

Rev.

155

A

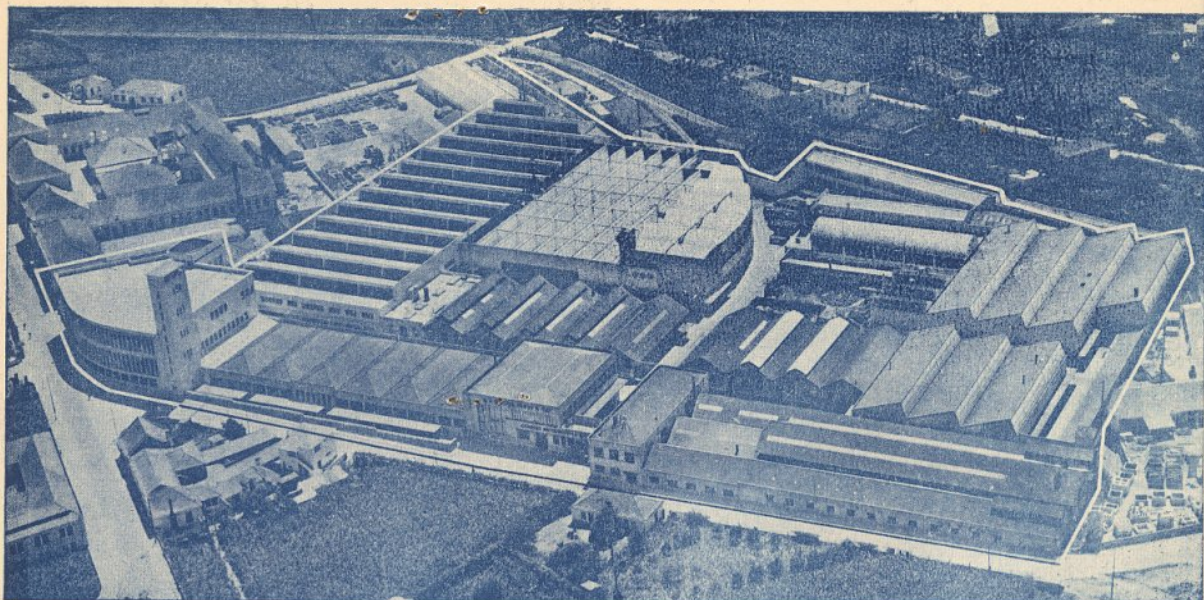
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

M



ANO LXXIII
N.º 1753
1 JANEIRO 1961





Vista aérea das fábricas «Oliva»



MÁQUINAS DE COSTURA—RADIADORES E CALDEIRAS PARA
AQUECIMENTO CENTRAL—CALORÍFEROS—FOGÕES DE COZI-
NHA—BANHEIRAS E OUTRO MATERIAL SANITÁRIO DE FERRO
ESMALTADO—MARMITAS E EQUIPAMENTO COMPLEMENTAR
PARA GRANDES COZINHAS—BOMBAS CENTRÍFUGAS E MA-
NUAIS—ACESSÓRIOS DE FERRO MALEÁVEL PARA CANALI-
ZAÇÕES—ACESSÓRIOS PARA LINHAS DE ALTA TENSÃO—
TUBOS PARA CANALIZAÇÕES E OUTROS USOS—OBRA DE
FERRO FUNDIDO NORMAL E DE FERRO MALEÁVEL—GALVA-
NIZAÇÃO DE ARTIGOS DE FERRO

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



INDÚSTRIAS A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.ª, L.ª
OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

DEPÓSITO LEGAL
- 0 FEV. 1961

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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

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



1753

1 — JANEIRO — 1961

ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

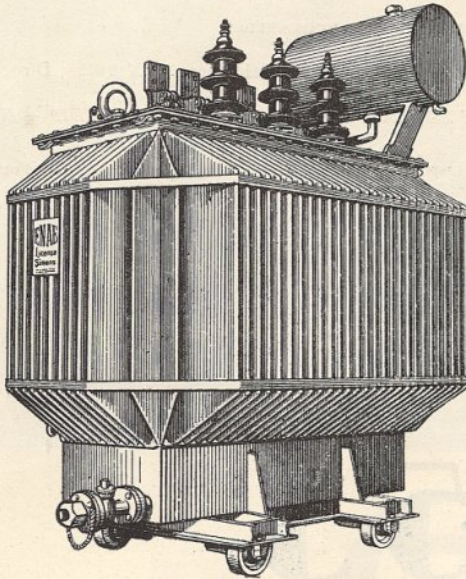
Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

ENAE

— Transformadores construídos sob licença SIEMENS — SCHUCKERT



POTÊNCIAS ATÉ 1.600 KVA
TENSÕES > 35.000 V

TRANSFORMADORES DE
PERDAS REDUZIDAS E ESPE-
CIAIS DE PERDAS EXTRA-
REDUZIDAS

TRANSFORMADORES DO
TIPO RURAL

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA
AV. 24 DE JULHO, 158 — LISBOA



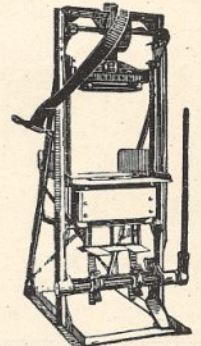
GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Construções metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos
— Fogões e Aquecimento Central — Tubagens para Água, Vapor e Gás

Fornecedor da C. P. em :

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



Telefone 86 3137
45-A-Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)
LISBOA

A nova gama de postos de soldadura

S.O.C.O.M.É.

vence partidas, em todas as partidas do mundo!



SOC. PORT. DO AR LÍQUIDO

LISBOA — TELEF. 637136

REPRESENTANTE DA
S. O. C. O. M. É. PORTO — TELEF. 50031

Chaves & Rezende, Limitada

Revendedores da Lâmpada «ASTRA»

Material eléctrico e sanitário — Instalações eléctricas e canalizações de água e gás — RÁDIOS e reparações de toda a aparelhagem eléctrica — Vendas a Prestações

22, Rua do Século, 24 — Telefs. } 3 5268 — LISBOA
36 8994

SILVA & DIAS, L.^{DA}

MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

Acessórios para camionetas em 2.^a mão
Ferro para obra — Sucata de ferro e metais

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telefone 38656

Viúva Macieira & Filhos

CASA FUNDADA EM 1804

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

TELEF. 3 1721 — 3 1722 — PPCA

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

O GALO, LDA.

de Domingos L. Mega

SEGUROS CONTRA FOGO

Avenida Almirante Reis, 91, 2.^o - Esq.
Lisboa — Telef. 734206

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

Não deixem de mandar limpar as vossas chaminés para assim estarem isentos de pagamento de multa.

Antiga Agência Funerária «MEGA»

de Maurício Lopes Mega & C.^a

Grande sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa

Translações em todos os cemitérios e para o estrangeiro

Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Orlarias, N.º 41, 42, 43, 44 e 45

Garagem e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE

LISBOA — Telefones 86 34 32 - 86 12 40

Sociedade Portuguesa de Graxas, Lda.

Rua da Indústria, 54 — Telef. 65 74 15 — LISBOA

Fabricante dos Produtos «JUVENALIA»

Pomadas para calçado, estofos, móveis, oleados, soalhos, etc.

CREMES, GRAXAS E LIMPA METAIS

Pomada para engraxadores e sapateiros «ROSETE»

FABRICO PARA EXPORTAÇÃO

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

José Maria Gomes & Irmão

ARMAZÉM DE SUCATAS E METAIS

Compra e vende em grandes e pequenas quantidades sucatas de cobre, de zinco e de bronze, chumbo, metal, ferro fundido e forja e mais artigos

Rua do Arco, 46 (a Alcântara)

Telefs. 63 81 91 - 66 66 14

LISBOA

O BARATO SAI CARO!!

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

OLD ENGLAND

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

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

e terá a certeza de ficar bem servido.

50 anos de existência dão completa garantia

TELEFONE: 664433

CABLE ADRESSE: «JEROVI»

Villarinho & Sobrinho, Limitada

VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO — Conservas de Peixe

Chá e Café — Especialidades alimentícias, Vinho do Porto Império

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

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

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

TELEFONES: 22081 - 22082 - 22083 P. B. X. — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «CHUMBO»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38 - 2.^o

Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A — 36

LISBOA

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

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

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO:

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

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

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

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

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

As instalações fabris mais modernas do País

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

Fábricas: **VILA FRANCA DE XIRA**

— Telefone: Vila F. de Xira **20**

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

2 38 30 e 2 78 06
ESTADO — 3 72

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Lda.

LISBOA

Praça do Duque da Terceira, 24-2.º — Telefe. 26029-29725 — Teleg. «DEKADE» — LISBOA

Fornecedores de

CARVÃO — COQUE — ANTRACITE



Representante Exclusivo do

D. K. D. — Deutsches Kohlen Depot.
 — **Handelsgesellschaft m. b. H.**

ESSEN

Exportadores de todas as qualidades de

CARVÕES DO RUHR

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

O mais modelar serviço de camionagem no transporte de mercadorias

DOMICÍLIO A DO: **LISBOA — COIMBRA — S. JOÃO DA MADEIRA —**
 MICÍLIO ENTRE: **PORTO — BRAGA — GUIMARÃES — CORTEGAÇA**

ESCRITÓRIOS

LISBOA

Casal de Santa Luzia, 36-C (à Estefânia)
 Telefones: 49174-44722-862740

COIMBRA

Avenida Fernão Magalhães, 5
 Telefone: 25754

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
 Telefones: 25525-21724

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
 Telefone: 2788

GUIMARÃES

Avenida Conde Margaride
 Telefone: 4417

CORTEGAÇA

Telefone: 91

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (Junto ao Pavilhão dos Desportos) — TELEFONE: 529



FABRICAÇÃO
PORTUGUESA
DE TINTAS
ESMALTES
VERNIZES
E
SECANTES

TINTALUSA

S. A. R. L.

Telegramas **TINTALUSA**

Telefone 637109



RUA ARTUR LAMAS, 2 a 6 (Junqueira)

LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

M. Martins

(Herdeiro)

Casa fundada em 1897

Fornecedor da Companhia dos Cami-
nhos de Ferro Portugueses e dos
Hospitais Cívicos e Militares



Aparelhos ortopédicos e protéticos
Fundas * Cintas Medicinais
Meias elásticas, etc.



170, Rua da Madalena, 172

Telef. 2 43 35

NÃO CONFUNDIR: N.º 170

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 2 22 54



FERRAGENS

15, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 2 22 56



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 2 22 55

FÁBRICA DE PAPEL DO ALMONDA, LDA.

