

DEPÓSITO LE
- OUT. 1952

39



Gazeta dos

ANO LXV

Número 1554

16 - Setembro - 1952

Caminhos de Ferro

illy
6

METALOCK

O ÚNICO PROCESSO VERDADEIRAMENTE EFICAZ PARA REPARAR
A FRIO MÁQUINAS OU PEÇAS PARTIDAS E FENDIDAS!

PROCESSO USADO EM TODO O MUNDO
NA INDÚSTRIA E NAVEGAÇÃO

METALOCK

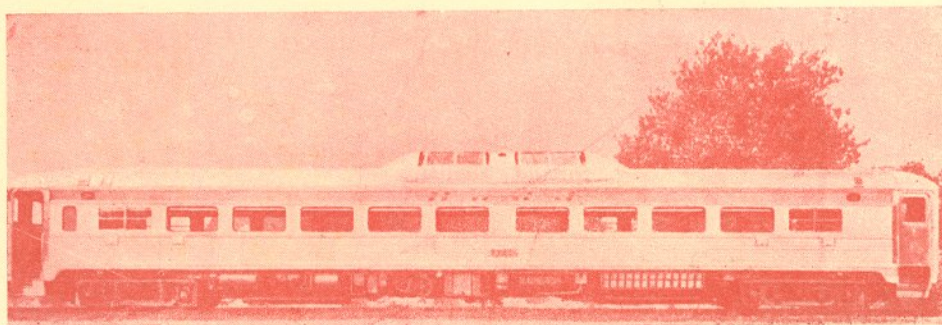
O método de reparações a frio que acabou com a sucata!

CONSULTE:

METALOCK (Portugal), L.^{DA}

Praça da Alegria, 58, 3.º D—Telefone 3 5231

LISBOA



Automotora Diesel-Eléctrica

THE **Budd** COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA ≡ DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8º)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: **CARLOS EMPIS**—Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1554



16 — SETEMBRO — 1952



ANO LXV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
Eng.º Aux. GALRINHO ORLANDO PERNES



S U M A R I O

Um notável plano de fomento nacional	251
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	257
Hã 50 anos	258
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	259
Os nossos mortos	261
Na Feira Popular de Lisboa.	261
Ferrovíarios italianos de visita a Portugal.	261
Ateneu Ferroviário	261
Linhas estrangeiras	262
Os melhores colégios de Lisboa	264
Parte Oficial.	266
Recortes sem comentários	271
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	272
Espectáculos.	272
Publicações recebidas.	273

Um notável plano de fomento nacional

O Governo vai investir nos trabalhos que se propõe realizar em seis anos 13.500.000 contos, dos quais 300 mil se destinam aos caminhos de ferro da Metrópole, figurando nessa verba, além do respectivo reequipamento e da renovação da via, a electrificação do ramal de Sintra

O notável plano de fomento, que o Conselho de Ministros, nas suas três reuniões de 25, 26 e 27 do mês de Agosto passado, havia estudado demoradamente, vai ser em breve submetido ao exame e à aprovação da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, que terão, assim, a feliz oportunidade de se associarem a um dos textos mais importantes da obra que o novo Regime se propõe levar a cabo.

O plano é seguramente grandioso, mas o País está em condições de o realizar. Esse plano, a que a Imprensa deu excepcional relevo, abrangerá fundamentalmente o desenvolvimento da agricultura, a produção, transporte e distribuição da energia, as indústrias base, **os transportes e meios de comunicação**, as escolas técnicas e os empreendimentos da mesma natureza no Ultramar, cujo encargo total é da ordem de 13.500.000 de contos ou seja, para que tenhamos da grandiosidade do plano uma ideia mais nítida e mais prática, quase duas vezes e meia o orçamento geral do Estado.

A realização desse plano terá — não tenhamos disso a menor dúvida — uma influência benéfica e decisiva nas condições de vida do País, melhorando o rendimento do trabalho e criando novas fontes de riqueza individual e colectiva.

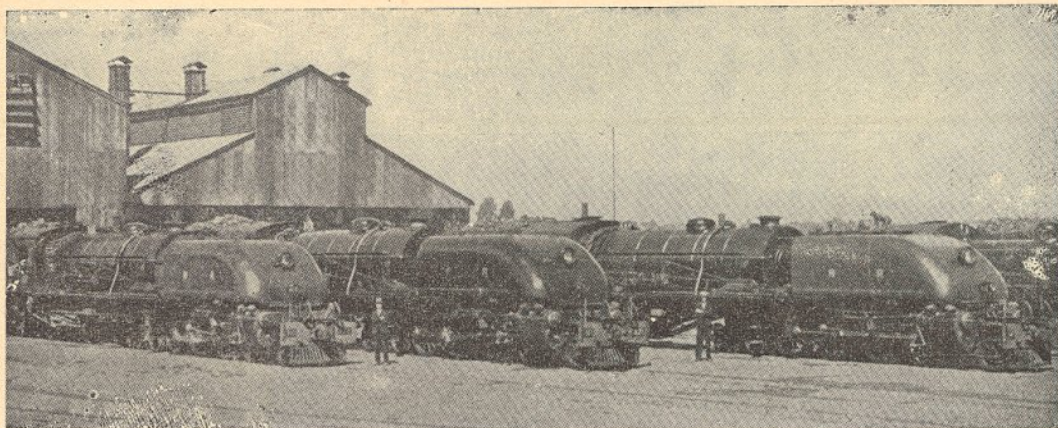
O plano abrange, naturalmente, como não podia deixar de ser, a Metrópole e as províncias ultramarinas, que constituem, para glória suprema do País, uma unidade perfeita.

Eis, em resumo, como foram distribuídos os treze milhões e meio de contos do grandioso plano de fomento:

Agricultura	1.290.000 contos
Indústria	3.310.000 »
Comunicações	2.540.000 »
Escolas Técnicas	200.000 »
Banco Fomento do Ultramar	160.000 »
Cabo Verde	102.000 »
Guiné	70.000 »
S. Tomé e Príncipe	210.000 »
Angola	2.896.000 »
Moçambique	2.342.000 »
India	180.000 »
Macau	120.000 »
Timor	72.000 »

O plano de fomento para a Metrópole não esqueceu o problema — importantíssimo — dos caminhos de ferro e consagra-lhe um capítulo especial, de grande interesse, em que se lê o seguinte:

«A base II da Lei n.º 2.008 cometeu à empresa concessionária dos caminhos de



Novo tipo de locomotivas dos Caminhos de Ferro da Rodésia

ferro a transformação e o reapetrechamento da rede, conforme plano a aprovar pelo Conselho de Ministros.

Os estudos já feitos mostram que sem uma transformação e um reequipamento que permitam o equilíbrio financeiro da exploração, não poderá a rede ferroviária prestar o serviço que deve exigir-se-lhe, em especial no momento presente.

Há, pois, que abandonar a antiquada e, sobretudo, anti-económica tracção a vapor, unânime e universalmente condenada. Electrificar a rede, substituir a máquina a vapor pelo motor de combustão, renovar certos troços da via, constituem, portanto, as soluções aconselhadas para tão sério problema. No entanto, dada a insuficiência da produção de energia eléctrica e as exigências de outros empreendimentos considerados de maior urgência para a economia da Nação, tem de protelar-se por algum tempo, salvo no respeitante ao ramal de Sintra, o início da electrificação das linhas, mesmo daquelas onde a intensidade do movimento a justificava desde já: Irá, contudo, impulsionar-se a política de aquisição de locomotivas, automotoras e tractores «Diesel», que vem sendo seguida, bem como proceder-se à renovação da via, em especial no que toca a carris e sinalização. A economia da exploração e a comodidade e segurança do tráfego serão deste modo consideravelmente melhoradas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, em cujas páginas, por frequentes vezes, se tem ventilado a necessidade de se proceder à electrificação do ramal de Sintra, uma das zonas mais belas do mapa turístico de Portugal, regista com prazer não só o que, no plano de fomento, se refere àquela formosa estância, mas também o que diz respeito ao reapetrechamento da rede, à substituição da antiquada e anti-económica tracção a vapor pelo motor de combustão. Nesse sentido, vai intensificar-se a política de aquisição de locomotivas, automotoras e tractores «Diesel» que, com tanto êxito, vem sendo seguida.

Se é certo que, por insuficiência de produção de energia eléctrica, terá de protelar-se, por alguns tempos, o início da electrificação das linhas férreas, no entanto, o ramal de Sintra vai ter a primazia do benefício desse melhoramento.

Os caminhos de ferro são um dos principais factores do progresso nacional, não apenas no seu aspecto económico mas, também, no que diz respeito ao turismo. Seria injusto pois, não atribuir ao caminho de ferro em Portugal um papel importante e preponderante na criação e no desenvolvimento da indústria turística. Ainda no editorial do nosso último número, fizemos justa referência à magnífica iniciativa da C. P., com a realização, que não é de agora, dos «Expressos-populares», iniciativa que permitiu o conhecimento do País, por

parte das mais modestas camadas sociais. Melhores dias estão destinados à indústria ferroviária. Quem nos anuncia o facto é o notável diploma que contém o plano de fomento a realizar dentro do prazo de seis anos.

* * *

O grande plano de fomento nacional abrangendo, também, as províncias ultramarinas, não esqueceu igualmente, em Angola e Moçambique, os melhoramentos respeitantes aos seus respectivos caminhos de ferro.

O plano da província de Angola, no respeitante a caminhos de ferro, destina as seguintes verbas:

1.º — Continuação do caminho de ferro de Luanda até ao Zui e seu apetrechamento — 204.000 contos.

2.º — Continuação do caminho de ferro de Moçâmedes para leste até Cuanavale, incluindo a ponte sobre o Cunene, e o seu apetrechamento — 950.000 contos.

Vamos transcrever, do notável plano de fomento, as passagens que justificam a necessidade e a oportunidade desses melhoramentos:

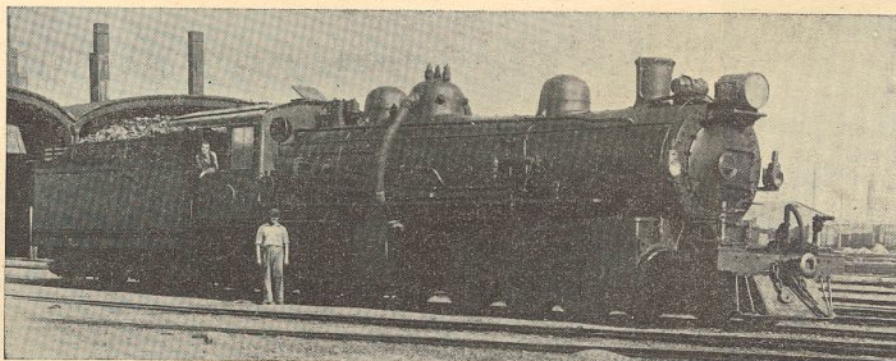
«A continuação do caminho de ferro de Luanda com a construção de mais 97 quilómetros de Quissol a Lui, tem desde logo o interesse de servir a zona algodoeira de Cassenge e é mais um passo em direcção à

fronteira do Congo Belga e possível futura ligação com a rede dos seus caminhos de ferro. Foram previstas a construção da linha, as instalações e a aquisição de material de tracção.

O caminho de ferro de Moçâmedes, depois de atingir Sá da Bandeira, inflectiu para o sul pela região dos Gambos. E em Fevereiro de 1951 foi determinado que o seu traçado retomasse a direcção de leste, a partir de Sá da Bandeira (na Mucanda), tendo-se logo a seguir iniciado as obras de construção e novos estudos. Os trabalhos de rompimento e pontes, bem como os edifícios, estão prontos até Olivença-a-Nova (Capunda-Cavilongo), estando em curso o rompimento para o Quipungo. Ao mesmo tempo decorrem os trabalhos de transformação da bitola de toda a linha para a via larga, desde Moçâmedes. Em Maio de 1952, conjuntamente com as importantes obras de rega do vale do Cunene, novas autorizações foram dadas para o prosseguimento da linha para leste.

Tal como sucede com o prolongamento da linha de Luanda, o prosseguimento do caminho de ferro de Moçâmedes para leste irá servir uma importante região de povoamento, facilitar e promover o desenvolvimento económico de vastas regiões do sul de Angola e caminhar na direcção da fronteira com a Rodésia do Norte, na possibilidade futura de vir a entroncar na sua rede.

Este plano prevê a transformação da



LOURENÇO MARQUES — Locomotiva pesada para comboios de passageiros e de mercadorias



MOÇAMBIQUE — Ponte sobre o rio Malema

linha já existente e a construção de cerca de mais 600 quilómetros de linha até atingir Cuanavale, incluindo a ponte sobre o rio Cunene. As instalações e aquisições de material circulante também estão consideradas.

No que respeita ao porto de Moçamedes, prepara-se a construção de um cais acostável com os projectos já devidamente aprovados e seu apetrechamento. Ficará assim este porto pronto para servir o Caminho de Ferro de Moçamedes e as regiões do Sul de Angola, cujo desenvolvimento se espera e este plano ajuda a promover».

O plano da província de Moçambique também nos oferece grande interesse, sob o ponto de vista ferroviário, cujas verbas têm a seguinte aplicação:

1.º — Construção e apetrechamento do caminho de ferro de Limpopo, 572.000 contos.

2.º — Continuação do caminho de ferro de Vila Luísa até à Manhiça, 50.000 contos.

3.º — Continuação do caminho de ferro de Tete até ao Furancungo, 127.000 contos.

4.º — Continuação do caminho de ferro de Moçambique de Nova Freixo a Catur, 222.000 contos.

O plano de fomento, referente a Moçambique, justifica o emprego destas verbas, como segue:

«Na construção do caminho de ferro do Limpopo entender-se-á que se trata da

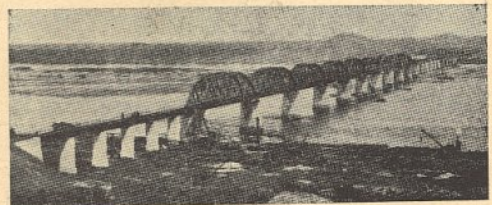
parte da linha desde a margem esquerda deste rio até à fronteira da Rodésia, visto que estão em vias de ser concluídos os 23 quilómetros que separavam Guijá do local da ponte-açude. A ponte provisória, que será substituída pela ponte-açude, está também sendo construída. O apetrechamento total foi previsto pelo plano.

