspector-chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, faz-nos a história, no artigo «A Nossa Apresentação» desta revista: «A Gazeta não é uma criação, é uma evolução. Nasce da própria exigência dos factos, brota das forças pujantes que impõem a sua publicação, com uma sequência lógica, como a satisfação de uma necessidade inadiável.» Foi assim que o antigo colaborador da «Gaceta de los Caminos de Hierro» deliberou publicar em Lisboa a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com o subtítulo de «Portugal e Espanha».

Neste número em que entramos no octogésimo ano de publicidade, e em que recordamos o seu fundador e o seu continuador, não podíamos deixar de saudar o nosso director Eng.^o Luís da Costa, o nosso Conselho Directivo e os nossos colaboradores, a quem a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» deve, com o prestígio dos seus nomes, a situação que desfruta dentro e fora do País.

À Imprensa e aos nossos habituais anunciantes agradecemos as suas constantes demonstrações de boa camaradagem e apreço.

Transportes no Malawi

A nova linha projectada
permite que o país tenha
dois portos de opção:

Beira e Nacala

O Malawi é um país interior, essencialmente agrícola e com uma economia que dá agora os seus primeiros passos. Os esforços que o Dr. Banda desenvolve para tornar o seu país solvente são notáveis, mas os problemas a resolver são ainda de maior dimensão. O Malawi terá de exportar mais para poder viver com os seus próprios meios e, fiel ao princípio de que «fomentar é transportar», uma vasta planificação de fomento de transportes está a ser elaborada, com absoluta prioridade. Todo o sistema previsto assenta num maior aproveitamento do lago Niassa — o terceiro lago de África, com 11 000 milhas quadradas — como meio de transporte. Até ao momento presente, o Malawi apenas transporta 15 000 toneladas anuais através daquele lago, e estão previstos vários portos a construir, bem como caminhos de ferro e estradas concorrentes. Este estudo está a ser elaborado por técnicos dinamarqueses, e inclui o aproveitamento do rio Liwonde, das pranchetas de desenho para a fase de assentamento dos carris. Desta forma o Malawi passará a ter dois portos, em opção: Beira e Nacala.

A equipa francesa, de engenheiros e técnicos, que completou o estudo da ligação Malawi-Nacala, está também a estudar uma outra

ligação do Malawi para oeste até à actual linha de Mutara-Moatize, em Moçambique, ficando assim aquele país com ligações ferroviárias para leste e oeste, construindo-se assim uma rede interna e internacional capaz de escoar toda a presente e futura exportação do Malawi. No entanto, esta segunda ligação para oeste está ainda dependente bem como o rio Shire e o lago Malombe, para estabelecer uma rede de transportes baratos.

Os alemães estudam e desenvolvem a rede rodoviária; os dinamarqueses planificam os transportes fluviais e lacustres; os franceses projectam a futura rede ferroviária; finalmente os portugueses prestam o seu auxílio através das facilidades ferroviárias e portuárias, e ainda com ligações telegráficas e telefónicas com o exterior. De notar, porém, que todos os países que estão a auxiliar o Malawi pertencem ao chamado bloco ocidental.

Nacala, o futuro porto do Malawi

É dentro deste esquema de transportes que está prevista a ligação da linha do Malawi Railways até Mandimba, na fronteira de Moçambique, e daí até Nova Freixo, ficando assim estabelecida a ligação directa, por caminho de ferro ao porto de Nacala. Este novo troço ferroviário de apenas 200 quilómetros, aproximadamente — 120 quilómetros em território do Malawi, e 80 em Moçambique — está orçado em 3 milhões de libras, e as negociações já se iniciaram, para que o plano passe de estudos a ser efectuados, em relação à albufeira da futura barragem de Cabora-Bassa.

O que significa o plano ferroviário

Este plano ferroviário é feito na previsão de aumento das exportações do Malawi. Nomeadamente, foi programada a exploração das ricas florestas marginais do Lago Niassa, no planalto de Vipya, cujo transporte seria efectuado parcialmente através do lago, e complementarmente por caminho de ferro, até Nacala. Em plena laboração, o plano compreende a exportação de 100 000 toneladas de polpa de papel, por ano, o que representaria uma entrada de divisas da ordem dos 5 milhões de libras anuais.

Trindade, a Ilha dos

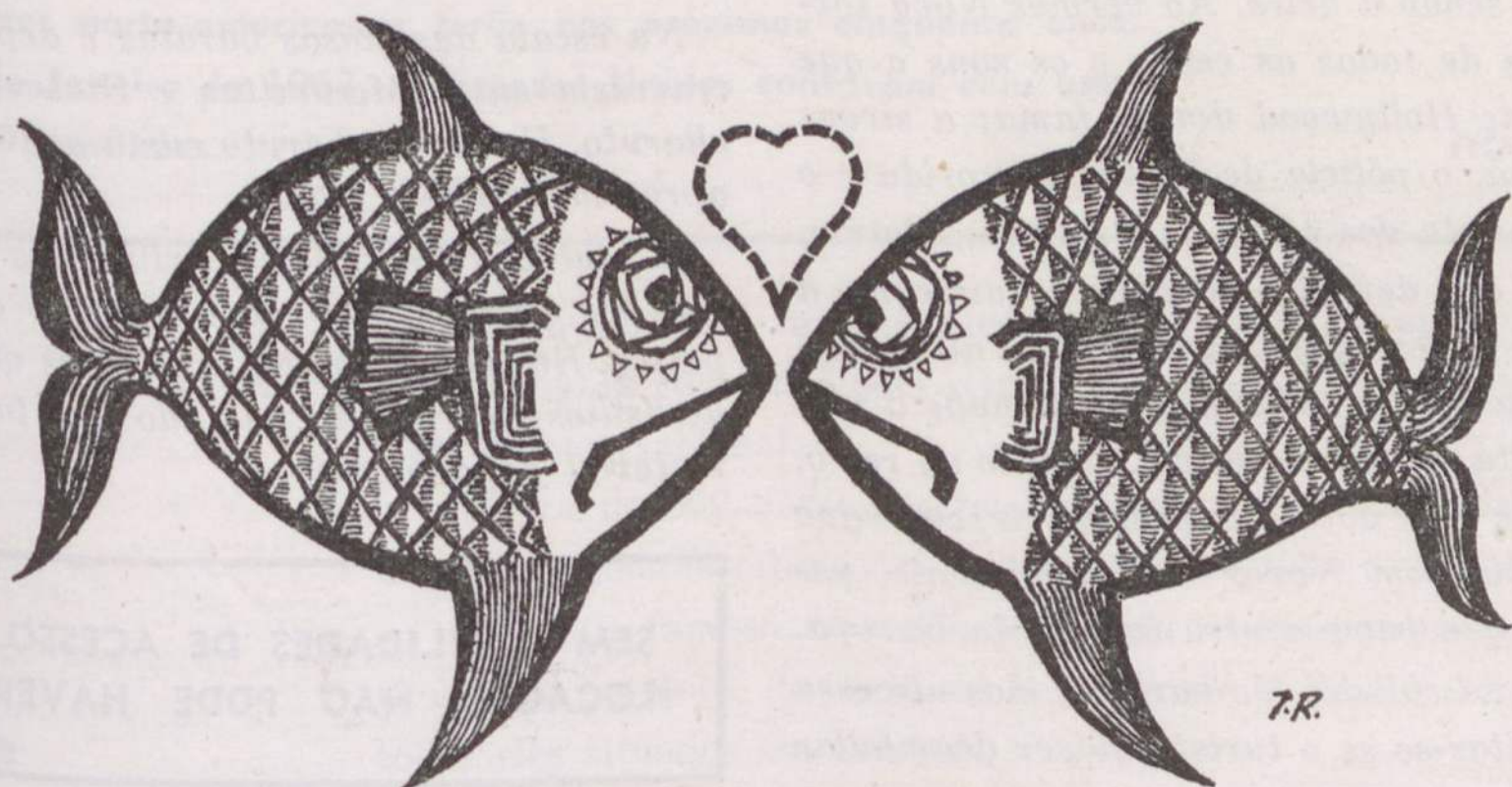
"Peixes de Lago"

e a sua capital Sangue Grande

A capital da Trindade, a grande ilha das Caraíbas, deixou de designar-se por Port of Spain, o remoto ancoradouro de corsários, legenda evocadora de lances dramáticos da história, refúgio de aventureiros, terra cobiçada em todas as épocas, para ser hoje Sangue Grande, a cidade que possui a população mais heterogénea do Mundo. Com cerca de duzentos mil habitantes, na maioria negros «trinideños» praticando a magia e seguindo a religião «shant», vêem-se ali hindus com turbantes à Sandokan, falando o hindu ou o urdu, portugueses, espanhóis, muçulmanos, ingleses, franceses, turcos, gregos... É a cidade-bazar mais importante da América Central, onde o turista adquire, a baixo preço, objectos da China, instrumentos ópticos de fabrico japonês, artigos do artesanato local, perfumes franceses, tapetes do Oriente, relógios suíços, e garrafas das famosas bebidas que ali se vendem em grande quantidade: rum e angostura. Tem, às suas portas, a selva virgem, com as suas orquídeas gigantescas, espantosa diversidade de árvores, desde os coqueiros, aos tamarindos e às monstruosas «plantas carnívoras»; e possui os mais típicos edifícios, desde a Casa Vermelha, de estilo Renascença, aos templos indianos de cúpulas

brancas e onde se encontram os nichos de Brama, de Siva e de outras divindades, ostentando os inúmeros braços como serpentes misteriosas.

O negro (foi ele que inventou o «calypso», essa dança endiabrada que deu a volta ao Mundo), continua a mascar a cana de açúcar, a vestir o «bimbim», bizarro casaco sem forro que desce até aos joelhos, as largas calças à otomano, e a usar o panamá de aba larga e a navalha de barba como arma... Sangue Grande tornou-se uma cidade cosmopolita excepcional, onde o mandinga, venerador de Maomé, convive com os muçulmanos do Paquistão, com irlandeses, sírios, antilhanos, libaneses, alemães... Os brancos e ruivos escoceses festejam S. Jorge e os brâmanes bronzeados, o deus Rama, que venceu o gigante Rowan... Pode saborear-se «pizza» num restaurante italiano ou apreciar a cozinha de Hong-Kong num restaurante que, à noite, está sempre iluminado por lanterninhas e balões de esquisitas formas... Terras das plantações de arroz, de zebus e de búfalos, da cânfora, do marfim e do sândalo, terra das aves multicolores, a capital da Trindade é, certamente, um paraíso perdido neste século trepidante e apressado...



T.R.

CARTA DOS ESTADOS UNIDOS

Conhecer Nova Iorque por pouco dinheiro

Nova Iorque é uma cidade para se recordar a vida inteira. Colhe-se essa impressão logo à chegada, e, à partida, perdura ainda como uma daquelas primeiras impressões que jamais se desvanecem.

Ao contrário do que a grandeza dos seus edifícios poderia fazer supor, não é uma cidade «esmagadora». Ao reconhecer esse facto não ficará decepcionado, mas, apenas surpreendido e aliviado! Ninguém deve «ter medo» de Nova Iorque. As ruas não são pavimentadas com ouro... verificará que são simplesmente pavimentadas. É uma cidade nova, e, à primeira vista, parece, até, pouco limpa, mas, a verdade é que usa e abusa de anti-sépticos.

Onde está então a origem de todo o entusiasmo que causa quando se fala de Nova Iorque? Principiaremos por dizer que no Inverno o ar é como «champagne» — refresca-nos e alivia-nos da atmosfera superaquecida dos hotéis e outros edifícios. Mas, se o excesso de calor é um defeito, outras grandes cidades do Mundo incorrem nele.

Os arranha-céus são, de facto, colossos. Estes incríveis edifícios inventados pelo homem, parecem nunca ter outra escala senão a deles. Ao vermos Nova Iorque encontramos de todas as cenas e os sons a que várias décadas de Hollywood deram fama: a sirene do carro-patrolha, o polícia de bastão comprido e o tradicional motorista dos táxis de Brooklyn. Porém, há outros mitos que devem desaparecer, tais como a ideia de que não poderá pagar uma estada ainda que possa pagar a passagem. Afaste-se para longe a viagem de ida e volta, tarifa, acessível. Quanto ao resto, todo o turista que pode obter um passaporte, consegue passar quinze dias em Nova Iorque, ou mais, pagando o mesmo que paga noutra capital da Europa.

As excursões, na cidade, são baratas, mas até essa despesa pode evitar-se se o turista quiser deambular

sòzinho. As refeições são boas e não são caras, se tomarmos como padrão as de outras grandes cidades. Se se preferem hotéis de luxo, claro que o luxo paga-se pelo mesmo preço elevado que se paga noutros países. Não há, contudo, mal nenhum, se sair do seu hotel e tomar uma boa refeição no «café» do outro lado da rua, onde os preços são convidativos. Na América, tal costume é encarado com toda a naturalidade, e, o café, a propósito, é excelente. Há milhares de restaurantes acolhedores onde o cliente se serve a si próprio, ou come ao balcão ou se abastece de uma máquina automática.

Também há, em Nova Iorque, excursões organizadas como em qualquer outro lugar do Mundo, mas uma vez que se tenha estudado a topografia da cidade, que consiste em quarteirões praticamente rectangulares, é simples percorrê-la.

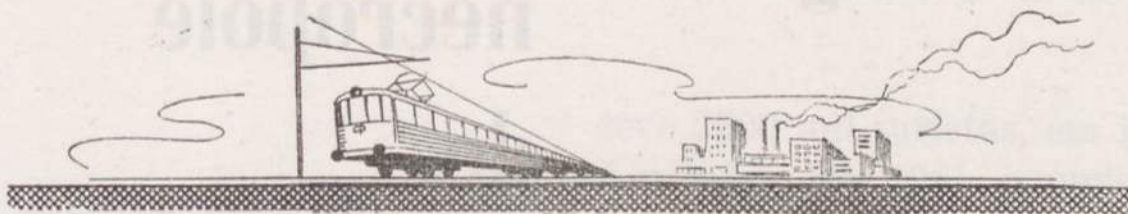
A vida de prazer, em Nova Iorque, não é apenas a nocturna apesar de haver o espectáculo caro e o barato. E, há também o reverso da medalha. Se tomar um táxi e for de Wall Street a Central Park terá ocasião de ver as classes menos abastadas, assim como as missões, os hospícios, a bicha para uma sopa e «uma esmola por favor».

Na escala das coisas baratas e depois do preço da travessia entre Manhattan e Statem Island, está o charuto. Um bom charuto custa um «dime», ou seja, aproximadamente 3\$00.

O centro comercial tem belíssimas lojas onde muitos dos artigos são mais baratos do que noutros países. Há, por exemplo, excelentes malas de viagem, utensílios de cozinha que são um luxo, vestuário e material de escritório.

SEM FACILIDADES DE ACESSO E DE DESLOCAÇÃO NÃO PODE HAVER TURISMO

Linhas Estrangeiras



ESPANHA

A composição ferroviária «Talgo», da rede espanhola, conseguiu a velocidade de 180 quilómetros horários, durante uma experiência efectuada entre Sevilha e Córdoba. Foi a primeira vez que se concretizaram provas deste tipo em Espanha, onde decorre relevante fase de aperfeiçoamento dos transportes por caminho de ferro. Verifica-se, assim, que uma composição «Talgo» ultrapassou a velocidade do «Mistral» (francês) e igualou a dos novos comboios japoneses.

ALEMANHA

Por ocasião de uma digressão artística recente, o célebre conjunto britânico conhecido por «Os Beatles», utilizou um comboio especial, fornecido pela D. B., que circulou entre Munique, Essen e Hamburgo. Este comboio era constituído por duas carruagens-salão e uma nova carruagem-restaurant da D. S. G.

— Em Munique, iniciaram-se recentemente os trabalhos destinados a ligar por meio de subterrâneos, a estação principal à do Oriente. O projecto do conjunto respeitante ao

arranjo das vias férreas na capital bávara deve terminar em 1972.

— No Instituto de Dresde, está sendo actualmente estudada a construção de uma cabina de condução eléctrica em que será empregado papel impregnado de resina sintética. A massa da locomotiva seria assim aliviada de cerca de uma tonelada.

— A D. R. vai pôr em serviço carruagens-bufetes nas quais os passageiros poderão alimentar-se segundo o processo «serviço-livre». A cozinha está equipada com um sistema de aquecimento alimentado a propano. As bebidas são guardadas sob o soalho do veículo. Além do bufete, as carruagens oferecem também quatro compartimentos de 2.ª classe.

MALAWI

Foi estabelecida em 320 mil contos a adjudicação dos trabalhos de construção do ramal ferroviário que no Malawi estabelecerá a ligação com a linha de Nacala, na província de Moçambique, ficando concluído dentro de dois anos.

Trata-se de 114 quilómetros de via férrea, ligando a pequena cidade de Mpinde, no Vale do Shire, ao nosso sistema ferroviário, em Mecanhelas.

É de 6 polegadas o carril a utilizar no novo ramal.

Por volta do ano de 2015 os Estados Unidos terão uma população entre 324 e 482 milhões de pessoas — diz a repartição do Recenseamento.

As duas cifras têm por base suposições diferentes acerca de quantos filhos as mulheres norte-americanas terão nos próximos cinquenta anos.

No dia 1 de Janeiro de 1967, os Estados Unidos contavam com uma população de 198 milhões.