“A RENOVA” — (Fundada em 1818)

RENOVA — TORRES NOVAS

Telefones: 22355 — 22977 (P. P. C.) — TORRES NOVAS

Telegramas: PAPEL 22355 — TORRES NOVAS

FABRICA:

ESCRITAS — IMPRESSÃO — HIGIÉNICOS
EMBALAGEM FINA — KRAFTS — CARTOLINAS
E PAPÉIS ESPECIAIS

FÁBRICA DO TRAMAGAL

Produção Controlada por Laboratórios Privativos: Químico, Metalográfico e de Ensaio Mecânicos

INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA
LAGARES DE AZEITE
DEBULHADORAS E ENFARDADEIRAS
CHARRUAS E GRADES DIVERSAS
MOINHOS DE MARTELOS
CORTA-PORRAGENS E ENSILADEIRAS
DESCAROLADORES MANUAIS E MECÂNICOS
SACHADORES-AMONTOADORES
CORTA-MATOS — TARARAS
FRENSAS DE PARAFUSOS E HIDRÁULICAS
PARA VINHO
BOMBAS CENTRÍFUGAS E OUTRAS

MATERIAL PARA QUINDASTES, CAMINHOS
DE FERRO E NAVIOS
MÁQUINAS-FERRAMENTAS E PARA AS INDÚS-
TRIAS DA BORRACHA, DO PAPEL, DO MÁRMORE,
DA CAL E CIMENTOS, ETC.

SERRAS DE FITA E -CHARRIOTS-
RAMOLAS E PRENSAS PARA TECIDOS
CILINDRADORES DE COUROS
MÁQUINAS DE CALIBRAR VIME
MÁQUINAS PARA PICAR LIMAS
RASPADORES E ESCOVAS PARA SISAL
PRENSAS HIDRÁULICAS ESPECIAIS PARA ENFAR-
DAGEM DE SISAL, PARA APARAS DE CORTIÇA
E TECIDOS, DITAS PARA PRENSAGEM DE MALHAS,
COLAGEM DE CONTRAPLACADOS E PLACAS DE
GALALITE E DIVERSAS OUTRAS APLICAÇÕES

FUNDIÇÕES DE AÇO, DE FERRO E DE METAIS
NÃO FERROSOS
GRANDES OFICINAS COM TRACAGEM, MÁQU-
NAS-FERRAMENTAS, CARPINTARIA E SERRALHA-
RIAS, CONSTRUÇÕES METÁLICAS, ETC.

TRABALHOS DE MECÂNICA GERAL E ESPECIALIZADA

METALÚRGICA DUARTE FERREIRA, S. A. R. L.

Filiais em:

LISBOA — Av. D. Carlos I, 17 e 25 — Telefone 66 41 37
PORTO — Rua do Freixo, 989 — Telefone 5 30 58

Sede e fábrica principal em Tramagal
Telefone 137

ALVES RIBEIRO, LDA.

Empreiteiros de Obras Públicas
Construção Civil

Direcção Técnica:

Eng.ºs: Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

Agente Técnico: Victor Manuel Silva Ribeiro

Construtor Civil: Joaquim Ribeiro Bouça



Fábricas * Aeródromos * Estradas
Barragens de terras * Estádios
Pavimentos * Edifícios * Estruturas



AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A — LISBOA

Telefs.: 76 1860 e 77 1512

**MENDES PEREIRA,
HERDEIROS, LDA.**

FÁBRICA PORTUGUESA
DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 - LISBOA

TINTAS PARA ESCREVER/TINTAS
ESTILOGRÁFICAS/TINTAS
E ALMOFADAS PARA CARIMBOS/
/TINTAS PARA DESENHO E
GUACHES/COLAS PARA
ESCRITÓRIO / LACRES
PARA TODOS OS FINES, ETC.

12 Medalhas de ouro e prata em diver-
sas Exposições nacionais e estrangeiras

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraia-
gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. } 2 47 30
 } 2 96 02
 } 2 16 41

LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

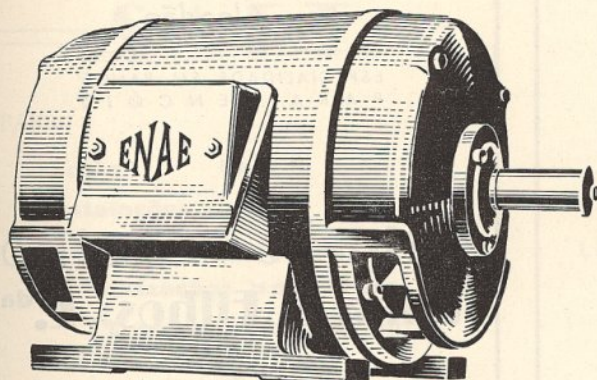
Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

Motores trifásicos assíncronos **ENAE**



- MOTORES DE MODELO BLINDADO
- , , , PROTEGIDO
- POLIDORAS
- ESMERILADORAS
- GRUPOS ELECTRO-BOMBA
- MOTORES ESPECIAIS PARA ADAPTAÇÃO A QUALQUER MAQUINA

PARA COMANDO E PROTECÇÃO DOS SEUS MOTORES, UTILIZE OS CONTACTORES-DISJUNTORES **TÉLÉMÉCANIQUE**

Empresa Nacional de Aparelhagem Eléctrica

AV. 24 DE JULHO, 158—LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

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

Telefones: 60879 - 63708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

FÁBRICA PORTUGUESA DE PASSAMANARIAS

ANTÓNIO GOMES DE SOUSA, F.º & C.ª

RUA DA LOMBA, 153

TELEFONE: 5 10 35

PORTO

ETIQUETAS TECIDAS,
ELÁSTICOS
E FITAS DE SEDA



TELEFS. 2 27 72 - 2 35 12 - 2 27 62

Armazenistas e Importadores

Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BÉREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET - THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida

Aparelhagem Doméstica
Estabilizadores de Tensão - AROS
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de instalação

Fábrica de Fiação e Tecidos de Linho e Algodão

ESPECIALIDADE EM PANOS
PARA LENÇÓIS



Albano Coelho Lima & Filhos, L.^{da}



Telef. PPC 401 41

(2 LINHAS)

PEVIDÉM

Guilherme Silva, Ferreira, Limitada

1924 - 1961

*Representantes e distribuidores dos melhores
fabricantes ingleses e nacionais*

**Fornecedores da Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses**

Tapetes * Carpetes * Alcatifas
Tecidos para estofos e decorações

Rua da Prata, 214, 1.º-2.º

Telef. 22051 - 33627

Os maiores armazéns da especialidade

VINHOS e AZEITES da

QUINTA DA CARDIGA



Sede:

QUINTA DA CARDIGA
ENTRONCAMENTO

TELEFONES:

Lisboa: 21334

Quinta da Cardiga — Entroncamento: 6213

Baterias Alcalinas

SAFT

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

Eng.º Ramalho Rosa

Rua Braamcamp, 96-1.º, Esq.

TEL. 50531

LISBOA

ELECTRO - ARCO

LIMITADA

Fornecedores da C. P.

**ELECTRÓDIOS
POSTOS E ACESSÓRIOS**

PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA
MATERIAL APROVADO PELO

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING



FÁBRICA E LABORATÓRIOS

Venda Nova — AMADORA

LISBOA-2

Rua Silva Carvalho, 239 — Telef. 685649/684895

PORTO

Rua do Bolhão, n. 216 — Telefone 21277

Camisas REGOJO

43 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

Telefs. 86 21 65 / 6

End. Teleg. «REGOJO»

LISBOA

Companhia Hanseática Lohmann & C.ª Lda.

Rua do Ouro, 191, 3.º-5.º-Telefones 21370-20780

LISBOA

Osnabruecker Kupfer-und Drahtwerk: Cobre
e suas ligas, metais leves, em tubos, chapas,
perfis, arames
Cabos eléctricos.

Hoesch-Export G. m. b. H.: todos os produtos
siderúrgicos

Material de construção para C. F., molas

Stahlwerke Roehling-Buderus A. G.: Aços
de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro
em Máquinas e Ferramentas.

Perfis e ferragens modernas de alu-
mínio anodizado
Tintas e vernizes.

**Sociedade Lusitana
de Destilação, Lda.**

**ÁLCOOL RECTIFICADO
EXTRA-NEUTRO**

95-96° GAY LUSSAC

**ÁLCOOL DESNATURADO
90-91° GAY LUSSAC**

SEDE:

LARGO DE SANTOS, 15-1.º-ESQ. — LISBOA
Telefones: 66 11 68-9 — 67 08 81

FILIAL:

RUA DAS CARMELITAS, 100 — PORTO
Telefone 2 29 15

INSTALAÇÕES FABRIS:

RIACHOS — TORRES NOVAS — Telefone 2028

Endereço Telegráfico: «ÁLCOOL»

Mais de 100 anos ao vosso serviço

J. A. RIBEIRO & C.ª, L.ª DA

RIBEIRO OCULISTA
CASA FUNDADA EM 1858

ÓPTICA / INSTRUMENTOS CIENTÍFICOS
MATERIAL E VIDRARIA DE LABORATÓRIO

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN

Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNEKE & CO. Berlim OC.

Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e binóculos

KRAHN Hamburgo

Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STUTTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA

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

Bidões e Tambores

EM CHAPA DE FERRO PRETA OU GALVANIZADA
EM POLIETILENO OU CARTÃO Prensado

Bidões de Portugal, Lda.

Rua dos Duques de Bragança, 9-3.º Esq. LISBOA
TELEFONE: 36 93 40

REPRESENTANTE DE:

SAPEM (Póvoa de Santa Iria)
MAUSER K. G. (Colónia, Alemanha)
e GEMPP & UNOLD A. G. (Basileia, Suíça)

SAMPAIO, COSTA & AZI, L.ª DA

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto
Transportes ■ Embarques ■ Trânsitos

LISBOA:

Rua dos Douradores, 21 s/l. D.

Telefones: 2 69 53-3 35 65

Estação Santa Apolónia Cais 2 — Telefone 86 15 82

PORTO:

GRIJÓ & IRMÃO, LDA.