São 297 quilómetros de linha a construir em território nacional, com os estudos feitos, devendo o Governo da Rodésia proceder à respectiva ligação desde a fronteira até à rede geral, em Bannockburn.

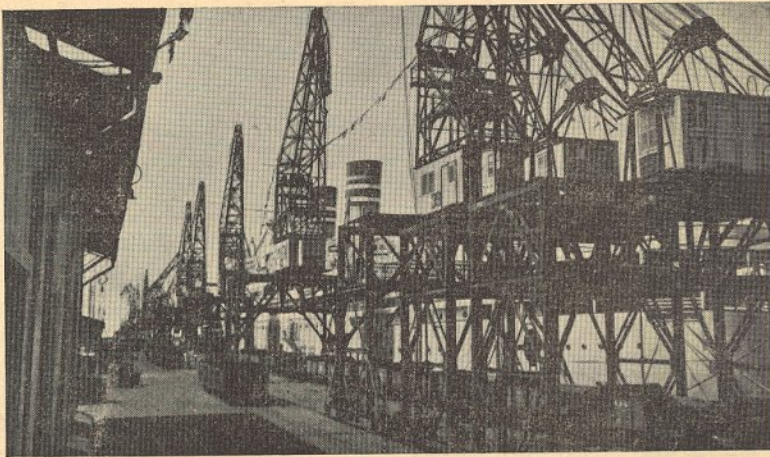
O interesse deste caminho de ferro não precisa de encarecimento. Ele porá a Rodésia do Sul em contacto directo com o magnífico porto de Lourenço Marques, por caminhos curtos e económicos, ao mesmo tempo que se aliviarão o porto da Beira e as dificuldades de tráfego nas linhas férreas que a ele conduzem.

Como esta linha irá, segundo as disposições actuais, entroncar na linha de Lourenço Marques ao Transval, é de contar que em futuro não muito distante se dê o congestionamento do troço comum da Moamba a Lourenço Marques. Por isso se previu já a existência de um traçado inteiramente independente, para o que basta prolongar a actual linha do caminho de ferro que vai de Lourenço Marques a Vila Luísa até Magude, servindo a rica e fértil região da Manhiça. Por esta razão se considerou no plano a construção do primeiro troço, de Vila Luísa à Manhiça (cerca de 45 quilómetros), de resto perfeitamente justificável independentemente da sua ligação futura e integração no Caminho de Ferro do Limpopo. Os projectos estão prontos.

Outro caminho de ferro que se pro-



MOÇAMBIQUE — A magnífica ponte sobre o Zambeze



LOURENÇO MARQUES — Cais Gorjão

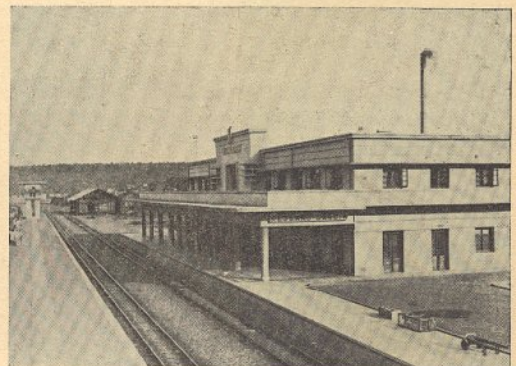
longa é o de Tete. Desde tempos remotos se considerou do maior interesse nacional abrir ao povoamento as regiões planálticas e de mais fácil colonização, como as do Bárúé, da Angónia, da Macanga e da Marávia e outras do distrito de Tete. O traçado que, por motivos de vária natureza, acabou por ter o caminho de ferro do Tete levou-o às minas de Moatize, sem dúvida de grande interesse, mas não serviu qualquer região própria para colonização. Impõe-se agora continuá-lo e, numa primeira fase, destina-se-lhe o Furancungo como meta. Os estudos estão prontos e sobre o seu traçado não há dúvidas ou hesitações.

E, finalmente, a continuação do caminho de ferro de Moçambique é apenas o seguimento do que se tem vindo a fazer. Embora o destino final deste caminho de ferro não esteja bem definido—pois dependerá de muitos factores, inclusivamente do projectado aproveitamento do lago Niassa—há uma parte que não está sujeita a controvérsias e por isso se inscreve neste plano: a construção de mais 184 quilómetros de linha, de Nova Freixo (Cuamba) a Catur. Em qualquer hipótese, e para qualquer directiva futura a linha terá de passar por Catur. Os projectos para a construção deste troço estão feitos.

Motivos de natureza financeira levaram a não se considerar imediatamente a cons-

trução de um caminho de ferro que parece recomendar-se economicamente: o que partiria de Nacavala, na linha de Moçambique, para os vales do Lugenda e do Rovuma, e serviria as ricas regiões agrícolas de Montepuez. Entretanto, nada se perde em estudar cuidadosamente, para orientação do próximo futuro, as soluções mais aconselháveis, tendo em vista vários factores, entre os quais o desenvolvimento das zonas a atravessar e a utilização económica dos portos.

Neste aspecto, haveria que pensar até que medida se deveria encarar o apetrechamento de Porto Amélia, situado em relativa proximidade do esplêndido porto de Nacala, que possui condições excepcio-



MOÇAMBIQUE — Estação de Caminho de Ferro Ressano Garcia

nais que o recomendam, merecendo que todos os esforços sejam concentrados para o engrandecer. Por isso no plano se fez uma inscrição bastante para a realização de uma 1.ª fase de obras portuárias neste último porto.

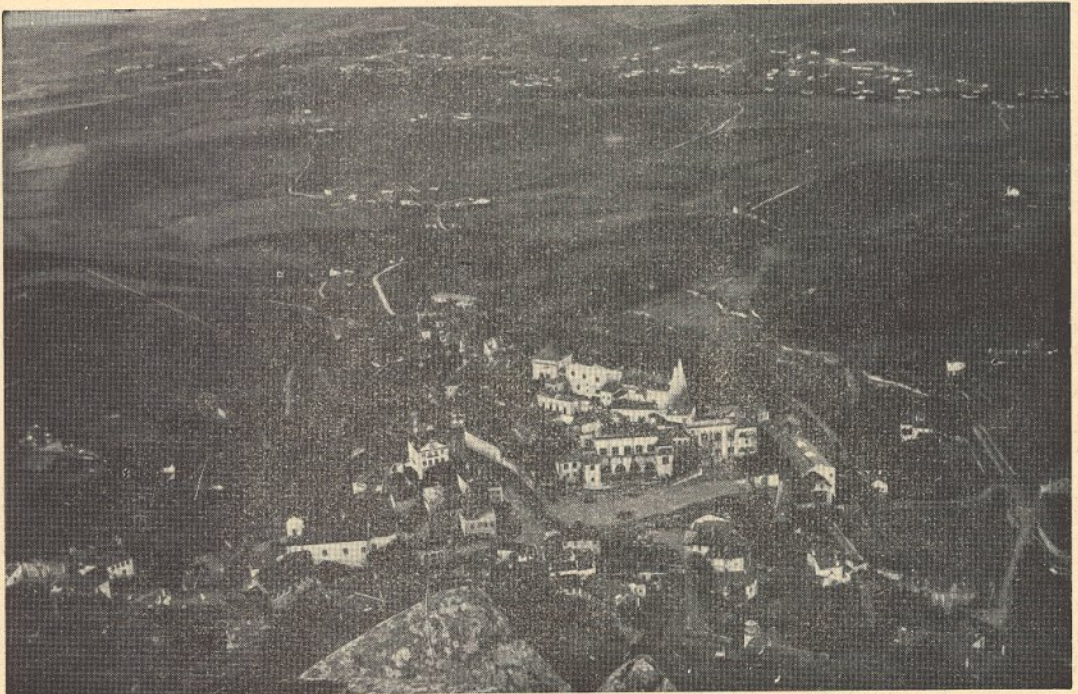
O seu futuro, como terminus do caminho de ferro de Moçambique e o mais natural e fácil desaguadouro dos territórios vizinhos do lago Niassa, aconselha desde já o seu apetrechamento.»

Os caminhos de ferro, que se encontram ao serviço da Nação, não só na Metrópole mas, também, nas nossas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique, mereceram, como os leitores acabam de verificar, a interessada atenção do Governo, cujo plano do fomento vem consagrar o esforço de quantos, à frente dos destinos do País, têm trabalhado pela dignidade, pelo progresso e pela actualização de um povo, — que não é pequeno nem envelheceu.

Renovada a Marinha Mercante Nacional e enriquecidas, com excelentes unidades, as

carreiras portuguesas de Africa, ao mesmo tempo que os portos de Angola e Moçambique estão sendo consideravelmente apetrechados e beneficiados para bem cumprirem as suas funções, o Governo central, indo ao encontro das justas aspirações das populações daquelas progressivas províncias, estabelece um plano em que os caminhos de ferro são dotados com as condições financeiras não só para que estendam as suas redes mas melhorem e renovem, também, o seu material circulante.

Angola e Moçambique são dois grandes mundos em formação. Os portugueses da Metrópole, possuídos, finalmente, do desejo de prestarem ao País um alto serviço, consolidando, com a sua presença em Africa, a unidade nacional, reconhecem que saindo do continente europeu e indo fixar-se na Africa portuguesa, não se expatriam; de modo nenhum são emigrantes, mas, pelo contrário, continuam em Portugal; prolongam, patrioticamente, Portugal; dão a Portugal o seu sangue, o seu trabalho, a sua inteligência e as suas iniciativas.



A famosa estância de Sintra, vista do Castelo dos Mouros e que vai ser beneficiada com a electrificação da sua linha férrea

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Descobriram-se recentemente em Montevidéu gigantescos esqueletos de tubarões. A descoberta levou os cientistas a modificarem as suas opiniões sobre as formações rochosas no hemisfério ocidental. Pensavam eles que existiam há 250 milhões de anos. Concluíram agora que a sua existência data de 350 milhões.

(de *El Expreso* — Bogota)

Com o auxílio dum aparelho inventado pelo médico inglês Barley é possível transmitir através do Atlântico a pulsação do coração dum doente, como há pouco se verificou.

(da revista *L'Univers* — Paris)

O ex-detective americano Cragnon é actualmente profeta. Indica aos seus clientes quais os títulos que devem comprar ou vender. Predisse a queda vertiginosa do preço da borracha.

(do *John O London's* — Londres)

Caso único na história da economia mundial: a Turquia não tem actualmente café! Foi a Polónia que introduziu na Europa aquela bebida: Solierki, em 1680, derrotou o exército turco de Mustafá e foi deste contacto entre tropas turcas e polacas que a Europa passou a saborear café!...

(do *Nya Daglit* — Estocolmo)

Um grupo de cientistas suecos conseguiu obter coelhos gigantescos que pesam cerca de seis quilos. A substância empregada no processo de obtenção desses coelhos é a colchinea, droga extraída do açafrão.

(de *La Voz Publica* — Tarapaca)

Um camponês do Texas, que desacatou o único polícia da sua aldeia, foi condenado pela autoridade judiciária local a descobrir-se, durante seis meses, sempre que passe diante do agente da lei.

(do diário *Washington Post* — N. York)

O dr. Duperau descobriu que um extracto de violeta inoculado no sangue de qualquer pessoa torna-a dotada duma docilidade extrema.

(da revista *Finisterra* — La Coruña)

O aviador chileno Egarrig, ao sobrevoar o distrito de San Lorenzo, descobriu nove famílias duma colónia de brancos, os quais há 40 anos não têm comunicação de espécie alguma com o mundo. Ignoram a guerra de 1914 e a de 1939.

(de *Barenspiegel* — Viena)

Um papagaio que morava num viveiro com seis outros papagaios fêmeas, conseguiu abrir a porta do viveiro e mudou-se para o viveiro ao lado, onde moravam oito papagaios solteiros...

(de *La Palalera* — de Tarija)

Anuncia-se em N. Iorque que a última palavra em artilharia é um canhão com dispositivo electrónico secreto que, uma vez em contacto com idêntico dispositivo colocado num avião ou num tanque, faz com que deixe de funcionar automaticamente o mecanismo graças ao qual o canhão dispara. É uma arma que distingue os amigos dos inimigos.

(do semanário *Voici* — Paris)

Na Jentlandi, província da Suécia, descobriu-se uma lousa com a escultura dum alce, que remonta à Idade da Pedra. Supõe-se que há quatro mil anos existiu ali uma povoação paleolítica.

(da revista *Arbor* — Madrid)

Zusuf Chabet, analfabeto, tem 118 anos e igual número de prisões. Quando na Turquia imperava o sultão Hamied sufocou uma revolta dos drusos. Hoje espera melhores dias e novas proezas na cadeia de Estambul.

(do diário *Morgen* — Hanover)

A emissora BZT de Mellvume ofereceu há pouco num dos seus programas especiais uma síntese biográfica sobre Charles Sturt, famoso explorador da Austrália. A palestra foi apresentada por seu neto, o capitão Sturt, que não chegou a conhecer o seu célebre antepassado, mas que, servindo-se do diário da sua avó, compôs episódios emocionantes da vida do explorador.

(do *Burgdorfer Tagblatt*)

As algas marinhas continuam a ser utilizadas como carburante: cada metro cúbico fornece por carbo-distilação 30 quilos de excelente carvão vegetal.

(de *El Correo de Los Andes* — Copiapo)

Há mais noruegueses nos Estados Unidos do que na própria Noruega! Enquanto vivem na América cerca de três milhões de noruegueses, a população total da Noruega é de dois milhões e cerca de setecentos mil habitantes.

(da *Revue Economique* — Paris)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1902)

Apedrejadores de comboios

Mais dois casos de apedrejamento de comboios temos hoje a registar. Um deles foi na linha da Póvoa, no lugar de Moreira, contra o comboio que de Leixões transportava para Villa do Conde a colónia balnear que ali tinha ido assistir à regata do Club Naval. Foi victima da brutalidade a esposa do Poeta Guerra Junqueiro, attingida e ferida por uma pedrada e pelos estilhaços do vidro da janella.

O outro caso foi no ramal de Setubal, tendo sido feita immediatamente a respectiva participação às autoridades.

Parece que a noticia de ter sido archivado, ou coisa que o valha, o processo instaurado no juizo de direito da comarca de Coimbra contra os meninos bonitos, que apedrejaram o *Sud-Express* em que regressava a Lisboa o sr. Carrilho depois de haver concluido as negociações do convenio que caiu no desagrado da mocidade academica, determinou o desaforo que estamos presenciando em outras terras do reino.