**A população
Norte-
Americana
no ano 2000**

Há quatro mil castelos medievais em toda a Espanha, segundo estatísticas agora reveladas pela «Organização dos Amigos dos Castelos» e pelo Património Nacional.

Cerca de 560 desses castelos são de propriedade particular. Mesmo desses, as duas organizações pretendem assegurar a sua conservação.

Os mais famosos castelos que ainda se conservam de pé na Espanha são os de Lo Mota, de Coca, de Monazanres el Real e Alcazar de Segóvia, todos eles situados em Castela.

**Quatro mil
castelos
em Espanha**

Helgo

a cidade mais antiga da Suécia

Foi escavada recentemente por uma equipa de dez arqueólogos, a mais antiga cidade descoberta na Suécia até agora. Trata-se de Helgo, do ano 200 da era cristã e localizada na ilha de Ekerö, no lago Mälaren, a oeste da actual Estocolmo. Helgo representou uma fase anterior à urbanização que se fez vários séculos depois na ilha de Björkö, mais a oeste, e que resultou na fundação da cidade de Birka, até agora referida em todas as enciclopédias como a mais antiga cidade da Suécia. Os achados mais antigos de Helgo, datam do século III da era cristã, e alguns, posteriores, atingem o século XI. Encontraram-se ali cavernas com 40 metros de extensão, e casas, sobre estacas, feitas de troncos, que representam as estruturas mais antigas conhecidas na Escandinávia. Os achados compreendem cerâmicas, objectos de vidro e de ouro, e indicam que Helgo estava no seu período florescente no século VI. O facto de Helgo ter sido ultrapassada por Birka foi provavelmente devido a uma expansão que se efectou no século IX quando Helgo já se tornava muito pequena para a população sempre crescente. Ambas as cidades perderam, posteriormente, a sua importância devido à gradual elevação do terreno que as afastou do mar.

Na antiga necrópole de Atenas



Arqueólogos da Alemanha Ocidental descobriram um achado sensacional na Grécia. Nas escavações em Querameikos, antiga necrópole de Atenas, descobriram um monumento de alto valor: a estela em mármore de um rapaz dos seus 17 anos. A estela de 1,47 metros de altura está invulgarmente bem conservada, verificando-se os vestígios da pintura original. Reúne todas as características da época clássica de Atenas, por volta de 430 antes de Cristo. O nome do falecido, Euferos, está gravado na faixa superior da estela. Envolvido num vasto manto, Euferos olha, de cabeça inclinada, para um raspador, que o caracteriza como atleta na palestra. Na sepultura encontraram-se dois destes raspadores. Data-listicamente, a estela de Euferos é uma das chamadas estelas insulares, um grupo de pedras tumulares em relevo das ilhas do Mar Egeu. Distingue-se pelo seu tamanho e pela excelente conservação do relevo. A representação cheia de vida, expressão de resignação e melancolia conferem à estela de Euferos um lugar de destaque na arte da época.

○ Transiberiano

a 50 quilómetros à hora...

Estendida de um extremo a outro da Ásia soviética, a Sibéria é maior que os Estados Unidos, maior que a China e a Índia juntas, e mais desolada, fria e inabitável que qualquer outra região da Terra.

O «transiberiano» percorre uma parte deste mundo distante e hostil. Um viajante que venha do Japão com destino à Sibéria toma o famoso comboio em Nakhoda, porto de mar, a oeste de Vladivostok: oito carruagens pintadas de verde e uma locomotiva potente venceu a primeira etapa (9 dias). Há duas classes: uma, onde cada compartimento possui quatro camas com todos os acessórios, um tapete oriental,

candeeiros com quebra-luz de seda; outra, em que as pessoas têm de lavar a roupa... da cama para as tarimbadas de madeira, e de comprar a comida nas estações dos trajectos em lugar de ir aos restaurantes da «primeira classe»...

Até Khabarovsk, o comboio avança lentamente: 50 km à hora. Próximo da fronteira oriental da Manchúria, na China Vermelha principia a avistar-se a infindável mancha dos seáras. O chá é servido por mulheres com os seus uniformes de ferroviários. São ainda as mulheres que servem os passageiros no vagão-restaurante.

Turismo

LISBOA

A O. C. D. E. acaba de publicar, sob o título «Desenvolvimento do Turismo e Crescimento Económico», o relatório do seminário efectuado no mês de Maio de 1966 no Estoril sobre esse tema, e que teve como objectivo examinar as perspectivas que o turismo internacional apresenta como elemento importante no comércio mundial, em particular do ponto de vista dos países que se encontram num estado intermédio de desenvolvimento económico.

Na realidade, para certos países o turismo representa já, actualmente, uma indústria exportadora importante e a principal fonte de divisas. Outros, porém, poderão seguir esse exemplo e encontrar no turismo uma nova fonte de recursos para acelerar, grandemente, o seu crescimento económico.

O seminário, que reuniu cerca de trinta participantes provenientes quer dos cinco países mediterrâneos que beneficiam do programa de assistência técnica da O. C. D. E. (Espanha, Grécia, Portugal, Turquia e Jugoslávia), quer dos países «exportadores» de turistas, examinou em especial os problemas mais urgentes a resolver nos três domínios principais — programas governamentais, investimentos e participações estrangeiras — por parte de um Governo cuja indústria turística exerça já uma certa actividade, problemas esses que se definem pela determinação, de uma forma prática, da orientação de expansão desse turismo, pela procura dos capitais necessários aos investimentos, e pela forma conveniente de repartição desses investimentos.

O relatório agora publicado pela O. C. D. E. é de grande interesse como repositório das conclusões atingidas, que assumem particular significado para Portugal, na medida em que o turismo possui excepcional importância como factor do desenvolvimento económico do País.

O relatório foca, em especial, os papéis que cabem respectivamente ao sector privado, aos Governos e à cooperação internacional, nesse desenvolvimento, além de que grande número das conclusões registadas são válidas quer para os países em vias de desenvolvimento, aos quais se destinava especialmente o seminário, quer também para quaisquer outros países.

ESPAÑHA

Ao inaugurar o «Parador Montenez», em Orense, o ministro da Informação e Turismo, de Espanha, Fraga Iribarne declarou que, «em 1955, a Espanha

teve 2500 mil turistas, em 1960, esse número subia a 6 milhões. Em 1961, o aumento era de 26,9 por cento e no ano seguinte subia a mais 16,3 por cento. Por fim, o ano passado esse número subia a 17 milhões». O «Parador Montenez» é o 75.º dos construídos pela Administração dos Estabelecimentos Turísticos, propriedade do Estado, domina o vale do Tâmega, que entra em Portugal. Tem 23 departamentos, «bar», piscina, jardins, etc.

ITÁLIA

O que se gasta em turismo não é despesa, é investimento produtivo — sublinhou o ministro italiano do Turismo e do Espectáculo, Corona, no quarto Congresso Nacional dos Problemas Económicos do Turismo.

Acentuou o ministro que o turismo salvou a moeda, proporcionou ocupação à mão-de-obra, despertou a confiança dos que se lhe dedicam, aproveitou todas as energias e conseguiu que se estabelecesse plena cooperação entre as autoridades e os sectores particulares.

Em 1966, apesar de se terem registado grandes inundações em várias zonas, o turismo registou a afluência de 26,9 milhões de estrangeiros, que proporcionaram a receita de 912 biliões de liras.

SENEGAL

«O Senegal está consciente do papel de pioneiro que lhe é atribuído para o turismo na África negra» — declarou Abdoulaye Fofana, ministro senegalês do Turismo e da Informação, numa carta dirigida ao «Monitor Africano» que consagra o seu último número ao turismo. Sem dúvida — prossegue Fofana — todos os Estados africanos têm a sua oportunidade no desenvolvimento turístico, mas o Senegal, pela sua posição geográfica é verdadeiramente o ponto de encontro da Europa, da América e do continente negro. Milhares de passageiros por via marítima e aérea tocam em Dacar, pela primeira vez, a terra africana. O Senegal assume, portanto, a responsabilidade suplementar de reter os turistas potenciais, de despertar a sua curiosidade pela África.

Viajar torna mais pequeno o Mundo —
RUSKIN.

U L T R A M A R
U L T R A M A R

•ULTRAMAR•

U L T R A M A R
U L T R A M A R

Movimento do Caminho de Ferro de Benguela e do Porto do Lobito

Foram divulgados os resultados do exercício do ano passado na linha do Caminho de Ferro de Benguela, cujo tráfego baixou em 147 182 toneladas em comparação com 1965, que registou 2 770 339 toneladas. O movimento em 1966 acusou 2 623 157 toneladas.

Os transportes ferroviários servindo o planalto assinalaram uma quebra de 121 044 toneladas e isso influenciou para o resultado apontado; pois se assinalou aumento no tráfego internacional. Este acusou 285 755 t no sentido ascendente (superior em 96 231 t em relação ao ano anterior) e 495 598 t quanto aos transportes para o litoral, ligeiramente inferior ao que se verificara em 1965.

O movimento de passageiros foi, em 1966, superior ao do ano de 1965, cujo total marcou 856 994. No ano passado atingiu 864 308.

O movimento no porto do Lobito foi sensivelmente maior do que o registado no ano anterior, embora acusasse menos cinco navios. Saíram durante o ano de 1966 menos navios portugueses (contra 725 em 1965), mas aumentou a frequência das unidades estrangeiras, 429 (quando no ano anterior tinha sido de 384).

O total dos navios saídos foi marcado por 1104.

A importação registou 242 868 t, sendo 92 856 da metrópole, 74 729 de outras províncias; de origem estrangeira, 75 283 toneladas.

Tráfego em trânsito — somando 252 550 t; 171 660 foram destinadas à República Democrática do Congo e 67 010 para a Zâmbia.

A cabotagem acusou 98 161 toneladas.

O total da mercadoria entrada cifrou-se em 593 579 toneladas.

As mercadorias saídas atingiram 1 011 343 t, destinando-se 136 439 t à metrópole, 27 136 t a outras

províncias e 299 834 t a portos estrangeiros. Da República Democrática do Congo transitaram 434 463 t e da Zâmbia, 84 344 toneladas.

O total da tonelagem baldeada foi de 9059.

O Centenário de Norton de Matos

Foi exactamente a 23 de Março de 1867 que, em Ponte de Lima, nasceu aquele que deveria ser, anos mais tarde, o fundador da cidade de Nova Lisboa, em Angola, e um dos mais ilustres estadistas dos princípios deste século.

A ele se ficou devendo uma obra extraordinária de aperfeiçoamento e progresso de Angola, cujas directrizes se mostram ainda hoje válidas, porque enformadas da mais pura intenção e mais acendrado patriotismo. Não poderia Nova Lisboa alhear-se da celebração do primeiro centenário do homem a quem deve a própria existência. E vai fazê-lo com aquele entusiasmo quente e vivificante que sempre caracterizou os seus habitantes, quando da sua presença algo transcende em ligação com os altos interesses nacionais. Sempre Norton de Matos manteve o mais religioso culto pela Pátria, e nomeadamente pelos nossos territórios ultramarinos, pelos quais se bateu e sacrificou até ao último alento.

O Governo deliberou associar-se às homenagens que Nova Lisboa, e o Huambo inteiro, vai prestar à memória do ínclito cidadão e grande português que todos profundamente admiramos.

Caminho de Ferro do Amboim

Por Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro

Assinado a 16 de Março de 1923 o contrato da construção e exploração, de conformidade com a autorização dada pelo Decreto n.º 57 de 21 de Outubro de 1921, foi o seu estudo entregue ao Eng.º Artur Torres, que na província deixou o seu prestigioso e honrado nome ligado a muitas obras de vulto.

Não pode o Caminho de Ferro do Amboim ser considerado de longa penetração como são os Caminhos de Ferro de Luanda, o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro de Moçâmedes mas, a verdade, é que a sua construção obedeceu, de início, à determinação de servir uma região das mais florescentes — o Amboim.

Foi, portanto, a necessidade de drenar para o litoral produtos de uma das mais ricas regiões de Angola, o objectivo principal da construção da referida linha, cuja zona de influência está hoje, em parte, abrangida pela do Caminho de Ferro de Benguela, considerando que nunca se podia ter pensado que a linha só servisse para drenar de ou para Gabela, como seu limite extremo, os produtos na mesma movimentados, além daqueles que aquela recebesse directamente na sua passagem ao longo das terras que atravessasse.

Várias são as opiniões responsáveis a respeito do futuro desta linha, havendo muito quem opine pelo prolongamento — como parece indicado, se não forem estabelecidas outras vias para drenar produtos de uma desenvolvida, bem instalada e bem dirigida fixação de populações, em boas terras de produção e clima favorável.

Qualquer solução porém relacionada com o Caminho de Ferro exige o seu beneficiamento, especialmente no que interessa a material circulante, o que só parece possível por efeito da interferência do Estado, directamente, na solução do problema.

A 1 de Julho de 1925, em Angola, inaugurou-se mais um troço de linha férrea na extensão de 80 quilómetros e na bitola de 0,60 m, ligando Porto Amboim a Carloongo, isto na época em que em todos os caminhos de ferro da província parecia praticar-se o culto da construção!

Depois do aceleramento verificado nas obras, facilitado pelo lançamento da linha através de uma região mais acessível do que aquela em que, de seguida, os carris foram estendidos (havendo uma parte difícil pelo acidentado do terreno), a linha, por essa e muitas outras dificuldades, só chegou à Gabela em 8 de Setembro de 1941.

Contudo, justiça seja feita, a secção que antecede a da Boa Estrada, foi das mais trabalhosas em todos

os caminhos de ferro da província, correndo os carris por uma região das de mais difícil acesso, alcandorados na serra por forma tal que o seu irrequeto traçado deu lugar ao apeadeiro «Lacetes» cuja designação, de facto, traduz bem as condições a que obedeceu a construção dessa secção, apeadeiro que, instalado quase no alto da serra, encontra-se como perdido nas alturas, dominando os espaços, esquecido sobre o abismo e quase que ignorado dos homens...

Ao atingir a progressiva vila da Gabela — filha do café, nascida à sombra dos morros e embalada entre a verdura de tonalidades várias, respirando o ar forte dos planaltos e o perfume da mata que lhe serviu de berço — a linha completou 122,898 km, sendo preciso conhecer o seu traçado para se poder avaliar do que representam de esforço e de boa técnica os últimos 20 dos difíceis 40 km, que inclui a secção em que se situa o apeadeiro «Lacetes».

Os desvios, triângulos, linhas mortas, etc., totalizam mais de 6 km.

Há 120 km de linhas telefónicas servindo catorze postos.

Como não podia deixar de ser, o principal produto que transporta, razão determinante da sua construção, é o café, sendo a Companhia Agrícola de Angola (CADA) — cujas vastas plantações em longas dezenas de quilómetros ladeiam a linha — o seu principal carregador, seguido de Mário Cunha.

A tonelagem dos principais produtos transportados nos últimos três anos foi a seguinte:

	1963	1964	1965
Café	13 599	6 850	11 610
Vinho	1 940	2 450	2 337
Sisal	1 882	1 861	1 096
Oleaginosas	1 522	1 723	1 322

Para as condições da linha e dentro das possibilidades do seu material circulante, podia considerar-se assegurado o seu tráfego, com possibilidades de atingir um interessante volume, pois é incontestável que ficou assinalada a continuidade da sua acção prestimosa, que bem mais vincada podia e devia ser se não fosse bastante prejudicado por uma camionagem instalada, estabelecendo cada vez maior concorrência ao seu tráfego, que directamente, da região do Amboim para Luanda lhe é movida em grande volume, agravada pelo desvio para o porto de Novo Redondo de cargas que, da sua zona de influência, podia drenar directamente para Porto Amboim, cuja exploração comercial lhe pertence por força do contrato de concessão da construção e exploração da linha — visto

a ponte-cais privativa ser considerada continuidade daquela.

É de notar que nos anos de 1960 e 1961, além da CADA e Mário Cunha, houve diversas firmas que entregaram as suas produções para transporte ao Caminho de Ferro — mais de 2000 toneladas anuais.

Deve salientar-se que esta quebra de tráfego no Caminho de Ferro não é provocada pela drenagem rodoviária no trajecto Amboim-Porto Amboim (em 1965 não há conhecimento do transporte de tonelagem de interesse nessas condições) mas sim pelo desvio de café, da quase totalidade dos agricultores e comerciantes — exceptuando CADA e Mário Cunha, através das estradas do Amboim para Luanda.

Por outro lado, também o facto de praticamente Porto Amboim só ser visitado pela navegação nacional, por navios com escalas muito longas e demoradas, força as firmas importadoras da região do Amboim a se virem-se do porto de Luanda, recebendo assim as suas mercadorias em prazos muito mais curtos — visto utilizarem os retornos da camionagem que transporta o seu café para a capital da província.

A evolução do seu tráfego, de 1942, primeiro ano completo de exploração de toda a linha, até 1965, inclusive, pode acompanhar-se no quadro que se segue:

Anos	Passageiros	Mercadorias (ton.)
1942	2 402	13 268
1943	3 031	14 158
1944	4 711	14 517
1945	5 126	17 158
1946	5 579	14 723
1947	5 663	14 594
1948	6 282	15 793
1949	6 609	17 891
1950	8 432	19 284
1951	10 063	26 377
1952	7 161	27 989
1953	5 625	33 398
1954	5 597	28 285
1955	7 771	22 599
1956	8 555	24 873
1957	8 121	26 197
1958	9 650	34 093
1959	10 021	33 522
1960	10 250	34 022
1961	6 348	32 927
1962	9 505	28 014
1963	10 775	31 717
1964	10 424	22 373
1965	12 711	24 985

Porém, a carga que afluíu às estações foi drenada com regularidade, sem dar lugar a reclamações, o mesmo sucedendo com a movimentação no porto.