Rua de Traz, 13

Telefone: 21058

ESPINGARDARIA CENTRAL

G. HEITOR FERREIRA, SUCR.

A. MONTEZ

(CASA FUNDADA EM 1902)

PRAÇA D. JOÃO DA CÂMARA, 3

TELEFONE 2 57 31 — LISBOA

Com os melhores votos de um Ano Próspero
envia aos seus clientes e amigos de todo o País,
as BOAS FESTAS

ATLÂNTIDA, L.ª DA

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31

Telefones { Loja 29081
Escritório 366453

TUDO PARA CASA DE BANHO

Mármorees — Azulejos — Mosaicos —

Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS

SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES

Amadeu Gaudêncio

— LIMITADA —

Construções Cívicas
Carpintaria Mecânica
Betão Armado
Trabalhos de Pintura

End. telegráfico: CONSTRUÇÃO
ESCRITÓRIOS E OFICINAS:

Rua Dr. Alexandre Braga 4—A

Telefones P. P. C. A. 43191 — 43192 — 59000

DEPÓSITO DE MATERIAIS:

Telefone 39.90.72

Estrada de Moscavide

LISBOA

ANSCO - a cores

SUPERANSCO E
ANSCOCHROME

AS MELHORES PELÍCULAS A CORES

LUMIÈRE

ALTIPLAN
PANCROMÁTICAS

TODAS AS MEDIDAS

PEÇA EM TODOS OS BONS ESTABE-
LECIMENTOS DA ESPECIALIDADE

REPRESENTANTE

VICTOR NÉVOA
RUA BERNARDO LIMA, 47-B

TELEF. 4 52 00
LISBOA

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs

Táxis Palhinha

Tem à disposição de V. Ex.^a os mais moder-
nos e confortáveis automóveis de luxo, de as-
pecto absolutamente particular, para casamen-
tos e outras cerimónias e todo o serviço dentro
e fora do País

Os populares táxis com faixa Palhinha

Automóveis de aluguer sem motorista. Auto-
carros dos mais confortáveis para excursões.
Carreiras regulares entre ESTORIL-SINTRA
e CASCAIS-SINTRA, dando a volta pela Serra

Camionetas e carros especiais para o transporte
de mobílias. Capitonés

SERVIÇO PERMANENTE

Garagem e Escritórios:

AV. VISCONDE DE VALMOR, 46, 46-C
Telefones 77 40 41/3

Secção de Camionagem e oficinas:

RUA VISCONDE DE SANTARÉM, 59
Telefone 532 16

Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 22576

■
ESCRITÓRIO EM LISBOA:

RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º
TELEFONE, 471 54

■
AZEITES VIRGENS E
REFINADOS PARA CONSERVAS,
CONSUMO E EXPORTAÇÃO

sempre preferidos pela sua alta qualidade

SERRALHARIA ARTÍSTICA

VICTOR HUGO DE CARVALHO, SUCR.

DE **ANTÓNIO MANUEL CASTRO**Executa todos os trabalhos pertencentes à **CONSTRUÇÃO CIVIL**
Fornecedores dos Caminhos de Ferro Portugueses e do S. N. I. (POUSADAS)

Largo do Picadeiro, 12

Telef. 293 19

LISBOA



Rua Elias Garcia, 332

Telef. 930593

AMADORA

Dominguez & LavadinhoFÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANIPULAÇÃO DE *PAPÉIS DE ESCREVER* E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS E TINTAS DE ESCREVER NACIONAIS E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DESENHO E PINTURA ■ PAPÉIS QUÍMICOS ■ LÁPIS, ETC.**SEDE:**

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 25201, 25202

VIÚVA FERRÃO, LDA.

Casa Fundada em 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

Estampagem sobre folha de Flandres
e Fábrica Mecânica de embalagens em folha de Flandres**LATAS**

para todos os produtos, Azeite, Óleos, Manteiga, Conservas, Café, Especialidades Farmacêuticas, etc.

Latas de fantasia para géneros e usos domésticos

CÁPSULAS «COROA» para garrafas e refrigerantes
SELOS METÁLICOS para encomendas postais, sacas, etc. CHAPAS para BATOQUES, para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante casa da especialidade

ESCRITÓRIO E FÁBRICA:

Rua do Cais do Tojo, 35

LISBOA

PASTELARIA MARQUESAlmoços — Chás — Jantares — Banquetes — Lanches
— para Casamentos em Lisboa e Província —Fabrico especial de **BONBONS e MARRONS GLACÉS**Preparação das melhores frutas portuguesas
em cestos regionais e caixas de fantasia**RUA GARRETT, 70, 72**

Telefone 33110:

LISBOA

HYDROLIT

S. A. Byrne — (SUÍÇA)

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

Rua de S. Julião, 41-2.º

Telefone 28919

LISBOA

SUCATAS

FERRO E METAIS
Para compra ou venda
consultar sempre a firma

ANTÓNIO DOS SANTOS E SILVA

Avenida 24 de Julho, 172
L I S B O A
Tel. 66 17 32

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

39, Rua Cais do Tojo, 55

Telefones: 66 40 75 - 67 24 39 * LISBOA - PORTUGAL
Telegramas: ERNARDINOS

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.^A
S. A. R. L.

Rua D. João V, 2-2.º

L I S B O A

GUERREIRO GALLA, LDA.

Rua da Madalena, 171 - LISBOA

Telegramas MARAIVA - Telefones 27086-27321
P. P. C.

AGÊNCIA DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS
MARÍTIMOS E TERRESTRES PARA TODO
O MUNDO

Despachos, Trânsitos, Embalagens e Seguros
ARMAZENS PARA DEPOSITOS DE MERCADORIAS
AGENTES EM TODAS AS PRINCIPAIS PRAÇAS
E PORTOS DO MAR

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA
e de SOURE

FORNECEDORES DA C. P.

Fiação fina / Torcedura / Tecelagem /
Branqueação e Acabamento.
Linhas para coser e bordar
Fiação e tecelagem de linho

Telegramas: NORTE - S.A DA HORA

TELEFONES { P. P. C. - Expediente 95 01 41 - 95 01 45 - 3. Hora
- Armazém 95 01 42 - 5. Hora
- Gerência 95 00 68 - 3. Hora

FÁBRICA DE FIAÇÃO
E TECIDOS DE SOURE

PALEÃO - SOURE

Telefone: COIMBRA - 6714

NASCIMENTO, PACHECO & SIMÕES

Despachos no Caminho de Ferro
Camionetas de Aluguer

Serviço de domicílio a domicílio entre:

LISBOA - COIMBRA - PORTO - SANTO TIRSO - GUIMARÃES

Escritório: Rua dos Caminhos de Ferro, 154, 1.º - F.
Telefones 86 35 23 - 86 18 57

Cais Santa Apolónia - Telef. 86 15 11

Garagem: Rua Fernando Palha, 29 - F - Telef. 38 16 34 - LISBOA

VIDRAÇAS VIDROS E ESPELHOS

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

LOUÇAS, VIDROS E TALHERES,
ARTIGOS DE MÉNAGE, ESMALTES,
ALUMÍNIOS, ETC.

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam:

A MOLDURA NACIONAL, L.^{DA}

FORNECEDORA DA C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46

LISBOA - 2

Telef. 66 43 12

Teleg. MOLDURACIONAL

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS • TACOS • PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORIFICOS "FRIGIDO"

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185 * TELEF. 773046 P.P.C.A. (4 LINHAS)

Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

- a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações, inclusive para as de Raio X de alta frequência.
- b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de bácia, silenciosos, apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.
- c) — Tubo plástico «POLIVOLT», próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.
- d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e gases.

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

Café NICOLA

O café dos bons apreciadores

O MELHOR SERVIÇO
A MELHOR FREQUENCIA

Excelente Serviço de Restaurante

24, ROSSIO, 25

LISBOA

Azulejos e faianças artísticas

— GÉNERO ANTIGO —

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

— 91, Rua do Alecrim, 97 —

LISBOA

Telefs. 22537-638292

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

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscoso

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

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

WERNER & PFLEIDERER

Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

Rolf KEEL, LISBOA-3

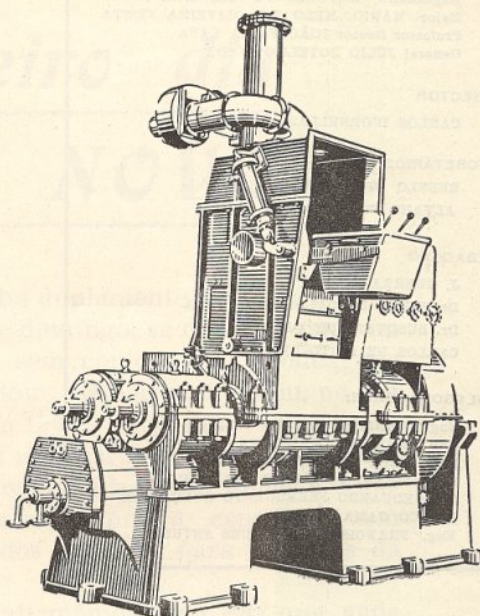
Rua Frei Manuel Cardoso, 16

Telef. 72 09 94

Walther LEUCHT, PORTO

Rua da Cruz, 222

Telef. 4 53 06



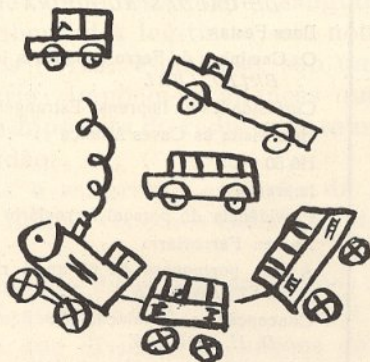
TAPETES EM FITAS DE BORRACHA ENTRELAÇADA

MARCA «ZERBIN»

PARA AUTOMÓVEIS E SCOOTERS

CASAS DE BANHO, ELEVADORES, MÁQUINAS DE COSTURA, ETC.

Tapetes para todas as mar-
cas de automóveis, Capa-
chos para portas de entrada,
Jardins, etc.



Carpets e Passadeiras
para escadas, corredores,
etc.

CAPACHOS PARA TODOS OS FINS

Fabricam-se em todos os tamanhos

Fornecedores da C.P. em capachos isoladores para alta tensão
REGENERADORA BORRACHA DE OLIVAIS, LDA.