A breve trecho desenvolve-se o desafogo em contagio, e aqui estamos nós a dar ao estrangeiro mais esta flagrante prova da nossa irreprehensivel civilização.

Até agora, de cada vez que algum deputado do parlamento ou alguma folha na imprensa bramava contra os vexames e entraves que systematicamente se oppunham à entrada de estrangeiros em Portugal, já por mar, já por terra, dir-se hia que, systematicamente tambem, as nossas autoridades aduaneiras, maritimas e terrestres, redobravam de enthusiasmo patriótico na guerra ao estrangeiro. O que os guardas da alfandega chegaram a apalpar nos passageiros que entravam por Barca d'Alva ou por Villar Formoso, e nos que desembarcavam no Caes do Sodré ou no Caes das Columnas, foi uma coisa inaudita!

D'esse verdadeiro furor, que não sabemos de pejo como contar, houve quem tirasse motivo para uma scena comica, por signal bem alegre, que tem feito as delicias de todas as meninas frequentadoras dos theatros de amadores que abundam em Lisboa, desde o Calvario até a Costa do Castello.

A apalpadeira fiscal tomou tal desenvolvimento, que a par do corpo da guarda se chegou a organizar um corpo de apalpadeiras em activo serviço, em todos os postos fiscaes, uma legião de apalpadeiras adjunctas, apalpadeiras auxiliares, apalpadeiras supplementares, apalpadeiras addidas, apalpadeiras supra-numerarias, apalpadeiras reservistas!

Para os que tinham a desdita de chegar ao porto de Lisboa sem a carta limpa, havia a recepção no Lazareto, que era, e é, de molde a preparar optimamente os animos para o desembarque e alguns dias de demora na formosa Cidade de Mármore, que o Tejo banha. Não se pôde imaginar o que aquillo era, e é, como modelo de commodidade, de bem-estar, de regalia e de acoio. Oh! mas sobretudo o acoio! Están-nos a lembrar aquella cançoneta dos *Abergues Nocturnos*, em que, com tanta graça, o Taborda dizia que ali

até muitos não dormem com gosto
por acharem limpeza de mais!

Emfim, digamos a verdade, nós chegámos a estar per-

suadidos de que seria absolutamente impossivel fazer mais, (mesmo apesar de toda a boa vontade que para isso houvesse da parte dos poderes publicos) para afugentar de Portugal os estrangeiros.

Pois enganámo-nos, e comnosco se enganou muita gente boa. Não só era possivel fazer mais, mas fez-se mais ainda: apedrejaram se os comboios.

Como habitualmente acontece entre nós, a iniciativa não foi dos poderes publicos; mas vê-se já, com um certo desvanecimento, que os poderes publicos secundaram promptamente a iniciativa particular. Assim o deixa crer o procedimento das justicas de Coimbra, que mandaram archivar o processo instaurado contra os que ha tempo apedrejaram o *Sud-Express*.

Para o estrangeiro que precise ou simplesmente deseje visitar-nos, vindo de França por terra, a viagem torna-se assim de uma perspectiva pouca seductora: —Porque depois de atravessar os Pyrenéos, dirá esse estrangeiro, não vemos outra cousa senão pedras. Em Hespanha vae a gente todo o caminho, por cima de pedras, em Portugal veem as pedras, todo o caminho, por cima de nós!

E assim é, com effeito.

Linhas Portuguesas

Transitos por Lisboa—A *Tarde* pedia, ha dias, que se fizesse uma combinação de serviço entre as rédes do sul e da Companhia Real para o trânsito de mercadorias directamente entre as duas rédes.

E explica: se de Setubal, do Barreiro, de Extremoz, etc. quer-se despachar um caixote para Cintra, Queluz, Cascaes, Algés... não se despacha! Ha de receber-se a encomenda no Terreiro do Paço e despachar-se no Caes do Sodré.

Imagine-se que se trata de uma mercadoria qualquer que em Lisboa paga imposto de consumo e que vem do Pinhal. De duas, uma: ou se hão de pagar esses direitos, pagando-os depois outra vez em Cintra, Cascaes, Algés, etc. ou ha de acompanhar-se de um empregado fiscal até o Caes do Sodré, a quem se paga, o que equivale à cobrança d'esses direitos.

Em conclusão: paga-se mais do que o valor da mercadoria. Cada um não pode receber generos de suas casas. As immediações de Lisboa não pôdem ter relações commerciaes com o Alemtejo e o Algarve!

Pedimos providências, e parece-nos que as pedimos com muita justiça.

Tem muitíssima razão e é nestes e outros argumentos que se funda a vantagem da linha de Vendas Novas que está em construcção e virá obviar à maior parte d'elles.

Mas ficarão ainda as proximidades de Lisboa e do Barreiro, e para essas alguma cousa se poderia fazer no sentido, por exemplo, do que se pratica com as lãs do sul para o norte e as batatas em sentido inverso, transportes para os quaes há tarifas directas.

Apadeiro de Vallega—Vae ser aberto para o serviço dos comboios tramways, entre Porto e Aveiro, um novo apeadeiro no lugar de Vallega, kilometro 296.900 do Norte, tendo ali paragem os trens n.ºs 1.503, 1.506, 1.511 e 1.522.

Pias a Moura—Esta linha não poderá ser aberta à exploração antes do fim d'este mez, não sendo certo ainda que assim succeda, porque os trabalhos vão atrasados.

Vendas Novas—Prosseguem activamente os trabalhos de construcção d'esta linha. O serviço de machina já se faz até Porto de Muge.

Sul e Sueste—A Direcção d'estes caminhos de ferro mandou elaborar o projecto de uma officina de ercozelagem, afim de serem creosotadas travessas de pinho das mattas do reino para serem usadas nas suas linhas.

CRÓNICAS DE VIAGEM**P O R E S P A N H A**

IV

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

Os sacerdotes foram as primeiras vítimas, tendo servido de pasto a vinganças miseráveis. O Bispo de Sigüenza foi apunhalado e arrastado pelas ruas da cidade; o pároco de Cebreros (Ávila) foi metido num saco e pendurado numa viga e repetidas vezes submergido numa tina de água a ferver, até que perdeu a vida; o de Roblegordo, depois de assistir, obrigado, a esta cena, endoideceu e aconteceu-lhe o mesmo; ao de Novas del Marqués (Ávila) foram-lhe arrancado os olhos, depois do que o torturaram até morrer; um em Barcelona foi espojeado pela população; num convento, um francês assistiu ao extermínio de todas as religiosas; noutros conventos da mesma cidade as religiosas foram estranguladas por mulheres e os religiosos por homens; na sua totalidade foram queimadas as igrejas da Catalunha e queimados em vida os capitalistas, acontecendo o mesmo em Tarrasa, onde também um grupo de bandidos entrou em determinada casa dum comerciante, para procurar fascistas, que se supunha estarem ali escondidos, e como os não encontrassem, toda a família, que se compunha de oito pessoas, foi fusilada; foram desenterradas e expostas 14 múmias de religiosas do convento da R. de S. João, depois de terem assassinado ali todas as pessoas; noutro convento visitandino sete religiosas foram presas com cabos eléctricos e electrocutadas de seguida; em Huelva e Gibraltar não ficou uma única igreja de pé e, em Madrid, foram quase todas saqueadas; os religiosos da Congregação dos «Fato Bene Fratelli», do Vaticano, receberam a noticia de que 18 dos seus correligionários, que prestavam serviço na colónia de férias das Crianças Indigentes, instalada em Calasellas, perto de Barcelona, tinham sido fusilados, com excepção de um único, de nacionalidade argentina, que conseguiu fugir para França.

Barbaridades sem nome foram praticadas, como, por exemplo, o aprisionamento de falangistas em Samosierra, a quem pegaram fogo depois de regados com gasolina; e nesta mesma localidade foram presos um viandante, sua esposa e uma filhinha pequena e mortos todos por haverem dado guarida a uns

voluntários do exército revoltado; em Alfaro (Navarra), para se vingarem dos elementos das direitas haverem saído da terra, prenderam duas raparigas, às quais, depois de violadas, cortaram os peitos; a várias personalidades das direitas foram cortadas as orelhas, como sucedeu em Badajoz; outros foram enforcados em árvores nas ruas centrais, acontecendo o mesmo aos filhos, que, depois de cadáveres, foram pendurados em ganchos nos edifícios, como se deu na Andaluzia.

Em matéria de destruição, não contando com os conventos incendiados, igrejas, e outras casas religiosas, registou-se o incêndio propositado do histórico mosteiro donde Colombo partiu para o descobrimento do Novo Mundo. Desse mosteiro, cujo recheio foi totalmente roubado, só ficaram as paredes. Depósito de Viveres de Oviedo, tipografias, escolas religiosas e não religiosas, etc., tudo foi destruído.

Málaga ficou sem um único prédio de pé na sua rua principal ou seja a «Calle Larios».

Os fuzilamentos sem culpa formada não tiveram conta. Aristocratas espanhóis foram conduzidos a um parque e colocados em fileira para exercícios de tiro das milícias marxistas; em Barcelona, um estudante de direito, que conseguira escapar, viu executar nove condiscípulos, rapazes entre 15 e 18 anos; os generais Goded e Burriel foram fusilados nos fossos do forte de Montjuich (Barcelona); bastantes deputados das direitas e oficiais do exército foram também passados pelas armas sem motivo justificado. O general D. Miguel Garcia de la Herranz, foi também fusilado.

A guarnição do Couraçado D. Jaime I revoltou-se e matou o seu capitão, um tenente, e várias praças foram lançadas ao mar por ordem do Governo de Madrid, que também ordenou o fuzilamento de 18 oficiais da mesma guarnição, fornecendo depois notas à Imprensa em que se declarava que os mesmos se haviam suicidado dentro dum quarto, no respectivo quartel.

Depois de cometidas tantas barbaridades, trinta

comunistas espanhóis atravessaram a fronteira e dirigiram-se a uma herdade do concelho de Campo Maior, onde se encontravam refugiados um tenente-coronel reformado do exército espanhol, um seu filho capitão, e a esposa deste, a-fim-de prenderem o tenente-coronel.

Os operários portugueses que ali trabalhavam, fizeram compreender aos bandidos espanhóis que se encontravam em território português e não podiam, portanto, executar o seu projecto. Os comunistas, em resposta, disseram que não desistiriam do seu intento ameaçando os trabalhadores portugueses de os fuzilar, se estes se opusessem a tal.

Depois disto, os miseráveis foram prender o oficial, fuzilando-o «in loco» e levando em seguida o cadáver para território espanhol.

Conhecedor desta infame atitude, o Governo português enviou ao de Madrid um enérgico protesto contra a violação do território nacional por uma força armada vinda do país vizinho, pela fronteira de Campo Maior, para praticar em Portugal o mais grave dos crimes. Ao mesmo tempo que apresentou esse protesto exigiu as reparações morais e materiais que julgou de direito.

* * *

Tomámos o primeiro contacto com as forças nacionalistas, entrando por Fuentes de Oñoro. Apesar de, como jornalista, levarmos toda a nossa documentação em ordem, tanto de um lado como do outro, os documentos tiveram que ser visados.

Não havia dificuldades na fronteira portuguesa, porém, na espanhola, exercia-se uma vigilância formidável.

Um automóvel conduziu-nos a Ciudad Rodrigo, onde existe o velho castelo de Henrique Trastámara.

No auto, — um esplêndido «Buick» — tomaram lugar o capitão Juan Sáez Chrot, comandante da Guarda Civil; o tenente André Lono, comandante Militar de Fuentes de Oñoro e um falangista, que ia ao volante. Uma paragem curta em Fuentes de Oñoro, primeira localidade espanhola onde foi improvisado um pequeno hospital para os feridos, que já não cabiam em Salamanca. Entre estes feridos, ia um comunista encontrado entre os mortos e que recolheu à ambulância, onde esteve em tratamento.

Os assuntos na fronteira resolviam-se com rapidez e sem perda de tempo.

A caminho de Ciudad Rodrigo toda a gente saudou os passageiros do carro.

Desta vez apareceram-nos dois falangistas com o seu comandante Goded, irmão do general do mesmo nome, que tinha sidó, dias antes, fuzilado em Barcelona.

Por toda a parte havia grandes letreiros — «Arriba España» — vendo-se também bandeiras com as côres do antigo regime.

«No pasa nada». Mas, pelo sim pelo não, havia uma cautelosa vigilância, por causa das emboscadas.

Chegámos a Ciudad Rodrigo. As ruas, quase desertas, e as mulheres de luto davam-nos a impressionante nota de uma Espanha triste, ela que tão alegre fora com a sua vida habitual de então.

(Continua)



Três heróis da guerra civil de Espanha: o campeão da acrobacia aérea García Morato, já falecido, conversando com Varela e Yague

Os nassas mortos

ALFREDO VIEIRA PINTO

No Porto, onde se encontrava casualmente, para, de ali, seguir para a Torreira, a passar as férias do verão, faleceu no dia 5 o sr. Alfredo Vieira Pinto, vogal do conselho de administração da «Renascença Gráfica», empresa proprietária do *Diário de Lisboa* e do semanário humorístico *Sempre Fize*.

Trabalhador incansável e tendo conquistado, à custa dos seus próprios méritos, um justo prestígio, o sr. Alfredo Vieira Pinto soube vencer na vida, sem criar inimizades, antes conquistando amigos em quantos lidavam de perto com ele.

Os restos mortais do sr. Alfredo Vieira Pinto foram trasladados para Lisboa no dia seguinte ao do seu falecimento, ficando o féretro depositado na capela do cemitério dos Prazeres. O funeral realizou-se no dia 7, para jazigo de família, no mesmo cemitério, tendo sido inúmeras as pessoas, que, numa grande demonstração de pesar, ali compareceram.

À distinta família enlutada e ao Conselho de Administração da «Renascença Gráfica», a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências.

Na Feira Popular de Lisboa

O Pavilhão de Comboios Eléctricos Miniatura tem despertado a curiosidade do público

Na «Praça da Alegria» da «Feira Popular de Lisboa», inaugurou-se, no dia 29 de Agosto, o interessante «Pavilhão dos Comboios Eléctricos Miniatura», que vem despertando um grande movimento de curiosidade por parte do público frequentador daquele aprazível recinto.