Para o serviço rápido de passageiros, de frescos e de correio, em ligação com as carreiras da Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos, cujos aviões escalam o aeródromo de Porto Amboim, dispõe de quatro «automóveis de linha», idênticos aos que circulam nos Caminhos de Ferro de Luanda e no de Moçâmedes, só com a diferença de bitola.

Interessantes no seu aspecto, com boas características por serem de construção definitiva, tendo em atenção o fim em vista e as condições de exploração da linha, as estações de Porto Amboim e da Gabela, dispondo de bons e amplos armazéns, assim como as residências do pessoal e outras instalações, dão uma

prova do interesse que a sua Administração (apesar das enormes dificuldades com que luta), mantém pelo caminho de ferro, pelos seus serviços e por aqueles que o servem na preocupação de criar condições favoráveis a um bom serviço público.

A Administração — presidida durante vastos anos por Bernardino Correia, nome honrado e esforçado de colono que a Angola doou o melhor do seu incansável labor, digno e eficiente, através das importantes organizações que fundou ou se lhe ligaram, nelas investindo sempre com fé e confiança o melhor do seu património — teve, durante bastante tempo, a preocupação de levar a linha pelo menos ao Ebo e Condé que, além de melhor contribuir para a valorização das mesmas regiões, determinaria, consequentemente, a valorização do Caminho de Ferro e do porto comercial de Porto Amboim.

Porém, o tempo tem decorrido sem nada haver de positivo e a evolução que se tem registado na província, no que interessa à via rodoviária, pode ter contribuído para a impraticabilidade da pretensão... pelo menos por agora.

Num futuro, mais próximo ou mais afastado, o facto se comprovará, na certeza porém de que, como em tempos afirmámos, o Caminho de Ferro do Amboim devia ter ido nessa altura ao encontro da camionagem, atraindo-a para serviço privado ou combinado, não deixando que ela o colocasse em segundo lugar dentro da sua zona de influência e por impossibilidade de atender ao volume de transporte.

Como já se disse, a exploração do porto comercial de Porto Amboim pertence à companhia proprietária do Caminho de Ferro e a mesma ressentia-se da fraca exploração da linha, como apreciámos, apesar da melhoria registada nos dois últimos anos.

Assim, enquanto que em 1963 movimentou 4886 t na importação e 23 743 t na exportação, esse movimento foi, respectivamente, em 1964 de 5605 t e de 27 880 t e em 1965 de 5060 t e de 27 673 t.

Desde 1942, o primeiro ano de exploração da linha até à Gabela, foi o seguinte o movimento do porto:

Anos	Importação (ton.)	Exportação (ton.)
1942	2 378	9 778
1943	1 973	7 018
1944	2 156	11 086
1945	2 379	12 780
1946	3 234	15 793
1947	3 261	18 409
1948	5 035	17 831
1949	5 950	16 223
1950	7 771	16 011
1951	12 712	17 321
1952	15 904	19 557
1953	19 545	20 809
1954	21 984	14 942
1955	14 781	16 527
1956	13 026	19 132
1957	15 463	21 332
1958	13 257	27 339
1959	12 897	25 235
1960	8 530	27 503
1961	6 540	32 726
1962	6 194	27 594
1963	4 886	23 743
1964	5 605	27 880
1965	5 060	27 673

(Continua na página 14)

Companhia Portuguesa Rádio Marconi

Concessionária Nacional

de

Telecomunicações Via Rádio e Cabos Submarinos

Ao iniciar o seu 41.º Ano de actividades ao Serviço do País
e o 1.º Ano do novo período da sua concessão
saúda os seus estimados clientes e amigos

SERVIÇOS TELEGRÁFICOS, TELEFÓNICOS E FOTOTELEGRÁFICOS

**Circuitos directos com as Ilhas Adjacentes, Províncias Ultramarinas
e Estrangeiro**

Comunicações Permanentes com a Navegação

Serviços especiais de aceitação e distribuição de telegramas

LISBOA — Rua de S. Julião, 131 • Telefs. { 3 45 31 — Telegramas telefonados
3 45 37 — Informações

FUNCHAL — Avenida Arriaga, 7-9 • Telef. 2 00 11

PORTO — Praça Almeida Garrett, 27 • Telef. 2 56 80



**Equipamento original das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço**

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

L I S B O A

Trans-Zambesia Railway Company Ltd.

**Ligação ferroviária entre a Beira, a Zambézia
e o Malawi. Ligação ao Caminho de Ferro de
Tete e ao Caminho de Ferro do Malawi.**



**Um caminho de ferro ao serviço de Moçambi-
que e da cooperação com as nações vizinhas.**



Gerência na Beira
CAIXA POSTAL 61
Beira
Moçambique

CAMINHO DE FERRO DO AMBOIM

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 12)

Foram os seguintes os principais produtos exportados nos últimos três anos:

	1963	1964	1965
Café	12 737	11 028	10 383
Farinha/óleo de peixe ...	4 231	10 812	11 991
Óleo de palma/coconote...	2 337	1 635	1 113
Sisal	1 921	—	—
Algodão/semente	—	280	887

Por a antiga ponte-cais ser curta e estar condenada por assoreamento e mau estado, a Companhia fez construir há uns doze anos sob aprovação do Governo, um pouco mais ao sul daquela, uma das melhores pontes-cais da província, mais comprida e mais larga do que a anterior, dispondo de dois guindastes, um dos quais moderno, «Diesel», e servida por linha férrea, em directa ligação à «gare» de triagem da estação ferroviária e aos armazéns exteriores, o que é de muita importância para que o tráfego se faça nas melhores condições de segurança, rapidez e de defesa contra as intempéries.

Para o serviço de mar, dispõe ainda de batelões que asseguram o tráfego no porto em condições muito favoráveis.

Conhecedores da situação da Companhia, em África, bem desejamos que em ano o mais próximo possível haja resolução de importância para a sua vida e futuro, pois apesar da situação que o seu Caminho de Ferro vem registando de há longos anos, um pouco melhorada nos dois últimos por efeito do aumento do seu tráfego no porto e no de passageiros na linha férrea, a sua posição em referência às regiões que atravessa e às que ainda pode vir a servir, tendo em vista os portos que na sua zona de influência se encontram — no tocante a Novo Redondo um prolongamento da linha seria de interesse — é muito de considerar.

Por todas estas razões e porque uma via férrea, como todas as de Angola lançadas da costa para o leste, constitui uma linha de valorização e origina a criação ou desenvolvimento de meio populacionais, estabelecendo também uma mais ampla e perfeita ligação entre o litoral e terras do interior, desejamos que melhores dias venham ao Caminho de Ferro do Amboim.

A Companhia não pode manter-se, indefinidamente, na situação deficitária que sempre registou, com a agravante de esta piorar, dia a dia, pela depreciação do seu material sem possibilidades de o fazer substituir e impondo ao Estado uma responsabilidade anual superior a 2000 contos.

O conhecido jornalista Mimoso Moreira ainda ultimamente disse — e bem, no conceituado jornal

«A Província de Angola» o que, de seguida, com a devida vénia, achámos oportuno deixar aqui arquivado, pois concordamos em absoluto com o seu ponto de vista tendo em atenção a desregrada concorrência, vultuosa, da camionagem, em prejuízo das receitas que o Estado arrecada pela via portuária, pois a rodoviária não está sujeita a qualquer espécie de taxas ou direitos no seu percurso — para Luanda:

«Mantendo-se a exploração tanto da linha férrea como do porto dentro do condicionalismo... mostra-se cada vez mais difícil e apreensível, não só a manutenção destes factores de fomento, como a sua melhoria, pois por mais operosa e cuidadosa que se verifique a actuação de conservação, surge a necessidade de renovações, para as quais se necessita de receita para um fundo a isso destinado.

«Todos os portos e caminhos de ferro funcionam em convencionais zonas de influência; e neste caso, também o fenómeno se verifica. É costume e tradicional, quando são tocados por concorrência, promover-se uma coordenação dimanada dos órgãos oficiais competentes, para definir ou orientar distribuições de tráfego aconselháveis, sem prejuízo ou atropelo, evidentemente, dos interesses e direitos de origem privada.»

Confiamos no Governo da Província e no da Nação para que, mesmo drásticamente, salve da ruína uma linha férrea que renovada, em todo o sentido e, possivelmente prolongada ou apoiada em serviço organizado de camionagem coadjuvante com uma exploração beneficiando de medidas proteccionistas, pode continuar a ser uma via de fomento a bem de Angola.

(De «Angola, Portos e Transportes», por Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, Chefe da Repartição Central da Direcção de Serviços e Secretário do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola).

Sociedade Luso-Açoreana

S. A. R. L.



ARMAZÉM DE PAPELARIA

Papéis nacionais e estrangeiros — Artigos de escritório
Artigos escolares — Sacos de papel

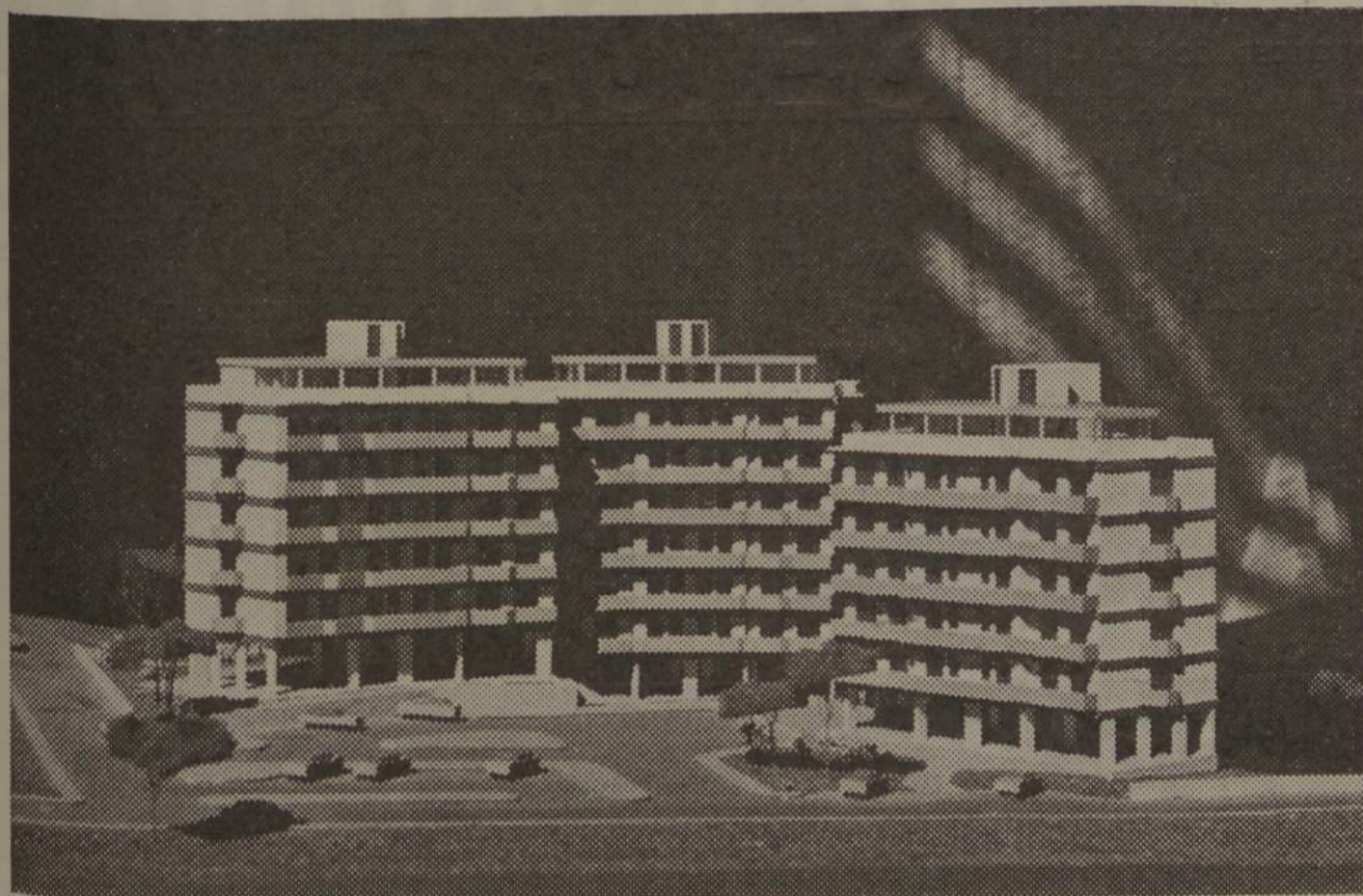
Escritório e Armazém: R. LATINO COELHO, 89-A, 89-B

Loja: R. DOS DOURADORES, 179-183

Telefs. 53 71 41 (4 linhas)

LISBOA
Apartado 1031

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro



GIL & COSTA LDA.

**Sociedade de
Construções**

**ENGENHEIROS
CONSTRUTORES**

— CÁLCULOS / PROJECTOS / CONSTRUÇÕES / ORÇAMENTOS

PROPRIEDADE ORIZONTAL

ESTORIL

RUA DAS GLICÍNIAS
RUA DOS CEDROS

ESPLÊNDIDOS ANDARES — PANORÂMICA COMPLETA DO MAR
EM CONSTRUÇÃO 3 BLOCOS DE 7 PISOS
AMPLAS ZONAS AJARDINADAS — PARQUE AUTOMÓVEL

No Terraço maravilhoso Salão de Festas, exclusivo dos Senhores
Proprietários, para as suas recepções sociais e festas infantis

**ADQUIRA DESDE JÁ UM ANDAR NA ZONA CLIMATÉRICA
MAIS PRIVILEGIADA DO PAÍS**

Praia a 200 metros — Tamariz e S. João do Estoril

EM CONSTRUÇÃO: «HOTEL DO GOLFE DO ESTORIL»
Avenida de Portugal, 42 — Estoril

ESCRITÓRIOS:

L I S B O A

R. S. Mamede ao Caldas, 6-2.º Esq.º

Telefs. 86 58 15-86 08 77-87 06 69

ESTORIL

Rua dos Cedros

Telef. 26 15 88



Os astronautas preparam-se para o primeiro grande salto no espaço: o voo tripulado ao satélite da Terra, a Lua. O que no mundo dos romances de um Júlio Verne e de um H. G. Wells só se podia realizar na imaginação e que não era senão um sonho, um jogo da imaginação, está agora tornando-se realidade. Não passará muito tempo até que o homem venha da superfície da Lua à Terra, o planeta azul.

Desde tempos imemoriais a Lua é um fenómeno familiar aos homens, no obstante, lamentavelmente,

SENSACIONAL!

da Terra como um acontecimento cósmico isolado. Uma nova teoria, a teoria das nuvens de poeira, diz que a origem da Lua seria apenas uma diminuta parte de um único acto de criação no qual se criou todo o nosso sistema solar e todos os outros corpos celestes:

DENTRO DE 10 ANOS DESCERÁ UM HOMEM NA LUA

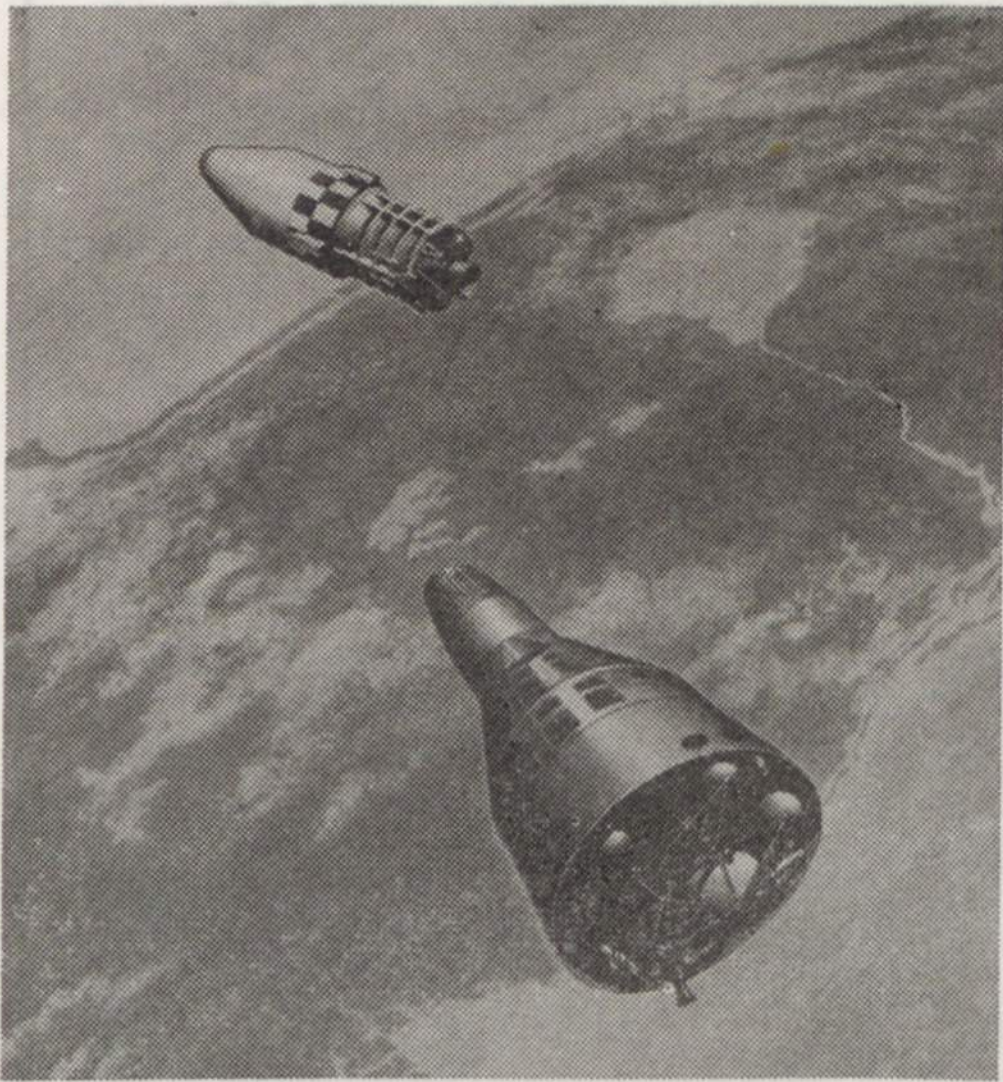
a maioria saber pouco acerca do nosso satélite. Qual é, por exemplo, a origem da Lua? Existem duas teorias. Ainda há pouco tempo julgava-se que a Lua era uma fragmento da Terra que havia sido lançado ao

todos os corpos celestes se teriam formado pela conglobação de gigantescas nuvens de poeira cósmica — pela união de átomos formando moléculas, e de moléculas formando grupos de moléculas de grandeza diversa. Provavelmente, uma explicação aceitável da origem da Lua só será facilitada pelas informações que os astronautas nos trouxerem da Lua.