Fábrica e Escritório:

Rua Conselheiro Mariano de Carvalho, 57

Telef. 38 95 99 — OLIVAIS

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

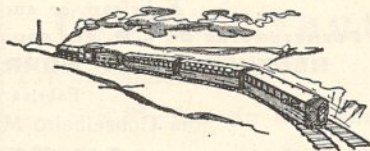
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

No primeiro dia do Ano Novo	367
A Ponte sobre o Tejo, pelo Prof. <i>DOUTOR J. FARIA LAPA</i>	369
O comboio pagador, por <i>EURICO GAMA</i>	371
Prospectivando um Humanismo Científico, pelo <i>DR. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA</i>	373
Boas Festas	374
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	375
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	379
Uma visita às Caves Aliança	380
Há 50 anos	380
Imprensa	380
Previdência do pessoal ferroviário	381
Ateneu Ferroviário	387
A vida portuguesa há 60 anos, reportagem de <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	397
Concepção e instalação de Equipamento de suspensão, por <i>D. H. ROONEY</i>	404
A França é um grande país de exportação de material ferroviário, por <i>EDMOND DELAGE</i>	410



No primeiro dia --- do ANO NOVO ---

1 DE JANEIRO DE 1961. É um dia duplamente santificado o de hoje, pela circunstância de, neste domingo, se celebrar também o início do Ano Novo. Não é sem comoção que todos nós transpomos o limiar do dia de Ano Bom. Que nos reservam, no seu lento decorrer, os 365 dias do ano de 1961? A pergunta que todos os homens a si próprios dirigem, traz uma carga pesada de angústia, mas não totalmente esmagadora, porque, felizmente, nunca a Esperança abandona o nosso coração. Sempre a esperança em melhores dias fortaleceu o ânimo dos homens para as lutas da existência.

Já aqui, neste mesmo lugar, afirmámos uma vez que nada havia de pior, na vida, do que o pessimismo e o derrotismo. O que se nos impõe a todos é viver a vida com altura e dignidade e ter fé na Providência e em nós próprios, fé absoluta nos destinos mais altos da Pátria.

O Mundo inteiro está vivendo uma época de sobressaltos e pesadelos. Ventos agrestes e rijos sopram de todos os lados, não já só do Oriente, não já só da Rússia, mas até — coisa inacreditável e monstruosa! — das Nações Unidas, de onde nunca deviam soprar.

Em nome de uma Liberdade sanguinária e desumana, matam-se todas as liberdades legítimas; em nome dessa Liberdade, algemam-se os povos livres; esmaga-se, sob um pé brutal, a independência da Hungria; impõem-se alianças que não são mais que uma forma cínica e hipócrita de reduzir os seus forçados *aliados* a uma indigna escravidão.

A' inquietante e sangrenta agitação da Argélia, sucedeu o incêndio do Congo Belga. Os ódios raciais continuam a dividir os homens.

Numa Humanidade dividida por paixões e ódios, que sentido pode ter a palavra Fraternidade?

Essas paixões que dividem as nações entraram também de ímpeto no seio das Nações Unidas. São quase constantes os ataques à soberania portuguesa e à nossa política ultramarina. E como se tem atacado Portugal? Pelas mais abjectas e inacreditáveis mentiras, como o tem fãcilmente provado a Delegação portuguesa.

O sr. Embaixador dr. Vasco Garin, que tem defendido enèrgi-

camente, nas Nações Unidas, o prestígio português, tem desfeito uma a uma, de maneira decisiva, as falsidades que contra nós têm bolsado os nossos inimigos. Numa das suas veementes respostas, o sr. Dr. Vasco Garin, ao pulverizar as falsidades relativas à discriminação racial, sublinhou que ainda recentemente o historiador Arnold Toynbee se pronunciara, imparcialmente, a favor dos portugueses e também dos espanhóis. Eis o que aquele historiador escreveu e que o nosso ilustre embaixador leu na Assembleia das Nações Unidas:

«Existem vastos e importantes sectores da raça humana, nos quais os preconceitos racistas brilham pela ausência. Refiro-me, particularmente, aos muçulmanos e aos povos de línguas portuguesa e espanhola.»

São ainda do mesmo historiador e do mesmo depoimento estas palavras:

«A ausência de preconceitos raciais nos povos de línguas portuguesa e espanhola é um facto incontestável, qualquer que seja a sua origem histórica.»

Os inimigos que nos atacam na Assembleia das Nações Unidas ignoram o heroísmo com que os timorenses, na segunda guerra, se defenderam dos ataques das tropas japonesas; ignoram o patriotismo dos goeses, sempre prontos a defender a unidade nacional, assim como desconhecem que, tanto em Angola como em Moçambique, os portugueses de cor e os portugueses da Metrópole são governados e protegidos pelas mesmas leis.

Os ventos maus sopram com força -- mas um dia hão-de perder a violência com que atravessam o Mundo de lado a lado, até deixarem de soprar por completo. Para fazer calar de uma vez para sempre os nossos inimigos, bastará simplesmente que nos mantenhamos firmes na fé do futuro e fiéis à unidade nacional. A fé em nós próprios é a maior força moral que podemos encontrar na vida.

O ano de 1960 foi bissexto. Trouxe-nos desagradáveis surpresas. Mas foi, todavia, o ano glorioso das Comemorações Henriquinas, em que se fizeram representar numerosas nações e em que sentimos mais próximo do nosso o coração do Brasil.

O que será o ano de 1961? A Esperança e a Fé no futuro segredam-nos ao ouvido, numa confiança amiga, que devemos arredar do nosso espírito apreensões e ideias tristes.

Confiemos na Vida.

Aos nossos prezados amigos e colaboradores, aos nossos assinantes, anunciantes e à Imprensa desejamos um Ano Novo feliz e próspero.

A PONTE sobre o Tejo

Pelo Prof. DOUTOR J. FARIA LAPA

DO «Boletim Mensal» do *First National City Bank of New York*, de Outubro último, a página 115, traduzimos, com a fidelidade que nos é possível, o seguinte passo: «As nossas fábricas, centrais de energia, *caminhos de ferro* (sublinhado nosso), empresas de viação e sistemas telefónicos constituem a encarnação dos nossos aforros passados. Existem, porque os antecessores depositaram fé na poupança e sacrificaram o consumo diário. Representam esforços materializados. Temos que os renovar para manter as nossas normas de vida. E temos que os ampliar, para dar guarida a mais numerosa população. A sua renovação, expansão e melhoria são indispensáveis ao progresso».

Assim se pensa nos Estados Unidos da América, e se pensa hoje em dia. Os caminhos de ferro, como outras formas de capital fixo, materialização de sacrifícios de gerações passadas, não estão feridos pela obsolescência económica; torna-se indispensável ao progresso a sua renovação, expansão e melhoria. Assim se pensa hoje — e nos Estados Unidos da América. . .

Vem isto a propósito da ponte sobre o Tejo.

Na política, em boa hora encetada, do desenvolvimento económico, vai o País proceder a mais um investimento vultoso, como é o da ponte sobre o Tejo. Trata-se de um investimento dirigido à infra-estrutura económica — sector transportes — e assume aquela característica tão frequente

nos investimentos dessa natureza: a sua alta concentração unitária, resultado da forte descontinuidade das formas técnicas do capital. De facto, a unidade ponte é indivisível.

Com o investir, visa-se concorrer para o desenvolvimento económico, através da maior produtividade que o novo equipamento vai conceder. Decerto que esta maior produtividade virá permitir aumentos físicos do produto. Mas este aspecto, puramente mecânico, é do simples domínio da Técnica.

O domínio da Economia apresenta-se muito mais vasto. À Economia interessa esse acréscimo de produtividade mas expresso em valor, e valor, não medido em termos monetários, mas medido pelo poder de compra das unidades de consumo. Que a produtividade acresça, que o volume físico da produção aumente, mas que tal aumento não se limite a um quadro espectacular — que ele encontre imediato escoante no mercado, pela solicitação da procura, cujo poder deve, para tanto, ser estimulado. Eis o que à Economia interessa.

Ora este reforço da procura, este alargamento das dimensões do mercado, obtém-se através do sincronismo da realização de investimentos em numerosos sectores e, quanto aos sectores compósitos (como é o dos transportes) através da incidência síncrona dos investimentos nas componentes sectoriais. É assim, é facultando a criação recíproca de economias externas a cada

um dos sectores ou elementos sectoriais beneficiados pelos investimentos, que se alcança o equilíbrio do crescimento.

A expansão do acervo de capital real, concedente de maior capacidade produtiva ou de maior eficiência produtiva, apresentará então utilidade em termos económicos, pois corresponderá à satisfação do consumo. É exactamente na extensão da magnitude do mercado que reside o ponto vulnerável do círculo vicioso da estagnação económica.

Tanto bastaria para se justificar em absoluto o intento de alargar ao transporte rodoviário (um dos elementos componentes do sector dos transportes) o acesso à projectada ponte, se ela houvesse sido concebida no pressuposto da concessão de preferência ao transporte ferroviário (outro elemento componente do sector dos transportes).

Ainda que a realidade exiba as posições invertidas, sem dúvida aquele pressuposto teria encontrado sólida fundamentação.

As previsões oficiais do tráfego na ponte, constantes do projecto do II Plano de Fomento, indicam tanto para 1962 como para 1970, tonelagem de mercadorias, para a ligação ferroviária, dupla da relativa à ligação rodoviária e quantidade de passageiros, afecta à ligação ferroviária, também dupla da relativa à ligação rodoviária.

A força destes números seria suficiente para dar primazia à ligação ferroviária através da ponte. Mas acresce a circunstância de a rodovia já beneficiar hoje, nas relações entre norte e sul do curso inferior do Tejo, da ligação pela ponte de Vila Franca de Xira, quando a ferrovia só dispõe da ligação Setil—Vendas Novas, em circular de muito maior raio. E há a notar, mais, que a implantação, no Seixal, das instalações siderúrgicas, vem ainda reforçar a justificação daquela primazia. Às necessidades de transporte de grandes massas que vão surgir, só o caminho de ferro, pela sua caracterização técnica, pode responder; prevê-se para a primeira fase de laboração (produção anual de 200.000 toneladas de aço) a movimentação, no interior da fábrica (matérias primas e produtos), de 1 milhão

de toneladas por ano, como se prevê a ocupação de 3 mil pessoas no mesmo núcleo industrial. E, ainda mais, há a considerar aquele pensamento, de tão flagrante actualidade, expresso em comunidade que se reconhece enfileirar na vanguarda do progresso económico—aquele pensamento com que abrimos estas notas.