Nesse Pavilhão, de que são associados os srs. Francisco Ventura, António Santos, Jaime Guerreiro, José Bettencourt e Domingos Costa, todos de Olhão, é-nos dado admirar uma extensa rede ferroviária em miniatura, na qual circulam, electricamente, através de montes, vales, colinas, túneis e estações profusamente decoradas, diversos comboios, que manobram e apitam, comandados a distância.

Trata-se, pois, de uma atracção inédita em toda a Península Ibérica, que os ferroviários e o público em geral muito apreciarão.

ATENEU FERROVIÁRIO

Esta Associação Cultural do Pessoal da C. P. promoveu, no último domingo, 14 do corrente, um passeio fluvial

No prosseguimento da missão a que se dedica, ou seja a de elevar o nível de cultura dos seus numerosos associados, proporcionando-lhes, também, passeios e festas que contribuem para um melhor convívio de famílias, o «Ateneu Ferroviário», promoveu, no passado domingo, 14 do corrente, um passeio fluvial a bordo do excelente barco «E'vora», da C. P., com embarque no Terreiro de Paço, pelas 9 horas, passeio esse que deixou as melhores impressões em todos os participantes e permitiu a visita à Ponte de Vila Franca, um almoço na progressiva vila do Montijo e um passeio à barra.

Tomaram parte no passeio a «Orquestra Lisbonense» e alguns distintos componentes do Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário.

Felicitemos a Direcção do Ateneu por esta magnífica iniciativa e aproveitamos a oportunidade para agradecer o bilhete de convite que, gentilmente, foi enviado a esta redacção.

Ferrovíarios italianos de visita a Portugal

Em excursão patrocinada pelo «Boletim da C. P.», chegaram a Lisboa, no dia 7 do corrente, 34 ferroviários italianos de diferentes categorias, vindo quase todos acompanhados de pessoas de família.

Recebidos cordealmente pelos seus camaradas portugueses, apresentaram, antes de percorrerem os pontos mais interessantes da cidade, cumprimentos à Direcção-Geral da C. P.

Lisboa deixou os excursionistas encantados com a claridade do sol, a beleza e valor dos seus monumentos e a alegria dos novos bairros.

Visitaram, depois, a cidade universitária de Coimbra, Alcobaça, Nazaré, Batalha e o Santuário de Fátima, na Cova da Iria. O último dia da sua estadia em Portugal foi aproveitado para um lindo passeio a Sintra, Cascais e Estoril.

Os ferroviários italianos saíram do nosso País não apenas optimamente impressionados com as cidades e estâncias turísticas que visitaram, mas, também, com as gentilezas que os seus camaradas portugueses lhes dispensaram.

Os excursionistas regressaram a Itália no dia 12, por Lourdes e Marselha.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA O «déficit» da S. N. C. F., que sobrecarrega pesadamente o prato da balança orçamental do país, pôs, há alguns anos, o problema que passou a chamar-se a coordenação dos transportes.

—Não é meu intento— disse Louis Bour em *Le Monde*— apresentar uma solução de conjunto, mas, sim, precisar a sua verdadeira natureza.

Em matéria de coordenação dos transportes, o colocar-se no mesmo plano o caminho de ferro e a estrada, constitui um erro, embora as duas técnicas devessem cooperar estreitamente unidas.

As medidas tomadas até hoje para extinguir o «déficit» da S. N. C. F. e harmonizar os transportes referem-se ora à redução de despesas daquela Sociedade, o que é bastante normal mesmo quando a S. N. C. F. tenha realizado economias a partir de 1938, as quais se podem calcular em 60.000 milhões, ora sobre a igualdade dos transportes ferroviários e dos transportes públicos por estrada, como se o antagonismo entre os profissionais do transporte fosse a única dificuldade a resolver.

O verdadeiro problema não é o da luta do caminho de ferro contra a estrada, mas reside, acima de tudo, no antagonismo entre os serviços públicos de transporte (ferroviários ou mecânicos) e os transportes particulares.

INDONÉSIA Os caminhos de ferro da Indonésia puseram a concurso o fornecimento de 298 carruagens de vários tipos, conseguindo a importante firma austríaca «Simmering-Pauker» A. G., especializada na construção deste material, arrematar uma encomenda para 134 vagões de quatro eixos, destinados a carruagens de III, algumas das quais com instalações para «buffet». Na mesma encomenda foi também incluído o fornecimento de vagões-restaurant ultramodernos, com ar condicionado, e ainda o de carruagens bagageiras, com acomodações para passageiros, bem como de vagões só para transporte de bagagem.

A propósito, apraz-nos igualmente comunicar que a empresa já citada (Simmering-Graz-Pauker A. G.) foi, por intermédio dos seus representantes em Lisboa, admitida ao concurso que os C. T. T. de Portugal estão a realizar para a aquisição de vagões-postais.

JAPÃO Os Caminhos de Ferro Nacionais Japoneses, com 20.000 quilómetros de linha e que servem uma população de 85.000.000 de habitantes, tomaram a sua denominação actual em Maio de 1948, e desde Junho de

1949 vêm sendo administrados por um organismo público. Eram, antes da última grande guerra, conhecidos pela designação de Caminhos de Ferro do Governo Imperial e foram constituídos depois de aprovada uma lei em 1906, que nacionalizava as 17 principais Companhias.

Depois da guerra, os caminhos de ferro tiveram que enfrentar a escassez de material circulante e os estragos causados nas suas linhas e instalações.

As autoridades de ocupação haviam tomado posse da parte do material eficiente que ainda restava; todavia, o seu restabelecimento foi rápido. No ano passado, as suas locomotoras eram em número de 5.458—cifra ligeiramente superior à de antes da guerra; mas as carruagens (11.394) e os vagões (105.862) não chegavam ao número da guerra.

Os passageiros transportados durante o ano fiscal de 1950-51 foram 3.095.194.170, tendo aumentado quase um terço sobre os dez anos anteriores; as mercadorias transportadas durante o mesmo período de tempo ascendiam a 120.192.897 toneladas. As receitas por passageiros e mercadorias somaram um total de mais de 126 biliões de Yen, equivalentes a 126 milhões de libras.

Em 1951 o pessoal empregado nos caminhos de ferro japoneses totalizava 473.000 funcionários.

Os caminhos de ferro vão recuperando gradualmente a sua capacidade, facilidades e velocidades de antes da guerra. Dois comboios expressos, de composição limitada, o *Tsubame*, (Andorinha) e o *Hato* (Pomba), circulam diariamente entre Tokio e Osaka. Estes comboios são constituídos por carruagens-restaurantes e nas segundas classes os assentos reclinam-se à vontade dos passageiros, e marcham à mesma velocidade que tinham antes da guerra. Outros expressos de luxo circulam entre Tóquio e Aomori, cidades situadas no extremo deste e extremo norte do país, respectivamente.

Como o carvão escasseia no Japão, mas, em contrapartida, existem, no país, grandes possibilidades para a produção de força hidroeléctrica, o objectivo primordial é estender a electrificação às linhas principais. Já está planeada a electrificação de mais 118 quilómetros para o ano próximo e de mais 1.100 quilómetros nos cinco anos seguintes.

Informações recentes dizem que o Japão ocupa o oitavo lugar no mundo em quilómetros de linha electrificada e o nono de linhas férreas em exploração.

O orçamento dos Caminhos de Ferro Nacionais para o ano de 1951 incluía o equivalente de 12 milhões de libras para a produção de novo material de tracção e rolante, de que fazem parte 12 locomotivas eléctricas, 100 automotoras eléctricas, 77 locomotoras de combustão interna a petróleo, 155 carruagens e 5.707 vagões.

MEXICO

Foi concedido um empréstimo de 56 milhões de dólares aos caminhos de ferro mexicanos, pelo Banco de Exportação e Importação.

O empréstimo foi negociado em Washington pelo Administrador dos Caminhos de Ferro Nacionais do México e terá o aval do Governo mexicano.

SUIÇA

Com o fim de estimular e intensificar o tráfego dos desportos de inverno e de excursões procedentes da Alta Itália e do Tessino para o maciço do Gotardo, os Caminhos de Ferro Federais Suíços estabeleceram um comboio directo, de acordo com os Caminhos de Ferro Italianos do Estado e o Caminho de Ferro dos Schöllenen, comboio de características especiais, ao qual foi dado o nome de Flecha Branca do Gotardo.

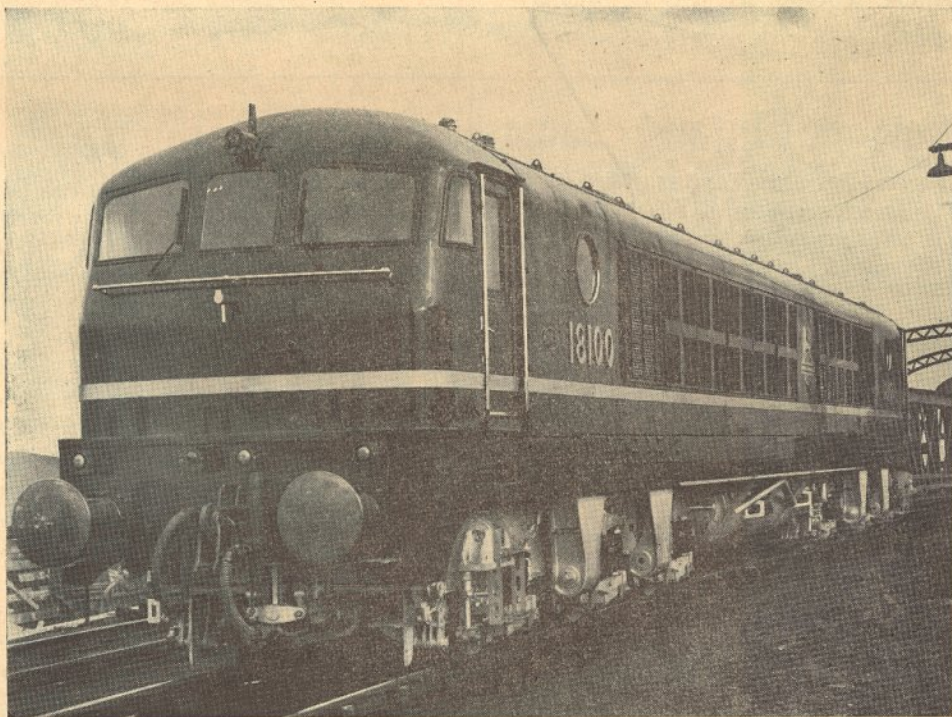
Este comboio circulou pela primeira vez, de Chiasso, no domingo, 3 de Fevereiro, transportando umas trezentas pessoas para as principais localidades do maciço de São Gotardo. De Milão, o comboio saiu no dia 18 do mesmo mês com umas 350 pessoas. No dia 17, cerca de 300 pessoas tomaram o mesmo comboio com destino às vertentes nevadas de Andermatt ou do Vale Brodetto.

A duração do percurso entre Milão e Ander-

matt é de umas quatro horas para a viagem de ida e de três e meia para o regresso. Este comboio permite aos esquiadores de Milão gosar, durante oito horas, as belezas inverniais da montanha.

— O Conselho de Administração dos CFF reuniu-se para examinar o relatório da gerência e as contas relativas a 1951. A intensa actividade, que, no ano transacto, caracterizou a economia nacional produziu efeitos benéficos sobre o desenvolvimento do tráfego e o montante das receitas. O declínio verificado, desde 1948, no serviço de passageiros, motivou uma surpresa. Efectivamente, em 1951, os CFF transportaram para cima de 201 milhões de viajantes (3,7 % mais do que no ano anterior). Por seu turno, as receitas excederam 274 milhões de francos, o que representa um aumento 4 %. O movimento de mercadorias aumentou, também, durante a primeira metade do exercício, em consequência da prosperidade do comércio externo suíço, das boas condições do tráfego interno e dos transportes internacionais em trânsito. As cargas transportadas ultrapassaram 21 milhões de toneladas, determinando um acréscimo de 18,2 % — cifra *record* para o período de após-guerra.

As receitas aproximam-se de 383 milhões de francos, ou seja 17,5 % mais do que em 1950.



Nos Caminhos de Ferro Ingleses circulam locomotivas a turbina de gás de 3.000 H. P., construídas nas oficinas da Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd. (Manchester)

OS MELHORES COLÉGIOS DE LISBOA

COLÉGIOS VALSASSINA SUZANA DE VALSASSINA

Internato - Semi-internato - Externato

ENSINO PRIMARIO E LICEAL (3 classes)
SEXO MASCULINO



Edifício do Colégio

Avenida António Augusto de Aguiar

LISBOA

Telefone 41035

ENSINO INFANTIL - AMBOS OS SEXOS
ENSINO PRIMARIO E LICEAL - MASCULINO



Vista aérea da Quinta e Colégio

QUINTA DAS TERESINHAS
À AVENIDA DO AEROPORTO

LISBOA

Telef. 39349

Colégio do Infante Santo

Rua das Janelas Verdes, 35 a 41

(Palácio Marquês de Fombal)

TELEFONE 61722

INTERNATO * SEMI-INTEREATO * EXTERNATO
SEXO MASCULINO

ENSINO INFANTIL
INSTRUÇÃO PRIMARIA
CURSO LICEAL
CURSO COMERCIAL
SALAS DE ESTUDO

PARQUE INFANTIL
CAMPOS DE JOGOS
Amplas áreas de recreio

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Direcção Pedagógica: Ex. José Duarte Laranjeira

ESTE número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* levará aos seus milhares de leitores, em todo o País, uma indicação muito útil, que interessa sobretudo áqueles que procuram grandes e magníficos estabelecimentos de ensino para educação dos seus filhos.

A capital orgulha-se de possuir hoje colégios á altura da sua delicada e importante missão. E, estava, pois, indicado — e ainda em perfeita consonância com as tradições desta revista, cuja publicidade não é só um amplo meio de expansão, mas também um índice de valores — recomendar os principais colégios de entre os de primeira categoria, que se impõem não apenas pelas suas instalações modelares, dotadas com todos os requisitos, mas ainda pelos métodos de ensino, garantia do justificado prestígio que usufruem. Em tão rigorosa selecção, figuram, de facto, OS MELHORES COLÉGIOS DE LISBOA.