Muitos poetas cantaram a Lua, tornando-a um assunto verdadeiramente poético. As manchas lunares foram interpretadas como imagens: o homem da Lua, a fiandeira, uma lebre dando pulos e muitas outras. Mas, em verdade, as manchas claras na Lua são crateras (das quais afirmam-se existirem aproximadamente 300 000 e 40 000 já estão registadas) e montanhas, ao passo que as manchas escuras denominam-se mares. Enquanto que à maioria das crateras e montanhas foram dados nomes de astrónomos e naturalistas afamados, a maior parte das montanhas recebeu nomes de montanhas terrestres. Para as manchas escuras inventaram-se nomes fantásticos como Mar da Chuva, Mar da Tranquilidade, Mar da Sereidade, Mar das Nuvens e «Oceano das Tempestades».

A uma distância média de 384 000 km, a Lua descreve uma órbita quase circular em volta da Terra. A duração da translação é de 27,3216 dias. A duração de uma rotação da Lua é de 27,32 dias. É por isto que vemos sempre o mesmo lado da superfície da Lua. Da Terra podem ver-se 59 por cento da Lua, ficando 41 por cento sempre invisíveis.

Quando a Lua está entre a Terra e o Sol, apresenta o seu lado escuro, a Lua nova. Depois, paulatinamente aparece o lado direito da Lua (quarto crescente) até



espaço quando a Terra ainda estava em estado líquido e incandescente e girava muito mais rapidamente em volta do seu eixo. Segundo esta teoria, a bacia do Oceano Pacífico seria considerada o ponto de origem da Lua. Hoje, já não se concebe a origem do satélite

SERÁ POSSÍVEL?

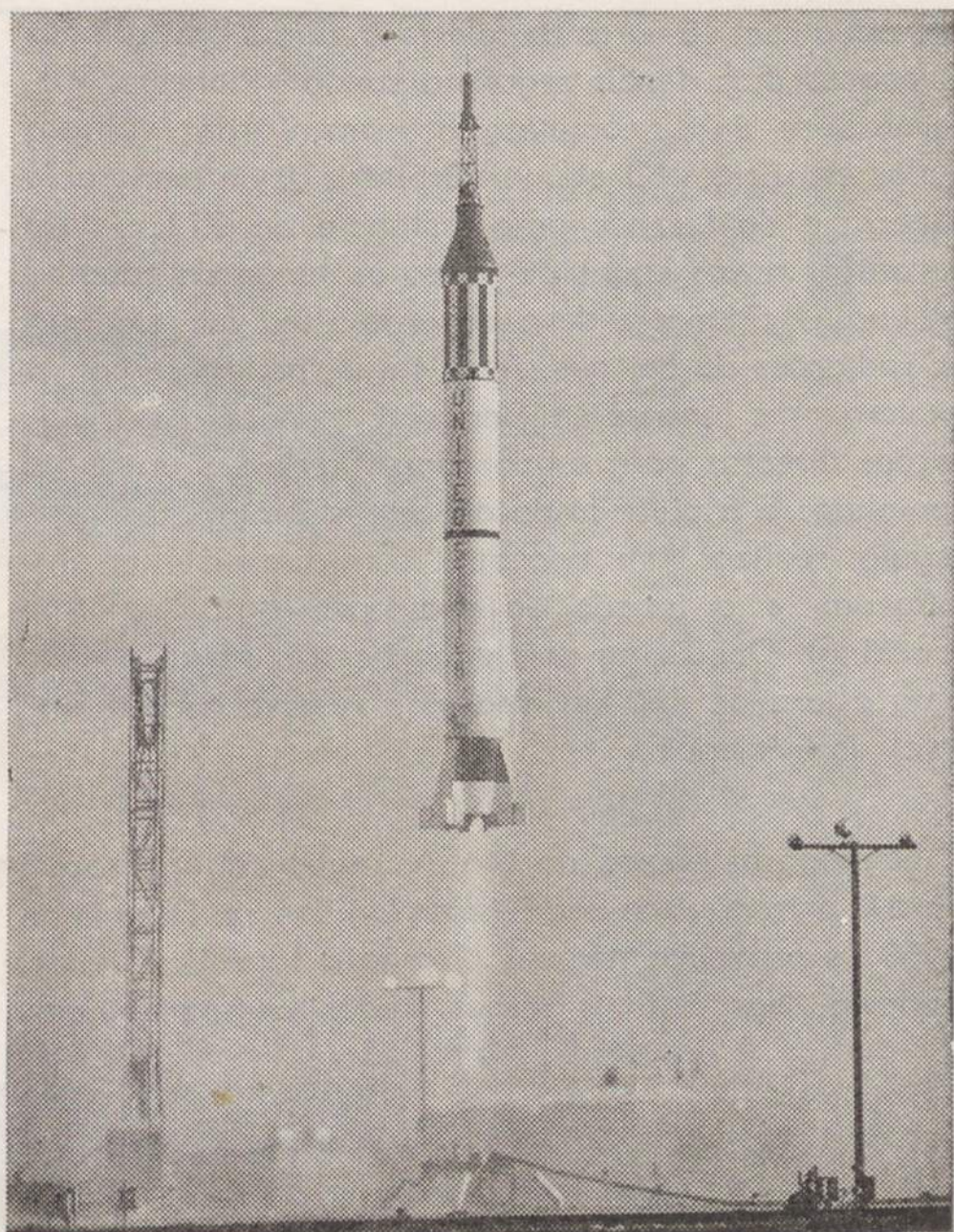
que o satélite se mostra inteiro (Lua cheia). No quarto minguante só se pode ver o lado esquerdo. O plano da órbita da Lua é levemente inclinado em relação ao plano da órbita da Terra em volta do Sol; e é por isso que somente em certas posições a Terra se interpõe exactamente entre o Sol e a Lua. A sombra que a Terra projecta sobre a Lua produz um eclipse total ou parcial da Lua. Mas quando a Lua se interpõe entre o Sol e a Terra temos um eclipse do Sol que, devido ao cone de sombra da Lua ser consideravelmente menor, só pode ser observado em certas regiões da Terra. A forte influência da Lua sobre a Terra pode ser observada através da sua força de atracção, provocando as marés.

Até ao começo da astronáutica coube à astronomia explorar a Lua: o seu volume e superfície, a sua natureza e a sua órbita. Criaram-se com isto as bases para a exploração da Lua com veículos espaciais e naves tripuladas. Conhecemos as distâncias exactas entre a Terra e a Lua, sendo a maior de 407 000 kms e a menor de 356 000 km; o diâmetro da Lua é de 3 476 km (Terra=12 756 km), o volume da Lua é a quinquagésima parte do volume da Terra. A gravidade na superfície da Lua é de 0,165 (Terra=1); por isso na Lua, todos os objectos têm somente a sexta parte do peso que teriam na Terra. A superfície da Lua abrange a 13.^a parte da superfície da Terra. O ângulo de inclinação do plano da órbita da Lua em relação ao plano da órbita da Terra em volta do Sol é de 5,145 graus e a velocidade média da Lua na sua órbita em volta da Terra é de 1,023 km por segundo. A velocidade orbital necessária para satélites lunares é de 1,705 km por segundo (para satélites terrestres a pouca distância da Terra=7,95 km por segundo).

M TRANSPORTE U PERSÓNICO

A velocidade de arranque de veículos espaciais que não-de sair do campo de gravitação da Lua é de 2,415 km por segundo (da Terra=11,2 km por segundo). Estes dados exactos são imprescindíveis para a construção de engenhos espaciais destinados a atingir a Lua e para o cálculo das suas trajectórias.

A exploração da Lua com os recursos técnicos da astronomia, seguiu-se a exploração com sondas espaciais e satélites lunares sem tripulação, preparando-se



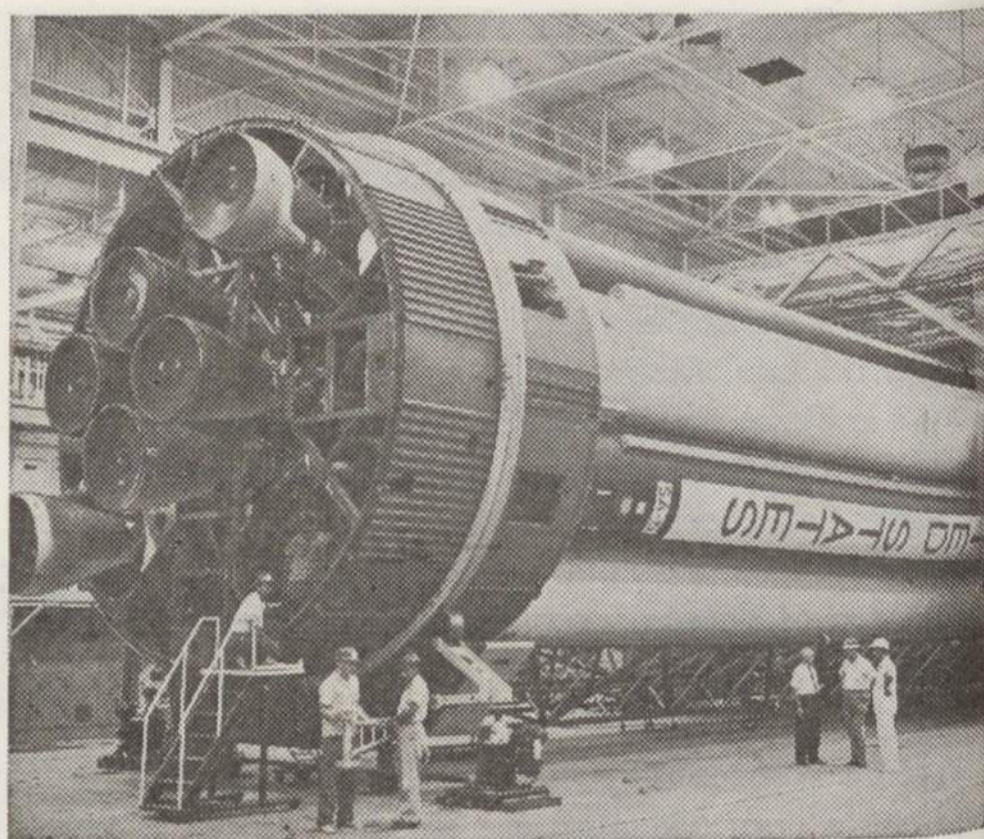
assim a descida de naves tripuladas na Lua. Quando, nos primórdios da astronáutica em 1958, foi lançada a sonda lunar americana «Pioneer I», esta nova tecnologia era ainda insuficiente. Houve uma série de fracassos. Há cinco anos foi lançada a primeira sonda lunar da série «Ranger», destinada a despedaçar-se ao ir de encontro com a Lua, porém, antes do impacto, transmitir fotografias da superfície da Lua para a Terra. Ao passo que o «Ranger» I, II e IV fracassaram, o «Ranger» III, V e VI foram modestos sucessos parciais. No dia 1 de Agosto de 1964 o «Ranger» VII desceu com êxito, somente a oito milhas de distância do alvo previsto, o Mar das Nuvens, após ter transmitido 4304 fotografias. No dia 21 de Fevereiro, o «Ranger» VIII desceu no Mar da Tranquilidade e transmitiu 7 137 fotografias para a Terra.

No dia 30 de Maio de 1966 foi lançado o «Surveyor» I — o primeiro de uma série de sete —, no dia 2 de Junho de 1966 pousou suavemente na Lua. Este engenho foi um sucesso total; transmitiu 10 338 fotografias da Lua, entre elas 1000 coloridas. Outras sondas desta série realizarão medidas de superfície e experiências sismográficas. A série de sucessos na exploração da Lua e a preparação de uma expedição à Lua continuou no Verão do corrente ano: no dia 10 de Agosto conseguiu-se pôr a sonda «Lunar Orbiter» I,

**UMA BÓLIDE ESPACIAL
CONSEGUIRÁ ATINGIR A LUA?**

equipada com câmaras de televisão, numa órbita lunar e, poucos dias depois seguiu a sonda «Pioneer» VII. Foram um êxito completo e transmitiram valiosos dados científicos. O «Lunar Orbiter» devia explorar a superfície da Lua de uma distância de 45 km para encontrar novas zonas de pouso ao longo do equador da Lua. O «Pioneer» deve, durante o seu voo, explorar as radiações do Sol que, mais tarde, poderiam pôr os exploradores lunares em perigo. E também as preparações directas para o voo tripulado foram um êxito completo: a tripulação da cápsula «Gemini 10», conseguiu realizar um encontro com um satélite-alvo «Agena» e a junção da sua nave com o mesmo (docking). Depois, os dois engenhos unidos atingiram uma altura de 860 km, graças à reserva de combustível do «Agena».

Segundo os planos da NASA, órgão administrativo para a astronáutica dos Estados Unidos, no Outono de 1969 os primeiros homens pisarão a superfície lunar. Todavia, nos últimos meses, todas as experiências



«Apollo» com um lançador diminuído. A cápsula fica na órbita lunar (com um homem a bordo) e envia um pequeno veículo de pouso, tripulado por dois homens apenas, à superfície da Lua. Depois de terminada a

UM HOMEM VIAJA NO ESPAÇO

preparatórias do voo tripulado à Lua tiveram tanto êxito que possivelmente já na Primavera de 1968, ou mesmo antes, os primeiros «lunautas» (astronautas que irão à Lua) poderão partir do Cabo Kennedy. Nos próximos meses, ensaiar-se-ão, numa órbita terrestre, o encontro e o «docking» da nave «Apollo», com três homens a bordo, com a nave de pouso na Lua. Entretanto, realizam-se também provas com cada um dos grupos construtores do superfoguete «Saturn» V que tem 112 metros de comprimento e que será o lançador lunar.