Mas primazia não quer significar exclusividade. Pelos fundamentos de ordem económica antes aduzidos, seria incompreensível perder a oportunidade da execução de uma obra que ao País custaria à volta de 2 milhões de contos, sem dela fazer beneficiar, com o acréscimo de cerca de 30%, na despesa— insignificante, tendo em conta a larga projecção dos seus efeitos — o outro elemento sectorial dos transportes: a estrada. E esta multiplicação do investimento, extensivo então a dois elementos sectoriais, apresentava outra vantagem, embora, quanto a nós, de ordem secundária, em relação às que se situam no plano económico. Atender-se-ia, de certo modo, ao actual problema do congestionamento do trânsito rodoviário, com seus consequentes engarrafamentos, de tão grande poder espectacular. Todavia, na elaboração do projecto da ponte afirmou-se — porquê? — a primazia para o trânsito rodoviário, concedendo-se que numa segunda fase de construção — para quando? — à utilização da ponte tivesse acesso o tráfego ferroviário. Depara-se, deste modo, uma situação ao invés da que parece mais indicada.

Por felicidade, ainda se está a tempo de prover. Basta que se adopte procedimento susceptível de apagar a inversão dos termos, sem postergar a extensão do investimento aos dois elementos sectoriais, caminho de ferro e estrada. Tal procedimento não pode deixar de concretizar-se na execução rigorosamente simultânea das duas fases de construção previstas — com a virtude, ainda, de responder a outras exigências a que se não aludiu por brevidade e das quais dá conhecimento o parecer da Câmara Cooperativa sobre o projecto da ponte (Parecer n.º 3/VII).

O comboio pagador numa página de memórias

Por EURICO GAMA

REMEXENDO há dias numa gaveta onde se misturam papéis de longa data, velhos manuscritos, cartões, gravuras, autógrafos e até uma ardósia dos meus saudosos tempos da meninice, deparei com uma curiosa e já histórica fotografia, que me fez recuar no pensamento quase duas dúzias de anos.

Esse documento — porque de documento se trata — ilustra esta crónica que vem a ser, afinal, uma página de memórias, recordações despreziosas e por certo de mais interesse pessoal do que geral. E se a mandei para o Amigo Carlos d'Ornellas foi, unicamente, porque, no fundo, alguma relação tem com os temas abordados nesta Revista da sua abnegada e competentíssima direcção. E posto o intróito, siga a narração propriamente dita.

Eu frequentava o 4.º e último ano do Curso de Filologia Germânica da Faculdade de Letras de Lisboa, da velha Faculdade a Jesus, paredes meias com a douta Academia onde pontificavam, com o lustre de seus venerandos nomes, os Senhores Doutor Júlio Dantas e Joaquim Leitão. Fazia os meus derradeiros exames, se não estou em erro examinado pelos Profs. Knapic e Anacleto, mas, mal sucedido em dois, um colega amigo, que ainda há poucos anos foi secretário do Sr. Ministro da Economia, propôs-me o lugar que ele desempenhava no Colégio de Santo António, no Fundão, pois desejava concluir a sua licenciatura no ano lectivo seguinte. E eu deixei-me deslumbrar pelos 900\$00 do vencimento, embora merecendo mais alguns cobrezinhos, pois ia leccionar nada menos do que Português, Inglês e História do 4.º, 5.º e 6.º anos. Enfim, mas isto passou-se já lá vão 24 anos! Como o cavalo do Tempo galopa, meu Deus! Mas, como é agradável olharmos para trás. Por muito tristes que sejam esses anos, eles são, no fim de contas, um sinal de Vida — e é tão bom viver!

Fui, pois, em Outubro para a Cova da Beira, que é um lugar encantador, diria mesmo de sonho, e por lá me conservei até ao fim do ano lectivo. Só no outro continuaria a carreira interrompida,

mas já não em Lisboa e sim na esbelta e histórica Universidade de El-Rei D. Dinis, na alegre Lusa-Atenas, Rainha do Mondego. Seriam também... *passos perdidos!* O destino reserva-nos cada surpresa!

Voltemos ao Fundão. Ah! como tudo me ocorre lindamente. Saí de Elvas ao pôr do Sol numa bela tarde de Outono. As folhas caíam das árvores e no meu coração alguma coisa caía tam-



A locomotiva do Comboio pagador

bém. Aliás, ele ficava muito preso a Alguém, Vida da minha Vida.

Quando o comboio sai da Estação das Fontainhas e entra na curva dominada pelo majestoso Forte da Graça e deixando à esquerda a bonita cidade em anfiteatro, abraçada em amoroso amplexo pelas suas estupendas muralhas, olheia-a com tanta paixão como se, porventura, dela me



Uma vista do Fundão

despedisse para sempre. E isto porque lhe quero muito. Lá ficavam as casas em ar de presépio, muito branquinhas na cal dia a dia renovada; o castelo, cujas ameias o lusco-fusco recortava graciosamente o imponente Aqueduto da Amoreira com os seus oitocentos e tantos arcos, e a tão querida e formosa Igreja do Senhor Jesus da Piedade, no meio dos olivais.

Cheguei a Abrantes seriam umas 23 horas. A cidade estava já deitada, quase não se vislumbrava viv'alma, e eu só teria ligação para a Beira, lá para as duas da madrugada! Mas passei o tempo como pude, dando umas voltas pelas ruas desertas batidas por um luar que faria inveja ao de Janeiro, até que, a pé, desci novamente à Estação, no Rossio, para apanhar o comboio de Abrantes à Guarda. No Fundão aguardava-me uma pessoa que eu não conhecia, mas com quem facilmente me identifiquei: o Reverendo Padre José Mendes Gil, Director do Colégio onde eu ia leccionar. Seríamos bons amigos, como o seria de muitas outras excelentes pessoas dessa acolhedora terra, almas simples, gente simpática, atenciosa e hospitaleira, como é apanágio dos beirões. E depois a região é um mimo, o Fundão recostado no sopé da Gardunha, num deslumbrante vale entre esta Serra e a altaneira Estrela. A vegetação é duma grande riqueza, as flores têm um perfume edénico e as águas são duma limpidez cristalina.

Aos Sábados ou noutros dias da semana depois das aulas, habituei-me a dar o meu passeio em bicicleta e assim percorri muitos daqueles magníficos arredores: o Alcaide (ondé estás, amigo Salvado, que em tão alto tinhas a tua generosa e nobilíssima profissão de professor primário?); Alpedrinha, com a sua fonte monumental; a Fabela e outros de sonora nomenclatura medieval:

Aldeia de Joanes, Póvoa da Atalaia, Peroviseu, Silvares, Souto da Casa, Vale de Prazeres, Valverde, Alcongosta, Castelo Novo, onde brotam as nascentes da saborosa e saudável Água do Alardo.

Não fui a todos, mas poucos me ficaram por conhecer, e desses passeios guardo as melhores recordações, apesar de uma ou outra vez ter dado com as costas no chão. Acode-me até à lembrança que, num deles, para evitar um choque com um automóvel, fiquei um tanto contuso e ferido nas palmas das mãos, e foi o próprio dono do carro que me levou a sua casa, onde me deu uma injeção antitetânica. Era, felizmente, médico e por sinal... o Presidente da Câmara!

Foi justamente numa dessas voltas, que fiz a fotografia encontrada na gaveta da minha secretária e que está na origem desta desataviada crônica memorialista...

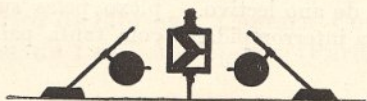
Trata-se da locomotiva do *comboio pagador*, um comboio que ao presente já não se forma, segundo creio.

Constituíam-no a máquina, como não podia deixar de ser, um salão (onde se efectuavam os pagamentos ao pessoal), uma carruagem e um vagão com materiais. A chegada desta formação revestia-se sempre de importância especial, como se calculará, pois era ele que transportava aquele vil metal sem o qual não podemos passar. Gostaria de mencionar mais alguns factos sobre este comboio, mas ignoro tudo o mais. Talvez o artigo consiga despertar a curiosidade de um ou outro leitor e isso já me contentará, e quiçá mesmo alguma pessoa mais dentro do assunto do que eu, queira, a propósito, elucidar-nos convenientemente sobre a história do *comboio pagador*, do qual apenas sei o pouco que fica dito... e mal!

Em Elvas, no mês do Rosário de Nossa Senhora de MCMLX.



Os Paços do Concelho do Fundão



PROSPECTIVANDO

UM HUMANISMO CIENTÍFICO

Pelo Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

SOMOS dos que há muito defendem, ao falar e ao escrever, que as camadas intelectualizadas e representativas da sociedade têm necessariamente de impregnar-se de saber e de informação sobre os fenómenos sócio-económicos. Tarde se chegou à aceitação deste rumo, mas consolador é notar que os movimentos da opinião pública vêm sendo nos últimos meses polarizados no sentido da positividade. Os «poetas» e os metafísicos que, como técnicos e dirigentes, têm sido responsáveis na administração pública e privada, sentem que algo de novo os ameaça de obsoletos. Por isso ou se entrenchiram, utópicos, contra a adaptação à circunstância, ou tentam ajustar-se a ela. Devemos em boa verdade confessar que o fenómeno não é típico só dos portugueses, mas antes se universaliza em países de escolaridade qualitativa. Dum lado temos pois portugueses e franceses, por exemplo, cuja cerebração é de tipo literário-qualitativo, doutro ingleses e americanos, ainda por exemplo, cuja mentalidade é de tipo tecnológico-quantitativo. É evidente que estas oposições são um tanto forçadas e apenas servem o nosso propósito de classificação formal, porquanto se verifica que já os franceses se comprometeram há muito com uma instrução tecnológica, quando os ingleses ainda doseiam demasiado seus «syllabuses» com formação humanística de sabor escolástico.

Estamos portanto numa encruzilhada feliz, em que urge escolher. A atitude de escolher é menos uma possibilidade que uma imposição. Decidir pela via qualitativa significa obsolescência, atraso, sobrevivência improvável, incapacidade de diálogo. Optar pela via quantitativa é ser capaz de ajustamentos, de avançar, de sobreviver, de competir, de comunicar no mundo em que operamos. O problema parece tão somente de método, mas não o é em exclusivo. Seguir a via do diálogo implica renúncia a um estar-no-mundo calmo e apoiado em estruturas metafísicas, míticas e convencionais. Para sobreviver vem o recurso de estruturas positivas, científicas, mutáveis. Ontem um humanismo literário, hoje um humanismo científico.