COLÉGIO MODERNO

ESTRADA DE MALPIQUE, 19
(AO CAMPO GRANDE)

Telefones: 7 6008 e 7 6072 — LISBOA

INTERNATO
SEMI-INTERNATO
EXTERNATO
SEXO MASCULINO

INSTRUÇÃO PRIMARIA * CURSO GERAL
E COMPLEMENTAR DOS LICÉIOS *
CURSO COMERCIAL * CONSERVATÓRIO *
ESTUDO PRÁTICO DE LÍNGUAS *
TÉCNICA COMERCIAL



Colégio

Infante de Sagres

QUINTA DAS PALMEIRAS (às Laranjeiras)

Telefone 58051 — LISBOA

Internato e Externato — Curso Liceal — Classes
de Instrução Primária — Classe Infantil

EXTERNATO INFANTA D. JOANA

EDUCAÇÃO DE MENINAS



Ensino primário e admission aos liceus e escolas técnicas *
Curso geral dos 11.ºs e 6.º e 7.º anos de Ciências e Letras *
Completo corpo de professores * Ambiente de conforto e
carinho * Laboratórios completos * Salas de desporto e
lazer * Ginásio * Transportes próprios * Refeitório
D. FONTE DEIGADA, 1 (à Estafania) — Tel. 45455

«O Académico»

III

SEXO MASCULINO
Rua Alvaro Coutinho, 14

SEXO FEMÍNINO
Avenida da República, 13

III

LISBOA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 163, III série, de 11 de Julho de 1952, publica o seguinte:

Concurso para o fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda

(Conclusão do número anterior)

Art. 11.º — Multas — Por cada dia civil que exceda o prazo de entrega indicado nas propostas perderá o adjudicatário $\frac{1}{60}$ do depósito de garantia correspondente à máquina de que se tratar, revertendo para o Estado os descontos efectuados.

Quando, por motivo das disposições deste artigo, o depósito se achar totalmente esgotado, o Estado reserva-se o direito de rescindir o contrato, reembolsando-se das quantias adiantadas, utilizando as garantias bancárias referidas no § único do artigo 9.º.

Art. 12.º — Prorrogação dos prazos de entrega — A prorrogação do prazo para fornecimento completo de cada máquina só poderá ser concedida quando justificada pelas circunstâncias seguintes: greves, tumultos, incêndios que afectem a fabricação e ainda cataclismo ou outros casos de força maior como tais aceites pelo Estado.

Art. 13.º — Com cada máquina será fornecido um certificado original da fábrica construtora, acompanhado de tradução autenticada, no qual se garanta que a máquina é nova e foi construída na referida fábrica.

Art. 14.º — Em tudo o que não estiver previsto neste caderno de encargos o adjudicatário fica sujeito às cláusulas e condições gerais de empreitadas e de fornecimento de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas por portaria de 20 de Outubro de 1900 e mais legislação aplicável.

Direcção-Geral do Fomento, 30 de Junho de 1952 — O Director-Geral, *E. Sanches da Gama*.

QUANTIDADES E CARACTERÍSTICAS DAS MÁQUINAS

a) Máquinas-ferramentas para a secção de serralharia — I parte

A) Tornos mecânicos

a) Tornos paralelos :

Dois tornos com dois metros de distância entre pontos e 280 milímetros de altura de ponto acima do barramento, cava de 240 milímetros de profundidade e 500 milímetros de largura, com calço desmontável, lunetas de acompanhamento e fixa, prato de grampos lisos e de prisioneiros,

bucha automática de três grampos, com pegas interiores e exteriores, caixa *Norton*, fuso com passo de 10 milímetros, barramento prismático, transmissão por monopólia ou por motor afiljado, árvore furada com furo de 70 milímetros de diâmetro, dispositivo para lubrificação do corte com água e tina para aparas.

Um torno mecânico com 1^m,500 de distância entre pontos, 280 milímetros de altura de ponto acima do barramento, cava de 240 milímetros de profundidade e 500 milímetros de largura, com calço desmontável, lunetas de acompanhamento e fixa, prato de grampos lisos e de prisioneiros, bucha automática de três grampos, com pegas interiores e exteriores, caixa *Norton*, fuso com passo de 10 milímetros, barramento prismático, transmissão por monopólia ou por motor afiljado, árvore furada com furo de 70 milímetros de diâmetro, dispositivo para lubrificação do corte com água e tina para aparas.

Três tornos com 1^m,200 entre pontos, 250 milímetros de altura de ponto acima do barramento, sem cava, com lunetas de acompanhamento e fixa, pratos de grampos lisos e de prisioneiros, bucha automática de três grampos, com pegas interiores e exteriores, caixa *Norton*, fuso com passo de 5 milímetros, barramento prismático, transmissão por monopólia ou motor afiljado, árvore furada com furo de 60 milímetros de diâmetro, porta-ferramentas quádrupulo, dispositivo para lubrificação do corte com água e tina para aparas.

b) Tornos de revólver :

Dois tornos de revólver, com árvore furada para trabalhar material de 50 milímetros de diâmetro, com duas esperas, uma rotativa e sextavada, outra fixa e quadrada, avanço automático do material, transmissão por monopólia ou motor afiljado, dispositivo para lubrificação do corte com água e tina para aparas.

Dois tornos de revólver, com árvore furada para trabalhar material de 40 milímetros de diâmetro, com duas esperas, uma rotativa sextavada, outra fixa e quadrada, avanço automático do material, transmissão por monopólia ou motor afiljado, dispositivo para lubrificação de corte com água e tina para aparas.

c) Tornos de rodas :

Um torno mecânico de características universais para trabalhos gerais de reperfilagem de aros em rodados montados com moentes interiores ou exteriores, torneamento de aros e centros de rodas e dispositivo para torner e polir moentes, com corte automático contínuo e movimento de translação do cabeçote mecânico, provido de calibrador, lubrificação automática do corte por emulsão e aparelho de elevação para montagem da obra e comando eléctrico automático e com as seguintes características :

Bitola de 1 metro e alargamento eventual para 1^m,067;
Diâmetro máximo a torner, 1^m,500;
Diâmetro mínimo a torner, 0^m,600.

B) Limadores

Dois limadores com 350 milímetros de curso longitudinal, 450 milímetros de curso transversal e 400 milímetros de distância máxima da mesa ao cabeçote, mesa universal, torno paralelo e transmissão por motor afiljado, monopólia ou ligação por engrenagens.

Um limador com 250 milímetros de curso longitudinal, 400 milímetros de curso transversal e 300 milímetros de distância máxima da mesa ao cabeçote, mesa universal, torno paralelo e transmissão por motor afiljado, monopólia ou ligação por engrenagens.

C) Serrote mecânico

Um serrote mecânico alterno com capacidade de corte para ferro redondo de 200 milímetros de diâmetro e quadrado de 200×200 , com três velocidades e curso regulável e levantamento automático da serra do retorno, com rolamentos de esferas, bancada de canais e torno para fixar a obra e suporte móvel de roletes para a mesma, dispositivo para cortar em ângulo, lubrificação do corte por meio de emulsão, transmissão eléctrica por correia trapezoidal de tensão regulável.

D) Máquina de fresar

Uma máquina de fresar universal, com o curso horizontal de 1^m,200, transversal de 400 milímetros e vertical de 400 milímetros, para abrir dentes em carretos até ao módulo de 24, com aparelho divisor com 180 milímetros de altura de pontos e 1 metro de distância entre pontos, contraponto ajustável e podendo fresar em todas as posições e com lubrificação do corte por meio de emulsão e motor afiançado.

Propor em separado, com preço por peça, a ferramenta necessária para trabalhos correntes e toda a ferramenta de módulo.

E) Máquinas portáteis

Uma máquina portátil de mandrilar cilindros de locomotivas até 500 milímetros de diâmetro, com transmissão eléctrica e caixa de engrenagens.

Uma máquina portátil de torneiar manivelas até 200 milímetros de diâmetro.

Uma máquina portátil de facear *boxes*.

Um esmerilador duplo de bancada com pedras de $200^{\text{mm}} \times 30^{\text{mm}}$.

Um esmerilador eléctrico para montar na espera dos tornos.

F) Máquinas pneumáticas (6 kg/cm²)

Duas máquinas de furar de $\frac{1}{8}$ " a $\frac{1}{4}$ " — reversíveis.

Duas máquinas de furar até $\frac{1}{2}$ " — idem.

Duas máquinas de furar até 1" — idem.

Quatro máquinas de furar até $1\frac{1}{2}$ " — idem.

Duas máquinas de furar até 2" — idem.

Duas máquinas de furar de cantos até 1" — idem.

Duas máquinas de furar de cantos até $1\frac{1}{2}$ " — idem.

Uma máquina de ângulo para furar em sítios estreitos em combinação com máquinas de furar até 1" — idem.

Quatro máquinas de atarraxar até $1\frac{1}{2}$ " na espessura de $\frac{13}{16}$ " — idem.

Duas máquinas de atarraxar até 2" na espessura de $\frac{13}{16}$ " — idem.

Uma máquina de atarraxar até $2\frac{3}{4}$ " na espessura de $\frac{13}{16}$ " — idem.

Duas máquinas de cravar escoras de caldeira até $1\frac{1}{2}$ " — rotativas.

Dois martelos para cravar rebites até $\frac{5}{8}$ ".

Dois martelos para cravar rebites até $\frac{13}{16}$ ".

Dois martelos para cravar rebites até 1".

Dois martelos para cortar chapa de aço.

Dois martelos especiais para descruvar rebites até 1"

Um martelo para rectificar os alvéolos das chapas tubulares das caldeiras para furos de $1\frac{11}{16}$ " até 3" em chapa de $\frac{13}{16}$ " de espessura.

Um martelo para rectificar alvéolos das chapas tubulares das caldeiras para furos de $4\frac{1}{8}$ " a $4\frac{3}{4}$ " em chapa de $\frac{13}{16}$ " de espessura.

Dois martelos com encabadoiro redondo para encalçar e rebordar tubos de fumo com a espessura de $\frac{1}{8}$ " e diâmetro de $2\frac{3}{4}$ ".

Dois martelos com encabadoiro redondo para encalçar tubos de fumo com a espessura de $\frac{3}{16}$ " e diâmetro até $4\frac{3}{4}$ ".

Dois martelos de esmerilar com pedra até 2" de diâmetro, com seis pedras.

Dois martelos de esmerilar com pedra até 4" de diâmetro, com seis pedras.

Dois martelos de esmerilar com pedra até 6" de diâmetro, com seis pedras.

Dois martelos de pintar com tinta de óleo.

Dois martelos de pintar com tinta de óleo e anticorrosiva.

Dois massacotes de encostar rebites de $\frac{1}{2}$ " até $\frac{3}{4}$ ".

Dois massacotes de encostar rebites de $\frac{3}{4}$ " a 1".

Um massacote de encostar rebites de $\frac{1}{2}$ " até $\frac{3}{4}$ " descentrado.

Um massacote de encostar rebites de $\frac{3}{4}$ " a 1" descentrado.

Um maçarico de óleo com 40 litros de capacidade aproximadamente.

Dois maçaricos de óleo com 15 litros de capacidade.

Uma picadeira para betão.

Duas máquinas para furar madeira até $\frac{1}{4}$ " — reversíveis.

Duas máquinas para furar madeira até $\frac{1}{2}$ " — idem.

Duas máquinas para meter e tirar parafusos de madeira de $\frac{3}{8}$ " \times 4" — idem.

Duas máquinas para montar porcas até $\frac{1}{2}$ ".

Duas serras circulares para madeira de 8" de diâmetro, com seis lâminas.

Duas serras circulares para madeira de 8" de diâmetro, idem.

Duas máquinas para limpar ferrugem por jacto de areia, com reservatório.

Duas máquinas de desincrustar com 55 milímetros de altura aproximadamente.

Duas máquinas de desincrustar com 90 milímetros de altura aproximadamente.

Duas máquinas de desincrustar com 115 milímetros de altura aproximadamente.

Uma máquina de calçar areia de fundição com 500 milímetros de altura aproximadamente.

Uma máquina de calçar areia de fundição com 1 metro de altura aproximadamente.

G) Prensas hidráulicas

Uma prensa hidráulica para meter e tirar rodas com a força de 200 toneladas, respectiva electrobomba, grua manual e manómetro registador.

Uma prensa hidráulica vertical para 60 toneladas, com características universais, respectiva electrobomba e manómetro registador.

Separadamente, e com preços para cada, devem propor-se os acessórios complementares para utilização da prensa, na reparação de locomotivas, automotoras e automóveis.

B) Máquinas-ferramentas para a secção de serralharia — II parte

A) Tornos

Um torno mecânico de características universais para trabalhos gerais de reperfilagem de aros em rodados montados, com moentes interiores e exteriores, torneamento de aros e centros de rodas e dispositivo para torneiar e polir moentes, com corte automático contínuo, esperas e cabeçote móveis ajustáveis para as bitolas de 600 milímetros, 1 metro e 1^m,067 e para o diâmetro máximo de roda de 1^m,200, e provido de calibrador, lubrificação automática do corte por emulsão, aparelho de elevação para montagem de obra e comando eléctrico automático.

Um torno mecânico de características universais para torneamento de eixos e árvores de freio com 2 metros de distância entre pontos e 800 milímetros de altura de ponto à base, esperas e cabeçote móveis ajustáveis, caixa de sis-

tema *Norton*, transmissão por monopólio ou por motor afiançado e dispositivo para lubrificação do corte.

Um torno vertical de características universais para tornear até ao diâmetro de 1^m,250, um dispositivo para tornear em cone e para cortar segmentos, transmissão por caixa de velocidade e alimentação automática.

B) Máquinas de aplainar

Uma plaina mecânica para trabalhos pesados, aplainando 2 metros em comprimento, 800 milímetros em largura e 800 milímetros em altura, com retorno rápido, com frenagem e amortecedor, comando automático por botões e dispositivo para esmerilar.

Um escatelador universal com cabeça inclinável e prato divisor para 400 milímetros de curso e retorno rápido e comando eléctrico automático por caixa de velocidades.

C) Máquinas de furar

Um engenho de furar radial de 1^m,500 de braço, admitindo 1^m,200 sobre a base nervurada, com elevação mecânica e fixação centralizada, alimentação automática e comando por caixa de velocidade com reversão, sistema de lubrificação da máquina e dispositivo para lubrificação do corte extensível da base à esquadria para trabalhar em dois postos e provido de bancada adicional nervurada em três faces.