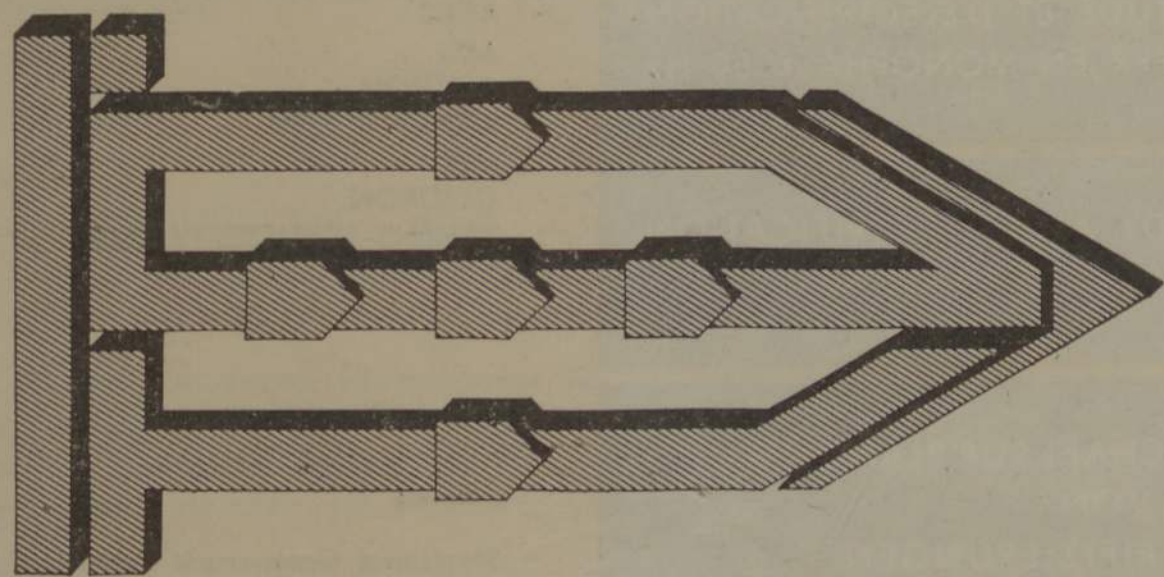
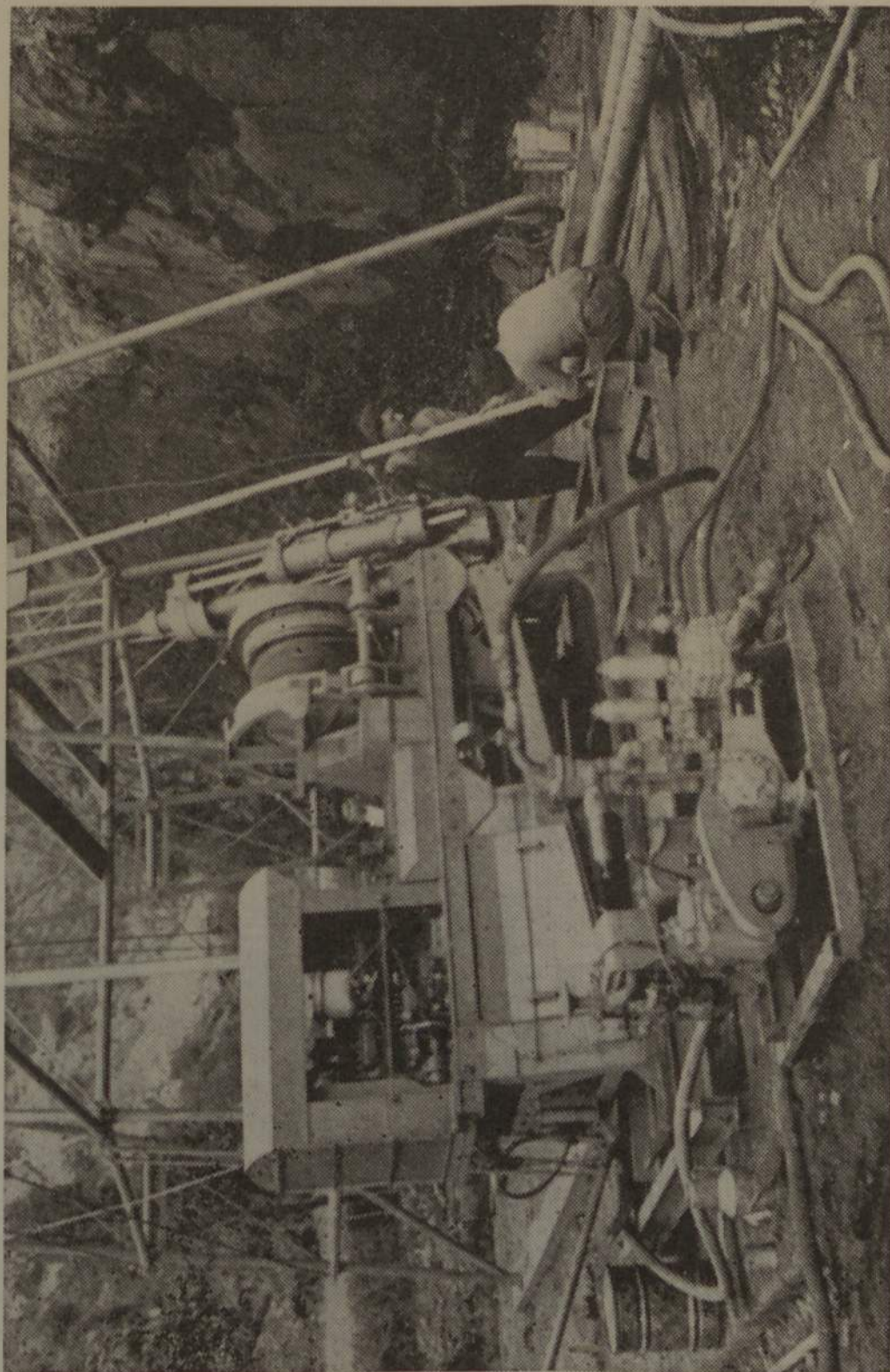
Para o voo tripulado à Lua serão necessários muitíssimos dados para que não haja perigo para a vida dos lunautas. Com os foguetes lançadores e as sondas espaciais já existentes, realizou-se o programa antes do tempo previsto. O «Surveyor» I, inclusive, facilitou a certeza de que um veículo de pouso não afundaria na alta poeira lunar. A construção das hastes de pouso foi um êxito e é muito instrutiva para futuros veículos de pouso.

Mas, por que foi necessário ensaiar a técnica do encontro espacial? Eis a razão: a cápsula «Apollo» seria excessivamente pesada para pousar na Lua e regressar à Terra. Por isso utiliza-se uma cápsula



missão, a cápsula tripulada levanta voo, regressa à órbita para realizar o encontro e «docking» com a cápsula «Apollo» — para voltar à Terra.

Mais de 2000 estudos e trabalhos geotécnicos



Empresa de Sondagens e Fundações Teixeira Duarte, Lda.

NOVA SEDE: AVENIDA DA REPÚBLICA 42-8.º

LISBOA

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
MTE
OERLIKON
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZÜRICH 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

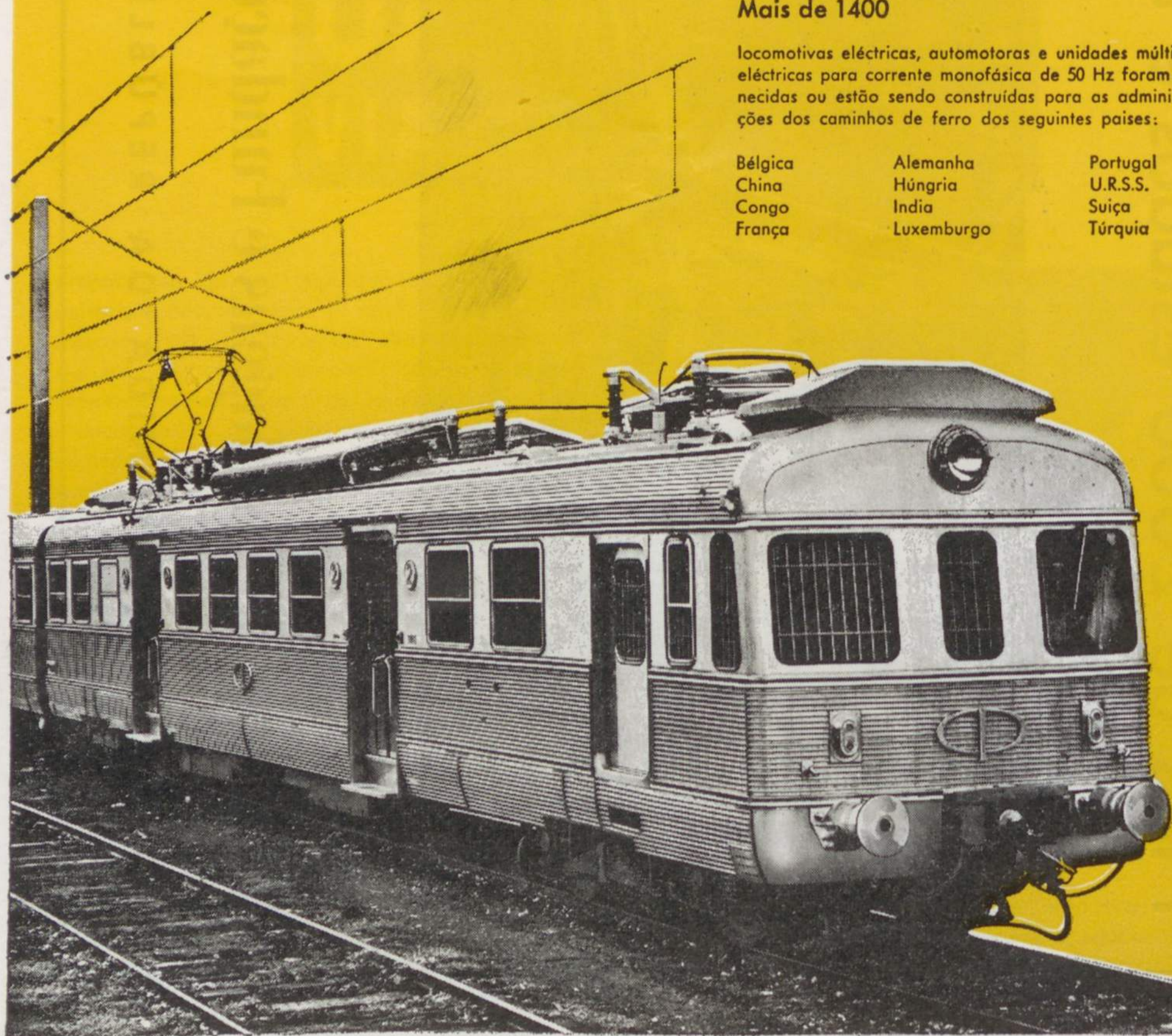
Mais de 1400

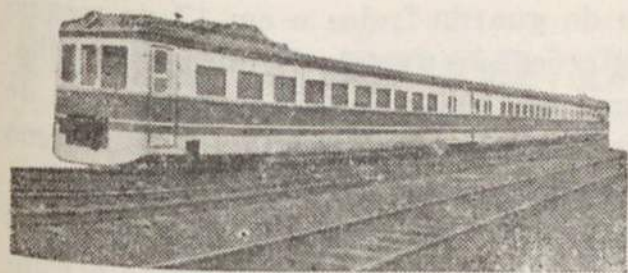
locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Túquia





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 DO NÚMERO ANTERIOR)

Se dentro desse novo prazo não forem apresentados os estudos corrigidos nos termos determinados, a empresa sofrerá a pena imposta neste artigo e será obrigada a executar o projecto que o Governo mandar elaborar pelos seus engenheiros.

Art.º 64.º — Se dentro do prazo fixado para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas e a linha férrea em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização dos trabalhos e a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas e que não excederá a 6.000\$000 réis.

Art.º 65.º — Se a empresa, tendo perdido o depósito (artigo 63.º), não o renovar e restabelecer no prazo fixado pelo Governo; se não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 64.º), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas neste contrato ou se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos de sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.º — Neste caso a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de completamente avaliadas, será posta em hasta pública por espaço de 6 meses, com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer.

O preço da arrematação será entregue à empresa, segundo outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento da garantia de juro e fiscalização.

Se dentro destes 6 meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º — A rescisão do contrato será feita por meio de Decreto.

§ 3.º — Do Decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogável prazo de um mês a contar do dia em que for publicado na folha oficial.

§ 4.º — O Governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º — Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante, nem cauciona contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outras que a empresa faça.

§ 6.º — Fica bem entendido e é expressamente estipulado, que o Governo português não só da razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa em todos os contratos que fizer, relativamente à linha férrea, a resolver os direitos do Estado.

Art.º 66.º — Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior, devidamente comprovados.

Art.º 67.º — Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do Art.º 24.º ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

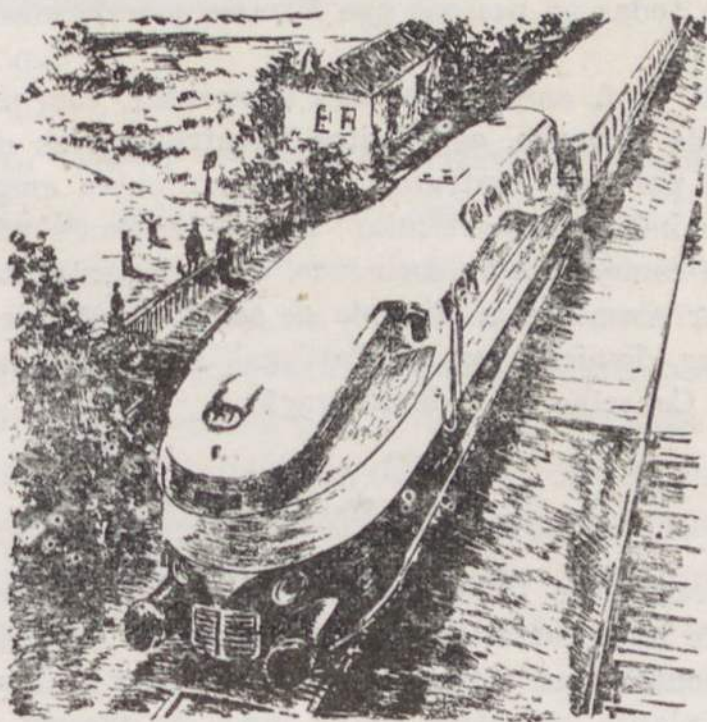
Art.º 68.º — No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa e intimá-la-á logo que ela se habilitar a cumprir a sua obrigação respectiva.

§ 1.º — Se 3 meses depois de intimada na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha férrea nos termos deste contrato incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena da sua rescisão e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe são feitas e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º — Ficam salvos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 69.º — Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos 5 anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

Art.º 70.º — A execução de todas as obras de caminho de ferro concedido por este contrato, o fornecimento, colocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.



Art.º 71.º — Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberto ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ Único — Os engenheiros que forem incumbidos deste exame, procederão a ele com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo, sobre se sim ou não tal linha férrea deva ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

Art.º 72.º — O Governo terá direito a fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha férrea durante todo o tempo da concessão.

Art.º 73.º — A empresa fica sujeita:

1.º — Aos regulamentos actuais e aos que o Governo publicar para o serviço telégrafo-postal;

2.º — As leis e regulamentos sanitários em vigor, tanto no que respeita a execução e conservação das obras, como do estado das oficinas, estação e dependências da linha férrea.

Art.º 74.º — A empresa será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art.º 75.º — As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º — No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo em virtude da autorização legislativa que lhe foi conferida.

§ 2.º — Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Estado todas as questões que se referirem à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

Art.º 76.º — Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa sem embargo da Lei de 22 de Junho de 1867.

Art.º 77.º — A empresa depositará à ordem do Governo os produtos líquidos das obrigações que emitir; os saldos depositados serão restituídos à mesma empresa na proporção dos trabalhos executados e vencerão o juro de 5 % ao ano em conta corrente.

Art.º 78.º — O Governo fará nos regulamentos de Polícia dos caminhos de ferro as alterações que julgar convenientes, ouvida a empresa.

A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho de ferro.

Art.º 79.º — A empresa poderá trespassar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por este contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular; mas o trespassar não poderá fazer-se, a companhia ou sociedade, em cujos estatutos se não incluía expressamente, a cláusula de ser composta de cidadãos portugueses, domiciliados em Portugal, a maioria da sua Direcção ou Conselho de Administração.

★

Por Portaria de 18 de Janeiro de 1889 foi aprovado um projecto de uma passagem superior e em 16 de Maio o projecto da ponte sobre o ribeiro de Alcaide, no 2.º lanço da 2.ª secção; a planta cadastral do 3.º lanço da mesma secção; o

Regulamento do Serviço de guarda-freios e em 17 do mesmo mês os projectos das estações de Castelo Branco e Covilhã.

Em 27 ainda do mesmo mês foi aprovada a declaração de utilidade pública, a expropriação de 8 parcelas de terreno no concelho da Covilhã, para a construção do 3.º lanço.

Em 7 de Março de 1889 foram aprovadas as plantas gerais das estações de Alcains, Lordosa, Alpedrinha, Alcaide e Fundão, do apeadeiro do Vale dos Prazeres e em 14 do mesmo mês era aprovado o projecto de uma variante do 3.º lanço da 1.ª secção.

Em 6 de Junho foram publicadas as Portarias aprovando o perfil longitudinal e planta geral do 1.º lanço da 3.ª secção; o projecto do viaduto de Flandres, no mesmo lanço e a planta cadastral de uma parte deste lanço.

Também em 15 do mesmo mês foi aprovado o projecto tipo dos edifícios de passageiros, das estações de 3.ª classe e em 19 ainda do referido mês foi aprovado o projecto modificando um desvio do ribeiro Cavrafechal, no 4.º lanço da 1.ª secção e projecto da ponte sobre o ribeiro de Eiros, no 2.º lanço e ainda em 7 de Julho o projecto de 3 viadutos no 1.º lanço da 3.ª secção e em 26 igualmente foi aprovado o projecto da ponte sobre o ribeiro dos Olivais, no 3.º lanço da 1.ª secção.

A construção iniciou-se no fim do ano de 1885 e a abertura à exploração realizou-se de Abrantes à Covilhã em 6 de Setembro de 1891 e da Covilhã à Guarda em 11 de Maio de 1893.

Na construção da ponte metálica próximo de Abrantes, trabalhou o Engenheiro Rolin, como representante da casa construtora e o engenheiro russo Shoulpnikow.

Foi solenemente inaugurada, constituindo uma festa. A linha, a partir de Abrantes, descreve uma curva para a esquerda, curva que tinha por fim colocar a ponte ao abrigo do fogo do castelo, em caso de guerra.

Estalavam foguetes. Tocou a Banda de Caçadores 8, barcos embandeirados em arco, vivas e lenços no ar.

Foi servido um jantar de 40 talheres, sobre uma mesa improvisada.

O Conde de Linhares brindou o pessoal com brilhantes frases, respondendo o Visconde de Barreiros, como representante da firma construtora e a imprensa.