Ontem e hoje — duas posições no tempo que pedem melhor esclarecimento em relação ao problema que se enfrenta. Para o efeito vamos servir-nos duma informação concreta. Morreu há semanas, por violento desastre de automóvel, o ilustre francês M. Gaston Berger, filósofo, cientista, administrador e homem de negócios, que fora também director-geral do ensino superior em França. Seria homem dos sessenta — daquela geração em que são raras mas preciosas as excepções dos que sabem dialogar e comunicar em proveito das gerações tão precisadas de «leaders». Gaston Berger, numa França em que as divisões de opinião no campo sócio-económico provam quase laboratorialmente as duas atitudes que esboçámos, era o cientista do novo humanismo. Fundou a Prospectiva, uma nova ciência que responde àquela lamentação de Paul Valéry quando dizia que nós entramos de costas no futuro (Nous entrons dans l'avenir à reculons). O prospector opõe-se cientificamente à preguiça geral e natural que todos temos de estruturar o presente em função do futuro, preferindo malgradadamente prolongar nele o passado. Pela prospectiva pode aprender-se a viver feliz num mundo cuja regra é a mudança, o ajustamento. Antes mesmo de sabermos dos estudos de Gaston Berger sobre a Prospectiva, tínhamos nós já ensaiado um método de engenharia social, em esboço, capaz de responder a tal regra.

Voltando às acima referidas posições de ontem e de hoje, podemos agora melhor avaliar o presente não como uma função do passado, mas como uma determinante do futuro. Os dados de ontem, quando não mitos mas pedaços da positividade histórica, servem-nos como ferramenta e como lastro, mas não como espelho. Com a ajuda dessa ferramenta, é possível prospectarmos as tendências dos fenómenos sócio-económicos no amanhã e, desse jeito, condicionarmos o viver de hoje.

É dentro desta filosofia, hoje respirada nas melhores universidades do globo (algumas dezenas conhecemos ou directamente ou por leitura de seus

BOAS FESTAS

Dignaram-se endereçar-nos afectuosas saudações de Natal e Ano Novo, que retribuimos com muito reconhecimento, os nossos amigos e entidades seguintes:

Engenheiro R. de Espregueira Mendes, Chaves Caminha, D. Alejandro Freijal del Villar, Dr. Vidal de Caldas Nogueira, Acúrcio Pereira, Manuel dos Santos, Jorge Toscano Alves, Inspector Manuel Martins d'Almeida, Jorge Augusto Tabora de Lemos e Figueiredo, António Neves, António Pereira Serzedelo, Daniel Silva, J. Matos Serras, Francisco Velez Conchinhas, D. Juan B. Cabrera, António Maria da Silva, Jorge Silva, Luís dos Santos Bagorro, Joaquim Teixeira de Sampayo, Professor Dr. Américo Marinho, Benjamim Esteves, Manuel de Oliveira, Alexandre Rosado da Conceição, Carlos Pardal Cardoso, Manuel de Carvalho, Carlos Santos Cruz, António Martins Pimenta, António Martins de Sousa, Dr. Manuel Busquets de Aguilar, Capitão Manuel da Silva Guerra, Dr. Carlos N. F. Löfgren, A. Leão de Carvalho, Carlos de Brito Leal, Major Adalberto Ferreira

mestres), que se formam as gerações marcantes da actualidade, e pelo seu método tentaremos numa série futura de artigos tratar problemas de momento interesse. Alguns são mesmo a razão de sobreviver. Entre eles: (a) A instrução secundária por pedagogia acelerada como mínima preparação e daí o estudo da ascendência dos primários. (b) A ascendência dos secundários a graduados universitários. (c) Cosmopolitização da universidade, tecnicização da escola secundária e regionalização da escola primária. (d) O valor da tecnologia no crescimento económico a despeito da falta de recursos naturais e de capital. (e) A planificação tecnológica como medida de equilíbrio entre os defeitos do capitalismo e do socialismo na sociedade moderna. (f) Ao dirigente, seja em que ramo for da actividade, é indispensável uma larga preparação científica nos domínios socio-económicos. (g) Compatibilidade crescente entre higiene social e desenvolvimento económico. (h) Encaminhamento da sociedade prospectada para o humanismo científico de novos valores éticos, religiosos e estéticos.

Assuntos como os das alíneas anteriores ainda parecerão paradoxos e absurdos aos que entram no futuro de recuo, mas são a certeza e o apoio dos que vivem com a esperança de deixar a seus filhos uma civilização verdadeiramente humana, de dimensões humanas, em que o progresso é único obreiro.

Pinto, Roman M. Guzman, Pierrette Le Bourdieu, Carlos Púrviz, Dr. Bruno Bonotto, Carlos Trindade Horácio Novais, Francisco Cota, Carlos Empis, José A. Sá Pilão, José Simões Rego Figueira, Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, Professor Orbelino Ferreira, F. Mauhin Gonçalves, António da Silva Botelho, Carlos A. S. Rei, Alberto Bartissol, Tenente Jayme Faria Affonso, José Cavaco Vieira, D. Martin Maqueda, Carlos Lopes Pinto, Dr. Ernesto Sanchez, Gentil Marques, Manuel Casqueiro Haderer, Orlando Cardoso Duarte, Carlos Daniel Worme da Costa, J. Carlos Santos Pinto, Joaquim Ondas Soares, Carlos Roque e Santos, Dr. Élio Cardoso, Manuel Escudero Santos, João Salgueiro Costa, Fausto Boavida, Coronel Cifka Duarte, Joaquim Nunes Bernardo, Eng.º Carlos Manitto Torres, António Mendes Morais e António Martins de Sousa, Director Gerente de Unión de Transportes Ibéricos de Madrid; Associação Industrial de Angola, Chefe dos Serviços de Turismo de Espanha; Manuel Guedes, Lda., Viúva Macieira & Filhos, Ch. Lorilleux, Manuel Reis Morais & Irmão, Leacock Equipamento Industrial, Lda., Litografia Salles, Limitada, «Papyrus» Sociedade de Importações Gráficas, Lda., Agência Universo, Camisaria Moderna, Associação Industrial Portuguesa e Feira Internacional de Lisboa, Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico de Lisboa, «Stag», Sociedade Técnica de Artes Gráficas, Lda., Serrilharia Mecânica de Américo Amaral dos Santos, Olavo Cruz, Limitada; António Pessoa, Lda.; A. Rodrigues, Lda.; Piloto & Santos, Lda.; Boletim da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sena Botto & Leitão, Lda., Papelaria Fernandes; António Nunes da Silva, Construtores; Chaves Rezende, Lda.; Centro Nacional Suíço de Turismo, Baeta Joalheiros, Commissariat Général au Tourisme, em Lisboa, Conselheiro de Imprensa da Embaixada de Espanha em Lisboa, Direcção da Biblioteca do Pessoal de Trens e Revisão de Bilhetes dos Caminhos de Ferro Portugueses, Fotogravura Novarte, Hotel Astória, de Monfortinho, Luso Gráfica, Lda., Núcleo Campista de Cascais, Parodiantes de Lisboa, Selecções Femininas, Armeis & Moreno, Soares & Antunes, Lda., Escola de Toureio Luciano Moreira, Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Simão Guimarães, Filhos, Lda., Gabinete Português de Leitura de Pernambuco, Sociedade de Artigos Gráficos, Lda., Banda Artística Lisbonense, Presse Service, Estabelecimento Sida, Limitada, Secção de Propaganda e Publicidade da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Direcção do Orfanato dos Ferroviários da C. P., Pessoal Gráfico da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Jayme Machado Alves, Professor Dr. João Faria Lapa, Diamantino Vizeu, Carlos de Oliveira Faria, Mário Rocha Parreira, Major Carlos d'Almeida, Armando Carreira, Álvaro Portela, Joaquim Vieira Pinto, João F. Horta.

Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária da Venezuela

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A Venezuela, com 1.020.400 km² de superfície, cerca de dez vezes e meia mais do que Portugal, é povoada apenas por seis milhões de habitantes, do que resulta uma densidade demográfica de somente cinco habitantes por quilómetro quadrado.

É uma república federal situada na extremidade norte do continente sul-americano, com 1.500 km. de litoral costeando o mar das Anti-

Nas províncias do litoral encontram-se também alguns mulatos e alguns negros, descendentes dos escravos africanos, mas perfeitamente integrados na população. Os índios puros habitam apenas, em pequeno número, o alto Orenoco, o grande rio cujas nascentes são quase inacessíveis. Esses índios distinguem-se pela sua resistência à fadiga, recusando sempre todo o contacto com a civilização. Uma das suas tribos, descoberta em 1950 por uma coluna expedicionária franco-venezueliana, que depois foi vitimada pelo clima e os ataques desses índios, fez saber que muitos deles ignoravam em absoluto a existência dos povos de raça branca.

Mas, de todos, o mais típico é o llanero que habita os Llanos, as vastíssimas planícies ao longo das margens do Orenoco, extensas pastagens que alimentam milhares de rebanhos de gado suíno, cavalos e bovino. São eles os *cow-boys* e os *gaúchos* venezuelanos com os seus chapéus de aba larga e os blusões brancos de gola fechada. A eles recorreram Francesco Miranda em 1806, ex-oficial de Bonaparte, e mais tarde Simão Bolívar, organizando aguerridos esquadrões de lanceiros que bateram os espanhóis nas montanhas e proclamaram a independência da Venezuela em 1824.

Foi no ano de 1499 que o italiano Amerigo Vespucci, animado pelas descobertas de Cristóvão Colombo, partiu de Cadis na sua segunda viagem para as «Índias Ocidentais», disposto a encontrar uma passagem para Oeste que o conduzisse até à Índia cujo caminho marítimo pelo Cabo da Boa Esperança já havia sido descoberto por Vasco da Gama.

Chegado às ilhas já descobertas por Colombo, fez rumo ao sul e deparando com uma longa costa, navegou à vista dela até um vasto estuário,



A Rede Ferroviária da Venezuela

ilhas e limitada a oeste pela Colúmbia, ao sul pelo Brasil e a leste pela Guiana Britânica. A sua população é composta por uma minoria de brancos de ascendência espanhola que, pela sua educação e cultura superior à dos demais habitantes, dominam o país. Oitenta por cento são mestiços espanhóis e índios, que se caracterizam pelo seu espírito impulsivo, a sua inteligência, pelo seu turbulento e patriotismo ardente.

que julgou ser um estreito, e nele penetrou. O estuário não era, porém, um estreito mas sim uma vasta laguna com águas estagnadas e inúmeros ilhéus rasos, sobre os quais se viam várias cabanas construídas sobre estacas e habitadas por índios que se serviam de pirogas para transporte de um para outro ilhéu.

Vespucci era florentino e conhecia Veneza e o seu sol luminoso. Assim, certamente tocado pela nostalgia do seu país, o sol brilhante dos trópicos e as águas quietas com as povoações lacustres, quis dar àquela laguna o nome de pequena Veneza, de Venezazinha, em italiano Venezuela. E assim foi que do nome dado por Vespucci à laguna de Maracaíbo, resultou o nome da actual nação.