Dois engenhos de furar de coluna cilíndrica com caixa de engrenagem e 18 velocidades, para furar até 35 milímetros em aço macio, e alimentação automática, provido de mesa nervurada com deslocação longitudinal de 500 milímetros, transversal de 350 milímetros e vertical de 400 milímetros, comando automático por botões e dispositivo para lubrificação do corte.

Dois engenhos de furar de coluna cilíndrica, com mesa e base caneladas, 9 velocidades, para furar até 20 milímetros de aço macio, e alimentação automática, com dispositivo para lubrificação do corte.

Uma máquina de mandril horizontal com características universais para uma deslocação transversal de 900 milímetros numa só passagem, com árvore de 70 milímetros e 800 milímetros do centro da árvore à mesa.

D) Máquinas de esmerilar

Três pedras de esmeril, duplas, de 300 milímetros, de peanha, com motor blindado, para esmerilar por via húmida.

Dois pedras de esmeril, duplas, de 150 milímetros, para bancada.

Uma pedra de esmeril, dupla, de peanha, para afiar brocas americanas até 1 1/2" de diâmetro.

Uma mó de esmeril de 500 milímetros de diâmetro, para esmerilar por via húmida.

Uma máquina universal de afiar ferros de corte, com dimensões para ferros de torno de rodas e dispositivo de perfilar de ângulo.

Uma máquina universal para afiar de 28"×12", para mandris, freses, caçonetes e outra ferramenta, com dispositivo para trabalhar por via húmida.

Uma máquina universal para esmerilar sectores, furos e paralelos até 1^m,500 de comprimento e 300 milímetros de largura.

Uma máquina de esmerilar superfícies planas de 1,500×300.

Uma máquina de esmerilar em curva, sectores, furos, etc.

E) Máquinas para latoaria

Uma calandra manual de bancada.

Uma máquina manual para virar o arame.

Uma tesoura circular de bancada, com motor eléctrico.

Uma tesoura de guilhotina de bancada.

Uma fieira de bancada, com motor eléctrico.

Um forno a coque para material antifricção.

F) Diversos

Uma instalação completa para tratamento térmico de ferramenta.

Um plano de traçar com 8'×4'.

Dois mesas de traçar com 8'×3' e respectivos pés de ferro fundido.

Quatro mesas de inspecção com 8'×3' e respectivos pés.

Um jogo de graminhos.

Três jogos de macacos de unha do sistema *Kuttruff* para levantar cada macaco 5 toneladas da cota de 600 milímetros a 1^m,50 à altura do carril, electrificados e comandados por botões, podendo cada macaco trabalhar isoladamente ou os quatro macacos de jogo conjugados.

Um jogo de quatro macacos de unha sistema *Kuttruff* para levantar cada macaco 5 toneladas da cota de 600 milímetros a 2 metros à altura do carril, electrificados e comandados por botões, podendo cada macaco trabalhar isoladamente ou os quatro macacos do jogo conjugados.

Uma prensa hidráulica, manual, de 40 toneladas, para casquilhos.

c) Máquinas-ferramentas para as secções de caldeiraria e ferraria

A) Máquinas para a caldeiraria

Uma calandra para virar chapa até 20 milímetros de espessura e 2^m,500 de largura.

Uma tesoura saca-bocados combinada, de construção robusta, com dispositivo para cortar perfilados e provida de grua manual, com a capacidade para cortar varão até 55 milímetros, chapa até 20 milímetros e cantoneira de 120^{mm}×13^{mm}.

Uma máquina universal de dobrar e debruar chapa até 2 milímetros de espessura e 2 metros de largura.

B) Martelos pneumáticos de forjar

Um martelo-pilão autocompressor de 500 quilogramas, com comando por alavanca.

Um martelo-pilão autocompressor de 100 quilogramas, com comando por alavanca e com comando por pedal.

C) Forjas

Dois forjas simples de 3'×3', com capacete móvel e tiragem inferior, construídos de ferro fundido, completas, com algaravizes, tinas, etc.

Três forjas simples de 4'×4', com capacete móvel e tiragem inferior, construídas de ferro fundido, completas, com algaravizes, tinas, etc.

Três forjas duplas de 6' 6"×4' com capacete móvel e tiragem inferior, construídas de ferro fundido, completas, com algaravizes, tinas, etc.

Quatro forjas portáteis de 24", com ventilador eléctrico.

Dois forjas de 30"×33", trabalhando a coque, com ventoinha eléctrica, para trabalhos de caldeiraria de cobre.

Seis forjas portáteis de 20", com ventilador manual.

D) Gruas

Quatro gruas de coluna com 3 metros de raio e 500 quilogramas de peso.

Dois gruas de coluna com 2 metros de raio e 1 tonelada de peso.

E) Fornos a gás

Um forno para forjar com a câmara de 4'×3'.

Um forno giratório para aquecer rebites até 30 milímetros de diâmetro e 150 milímetros de comprimento.

F) Ferramenta de ferreiro

Dois cavaletes de 150 quilogramas, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Quatro cavaletes de 100 quilogramas, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Três cavaletes de 60 quilogramas, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Dois suécias de 500x500, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Três suécias de 300x300, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Dois planos de 1^mx750^{mm}, com as respectivas peanhas de ferro fundido.

Um plano de 2^mx1^m, com a respectiva peanha de ferro fundido.

Dez tornos de bancada de 6" de boca.

Seis tornos de bancada com 5" de boca.

G) Tubos de fumo

Uma instalação completa para a reparação de tubos de fumo de pequeno e grande diâmetro, compreendendo as operações de desinrustar por meio de máquina de roletes, cortar, alargar e abocardar, soldar as pontas, esmerilar as costuras e recozer por forno a óleo, incluindo uma bancada para soldar a oxiacetilénio e uma bancada para ensaio dos tubos até 4 metros de comprimento, com a respectiva electrobomba e manómetro.

Fornecimento de um desenho cotado com a disposição do conjunto na escala de 1:100.

H) Molas

Uma instalação completa para fabrico de molas, compreendendo as operações de ensaio e têmpera por forno a óleo com a capacidade para molas até 1^m,200 de comprimento, podendo este forno eventualmente servir para operações de cementação, incluindo um pirómetro.

Fornecimento de um desenho cotado com a disposição do conjunto na escala de 1:100.

I) Porcas, parafusos e rebites

Uma instalação completa para fabrico de porcas, parafusos e rebites até 1" de diâmetro, compreendendo as operações de aquecer por meio de forno a óleo, forjar por máquina universal, rebarbar e atarraxar por forma a produzir peças completamente acabadas.

Fornecimento de um desenho na escala de 1:100, cotado, com a disposição do conjunto.

J) Sistema de alimentação de ar e evacuação de fumos

Compreendendo o fornecimento de:

a) Projecto de um sistema geral de alimentação de ar e evacuação dos fumos da combustão das forjas e fornos a óleo;

b) Tubagem, condutas, acessórios e ligações às máquinas, compreendendo uma chaminé com 9 metros de altura;

c) Electroventilador e electroexaustor.

L) Sistema de alimentação de óleo combustível

Compreendendo o fornecimento de:

a) Projecto de um sistema geral de distribuição a todos os fornos indicados;

b) Tubagem e acessórios e ligações aos fornos;

c) Reservatórios individuais a montar em polés, por cima de cada forno, e um reservatório a instalar enterrado

fora da oficina, com capacidade para um mês de consumo, respectiva electrobomba e indicadores de nível.

d) Equipamento para a secção de fundição

A) Equipamento para a fundição

Um forno de cúpula completo para uma produção horária de cerca de 500 quilogramas à bica, com o diâmetro interior cerca de 700 milímetros, incluindo os tijolos e mais refractário.

Dois jogos de tijolos refractários para o mesmo.

Uma chaminé adicional para perfazer a altura total de 9 metros.

Um aparelho de carga mecânica de comando eléctrico preparado para servir o forno acima e mais tarde um segundo forno montado ao lado.

Um electroventilador, com respectiva armação e plataforma.

Um moinho de galgas de ferro fundido para areia para uma produção horária de cerca de 500 quilogramas, bacia de ferro fundido com cerca de 1 metro de diâmetro com transmissão eléctrica por caixa de redução.

Uma colher para 500 quilogramas de ferro, com volante e engrenagens para servir com ponte rolante.

Uma colher para 200 quilogramas, com volante e engrenagens para servir com ponte rolante.

Um misturador amassador para areia de machos para uma produção horária de 150 quilogramas, com transmissão eléctrica por caixa de redução.

Um projecto e parte metálica para uma estufa de machos a montar localmente com paredes de tijolo, com seis ou sete prateleiras em quarto de círculo de abrir, rodando sobre gonzos, com a altura de 200 a 500 milímetros, com dispositivo para vedar durante a operação de carga, com aquecimento a óleo, medindo exteriormente cerca de 1^mx1^mx1^m,50 de altura.

Um peneiro de tripé circular com cerca de 500 milímetros de diâmetro para trabalhar a ar comprimido à pressão de 6 quilogramas por centímetro quadrado.

Um moinho sem-fim de bancada manual para machos de 3/8" a 7".

Um aparelho de bancada manual para torcer cordas para machos.

Um forno cilíndrico horizontal, rotativo, a óleo, para metais e instalação para queima de óleo, compreendendo um reservatório para 500 litros, a montar sobre polés. Capacidade 300 quilogramas.

Dois guarnecimentos refractários para o forno acima.

Um forno cilíndrico vertical basculante guarnecido com refractário com capacidade para 50 quilogramas para ligas.

Dois guarnecimentos completos para o forno acima.

Cinquenta caixas com 500^{mm} x 360^{mm}.

Vinte e cinco caixas com 800^{mm} x 600^{mm}.

Vinte caixas com 900^{mm} x 800^{mm}.

Uma balsa armada em ferro para 500 quilogramas.

B) Equipamento para a oficina de limpeza e rebarbagem

Um tambor prismático para limpeza de peças fundidas com 1 metro de comprimento e a ligar ao aspirador de poeiras.

Uma bancada de duas pedras de esmeril com motor eléctrico resguardado e a ligar ao aspirador de poeiras.

Um rebolo de esmeril com motor eléctrico e a ligar ao aspirador de poeiras.

Quatro tornos de bancada de ferreiro com 5" de boca.

C) Sistema de aspiração de poeiras

Compreendendo o fornecimento de:

a) Projecto do sistema de aspiração servindo o tambor de limpeza e as máquinas de esmerilar;

b) Tubagem, acessórios e ligações às máquinas e ao tambor;

c) Aspirador, separador *Cyclone* e suporte para fixar ao edifício.

e) Equipamento para a secção de carpintaria

A) Máquinas de carpintaria

Uma serra de carro para fita de 150 milímetros de largura, com o volante de 1^m.800 de diâmetro, de construção robusta, própria para madeiras coloniais.

Seis fitas de serra para a mesma.

Uma bancada de serra circular de construção metálica robusta para galgar à paralela, provida de dispositivo para traçar e mesa inclinável com disco de 500 milímetros.

Três discos para a mesma.

Uma plaina de quatro faces com a largura de 400 milímetros e altura de 140 milímetros, com alimentação mecânica por meio de rolos, dispositivo para moldar e construção robusta para madeira colonial.

Três jogos de ferros para aplainar para a mesma.

Três jogos de ferros para moldar.

Uma garlopa com a largura de 500 milímetros.

Três jogos de ferros para a mesma.

Uma serra de fita de 1^m.200 de volante para fita de 70 milímetros e mesa inclinável.

Seis serras de fita para a mesma.

Uma máquina de moldar *tupie*, com árvore de 45 milímetros e mesa de levantar.

Três jogos de ferros para a mesma.

Uma máquina horizontal de furar e rasgar, com dispositivo de bedame e mesa regulável.

Seis jogos de brocas para a mesma.

Seis jogos de bedames.

Um torno mecânico para madeira, com cabeça de engrenagens com 1^m.500 de distância entre pontos, 400 milímetros de altura do ponto à cava e 300 milímetros de altura do ponto ao barramento.

Dois jogos de ferramenta para o mesmo.

B) Máquinas-ferramentas da carpintaria

Uma máquina universal, automática, de afiar fita de serra até 150 milímetros de largura e discos até 500 milímetros de diâmetro, com comando eléctrico individual.

Uma máquina de afiar ferros, com duas pedras, uma para afiar ferros de moldar e outra para afiar ferros de aplainar até 500 milímetros, com carro portalâminas de movimento automático e comando eléctrico individual.

Uma máquina eléctrica de endireitar e esticar lâminas.

Uma máquina de bancada manual para travar fita de serra.

Um torno de bancada para fita de serra até 150 milímetros.

Um aparelho para soldar fita de serra até 150 milímetros por meio de liga de prata.

Um forno a óleo para aquecer os ferros de soldar, construído de ferro fundido, devidamente isolado e montado sobre peanha metálica.

C) Sistema de aspiração de aparas e serradura

Compreendendo o fornecimento de:

a) Projecto de um sistema geral subterrâneo de aspiração de aparas e serradura servindo as máquinas e as bocas de limpeza indicadas na planta;

b) Tubagem, acessórios, bocas de limpeza e ligações às máquinas;

c) Aspirador, separador *Cyclone* e estrutura metálica para a torre e depósito de aparas e serradura.

Direcção-Geral do Fomento, 30 de Junho de 1952 — O Director-Geral, *E. Sanches da Gama*.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 191, II série, de 13 de Agosto de 1952, publica o seguinte:

Considerando que o trabalho apresentado pela comissão nomeada por portaria de 11 de Dezembro de 1947, publicada no «Diário do Governo», n.º 292, II série, de 16 do mesmo mês e ano, resultou, nas suas conclusões, parcialmente prejudicado pela publicação do Decreto Lei n.º 38-246, de 9 de Maio de 1951;

Considerando, assim, que subsistem as razões que determinaram a publicação daquele diploma, impondo-se a necessidade de continuação do estudo para a unificação e fusão das instituições de previdência do pessoal ferroviário.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Corporações e Previdência Social, nomear uma comissão encarregada de rever toda a organização da previdência do pessoal ferroviário, com vista à criação de uma caixa única, em substituição das caixas actuais.