Seguiram-se vários brindes. Ao terminar, o povo dançava, cantando as mulheres, em coro, o hino de S. João.

LINHA DE ARGANIL

(35,013 kms.)

Por Fonseca, Santos & Viana (ou Companhia que organizasse) foi pedida autorização para transformar em via larga o ramal de Coimbra a Arganil, para o transporte de passageiros e mercadorias.

Por ter sido em 12 de Novembro de 1888 formada a Companhia dos «Caminhos de Ferro do Mondego» foi-lhe concedida autorização em 10 de Setembro e 8 de Novembro do mesmo ano (1). Por alvará de 10 de Setembro era fixada a via de 1 metro, pelo acidentado do terreno e pelo alvará de 8 de Novembro ficou estabelecida a via de 1,67.

Algumas das condições:

A concessão era dada por 99 anos.

Os estudos e a construção do ramal (com todas as suas dependências) seria assente em leito próprio a partir de Coimbra, junto da ponte do caminho de ferro do Norte ou da estação urbana da mesma cidade ou de um ponto de entroncamento com a linha de Coimbra a Santa Comba Dão, que estava a ser estudada, se a esse tempo já estivesse decretada,

(1) A primitiva concessão havia sido dada àquela firma em 1 de Setembro de 1887.

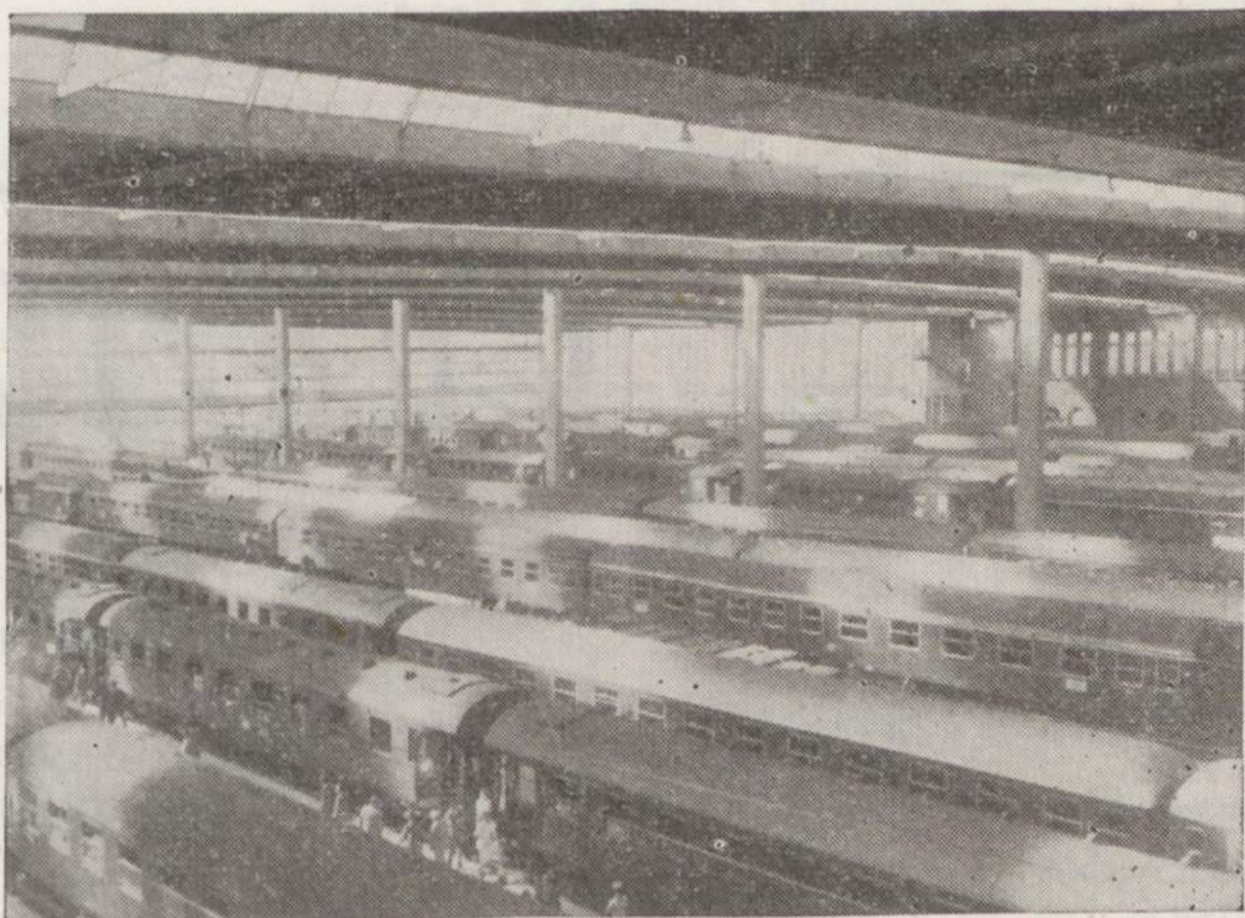
Toda a área ocupada pelos comboios federais de MUNIQUE

será fechada por arranha-céus de 30 andares

Como nenhuma cidade da Alemanha, Munique, a metrópole no Isar, luta com problemas urbanísticos difíceis de resolver. A «capital encoberta da Alemanha Ocidental» não atrai somente turistas de todos os pontos do Mundo, mas exerce também especial atracção aos cidadãos de toda a Alemanha. A maior parte dos muniquenses já não são muniquenses natos. Esta «migração dos povos» começa a preocupar os vereadores da cidade porque já não sabem onde possam encontrar espaço para criar mais área habitacional. Literariamente cada metro quadrado já «está edificado». Até agora havia uma única saída, fugir para a altura. As diversas sociedades regionais de Munique opuseram-se enérgicamente contra a ideia

os trilhos da Estação Central de Munique. Toda a área ocupada pelos Comboios Federais, num comprimento de um quilómetro, seria fechada por arranha-céus de 30 andares, previstos para edifícios de administração, que seriam suportados por colunas e soluções arquitectónicas ultramodernas. Bayer está convencido de que uma tal utilização ofereceria a vantagem de cerca de um milhão de metros quadrados de terreno de construção.

Os problemas estáticos desta envergadura já não significam obstáculos para a arquitectura moderna e também o trânsito dos comboios não seria impedido, uma vez que a electrificação total torna um arejamento especial da estação supérfluo. Às sociedades regionais que se queriam opor novamente, o



Estação principal de Munique

de «estragar» a fisionomia de Munique pela construção de arranha-céus — e têm certa influência sobre a opinião pública. Por outro lado também não se pensa em diminuir a área dos parques e relvados.

O arquitecto e engenheiro Karl-Helmut Bayer resolveu libertar a sua cidade desta miséria: apresentou estes dias um projecto que se estudou com assombro e admiração. Se se realizar a ideia de Bayer, de futuro os viajantes passarão com os comboios por baixo de um sem-número de máquinas de escrever e de escrevaninhas. Bayer propõe uma cidade suportada por colunas, uma cidade à medida sobre

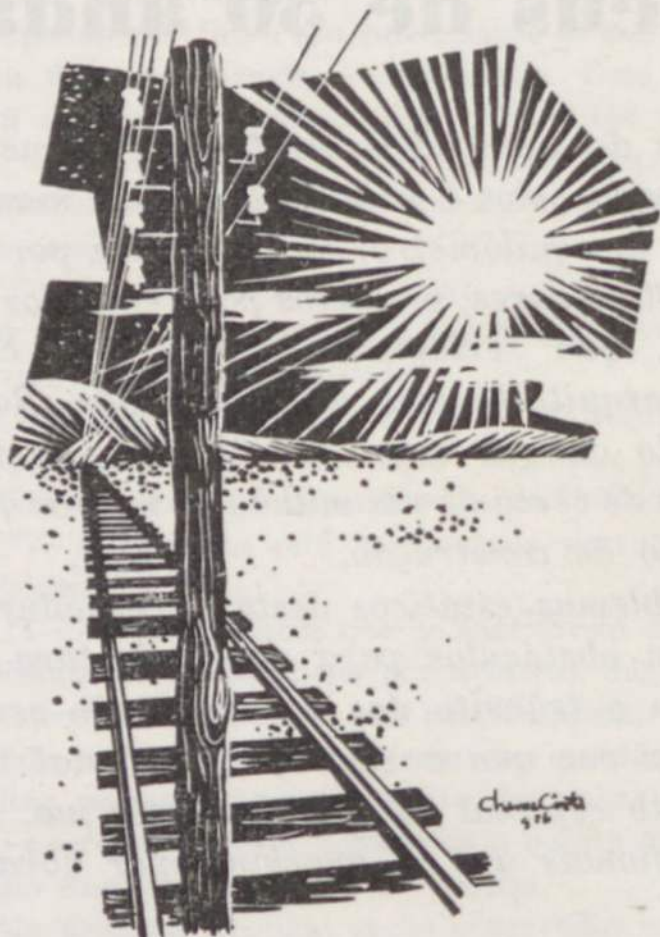
arquitecto Bayer respondeu convincentemente, que o urbanismo moderno teria de esforçar-se por conservar a imagem tradicional da cidade o que melhor e mais esteticamente se conseguiria pelo contraste com métodos urbanísticos sensatos e traçados belos. A actual área ocupada por trilhos e agulhas em si já significaria um corte anorgânico e pouco agradável à vista no coração da cidade. O projecto apresentado eliminaria este factor molesto com elegância. O futuro provará se o audaz arquitecto deu um passo decisivo para cambiar a imagem das metrópoles de amanhã.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 22)

seguindo até Arganil por Ceira, Miranda do Corvo e Louzã.

O projecto a apresentar ficava sujeito a todas as condições técnicas exigidas para a construção de caminho de ferro



e o alvará não seria publicado nem entregue aos concessionários sem que provassem ter depositado na Caixa Geral dos Depósitos a quantia de 50.000\$000 réis em dinheiro ou o valor

correspondente em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no Mercado.

Por Portaria de 11 de Janeiro de 1889 foram aprovados os projectos dos dois lanços bem como os tipos de obras de arte, entre Coimbra e a Portela e entre esta e Tremôa, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego, com as seguintes condições:

1.^a — O Governo poderia impor à Companhia as alterações que fossem julgadas convenientes na directriz destes lanços, quando fossem apresentados os projectos dos lanços restantes, visto não ter sido, então, ainda aprovada a directriz geral de toda a linha.

2.^a — A aprovação dada aos tipos de obras de arte não importava ao que dispunha a condição 18.^a do alvará de 8 de Dezembro de 1888.

3.^a — A passagem superior do largo de Portagem poderia ter a altura de 5 metros dos carris, como era indicado no projecto.

4.^a — Além da passagem de nível e desvios indicados a Companhia faria todos os outros desvios e passagens que fossem julgados convenientes.

5.^a — Deveria ser estabelecido um apeadeiro no patamar anterior ao túnel da Portela.

6.^a — A Companhia, nos termos da condição 2.^a do citado alvará, apresentaria oportunamente à aprovação, as dimensões e espaçamento dos túneis e os tipos dos carris e bem assim os projectos das estações e apeadeiros, passagens de nível, pontes e viadutos.

(Continua)

COVINA

- ISOLAMENTOS
- VIDROS IMPRESSOS
- VIDROS «ROCOLOR»
- PÁRA-BRISAS PLANOS E CURVOS PARA AUTOMÓVEIS
- VIDROS «ROCHEDO»
- PORTAS E INSTALAÇÕES
- MOSAICOS «EVINEL» PARA REVESTIMENTOS E DECORAÇÕES



- LÂMPADAS FLUORESCENTES
- LÂMPADAS DE VAPOR DE MERCÚRIO
- BALASTROS
- ARRANCADORES
- ARMADURAS
- PLAGEX
- VIDROS «ISOLUX»
- AMPOLAS VIDRO NEUTRO
- LÃ DE VIDRO

COVINA

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

SANTA IRIA DA AZÓIA

TELEFS. 259024 (9 LINHAS)

A COVINA está em posição de abastecer com por cento o mercado nacional, com a qualidade e preços idênticos aos dos melhores produtos congêneres nacionais e estrangeiros

Companhia do Caminho de Ferro do Amboim

Sede e Administração:

C. de Santos, 19-2.º

L I S B O A

Telef. 66 92 87 — Teleg. VIAFERRO

Direcção da Exploração:

Porto Amboim — ANGOLA

C. Postal 6 — Teleg. VIAFERRO

Transporte colectivo de passageiros e carga ao longo da linha férrea

Porto Amboim/Gabela, incluindo serviço especial de ligação com as
carreiras aéreas

Serviços portuários em Porto Amboim, compreendendo carga e descarga
de mercadorias, reboque de batelões e transporte de passageiros entre a
ponte-cais e os navios fundeados



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

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

AMADORA

PORTUGAL

Caminho de Ferro de Benguela

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Muito mais haveria a dizer sobre o Caminho de Ferro de Benguela, mas supomos que as linhas que dedicamos à importantíssima empresa dão ideia da dimensão que atingiu e da eficiência que a caracteriza.

No final da concessão (daqui a 35 anos), o património do Caminho de Ferro de Benguela passará totalmente para a posse do Estado, com todos os haveres, material e construções, sem quaisquer encargos para o erário nacional.

Terá sido, portanto, dos contratos de concessão outorgados (há longos anos) em território português, o que maiores vantagens ocasionou à Nação: umas de realização directa, outras como consequências reflexas.

Das primeiras, é índice a própria Companhia, na vastidão e profundidade da sua obra; entre as segundas, avulta o facto de a Companhia ter possibilitado uma obra muito importante de ocupação e de progresso das terras que a sua linha directamente criou ou serve e cuja influência se faz sentir até nas regiões mais afastadas.

Aos obreiros de tão gigantesco e valioso empreendimento — gerações do passado e servidores do presente — é justo que se diga: Bem hajam!

Agora que acabámos de apreciar, sob vários aspectos, a vida e acção do Caminho de Ferro de Benguela, por ser um reflexo daquela ou reflectir-se na sua actividade, é oportuno deixar arquivado nestas colunas alguns elementos de carácter informativo e que consideramos de interesse, alguns dos quais, como outros que incluímos em vários passos deste trabalho, da responsabilidade do Banco de Angola que regularmente oferece à apreciação pública relatórios de elevado valor, bem elaborados, precisos e claros, correspondendo, incontestavelmente, a um trabalho consciente, honesto, com o sentimento da responsabilidade, e que, com a devida vénia, utilizámos para extrair aqueles elementos.

Assim, parece surgir mais uma possibilidade de desenvolvimento do transporte de tabaco e do que a sua cultura exija, visto que em Abril de 1965 constituiu-se, com sede em Benguela, a Cooperativa dos Agricultores de Tabaco do Sul de Angola, a qual se destina a promover a uniformização, industrialização e colocação do tabaco produzido pelos seus associados e a manter, dentro das suas possibilidades, as instalações necessárias para o acondicionamento, classificação e venda do produto.

A Cooperatitva propõe-se ainda fornecer assistência financeira aos seus associados, quer sob a forma de abonos por conta do tabaco a entregar ou já entregue, quer sob a forma de adubos, sementes e material agrícola necessário à respectiva cultura.

Na área do Luso, a colheita de amendoim em 1965 suplantou a de 1964, tendo havido interesse na comercialização do produto, pois só uma firma de Silva Porto adquiriu cerca de 1000 toneladas para a sua indústria; e a última colheita do arroz foi excelente, tudo indicando que tenha ultrapassado a tonelagem colhida em 1964.

Quanto à produção da crueira, apesar de transportada em volumosa tonelagem no Caminho de Ferro de Benguela, aumentando de ano para ano nestes últimos três anos, mas mais acentuadamente

em 1965, não foi neste ano superior à de 1964, em virtude do pouco interesse que os agricultores têm dispensado nos últimos anos a esta cultura. É natural, porém, que em 1968 venha a ser obtida uma colheita superior.

Apesar de a exportação das madeiras da região do Luso, que era feita com certo ritmo para a Metrópole, ter decaído ultimamente, sobretudo toros, por estarem abastecidos os mercados consumidores, a verdade é que o volume do transporte dos mesmos e de «chuços» no Caminho de Ferro de Benguela aumentou bastante nestes últimos três anos, passando de 75 110 t em 1963 para 115 763 t em 1965.

Quanto a «madeira serrada», tendo em vista que a indústria de madeiras é a que mais se evidencia na região do Luso — dado o volume de transacções que a mesma provoca, quer para consumo interno quer para exportação — é de anotar o facto de em 1964 e 1965 (depois de um aumento de cerca de 5 000 t sobre o volume de 1963), ter estacionado na ordem das 23 000 t o seu transporte no Caminho de Ferro de Benguela.

Ainda no Luso, como subsidiárias das do Lobito, existem instalações da SACOR com uma capacidade de armazenagem de 280 metros cúbicos, tendo dispositivos para enchimento de carros-tanques e tambores.

Os produtos petrolíferos chegam ao Luso por vagões-cisternas, circulando na linha do Caminho de Ferro de Benguela, carregados nas instalações do Lobito.