Não quis o Destino que Cristóvão Colombo perpetuasse o seu nome na designação do novo continente por ele descoberto, porque ainda mais uma vez foi Américo Vespucci quem ligou o seu aos territórios incomensuráveis hoje chamados Américas do Norte, Central e do Sul. Colombo ficou apenas lembrado em um único país: a Colúmbia. Bem pouco para quem tantos esforços empregara em descoberta de tal monta.

Apesar da Venezuela possuir 300 000 km² de terras cultiváveis que fornecem principalmente café, cacau, tabaco, cana de açúcar e algodão, o seu desenvolvimento agrícola tem-se efectuado muito lentamente devido a uma complexidade de factores, tais como a falta de mão de obra e de comunicações, que várias medidas governamentais têm procurado resolver.

Uma outra riqueza natural da Venezuela são as florestas que cobrem metade do seu território, difficilmente explorado devido ao clima e aos índios. São já conhecidas cerca de 600 espécies de árvores. Os Estados de Bolívar, de Amacuro e dos afluentes do Amazonas, são apenas uma floresta imensa onde os rios são as únicas vias de comunicação, o que muito dificulta o comércio de madeiras ainda pouco desenvolvido.

A maior riqueza da Venezuela encontra-se, porém, no subsolo. Nele aparece o carvão, o níquel, o cobre, o ferro, o chumbo, a magnésia, a esmeralda, o ouro e os diamantes. O sal é um monopólio do Estado com uma extracção de mais de 25.000 toneladas por ano.

Foram os americanos quem chamaram a si todas as realizações industriais mineiras, das quais as mais espectaculares são «The Orinoco Mining Company», filial da «United States Steel Co. Ltd.». Construíram em 1951, numa região semi-desértica da foz do Orenoco, um porto dotado de todos os mais modernos mecanismos, o Porto Ordaz, que pode receber navios de alto mar de 30.000 toneladas e está ligado ao interior por uma linha de caminho de ferro e uma estrada paralela, com 150 km. de extensão, estabelecendo

assim as comunicações necessárias com uma mina de ferro de uma riqueza extraordinária.

Apesar da maioria destas companhias ser americana, outras companhias inglesas e francesas exploram também vários minérios. Mas o subsolo venezuelano está ainda longe de ser explorado sistemáticamente.

A maior e a mais considerável riqueza energética da Venezuela é o petróleo. Com uma exploração quase nula em 1920, subia em 1938 para 30 milhões de metros cúbicos e em 1953 excedia 100 milhões. Esta extraordinária produção coloca a Venezuela:

— em terceiro lugar entre os países que mais consomem petróleo, cerca de 608 litros por habitante e por ano.

— em segundo lugar entre os países produtores de petróleo (o primeiro são os Estados Unidos com 300 milhões de metros cúbicos).

— em primeiro lugar entre os países exportadores de petróleo.

As receitas assim aumentadas, enriqueceram o Estado não somente com as contribuições provenientes das companhias petrolíferas como também pelo imposto de 95% sobre o valor da produção exportada.

Não é, pois, motivo de admiração o facto de em Caracas existirem mais veículos motorizados do que em Chicago e de a gasolina ser vendida a 10 francos o litro.

As receitas do Estado permitem-lhe assim limitar os impostos directos e ignorar a dívida pública. As exportações compensam, com benefício, as exportações e a balança comercial é excedentária. A moeda, o bolívar, é uma moeda forte com uma estabilidade inalterável; a liberdade de câmbio é sempre total e a afluência de capitais estrangeiros não é tarifada.

Não obstante, uma tão sólida situação financeira não deixa também de apresentar inconvenientes importantes. E o Estado sabe que:

1.º — O petróleo comprado pelos Estados Unidos faz com que esse país seja o seu único cliente e também o seu único fornecedor.

2.º — A mão de obra agrícola, que era numerosa antes de 1920, foi atraída, pela alta de salários, para a indústria petrolífera e o êxodo rural tem sido dramático. Assim, antes de 1920, a Venezuela importava poucos produtos alimentares e presentemente é obrigada a importar cerca de 40% das suas necessidades.

O fluxo de imigrantes procedentes de todo o mundo aumenta progressivamente e estes não consomem os produtos do país. Na ânsia de enriquecer depressa fazem elevar o preço dos artigos importados e consequentemente o custo de vida

umenta todos os dias. Caracas é hoje a cidade mais cara do mundo.

O Governo, perante o perigo deste desequilíbrio, reagiu criando indústrias de transformação nas quais investiu as suas receitas petrolíferas e como os capitais estão plétóricos e em busca de colocação, todas as possibilidades de bom rendimento residem no Estado e em poucas iniciativas particulares.

Já no número 1666 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 16 de Maio de 1957, nos referimos sucintamente à rede ferroviária da Venezuela. Compete-nos agora escrever sobre o seu início e desenvolvimento.

A primeira linha férrea estabelecida na Venezuela foi construída com o fim de transportar os minerais de cobre da região de Aroa, no Estado de Yaracuy, até ao porto de Tucacas, no Estado de Falcon, para embarque para a Europa. O contrato foi assinado em Londres em 1873 e os trabalhos de construção terminaram em 1877.

Em 1876, o general António Guzmán Blanco assinou, também em Londres, um outro contrato para prolongar o caminho de ferro inicial até às povoações de Barquisimeto, Carora e Trujillo, estabelecendo assim uma ligação para mercadorias e passageiros entre estas localidades. As linhas construídas com estas concessões têm uma extensão de 245 km. e tinham uma bitola de 2 pés, ou sejam cerca de 60 cm.

Em 1883, construiu-se outra via férrea com um comprimento de 36 km. entre a capital, Caracas, e o porto vizinho de La Guaira, com uma bitola de 3 pés, aproximadamente 90 cm. A sua construção foi obra de um venezueliano, o dr. Muñoz Tevar. Era de via única e foi o primeiro a ser electrificado no ano de 1928, tendo sido destruído na sua maior parte pelas grandes chuvas de 1951.

Em 1885, e ainda em Londres, foi assinado mais um contrato para a construção de outra linha férrea, a de Puerto Cabello a Valência, cujos trabalhos foram terminados em 1888. Esta linha, com uma extensão de 55 km. e uma bitola de 1.070 mm. é a única que na Venezuela utiliza uma cremalheira em parte do percurso — 4 km., numa rampa que atinge 65 mm. por metro, com um máximo de 80 em tão pequena distância.

Em 1885, e sempre em Londres, mais outro contrato foi assinado para a exploração do caminho de ferro central da Venezuela, entre Caracas, os vales de Tuy e Valência; mas somente 83 km. foram construídos, com uma bitola de 1.070 mm. entre a capital e Ocumare do Tuy.

Finalmente, em 1887, foi assinado um contrato com uma sociedade alemã para a construção de uma linha entre Caracas e São Carlos. Esta linha, que só foi construída até Valência, tem uma

extensão de 169 km. com uma bitola de 1.070 mm. e no troço que se estende na montanha entre Caracas e Tejerias, num comprimento de 72 km.; foram perfurados 86 túneis numa totalidade de 6.249 m. e construídas 219 pontes e viadutos num total de 4.656 m. Esta linha é a única que tem actualmente um tráfego bastante importante, com locomotivas e automotoras modernizadas, mas a via foi construída de uma maneira precária sobretudo na parte montanhosa onde a velocidade máxima é apenas de 30 km. à hora. Na parte plana a velocidade é actualmente limitada a 50 km. à hora.

Outras concessões foram também assinadas para caminhos de ferro no Estado de Zúlia e Tachira com ligação com a cidade de Cucutá, na Colúmbia.

A última linha construída foi a de El Pelito a Palmasola. O Governo tomou conta dos trabalhos e foi aberta ao público em 22 de Março de 1942, com uma extensão de 55 km. e uma bitola de 1.070 mm.

Com o fim de atrair os capitais estrangeiros à construção dos caminhos de ferro, o governo do general Guzman promulgou uma lei em 1883 que garantia um juro de 7% anual sobre o capital investido e oito concessões foram acordadas sob este regime. Mas em 1896 estas garantias foram anuladas e os interessados indemnizados.

Muitas outras concessões foram também combinadas que não chegaram a realizar-se e que a serem levadas a efeito dotariam a Venezuela com uma rede de 5.000 km. dos quais apenas 1000 km. foram construídos.

Mais modernamente, para assegurar o considerável desenvolvimento do país e resolver o problema dos transportes terrestres, foi estudado um novo sistema ferroviário ligando os grandes centros de produção agrícola e de minérios com os centros de consumo e os portos principais.

Até 1954, muitas entidades julgavam que bastaria apenas melhorar as linhas existentes unificando as bitolas para 1.070 mm., o afastamento que corresponde às principais linhas. Mas estudos ulteriores demonstraram que isso seria insuficiente e então foi estabelecido um grande plano ferroviário num total de 4.250 km. com bitola «normal», compondo-se, na primeira fase, de uma rede de 2.440 km., dos quais 700 de via dupla e, na segunda fase, de uma rede complementar de 1 810 km.

A primeira fase permitirá unir o Leste do país com o Oeste, passando pelas cidades mais importantes e unindo os três maiores portos, estando prevista a sua construção num período de dez anos, ou seja uma média de 244 km. por ano.

A segunda fase compreende as linhas de pene-

tração nas planícies das margens do Orenoco até ao litoral que deverão estar terminadas em dez anos, num total de vinte anos para execução completa do projecto.

O relevo da zona montanhosa, nas faldas da cordilheira dos Andes, apresentará evidentemente grandes problemas de engenharia. As características serão as de um caminho de ferro absolutamente moderno, com carris de 50 kg. assentes sobre travessas de boa madeira do país e, tanto quanto possível, soldados, tomando em linha de conta os resultados obtidos nos primeiros troços construídos.

Já actualmente existem na Venezuela duas vias férreas com afastamento «normal» pertencentes às empresas industriais americanas e construídas em um e outro lado do rio Caroni, destinadas ao transporte de mineral de ferro até ao Orenoco.

A última a ser construída foi a da margem do lado de Oeste dotada de todos os aperfeiçoamentos mais modernos numa extensão de 143 km. de via única e quatro pontos de cruzamento intermediários. Todo o tráfego é controlado pela rádio (ondas curtas) e as comunicações transmitidas por um posto central situado em Puerto Ordaz, que regula também electricamente os sinais e as agulhas. A ligação pela rádio é feita entre o regulador, e os maquinistas e os condutores dos comboios. Como os últimos 10 quilómetros apresentam uma rampa de 30 mm. por metro, existe

um dispositivo automático que evita, na descida, uma embalagem perigosa, fazendo com que os comboios em dois locais diferentes sejam deslocados para desvios de segurança, evitando, assim, que a velocidade vá além de 30 km. à hora.