A comissão terá a seguinte composição:

Licenciado Mário Ferreira Braga, director-geral da Previdência e Habitações Económicas, que presidirá;

Engenheiro Mário Dias Trigo, director dos serviços de exploração e material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, e licenciado Augusto Freitas da Luz Maltês, chefe de secção da 1.ª Repartição da mesma Direcção-Geral, em representação do Ministério das Comunicações;

Licenciados Mário Arnaldo da Fonseca Roseira, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral da Previdência e Habitações Económicas, António Maria Martins da Costa Leão, actuário de 1.ª classe da mesma Direcção Geral, e Feliciano Tomás de Resende, primeiro-assistente dos serviços de acção social, em representação do Ministério das Corporações e Previdência Social;

Engenheiro Henrique Pinto Bravo e licenciado Augusto César Teixeira, respectivamente subdirector e adjunto do secretário-geral da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, em representação das empresas ferroviárias;

Luís Pinto Vilela, subchefe de escritório regional, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte (Pessoal do Movimento) e secretário da União dos Sindicatos dos Ferroviários, e Custódio Rodrigues Duarte, chefe de brigada M. T., presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro (Pessoal de Oficinas) e vogal da União dos Sindicatos dos Ferroviários, em representação do pessoal.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo», n.º 190, III série, de 12 de Agosto de 1952, publica o seguinte:

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto Lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de ontem desta Direcção Geral, os projectos de aditamento às tarifas especiais n.º 1-P. «Bilhetes para comboios tranvias» e n.º 4-P. «Bilhetes de assinatura», apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos quais são estabelecidos preços aplicáveis ao novo apeadeiro de Ponteado, situado ao quilómetro 11,708 da linha do Sul.



Domingos de Lisboa

CONVENTO E IGREJA DA MADRE DE DEUS
(XABREGAS)

A Rainha Dona Leonor, Mulher de D. João II, resolveu isolar-se da Corte, fundando, em Xabregas, um Convento que ficou pertencendo às franciscanas claristas sob a invocação da Madre de Deus. Para substituir a capela da casa onde o Convento se instalara, mandou Dona Leonor construir uma Igreja que D. João III, e mais tarde D. João V e D. José, enriqueceram com magníficas obras de Arte.

Azulejos dos séculos XVI (2.^a metade), XVII e XVIII, um magnífico tabernáculo renasçença, preciosos mosaicos venezianos, pinturas famosas; os altares, o púlpito, as molduras dos painéis e o arco triunfal da nave, todos na mais fina e magnificente talha dourada, deslumbram o visitante e impõem a Igreja da Madre de Deus como um verdadeiro santuário de Arte, erguido por obra e graça de uma Rainha que muito sofreu.

PASSAM JUNTO DO CONVENTO E IGREJA DA MADRE DE DEUS ELÉTRICOS DA CARREIRA 9

PATENTE AO PÚBLICO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS 2.^{AS} FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 16 H.



Recortes sem comentários

História de um bilhete

O vendedor de lotarias António de Carvalho, ex-corredor do Sporting, não conseguiu colocar todo o jogo que possuía para a extracção de 29/8/952 e às 12 horas e oito minutos do respectivo dia, entrou na casa «Boa Sorte» ao Intendente, a pedir ao respectivo proprietário, sr. Dâmaso da Silva Caldas, para lhe ficar com 6 vigésimos do mesmo bilhete, que já não tinha tempo de vender. Dois minutos antes, aquele senhor recebera comunicação de que o número do bilhete tinha a «sorte grande».

— Vai-te embora — disse ele para o Carvalho — que tens aí 180 contos.

E' muito raro a «sorte grande» bafejar os que a apreçoam e tanto insistem em a vender. Desta vez aconteceu.

O cauteleiro tem sido muito felicitado pela pequena fortuna que recebeu e o comerciante sr. Dâmaso também foi muito cumprimentado... por não a ter recebido.

(De *A Reconquista*, de Castelo Branco)

Um toiro cuja a arrogagem não tolhe os movimentos

BERLIM, 30-8 — Um toiro enfurecido destruiu, ontem, grande parte das instalações do matadouro em Berlim (sector francês) e espalhou o pânico entre os empregados. O animal, que pesava 900 quilos, ficou mal ferido pelo margefe e, enraivecido, lançou-se sobre os empregados que fugiram espavoridos para o primeiro andar do edifício.

O animal rebentou portas, deitou abaixo tapumes e uma árvore com 25 centímetros de diâmetro.

Os bombeiros, que acudiram a toda pressa num carro vermelho, tiveram que voltar para trás a grande velocidade. Finalmente, a Polícia, com carabinas, conseguiu abater o animal.

(Dos jornais)

Quando acabará isto?

Os jornais diários noticiaram a solução do «caso» Pe droto, informando que este jogador custou ao F. C. do Porto a «bagatela» de 485 contos!...

Num país como o nosso, onde ainda se diz viver num regimen de «amadorismo», não há dúvida que é de ficarmos de boca aberta perante tal cifra, dada por um jogador «amador» de futebol!...

Não haverá quem ponha cõbro a estes escândalos (permitam-nos que lhes chamemos assim), de «comprar e vender» jogadores de futebol, como se fôssem objectos de feira?

Ao menos acabe-se com as cifras escandalosas, que causam arrepios a quem ainda tem um pouco de bom senso, e vê o Desporto pelo Desporto!

Ou então tire-se a máscara do «amadorismo»...

(De *O Despertar* de Coimbra)

20 anos atrás

Do «Diário do Alentejo» de 2 de Setembro de 1932:

«Um miserável — Conta o nosso colega «Notícias de Evora», que foi preso há dias pelo chefe dos caminhos de ferro de Casa Branca, José Pinto dos Santos, sem profissão, natural de Ovar, por ter sido encontrado a colocar pedras e travessas sobre os carris, próximo de Casa Branca, na linha de Beja, naturalmente para ter o prazer de ver os efeitos da sua obra miserável. Felizmente, porém, só a máquina do comboio que ali passou às 11,50 minutos sofreu um pequeno balanço. Ao preso foi encontrado um punhal, um revolver, com duas cargas, uma chave, a quantia de 746\$35 e alguns papéis sem importância».

(Do *Diário do Alentejo*)

Ladrão burlado...

NOVA IORQUE, 13-8 — Quando um «gangster» tentava arrombar um cofre forte, reparou num letreiro que dizia assim: «E' inútil tanto esforço, o cofre está aberto: basta manejar o puxador da direita».

O gato seguiu o conselho e, de repente, desencadeou-se uma tempestade de campainhas de alarme e luzes de todas as cores. Foi imediatamente preso e ao ser interrogado declarou: «Já não se pode ter confiança na honestidade dos outros».—(L.)

(Dos Jornais)

Como e bebo o que me apetece e faço o que quero — eis a fórmula dum Inglês que acaba de fazer cem anos

LONDRES, 10 — O dr. H. Bottrell, que fez ontem 100 anos, disse que comer e beber nada tem de ver com a longevidade. «Como e bebo o que me apetece e faço o que quero» — declarou. «Tudo o que se diz sobre dietas é uma tolice. Uma boa constituição é o que torna possível longa vida e isso é uma coisa que vem de nascença».

O pequeno, desembaraçado e alegre médico passou ontem o dia do seu centenário a estudar o cancro e a tratar duas doentes de reumatismo.

«Continuarei a estudar o cancro enquanto viver, embora por vezes duvide de que venha um dia a haver verdadeira cura para ele. Quando envelhecer um pouco mais, pode ser que deixe de exercer a medicina» — declarou.

O dr. Bottrell não tem enfermeiras e é ele próprio que abre a porta. Também cozinha e trata da casa.

Tem ainda boa vista e come abundantemente três vezes por dia. Sua mulher morreu há 45 anos e os seus quatro filhos perderam todos a vida na primeira guerra mundial. Os seus únicos parentes são netos, que se encontram na Austrália e lhe enviaram ontem felicitações pelo seu aniversário.—(Reuter)

(De O Comércio do Porto)

Um homem que come correntes de bicicletas, relógios, frigedoiras de alumínio, tabuleiros de xadrês e outros «pratos» semelhantes

MADRID — Voltou a dar que falar, com as suas proezas gastronómicas, Julião Garcia, de 29 anos, natural de Santander, muito conhecido pelas extravagantes refeições que usa fazer, comendo correntes de bicicletas, relógios, frigedoiras de alumínio, tabuleiros e peças de xadrês, e outros «pratos» semelhantes. Há cerca de três meses iniciou uma viagem pelas Astúrias, deixando boquiabertos os respectivos habitantes, em cuja presença devorava os mais estranhos objectos.

Ao chegar a Oviedo, porém, teve uma surpresa: depois de uma das pesadas refeições a que costuma dedicar-se, sentiu fortes dores de estômago; examinado ao Raio X, verificou-se que tinha no estômago uma mecha de candieiro, três moedas de «duro», em cuproníquel, e alguns elos de uma cadeia de bicicleta. Antes mesmo de qualquer tratamento foi encerrado no Hospital Psiquiátrico local, de onde sairá só depois de curado da sua tendência para os «pratos pesados».

Julião era conhecido em toda a Espanha pelos invulgares «banquetes»; de uma vez, em Gijón, comeu 17 quilos de erva verde, ao desafio com uma vaca, terminou nove segundos antes do animal; em Sama e em Miesos comeu serradura untada com banha, e só não ingeriu um guarda-chuva porque o dono não deixou. Outras «iguarias» que há nota de ter consumido são um selim de bicicleta, gravatas e sapatos usados.—(Ani.)

(Do Diário de Coimbra)



PARA ENTREGA IMEDIATA

ELECTROLUX, LIMITADA

LISBOA — Sede e Exposição
RUA PASCOAL DE MELO, 7
Telefs. 50516/54130

Exposição
AV. DA LIBERDADE, 141-1.º
Telef. 32901

PORTO — Sucursal e Exposição
PRAÇA DA LIBERDADE, 123
Telef. 25436

Exposição
RUA DE S. ANTONIO, 151

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O sr. José Manuel da Costa Leme foi contratado como engenheiro praticante para os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Angola, com o vencimento anual de 54 mil angolares.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Programas duplos de grande interesse.

EDEN — Às 15,50, 18,15 e 21,30 — «Atorada de Glória».

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — Dois filmes de interesse.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Publicações recebidas

Actividade das Comissões da Assistência do Distrito do Funchal no ano de 1951

Num volume de 82 páginas, que acabamos de receber, foram reunidos os Relatórios da Comissão Distrital e Comissões Municipais de Assistência do Funchal. A sua leitura oferece grande interesse, por nos colocar ao facto das admiráveis actividades duma organização modelar, perfeita, que é a Assistência na Ilha da Madeira.

A Assistência, naquela encantadora Ilha, é herdeira de antigos e nobres tradições. A caridade, uma das mais belas graças cristãs, sempre desabrochou e floriu na alma dos madeirenses. Essa graça, como se lê no Relatório presente, «foi a grande força que, anos atrás, então sem qualquer auxílio do Estado, ergueu e sustentou, quase sôzinha, toda essa magnífica floração de obras de caridade que constitui o maior título de glória de que pode ufanar-se a Madeira. A Santa Casa, o Asilo, a Escola de Artes e Offícios, o Auxílio Maternal, as Creches de Santa Clara e do Lactário, o Patronato de Nossa Senhora das Dores, o Patronato da Ponta do Sol, a obra das Damas de caridade, numerosas escolas para pobres — são, todas, obras de iniciativa particular, que, nos seus muros e na sua actividade de todos os dias, atestam bem eloquentemente até onde pôde ir a generosidade das almas que as levantou e as converteu, através dos anos, em centros da mais pura e larga assistência social».

No ano de 1951, a receita da Comissão Distrital de Assistência do Funchal foi de 8.186.929\$60, tendo sido distribuídos, por diversas instituições, 7.588.922\$10. Desta diferença de verbas ficou o saldo de 598.007\$50 para 1952.

Ao sr. Dr. Juvenal Henriques de Araújo, ilustre presidente da Comissão de Assistência do Distrito do Funchal, agradecemos os exemplares do Relatório enviados a esta Redacção.

Centenário do Conde de Monsaraz (*Homenagem e edição da Casa do Alentejo*)

A «Casa do Alentejo», ao comemorar-se o primeiro centenário do nascimento do Conde de Monsaraz, não se limitou a promover, em sua homenagem, uma brilhante sessão literária e artística, na noite de 9 de Julho, editou também um magnífico volume, de 77 páginas, em que se reúnem o *Curriculum Vitae*, retratos e poesias de várias épocas do grande poeta, composições de alguns poetas alentejanos dedicadas ao criador da poesia regionalista do Alentejo e, finalmente, um formoso e comovedor poema do Dr. Alberto de Monsaraz, intitulado *Meu Pai*.

Foi uma grande figura nacional o Conde de Monsaraz, nascido em 18 de Julho de 1852 e falecido na

sua casa de Lisboa, em 17 de Julho de 1913, na véspera de completar sessenta e um anos.

O volume editado pela «Casa do Alentejo» constitui uma bela e justa homenagem a um grande poeta que, honrando a sua província natal, soube honrar ao mesmo tempo a literatura nacional.

«História da Tauromaquia»

Continua a editorial Realizações *Artis* a honrar-se com a magnificante edição que se observa nos fascículos da «História da Tauromaquia», de que apareceu agora o 19.º e que, como os anteriores, se impõe pelo seu aspecto de livro monumental, condigno do texto da autoria dos melhores escritores portugueses da especialidade.

Nas suas páginas, este último tomo aparecido oferece muito de palpitantemente curioso ao *aficionado*, que segue avidamente o tema domini ante do capítulo 3.º do 2.º volume—*Sortes do toureiro a pé*, em que se descreve o desenvolvimento cronológico da arte do capote, da muleta e das bandarilhas, subsidiando-o sempre com as mais completas elucidações históricas dignas de grangear o interesse do leitor, mesmo o mais culto em crónicas de toiradas.

A ilustração é avultada, a exemplo do que foi nos fascículos precedentes. No 19.º conta-se por 5 gravuras coloridas e 25 de claro escuro—e, entre estas, realçam as que se referem a Manuel dos Santos, a lidar em «meia verónica» e «gaonera», a Diamantino Viseu, em «verónica moderna», «cortado por trás» e «bandarilhas de *quarteiro*»; a Marcial Lalande, em «verónica»; a Belmonte, num «farol»; a Josellito e Rafael Gallo, na sorte «entre-dois»; a Carlos Arruza, numa «chicuelina»; e a Cagancho e Fernando Segarra, em «quites». Ainda a parte ilustrada é valorizada preponderantemente por uma soberba tricromia *hors-texte* representando Belmonte, com muleta e capa; e uma bela reprodução da célebre água-forte de Goya, «Sorte de capa».

Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa

Temos presente o vol. II do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, correspondente ao ano de 1950, publicação oficial do Ministério das Comunicações, magnificamente impressa e elaborada com meticulosidade estatística, muito de apreciar. Nas suas 252 páginas descrevem-se, com elementos sobejamente pormenorizados, o movimento de navios entrados no maior porto português, o volume de mercadorias concernente a esse tráfego, o género das mercadorias movimentadas; e ainda os serviços prestados pela frota da A. G. P. L., os meios de que se ocupa, ocupação de áreas marginais, aparelhos elevatórios, via férrea, extracção de amostras nos entrepostos, a pesagem nestes, o fornecimento de água e o movimento de passageiros e malas postais, bem como o trânsito no Aeroporto de Cabo Ruivo e a admissão de visitas na Torre de Belém.

PATHÉ-BABY

PORTUGAL, L.^{DA}

Fornecedores de material cinematográfico
Sub-Standard para todos os fins
APARELHOS MUDOS E SONOROS
Aluguer de filmes

Laboratórios cinematográficos
—: para filmes estreitos :—
COPIAS • LEGENDAS • MONTAGEM
ESTUDIOS PARA FILMAGENS
Modelos da classe PAX e GEM
9,5 ou 16 m/m

PEDIDOS À
Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA PORTO
RUA S. NICOLAU, 22 RUA SANTA CATARINA, 345

Manuel Martins

HERDEIRO
CASA FUNDADA EM 1897

Pernas e Braços em Duralumínio, sistema Inglês.
Aparelhos ortopédicos e protéticos—Fundas—
Cintas Medicinais — Meias elásticas, etc., etc.

SUCCESSOR:
Alberto Julião Martins
com mais de 40 anos de prática ortopédica

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro,
do Socorro Social e dos Hospitais Cívicos e Militares

Medalha de Ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908

170, RUA DA MADALENA, 172
TELEFONE 24335 — LISBOA

Apartado 10

Telefones { Escritório 263
Fábrica 171
Lisboa 37348

Baudouin, Reis & Faria (Irmãos), L.^{da}

TORRES VEDRAS

TINTAS DE IMPRESSÃO PARA
JORNALIS—TINTAS DE IM-
PRESSÃO PARA TIPOGRAFIAS
DE TODAS AS CORES E
QUALIDADES

A presente revista foi impressa com a nossa tinta

Dominguez & Lavadinho, L.^{da}

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS, MANIPU-
LAÇÃO DE PAPÉIS DE **ESCREVER** E
SACOS DE PAPEL, PAPELARIAS E TINTAS
DE **ESCREVER** NACIONAIS E ESTRAN-
GEIRAS, ARTIGOS DE DESENHO E PIN-
TURA. PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

SEDE:
RUA DA ASSUNÇÃO, 79-85
R. DOS SAPATEIROS, 135-143
L I S B O A

FÁBRICA:
AV. CASAL RIBEIRO, 18-24
TELEFONES: 2 5201 — 2 5202

Instalações completas de Relógios Eléctricos com ou sem sinalização. Máxima precisão

Relógios-Mãe, Relógios secundários para interior e exterior, Relógios de ponto, Etc..



Representante geral: BORSARI & MEIER S. A. — Zurich, Suíça

Pedidos de orçamentos ao seu agente para Portugal Continental e Ultramarino

J. A. BENITO GARCIA

RUA DA MADALENA, 46, 2.º — LISBOA

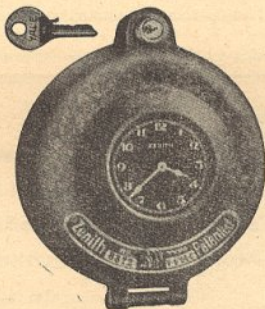


Telef. 22948 / 27338

RELÓGIOS DE CONTROLE PARA TODOS OS FINS

Utilizáveis em

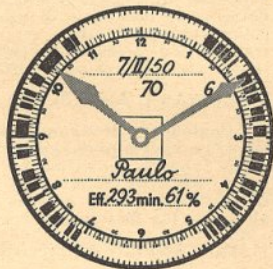
- Veículos de carga
 - autocarros
 - máquinas de todos os tipos
 - tractores
 - serviço de ronda
 - locomotivas
 - serviços públicos
- Etc.



Algumas vantagens:

Maior rendimento pelo perfeito controle — análise dos processos de trabalho — segurança nos cálculos de preços de custo — exactidão nas desvalorizações de máquinas e veículos.

SEM controle Zenith: — 61 % (4 h 56 m) de trabalho útil numa jornada de 8 horas.



COM controle Zenith: — 92 % (7 h 17 m) de rendimento para o mesmo trabalho em 8 horas.

FABRIQUES DES MONTRES ZENITH — LE LOCLE (SUISSE)





BANCO BURNAY

SECÇÃO COMERCIAL

SECÇÃO TÉCNICA DE REPRESENTAÇÕES

Metais—Motores—Máquinas—Máquinas-Ferramentas—Produtos Químicos, etc.

REPRESENTANTES DE:

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO:

Locomotivas, rodadas, molas, chassis, toda a espécie de wagons e todo o material fixo e rolante de exploração de meios de transporte a electricidade, vapor, óleos pesados e gasolina, aparelhos de sinalização, gruas, pontes, etc. (dos *Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Bélgica*). * Locomotivas a vapor, pontes de estruturas metálicas e trabalhos de caldeiraria. Aparelhos de via em aço manganez. Peças em aço vasado e em ferro fundido, brutas e trabalhadas. Mecânica geral. * Rails, calços, rodas, eixos, estacas-pranchas, todas as espécies de ferros redondos e quadrados, barras, chapas, chapa zincada, fio de ferro, arames, etc.

MATERIAIS COMPLEMENTARES:

Latão, cobre, bronze, cupro-níquel e outros metais não ferrosos em chapas, tubos, fios, etc. (da *Imperial Chemical Industries (Metals) — (Inglaterra)*). * Toda a espécie de cabos de aço ou em outros metais (de *Corderies et Cableries Belges S. A. (Bélgica)*). * Chumbo,

zinco, alvaíades de zinco, cádmium, placas de zinco para caldeiras (da *Société Anonyme des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille Montagne (Bélgica)*). * Fios de cobre e bronze, Trolleys, etc., para telégrafos, telefones, transporte de energia eléctrica, etc. (da *Société Franco-Belge des Laminiers et Tréfileries d'Anvers, (Bélgica)*).

MAQUINAS E APARELHOS AUXILIARES:

Contadores de água para usos industriais, válvulas de passagem para água e gaz, torneiras, tubagem de ferro fundido centrifugado, contadores d'ar comprimido, etc. (da *Compagnie Générale des Conduites d'Eau (Bélgica)*). * Bombas centrífugas e geradores eléctricos (da *Homelite Corporation, E. U. A.*).

MÁQUINAS-FERRAMENTAS PARA METAIS:

Plainas para metais, tornos mecânicos, engenhos de furar e radiais de caldeiraria, rectificadoras, máquinas de afiar ferramentas, prensas mecânicas e de embutir, tesouras-guillhotinas (da «Safak», «Demoor», M. Pegard, H. Raskin, etc.).

BANCO BURNAY — SECÇÃO COMERCIAL

Rua dos Fanqueiros, 10 — LISBOA

Telef. 2 1131 P. A. B. X.

VISITEM JAYME DA COSTA, L^{DA}
 LISBOA - R. DOS CORREIROS, 8 - 2.º - FOD. P. P. DA BATALHA, 12-12A

GRANDES ARMAZÉNS DE MÁQUINAS
 MOTORES - BOMBAS - APARELHAGEM
 E ACESSÓRIOS

REPRESENTANTES DE IMPORTANTES
 FABRICANTES DA ESPECIALIDADE

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE
 APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO
 QUADROS BLINDADOS E REPARAÇÃO
 DE MÁQUINAS ELÉCTRICAS E INDUSTRIAIS

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
 ESPECIALIZADO

PROJECTOS E ORÇAMENTOS PARA QUALQUER
 INSTALAÇÃO INDUSTRIAL, HIDRÁULICA OU
 ELÉCTRICA DE ALTA E BAIXA TENSÃO

Ch. Lorilleux & C.^{ie}
 de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA

()

SUCURSAL DE LISBOA
Rua Paiva de Andrada, 3-5
 TELEFONE 21875

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes
 LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 - Telef. 30551

FROTA	
n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.
n/m. ALCOBAÇA	9.588 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.
n/m. ALENQUER	9.588 T.
n/m. ALEXANDRE DA SILVA	3.215 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.
n/m. ALMEIRIM	9.588 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.
n/m. AMBRIZETE	3.245 T.
n/m. ANA MAFALDA	3.643 T.
n/m. ANDULO	3.245 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.
n/m. ARRAIOSLOS	9.587 T.
n/m. BELAS	7.259 T.
n/m. BORBA	7.259 T.
n/m. BRAGA	7.224 T.
n/m. BRAGANÇA	7.224 T.
n/m. CARTAXO	1.876 T.
n/m. COLARES	1.876 T.
n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/m. CORUCHE	1.876 T.
n/v. COSTEIRO	900 T.
n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.436 T.
n/m. COVILHÁ	1.876 T.
n/v. CUNENE	9.800 T.
n/v. FOCA	2.060 T.
n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/v. LUSO	10.125 T.
n/v. MARIA AMÉLIA	3.305 T.
n/v. MELLO	6.253 T.
n/v. MIRANDELLA	8.280 T.
n/v. MIRA TERRA	600 T.
n/m. SÃO MACARIO	1.321 T.
n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL : 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:		LANCHAS A MOTOR:	
«AFRICA»,	«CINTRA»,	«ESTORIL»,	«GAROTÁ»,
«FREIXO»,	«S. CRISTOVÃO»,	«SOURE»,	«BOLHÃO»,
			«CAROCHA»

- 33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)
- 25 Fragatas (2.300 T.)
- 1 Barca de água (250 T.)
- 1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

- 1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada,
- 2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa - Norte de África - Cabo Verde - Guiné - Angola - Argentina
 Estados Unidos - Terra Nova - Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
 NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

COMPANHIA
«**Cimento Tejo**»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º—L I S B O A

Telefones 2 8552—2 8953

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar



FÁBRICA
DE
EQUIPAMENTOS
DE
PROTECÇÃO
INDUSTRIAL



DE

MANUEL S. ROLA, LIMITADA

LISBOA — RUA LUIS MONTEIRO, 54-A — TELEF. 49817

*

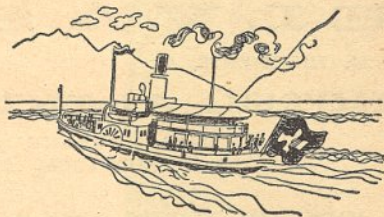
Fornecedores dos Ministérios do Exército — Marinha — Interior
Câmaras Municipais — Sapadores Bombeiros — Bombeiros Voluntários
e todas as grandes Empresas do País

DE

Máscaras anti-gás. Respiradores industriais
Equipamentos de amianto, Óculos industriais
Aparelhos respiratórios para fins medicinais
e de socorro, Vestuário impermeável para
fins industriais, Cintos de salvamento e cintos
para trabalhos em suspensão, etc., e todos
os equipamentos de protecção do individuo
— nos diferentes trabalhos na indústria —

VIAJAR... AMBIÇÃO DE MUITA GENTE
 VIAJAR ECONOMICAMENTE... DESEJO DE TODA A GENTE
A S U I Ç A
 É HOJE UM DOS PAISES MAIS BARATOS DA EUROPA

Para informações, consulte as Agências de Viagens ou o
CENTRO NACIONAL SUÍÇO DE TURISMO
 Avenida da Liberdade, 158-A — LISBOA Telef. 23056/57

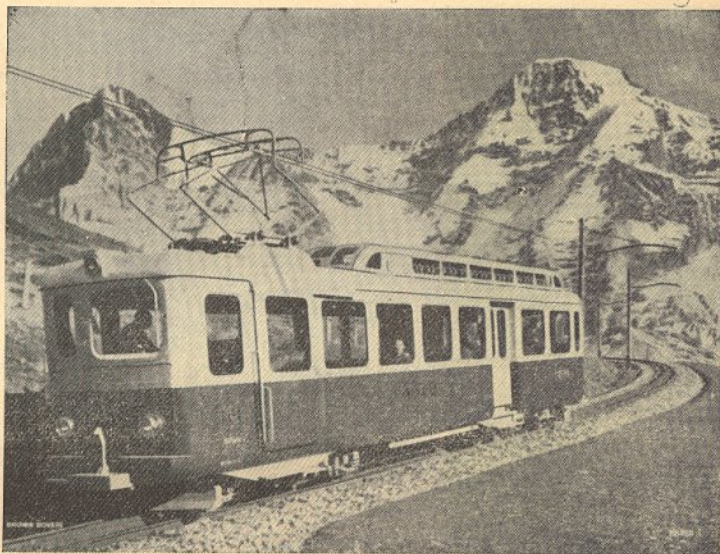


Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWBOVERI



“GREY”

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



PORTO

136, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO—ELVAS****AUTO-GERAL****V. GARCIA, Limitada**PEÇAS E ACESSÓRIOS
PARA AUTOMÓVEIS**R. Eugénio dos Santos, 173-177—LISBOA**
Apartado 499—Telef. 24051—Teleg. «Garciviana»**COMPANHIA DE SEGUROS****«BONANÇA»**A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808

**SEGUROS:** Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Pos-
tais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,
Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100—LISBOA

NORWICH UNION
Fire Insurance Society Ltd.COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS,
ESTABELECIDADA EM PORTUGAL EM 1824

SEGUROS DE:

- * BAGAGENS PESSOAIS
- * R O U B O
- * LUCROS CESSANTES
- * TERRAMOTOS
- * INCÊNDIO
- * AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL
- * ACIDENTES PESSOAIS
- * QUEBRA DE VIDROS
- * RESPONSABILIDADE CIVIL
- * A É R E O (Seguro de passageiros)

Agentes Gerais em Portugal:

JAMES RAWES & CO. LTD.

RUA BERNARDINO COSTA, 47

Telefones: 2 3232, 3/4 LISBOA

Sub-Agentes no Porto:

WALL & C.ª LDA.

55, RUA DA REBOLEIRA

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq.—LISBOA

TELEF. 2 5364-5

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Telog. EUROPÊA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEPHONE: 62430

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.346 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

TELEPHONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 15 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

TOSSE?