SACOR

FORNECE AS GRANDES
INDÚSTRIAS NACIONAIS



D. SARAIVA

GASÓLEO • FUEL-OIL
AO SERVIÇO DA **CP**

a Lituânia

— estranho país que um português

atravessou no século XVII

No século XIV o Mundo era bem pequeno: quase ignorada, a Ávia antevia-se como que numa nuvem de fábulas, e da África pouco mais se conhecia do que a orla mediterrânica. A própria Europa cristianizada estendia-se apenas do Atlântico às margens do Vístula. Uma bula do papa Inocêncio IV, datada de 1356, designava o reino da Polónia como o último limite do extremo ocidente *in finibus christianitas*. Para além deste reino e do seu rio viviam os povos que ignoravam o Evangelho... — entreviam-se planícies infindáveis sob um céu sempre sombrio: a Lituânia. «Na Lituânia — escrevia Duglosa, um cronista da época — o Inverno dura dez meses e a terra é inculta e hostil.» No século XVII um viajante português, Gilberto de Alenquer, que atravessou as imensas florestas virgens do país, comparava os lagos lituanos a «verdadeiros mares».

A Lituânia de hoje conserva ainda, nos arredores de Grodno, uma imagem desses recuados tempos: a famosa floresta de Balowicz, envolvida em perpétuo nevoeiro, e que a crença popular considerava «insondável como o oceano». A Lituânia era, então, habitada por um clã — o dos pastores nómadas que adoravam Perkunos, tribo de remotíssima origem ariana, falando uma língua aparentada com o sânscrito primitivo, prestando culto a uma trindade

(Perkunos, Pturimpos e Poklus) semelhante à *trímurti* hindu que simbolizada igualmente a Criação, a Vida e a Morte, personificadas pela trindade indiana (Brama, Visnu e Siva). Nas florestas e nas montanhas, os lituanos ergueram aos *zniks* (semi-deuses protectores) templos onde a «chama eterna» era alimentada pelas virgens. Reinava então Olgerd, a que sucedeu o príncipe Kejust e, mais tarde, os cavaleiros teutónicos de Marienburgo. A princesa Nerícia, filha do rei da Suécia, que então vivia num mosteiro em Roma (canonizada, mais tarde, com o nome de Santa Brígida) influiu na rainha Hedvige, da Polónia, para que este país invadisse a Lituânia e exterminasse, a ferro e fogo, os lituanos pagãos. Com a espantosa carnificina que durou um ano (1390-1391) os lituanos e os cavaleiros de Marienburgo foram massacrados e o rei católico, Jagello, usurpou o trono e edificou a catedral de Wilno. A Jagello sucedeu Ladislau II, e a Polónia exige as províncias do Báltico e os territórios de Culm e Dobrizn. As suas ambições vão mais longe: Anexa a Lituânia, convertendo-a numa das suas províncias e grão-ducados. Pensa em invadir a Rússia e conquistar o império até Novgowd! Com a divisão da Lituânia, todavia grande parte desse território acabou por ficar em poder dos russos...



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 — Rua da Nova Alfândega, 18 Tel. 2 87 41 (14 linhas) Telex 381 & 382

Lisboa — Rua de S. Paulo, 26 Tel. 3 49 43 (20 linhas) Telex 296 & 297

PORTO • LISBOA • LEIXÕES • AVEIRO • FIGUEIRA DA FOZ • SETÚBAL



No ano de 1962 resolveu-se, em Ludwigshafen, nas margens do Reno, construir uma estação ferroviária gigantesca da qual acaba de ser lançada a primeira pedra do edifício principal. A antiga estação terminal já não correspondia, há muito, às exigências de uma cidade industrial em pleno desenvolvimento que abriga o maior conjunto da indústria química da República Federal da Alemanha. A nova estação ferroviária deve custar 250 a 300 milhões de marcos (182 500 a 219 000 contos). A estação de passagem terá vários níveis. Constitui uma interessante atracção óptica uma via rápida suspensa em cabos de aço cujo suporte atinge uma altura de 75 metros.



«Madeira — parque do Atlântico — assim se refere à bela ilha portuguesa o escritor francês Maurice Ricord, em artigo publicado na revista «Lettres et Médecins».

O conhecido escritor descreve as suas impressões da Madeira, que elogia com frases como «a natureza deu-lhe clima, céu, beleza do mar e riqueza agrícola», «a Madeira é um paraíso terrestre». Noutra passagem acentua: «Floração do Atlântico, a Madeira é uma corbelha de apetitosos frutos, em ramos de flores: imaginem-se, reunidas na mesma ilha, todas as plantas de todos os continentes. Esta a imagem luxuriante da Madeira, um paraíso do turismo. Ela é a festa sem fim de uma montanha de lava coberta de flores, que a coragem humana transformou no mais lindo pomar, no mais lindo jardim do mundo...»



O comerciante Hanno-Rolf Gnutzmann, de Hanôver, na República Federal da Alemanha, que se dedica há anos à localização de navios afundados com tesouros a bordo, descobriu a documentação referente a um navio inglês que, em 1832, se afundou nas proximidades do cabo Frio, tendo a bordo moedas e barras de ouro no valor de 10 mil libras esterlinas.

Gnutzmann já localizou 150 navios afundados com tesouros. Ainda não está completa a sua documen-



tação referente a mais 350 fragatas, corvetas e galeões afundados com carga valiosa.



Um canguru entrou num «bar», em Sydney, sentou-se num dos bancos, ao balcão, e pediu um «Martini». O empregado, completamente alucinado, seuviu-lhe a bebida, juntamente com o talão de custo: meia libra. O canguru bebeu o «Martini» e, quando pagou a conta, o empregado do «bar» não resistiu a dizer-lhe:

— Não é costume vermos aqui cangurus a beberem «Martinis».

— A meia libra cada «Martini» — exclamou o canguru —, não me admira nada. Imagina que os cangurus são milionários?



Integrado na Feira de Paris, vai realizar-se de 13 a 28 de Maio próximo, o Salão Internacional de Turismo, ao qual concorrem cerca de 112 participantes, entre países, empresas de navegação e Sindicatos de Iniciativas da Europa.

A ilha da Madeira estará presente neste Salão Internacional, ao que sabemos único elemento vivo do turismo nacional registado na lista oficial do Salão, que tem a sua sede na Rue Feydeau, 1, em Paris.

Viajar é nascer e morrer a cada momento —

VÍTOR HUGO.

EFESO

berço do
cristianismo

Dois itinerários conduzem a Efeso: um, passando por Istambul e Izmir, capital da própria região do Egeu, encruzilhada donde partem cem estradas que dão acesso a uma infinidade de lugares de grande interesse turístico; outro, partindo de Paris, de avião, rumo a Atenas, para estar no dia seguinte na ilha de Mitilene, a antiga Lesbos, diante da costa turca. Depois de se permanecer, um ou dois dias, nas belíssimas praias de Molive, faz-se a travessia de barco até Ayvalik, na costa da Anatólia, e dali vai-se, de automóvel, a Pergamo e a Efeso. Pergamo tem hoje apenas vinte mil habitantes. No tempo do império romano (133 anos antes de Cristo) contava cento e sessenta mil. Era, nessa época, uma das mais famosas cidades do Mundo. Conserva, do seu passado, uma magnífica acrópole e vários outros monumentos.

A cento e oitenta quilómetros surgem as ruínas de Efeso. Mais longe, a quinze quilómetros de Efeso, em Panayakapulu, sobre o lago Aladag, a Casa da Virgem, que deve ser visitada no primeiro domingo depois da Ascensão, quando milhares de peregrinos ali se deslocam para uma emocionante cerimónia presidida pelo arcebispo de Esmirna. Em séculos remotos, ia-se a Efeso, cidade fundada pelas amazonas, para admirar o famoso templo de Artemis, considerado uma das sete maravilhas do Mundo. Deste templo só restam alguns vestígios, porquanto foi saqueado sete vezes, como refere Plínio. No século VII antes de Cristo, depois da invasão dos cimérios, o templo foi reconstruído e, graças à generosidade de Cresos, rei de Lídia, foi um dos mais belos monumentos da Terra. Dois séculos mais tarde, foi destruído por Eróstrato, um obscuro efésio que queria, seguindo o exemplo dos conquistadores, tornar-se imortal graças a uma memorável destruição: incendiou-o na mesma noite em que nascia Alexandre o Grande.

No primeiro século da era cristã, Efeso converteu-se num importante centro do cristianismo, onde, como se sabe, São Paulo, apesar de todas as dificuldades, estabeleceu uma grande comunidade.

*A casa de Goethe***é um convite****aos turistas**

Visitantes de todo o mundo entram todos os dias na casa de Goethe, em Grosser Hirschgraben, para render preito ao génio do grande poeta e pensador. A casa onde nasceu, que em 1944 foi pasto das chamas, reconstruiu-se com inteira fidelidade. A pedra fundamental da «nova» casa de Goethe foi lançada em 1947 por André Gide, e, quatro anos depois, abriu-se ao público o grande edifício. Desde então já se inscreveram no livro de visitantes dezenas de milhar de pessoas, entre elas numerosos estrangeiros. No quarto onde nasceu o famoso escritor colocou-se uma grande salva, que todos os dias aparece repleta de cartões de visita provenientes de todas as partes do Mundo. Com o maior cuidado, um grupo de arquitectos e historiadores reuniu o que restava da casa de Goethe, que, desde 1836, era museu. Conservaram-se as pedras em calcário vermelho, os corrimões em ferro forjado, o escudo do portal. As cartas da mãe do poeta e muitos trechos da autobiografia de Goethe («Poesie e Verdade») continham numerosos pormenores que facilitaram a restauração. As salas mais representativas situam-se no primeiro andar — paredes de cores suaves, móveis em estilo «rococó» e as «chinoiserias» tão em voga por volta de 1750. No segundo andar, reina a «atmosfera» intelectual do pai de Goethe, que era conselheiro imperial. Uma janela lateral na biblioteca, que o conselheiro mandou abrir para poder observar melhor a rua, foi motivo para que Goethe preferisse, ao regressar a casa à noite, entrar pelas traseiras para não ser visto. O quarto do escritor encontra-se, tal como estava, modestamente mobilado. Lá está a escrivaninha em que escreveu as suas primeiras poesias e a famosa novela «Werther».



OCULISTA

JOMAN

RUA AUGUSTA, 175 — LISBOA — TELEF. 3 37 38

BÚSSULAS PARA BARCO AUTOMÓVEL E CAM-
PISMO, ETC. — BINÓCULOS — BARÓMETROS
HYGRÓMETROS — MICROSCÓPIOS E LUPAS

LENTE DE CONTACTO

ÓCULOS DE SOL RAY - BAN

ZEISS PERSOL e SPORT-MIL, ETC.

Armações e lentes das melhores marcas



CARTAZ DO LIVRO



CARTAZ DO LIVRO



CARTAZ DO LIVRO

**Noites do Sertão** — por João Guimarães Rosa

Mais uma vez chega até nós a palavra mágica de João Guimarães Rosa, um dos mais altos prosadores do Brasil contemporâneo. Prosador-poeta, cujo estilo é um achado permanente e um constante deslumbramento, Guimarães Rosa conquistou numerosos admiradores portugueses logo desde a edição de *Sagarana* na colecção «Livros do Brasil».

O leitor que pôde conhecer a magnífica aventura do Burrinho Pedrês, filósofo e solicitário numa ruga do sertão, pôde depois assistir ao pasmo maravilhado do menino curto de vistas no seu primeiro contacto visual e nítido com o mundo, ou assistir, transido, sob o peso de uma comoção interna, à morte do Dito. O leitor advertido já compreendeu que nos referimos a *Miguelim e Manuelzão*, que a editorial «Livros do Brasil» também lançou entre nós. E, ao lado destes dois primeiros livros, seguiu-se *A Aventura nos Campos Gerais*, tendo agora aparecido *Noites do Sertão* (obra traduzida em França, pela Du Seuil, sob o título de *Buriti*).

Noites do Sertão é uma criação extraordinária que ao leitor português irá interessar vivamente. A originalidade do estilo, de uma poesia subtil, toda feita de ritmo e musicalidades como é toda a poesia autêntica, fará esquecer às vezes o narrador possante, para cuja força de sugestão dificilmente se encontra um paralelo.

Segunda Fundação — romance de Isaac Asimov

A colecção «Argonauta», de «Livros do Brasil», depois de ter lançado, com êxito, o romance *Fundação e Império*, apresenta com igual êxito a continuação dessa obra: *Segunda Fundação*. Mais uma vez Isaac Asimov, o seu feliz autor, demonstra a força do seu belo talento e o poder criador da sua imaginação.

Ora a imaginação deste escritor é espantosa, mas nunca deixa de ser, contudo, essencialmente humana. Por isso, essa obra de Isaac Asimov tem tido tão larga audiência.

Tradução cuidada e capa aliciante.

O Planeta da Utopia — por Murray Leinster

Com a publicação de *O Planeta da Utopia*, que a colecção «Argonauta», da Editorial «Livros do

Brasil», acaba de trazer ao conhecimento do público leitor português, reafirma-se o prestígio de Murray Leinster, um dos autores de mais vasta reputação internacional no campo da F. C. *O Planeta da Utopia* é um romance alegórico em que o autor, com uma vivíssima imaginação que não exclui o senso crítico, caracteriza uma situação essencial dos tempos modernos. O reinado da abundância e da técnica provocará automaticamente a felicidade humana? É nesta linha de interrogação que o autor desenvolve *O Planeta da Utopia* em sucessivos quadros onde, às vezes, se não exclui uma leve sombra de pessimismo e de descrença. Contudo, mau grado essa atitude, aliás partilhada muito certamente por numerosos leitores, alguns dos quais irão ao extremo de ver na abundância e na técnica uma negação fundamental do espírito, opinião que não é seguro seja partilhada por Murray Leinster.

Tradução de Eurico da Fonseca. A capa, artística e sugestiva, é assinada pelo notável pintor Lima de Freitas.

As mulheres também perderam a guerra — uma peça de teatro por Curzio Malaparte.

A Editorial «Livros do Brasil» iniciou a publicação de mais uma das suas magníficas colecções: a Colecção «Triângulo».

Destinada a incorporar obras de Teatro, de Poesia ou de Ensaio, esta colecção vem alargar o âmbito das actividades editoriais de «Livros do Brasil», que abrangem agora novos sectores da Cultura de grande interesse para o homem contemporâneo. A escolha da peça *As mulheres também perderam a guerra*, de Curzio Malaparte, é um sintoma do seguro critério selectivo que presidirá, como de costume, a mais esta iniciativa da grande editorial.

Obra teatral de grande intensidade, cujo pano de fundo é a Segunda Guerra Mundial, nela se manifesta o talento de Malaparte, escritor de garra no género do Teatro, como o foi no do Romance, do Ensaio ou da Crónica jornalística de guerra, que soube guindar a uma altura sem precedentes, como lhe foi reconhecida por várias ilustres figuras da vida italiana da actualidade.

Tradução do escritor Dr. Amândio César. Capa de Infante do Carmo.

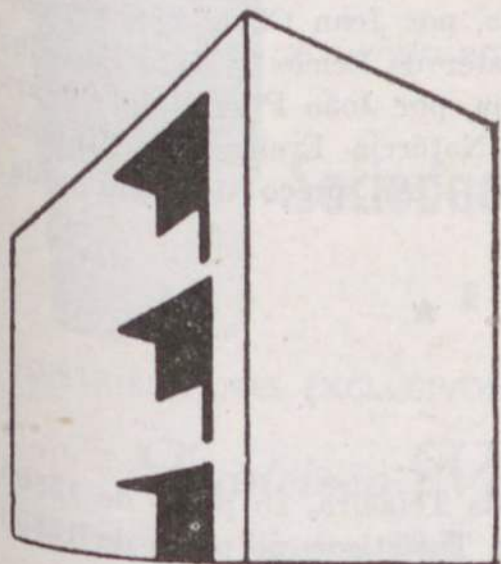
J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS — OBRAS PÚBLICAS

TELEFONES: 84 53 41 - 84 25 51

Av. Almirante Reis, 45-3.º Esq.º

L I S B O A



Srs. Ferroviários:

Para a compra dos vossos
FATOS, SOBRETUDOS,
CASACOS DE SENHORA, etc.

Peçam amostras pelo correio a
MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

Caixa de Crédito Caucionado

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º

Telef. 32 53 34

LISBOA

Carlos Cardoso — Anilinas e Produtos Químicos, S. A. R. L.

ANILINAS E PRODUTOS AUXILIARES — PIGMENTOS
PESTICIDAS — ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes de: **J. R. GEIGY S. A. — BASILEIA - SUÍÇA**

551, Rua do Bonjardim, 571 — PORTO — Telef. 2 49 55 (4 linhas) e 2 67 37/8 —
Telegr. CARDO

Filiais: Avenida da República, 14-4.º — LISBOA — Telef. 56 01 95 (3 linhas) —
Telegr. LISCARDO

e Rua Dr. António Plácido da Costa, 108 — COVILHÃ — Telef. 2 26 30 — Tele
gr. COVICARDO

VINHOS DO PORTO E DE MESA

ESPUMANTES NATURAIS

BRANDY

DA



GAIA — Telefone 39 21 16/8

LISBOA — Telefone 32 25 56

Câmara Municipal de Lisboa

Secção de Propaganda e Turismo

PUBLICAÇÕES TURÍSTICAS



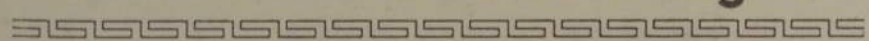
MONOGRAFIAS DE ARTE E TURISMO: «Portas e Brasões de Lisboa», por Luís Ferros Ponce de Leão; «O Tejo», por Mário Pires; «Parque Municipal de Turismo e Campismo», por Janine Quintin e João Pina Vidal; «Monumentos de Lisboa», por Maia Atayde; «Estufa Fria», por Jean Chablotz; «Arredores de Lisboa», por Ester de Lemos e Maia Atayde; «Miradouros de Lisboa», por João Pina Vidal; «Jardins de Lisboa», por Natércia Freire, e «Alfama», por João Pina Vidal. — Ao preço de 7\$50 cada.



Outras publicações:

«Lisboa», de Luís Teixeira, ao preço de 15\$00
«Lisboa - Roteiro Turístico», ao preço de 12\$50

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 // LUNDA // CONGO EX-
-BELGA // ZÂMBIA // RODÉSIA
MOÇAMBIQUE // REPÚBLICA DA
ÁFRICA DO SUL



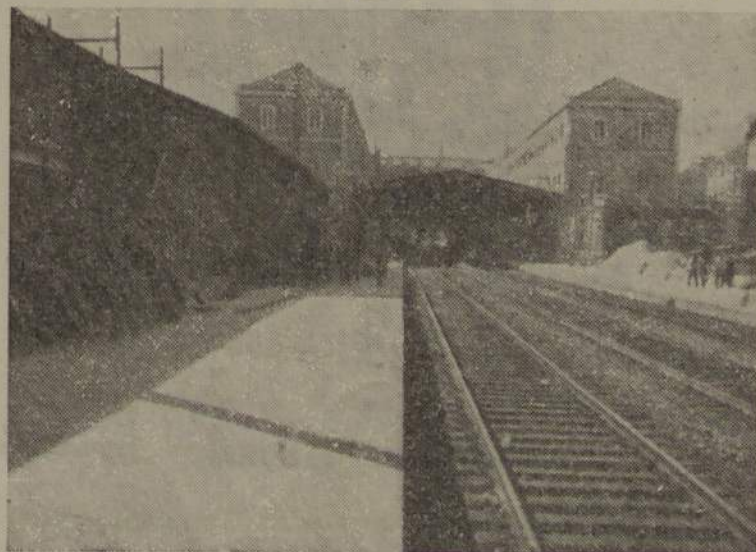
No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

H I D R O L I T

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a construção civil



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

HYDROLIT-FLUAT

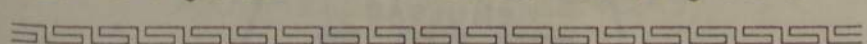
Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.
Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite
de 2 minutos, se requerido.
Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou
corrosivos permitindo a construção de depósitos para
qualquer produto sem outro revestimento.
Aumento de resistência à compressão e flexão bem como
eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.
Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.

Consultas, referências e pedidos a

BETTENCOURT & SILVA, LDA.

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

Aniz «Dómús»



O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

DOCE • SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

//

À venda em todas as boas casas

Sociedade Dómús, Lda.

E L V A S



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B • Telefone 86 74 64

CAMISAS regojo

48 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

FERODO

G A R A N T I A
de qualidade e rendimento em calços
para travões e discos de embraiagem
para todos os veículos



Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Acessoires

22, Rua das Pretas, 24

L I S B O A

Telef 37 03 51



PROVINCIA 30954

Litografia Internacional

DE —

SILVA & SALDANHA, LDA.

Rua da Cozinha Económica, 11

Telefones 63 71 76 e 63 64 32

Alcântara — LISBOA

Telegramas — LATAS



Latoaria Mecânica

Litografia sobre papel e sobre Folha de Flandres

Fotolitografia e Offset



Representantes em SETÚBAL:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 2 24 42

Soc. Litográfica Portuguesa, Lda. — Telef. 2 22 57

Em MATOSINHOS:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 93 04 58

Sociedade Nacional de Sabões, Lda.

Sabões, sabonetes, óleos vegetais de coco, pal-
miste, purgueira, linhaça e rícino, óleos comes-
tíveis de coco e mendobi, adubos orgânicos de
purgueira e rícino, tourteaux alimentares, gli-
cerinas, silicato de soda, detergente Sonasol

Fornecedores da C. P.

SEDE: LISBOA-6

Rua de Marvila, 151

Apartado 2270

Teleg.: OFFROSA

Telefs. P.P.C. 38 15 71

(5 linhas)



Delegação no Norte:

Rua D. João IV, 622-640

Apartado 187

Telefs.: 2 33 61/2

PORTO



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. 53 01 56 (4 linhas) • Teleg.: EPALDA—Lisboa

Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Lda.

Agente do gás «Mobil» no Concelho de Alenquer

Carros para Excursões — Automóveis de Aluguer
Garage de Recolha — Óleos e Gasolinas
Camions de carga até 10 T.

Societária da U. T. I. C.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MER-
CADORIAS COM SERVIÇO COMBINADO
COM A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES

Sede:

**Largo de Santa Isabel, 5 a 8 — Telef. 4 - P. P. C.
A L E N Q U E R**

Filiais:

TORRES VEDRAS:

Av. 5 de Outubro, 45 — Telef. 210

MERCEANA:

Estrada Nacional — Telef. 33 (P. F.)

VILA FRANCA DE XIRA:

Largo da Estação — Telef. 58 (P. F.)

LISBOA:

Praça da Figueira, 10-B — Telef. 86 74 64



FÁBRICAS METALÚRGICAS

DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

Sede em:

ALBERGARIA-A-VELHA

Telef. P.P.C. 5 22 06/7

Telegramas «ALBA»

Delegação em Lisboa:

R. dos Correeiros, 40-2.º-E.º

Telefone 32 13 63/4

Telegramas «ALBA»

Fundições de ferro e ligas não ferrosas

Artigos sanitários e de cozinha — Aparelhagem vinícola
Acessórios para condutas adutoras e redes de distri-
buição de água — Artigos para instalação de sanea-
mento — Apetrechamento para a indústria vidreira
Artigos para instalações eléctricas — Receptáculos postais
domiciliários, etc.

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 CAMI-
NHOS DE FERRO PORTUGUESES

e fornecedores especializados de
HOTÉIS E RESTAURANTES

RUA DOS FANQUEIROS, 61-71

Telef. 32 29 80

L i s b o a - 2

Empresa de Transportes do Zézere, Lda.

FUNDÃO — TELEF. PPC 5 21 42

Concessionária de Carreiras de Serviço Público

ENTRE

Bogus de Baixo (ponte)	— Fundão (Est. C. F.)
Escarigo	— Fundão (Est. C. F.)
Ponte do Catelejo	— Pinhal da Lameira
Fundão (Vale Prazeres est. C. F.)	— Alcafozes
Escarigo	— Fatela (Est. C. F.)
Macaínhas (Belmonte est. C. F.)	— Ozendo
Ozendo (Caria est. C. F.)	— Senhora do Carmo
Castelo Branco (Est. C. F.)	— 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 (Est. C. F.)

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

AUTOCARROS DE ALUGUER

Parque do Alcambar (Ao Ténis)

Ligação de carreiras e serviço de Bar

Telef. 5 24 59

Se compra 15V compra bem

Pergamóides para estofos, vestuário impermeável, malas, sacos e outros artigos de viagem — São os artigos mais caros do mercado, mas também são os melhores — Não são artigos anónimos: alguém responde por eles

Francisco F. de Almeida

P O R T O

Apartado 23

Rua Coronel Almeida Valente, 371

Telef. 4 31 27/8/9

L I S B O A

Rua da Glória, 21-2.º

Telef. 36 83 58



Corporação Industrial do Norte, Lda.

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. 99 43 13 (10 linhas)

Souto (Km. 6,144) Estrada Nacional n.º 13

MAIA (DOURO)

Apartados: 8 Maia (Douro) e 116 Porto

Delegação de Lisboa:

Avenida Duque de Loulé, 112-r/c.

Telefones: P. P. C. 53 90 47-48-49 — Apartado n.º 2912



PISTÕES — SEGMENTOS
CAMISAS — CAVILHAS

•
MÁQUINAS DE FURAR

•
TORNOS DE ALTA PRECISÃO

•
MOTORES DIESEL

•
FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA
« MEEHANITE »

ED. FERREIRINHA & IRMÃO, LDA.

Rua da Boa Nova, 155-163 — PORTO

Corporação Internacional de Seguros

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA

LEGAL & GENERAL ASSURANCE SOCIETY, LTD.

E DELEGADOS REGIONAIS NORTE/DOURO DA

VICTORIA - SOC. AN. SEGUROS DE VIDA

Praça de Gomes Teixeira, 38-1.º e 2.º

(antiga Praça da Universidade)

Telefones 2 50 24 (6 linhas)

P O R T O

Rocha Amado & Latino, Lda.

FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15
Telefone 32 22 56

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86
Telefone 32 22 54

METAIS

54, RUA DA BOAVISTA, 54
Telefone 32 22 55

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs «Táxis Palhinhas»

TÁXIS — AUTOMÓVEIS DE LUXO, 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 — LISBOA — Telef. 77 40 41/2/3

Oficinas e Secção de camionagem: R. VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — LISBOA — Telef. 55 32 16



A CENTRAL DA BAIXA

RESTAURANTE

PASTELARIA

SALA DE CHA

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA
FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

— CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA —

RUA ÁUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFONES 32 02 80 - 32 66 74

GUIVA — Estabelecimentos GUILHERME SILVA, S. A. R. L.

OS MAIORES ARMAZÉNS DO PAÍS EM ARTIGOS PARA ESTOFADORES E DECORADORES

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes de tapeçarias e veludos nacionais e estrangeiros
Alcatifas até 4 metros de largura — Carpetes de qualidade superior — «Carpet Trades Ltd.», Inglaterra

RUA DA PRATA, 214-1.º

TELEFONES 32 30 51 - 32 36 7 - 32 02 83

L I S B O A

MÁRMORES DE

Sousa Baptista, Lda.

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13
Telefone 32 76 43 — LISBOA

Oficina e serração de mármore:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 7 80 15

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

ÓXIDO DE ZINCO «CAMPINO»

METAL PORTUGUESA, S. A. R. L.

Sede: Avenida 24 de Julho, 54, 1.º

Telef. 67 15 32

LISBOA

Fábrica:

CASTANHEIRA DO RIBATEJO

João Nolasco, Lda.

SEDE EM LISBOA

Praça do Município, 19-4.º — Calç. de S. Francisco, 2-A
Telef. 3 04 09 — End. Teleg. «JOANOLASCO»
LISBOA

DE MACAU: Louças de porcelana, toalhas de fillet
e linho, malas e outros móveis de cânfora e teca
e o molho «SUTATE».

DE INGLATERRA: Lava-louças de aço inoxidável
da afamada marca «PLAND».

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 — LAMINITE
— ORGANIT — LIXAS SINICAL —
MADEIRAS — PERFIS DECORATIVOS

NALCO

Estabilizador orgânico para os tratamentos
industriais de águas, utilizado na C. P.

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.ª LDA.

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS
DE FERRO PARA O SEGURO DE MER-
— CADORIAS E BAGAGENS —



REPRESENTANTES EM 30 PAISES DA
EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA,
CANADÁ, EGITO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg. EUROPÊA

Affonso Barbosa & C.^a Lda.

Representações

Rua de Brito Capelo, 1023
Telefones: P.P.C. 93 10 95 - 93 10 96
Telegramas: FONBAR
MATOSINHOS

Representantes em Portugal de:

STAHLEX EISEN-UND STAHL-EXPORT
DUSSELDORF

Fornecedores de toda a gama de Produtos Siderúrgicos

Fornecedores da C. P.

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELENTES
C I M E N T O S

☆

Trav. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

L I S B O A



EMPRESA INDUSTRIAL SAMPEDRO, LDA.

Fábrica de Tecidos de Linho e Algodão

Fornecedores da C. P.

LORDELO — GUIMARÃES

Telef.: S. Martinho do Campo, 18

Escritório no PORTO:

Rua dos Clérigos, 44-1.º — Telef. 2 34 41

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

L I S B O A

Eduardo Martins, & C.^a Lda.

Fornecedores da C. P. e do SEU 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

L I S B O A

Adelino Amaral, Lda.

**ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
E CHALARIA**

Vendas só por junto

A primeira casa do género na Província

End. Teleg. «TECIDOS» — Telefone 6 22 43

M A N G U A L D E

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

Esplêndido Serviço de Cozinha • Águas
correntes, quentes e frias, em todos os
quartos • Boas casas de banho em todos
os andares • Completas instalações fri-
goríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

E L V A S

A REALVA, LDA.

PRODUTORES, ARMAZENISTAS
E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

Escritório:

Praça do Município, 20-2.º — Tel. 32 65 52

Armazéns:

Quinta da Arealva — ALMADA

Tel. 27 00 17

End. Teleg. Vinisul — L I S B O A



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉCTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

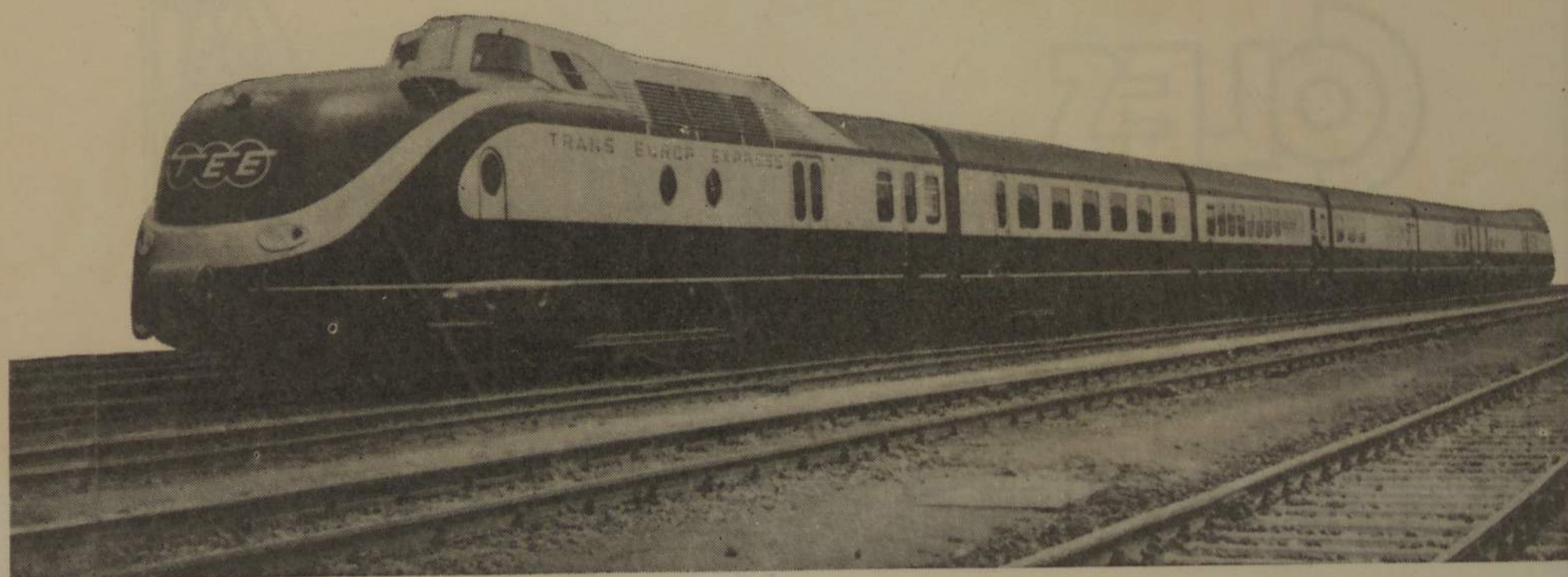
GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua Áurea, 181-2.º — Telef. 32 78 45

LISBOA

Trans-Europ-Express

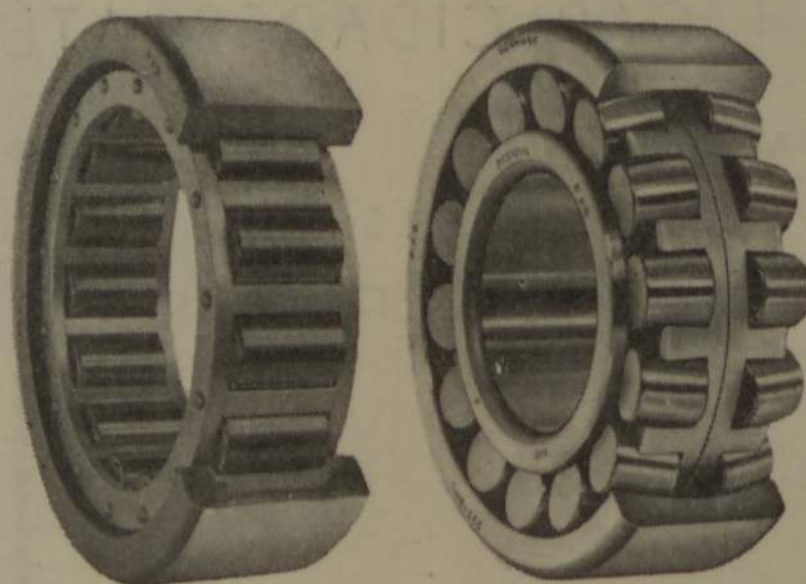
dos Caminhos de Ferro Federais da Alemanha



FAG®

**Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís**

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

Rua Júlio Dinis, 895
Tel.: 64 141 - PPC 2 linhas

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - c
Tel.: 35 620, 36 8666