O peso da carga destes comboios é surpreendente. A sua composição máxima é de 123 vagões de 116 ts. num total de mais de 14.000 ts. Mas geralmente a sua carga não excede 12 a 13.000 ts. Cada vagão tem 26 ts. de tara e 90 ts. de carga útil e a sua descarga por reversão faz-se espectacularmente em 50 segundos.

Estes comboios são rebocados por três locomotivas CC Diesel de 1.600 a 1.700 cv. pesando cada uma 180 ts. e munidas de um freio reostático. A sua velocidade máxima é de 60 km. à hora com um freio automático e um freio directo.

Quotidianamente, três comboios carregados, que só encontram rampas superiores a 5 mm., cobrem a distância de 143 kms. em cerca de 3 h, 50 e o tráfego actual de 10 milhões de toneladas brutas rebocadas, poderá ser facilmente aumentado neste género de exploração.

A Venezuela, com uma superfície superior à da totalidade da Península Ibérica, distinguindo-se de todos os demais países da América Latina pelo seu rápido desenvolvimento, graças aos minérios e ao petróleo, necessita em absoluto de mais extensas linhas férreas que garantam a comunicação entre os seus centros de produção situados a grande distância entre si.

**FERRAMENTAS DE TORNO E
PONTAS EM METAL DURO**

SANDVIK
Coromant



**FREZES, BROCAS, MANDRIS,
NAVALHAS RECTIFICADORAS,
CONTRA PONTOS etc.**

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

R. DOS CORREIROS, 8-26 LISBOA - PORTO, P. DA BATALHA, 12-12 A

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Reside em L'Isle sur-Sorgue. (Vaucluse), uma mulher com a idade de 147 anos, talvez a única existente em França com aquela idade. No Vallon, a 3 quilómetros de Sorgue, vive Henriette Bauberot, viúva, nascida em 1813. Nunca esteve doente e, apesar da sua idade, é absoluta a lucidez do seu espírito.

(do *Journal de La Vallete* - Malta)

Efectua-se da cidade de Puri a grande festa em honra de Jagernateh (em hindu «Senhor do Mundo») título dado ao deus Visnu. É costume fazer passear pelas ruas daquela cidade indiana um carro gigantesco com a imagem do deus. Outrora alguns fanáticos deixavam-se esmagar pelas enormes rodas do carro. Só há pouco tempo foram proibidas essas manifestações sangrentas.

(do *magazine Caleidoscopio* - Génova)

Existe na África Ocidental grande quantidade de sociedades secretas. Uma delas é a dos Homens-Leopardos. Não se pode fazer parte de outras seitas ocultas, sem ser homem-leopardo. Até aos doze anos a vida dos pequenos negros decorre numa alegre ociosidade; mas, atingida esta idade, os rapazes juntam-se e murmuram entre si coisas misteriosas. Sabem que dentro de poucos dias a seita inicia as suas sessões - e que os cinco anos seguintes serão passados na selva. Não longe da aldeia, contornando um caminho estreito, ergue-se um muro de grandes folhas de palmeiras secas, onde estão colocados fetiches de divindades com máscaras horripilantes. É a entrada da «escola da selva». «Os homens-leopardos estão caçando!» Este grito propaga na África Ocidental, ainda hoje, um terror parecido com aquele que certas pessoas na Europa, há três séculos atrás, tinham quando ouviam o uivar dos vampiros. A analogia mais se acentua ainda pelo facto de que certas vítimas dos vampiros tinham no pescoço uma ferida bem visível - e as vítimas dos homens-leopardos ficam marcadas com unhas na nuca...

(da revista *L'Aigle*, de Cherbourg)

O professor Tassigni descobriu que na água quase fervente do lago de asfalto (antiga cratera de um vulcão extinto) da Ilha de Trindade, vivem e multiplicam-se em profusão peixes de 25 a 50 centímetros de comprimento. A forma do lago é cónica e nunca

se pode determinar a sua profundidade. As partes asfálticas estão separadas umas das outras por uma espécie de canais irregulares com água à temperatura de 60 graus centígrados.

(do diário *Centre-Éclair* - Tours)

Um fumador que gaste 20 cigarros por dia acumula 60 microgramas anuais de resíduos de gasolina. O mesmo acontece a um indivíduo que não fume mas viva numa grande cidade. O dr. Sarik afirma que um indivíduo que trabalha com materiais de alcatrão está exposto a concentrações de resíduos cem vezes superiores às de um indivíduo que não fume mas resida em zonas industriais.

(de *Le Peuple* - Bruxelas)

No povoado dos *hunzas*, com vinte mil habitantes, num vale entre duas montanhas na região do Himalaia, vive-se até aos 150 anos e desconhece-se o cancro e as doenças cardíacas. O local é de difícil acesso e não há insectos.

(do *Journal Français* - Genève)

Em Nuremberg os invisuais já podem fazer uma vida quase normal e passear pelas ruas sem receio. Nos cruzamentos, ao mesmo tempo que se acende a luz para mandar parar o trânsito de carros, ouve-se uma voz através de um alto-falante, avisando o peão de que pode atravessar, pois o caminho está desimpedido.

(de *Centre-Presse* - Rodez)

Consta que «desapareceu» da catedral de Vladimiro um dos tesouros confiscados ao último Tzar: o leito nupcial, de ouro maciço, com incrustações de pérolas, diamantes e esmeraldas, de uma escrava circassiana raptada por Ivan, O Terrível, que fez dela sua favorita e depois tsarina. O referido leito existia há mais de 300 anos naquele templo.

(do semanário *Minosse* - Veneza)

O dr. Mack Gill afirmou recentemente que as rãs, os sapos, as cobras e os crocodilos, ao contrário do que se supunha, podem ouvir. As salamandras levantam a cabeça quando ouvem música, e, imitando o coaxar da rã, consegue-se fazer coaxar alguns destes répteis. Os crocodilos ouvem quando os chamam para comer.

(da revista *Immagine* - Roma)

Uma visita às Caves Aliança

Com a variedade dos seus panoramas aliciantes, a gracilidade idílica dos seus recantos bucólicos, o verde festivo dos seus extensos vinhedos, a região da Bairrada, das mais típicas do País, é já hoje constante pretexto de atracção turística: Curia, a dos frondosos parques e magníficos hotéis; Mogofores, vetusta e senhoril, mirante de onde é possível abranger uma das mais formosas paisagens; Oliveira do Hospital, de nobres tradições, e tantas outras povoações e lugares que, por muitos e justificados motivos, ganharam fama de terras privilegiadas. E, sobretudo, Sangalhos, que se tornou nome já familiar de quantos estrangeiros percorrem o nosso País, especialmente do turista francês, pelo facto de gozarem de enorme popularidade em França os reputados espumantes naturais cuja alta qualidade os aproxima dos melhores vinhos de La Champagne, célebres no mundo inteiro.

Conseguiu-se na Bairrada esta réplica ao «champagne», mercê de um esforço e de um estudo de muitos anos em que se resolveram os problemas inerentes ao tratamento de castas e conservação dos vinhos bairradinos. É para todos os portugueses motivo de grande orgulho o ter-se conseguido esse milagre humano de paciência e de tenacidade realizado pelas Caves Aliança, instaladas no coração da Bairrada e apetrechadas com a mais moderna aparelhagem vinícola.

Merece a pena ver e admirar as modelares instalações da Vinícola de Sangalhos, para se ter uma ideia mais precisa do que representa para o bom nome do País como produtor dos mais variados tipos de vinhos, para a economia nacional, e para o prestígio da alta qualidade de um dos nossos produtos mais apreciados em todas as latitudes do globo.

Quando, há pouco, acompanhámos alguns jornalistas estrangeiros numa digressão pelo País, tivemos ensejo de lhes satisfazer a natural curiosidade: visitar as famosas «caves» — extensas galerias onde se aglomeram milhões de garrafas com vinhos preciosos da mais surpreendente variedade. Ali estão, «envelhecendo» em cuidadoso estágio, espumantes fermentados. Atenta, cronometrizada, a delicada operação de «remuage». Tudo com ritmo exemplar de pormenor, de vigilância, de conservação, desde as fases mais diversas da preparação até ao «dégorgement».

A área das instalações abrange cerca de 20 mil metros quadrados. Entre o pessoal especializado e o das várias secções e departamentos, as Caves Aliança têm a seu serviço cento e trinta operários. Se os espumantes são preparados com inexcusável escrúpulo — o que justifica o êxito obtido tanto no nosso mercado como nos mercados estrangeiros — também os seus vinhos de mesa, licores, aperitivos e aguardentes, são produzidos com igual esmero, preocupa-

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1911)

Comboio unico

O comboio mais pesado que tem circulado nas vias férreas de todo o mundo, foi o que percorreu em 22 de julho do anno passado, os 204 kilometros que separam e estação de Altena da de Enola, na linha de Pensylvania.

Uma só locomotiva arrastou cento e cinco vagões, carregados com 5633 toneladas de aço.

O comboio pesava 7.766 toneladas, e occupava na linha a extensão de 4.097 metros.

O percurso foi feito em sete horas e doze minutos, o que dá a velocidade media de 28 kilometros á hora.

Imprensa

Diário de Notícias

Completo no dia 29 de Dezembro 96 anos de existência o «Diário de Notícias».

Como nos anos anteriores, este prestigioso órgão da Imprensa portuguesa comemorou o seu aniversário com várias festas e espectáculos não só em Lisboa mas também nalgumas capitais de distrito.

Aos srs. Dr. Augusto de Castro e coronel Pereira Coelho, ilustres Director e Subdirector do «Diário de Notícias», apresentamos as nossas saudações.

ção dominante das Caves Aliança, que, desta forma, abastece com agrado geral as cinco partes do mundo. Amplas são as instalações de vinhos brancos em estágio e as de vinhos tintos. A secção de pasteurização merece especial referência. Em três cubas metálicas, inteiramente esmaltadas, — num clima de 5 graus negativos — são eliminadas todas as bactérias prejudiciais aos vinhos.

Não é possível, nesta breve visão de conjunto, dar completo relato das instalações de Caves Aliança. Limitamo-nos a citar o que, em rápida visita, nos foi dado conhecer: grandiosas secções de engarrafamento com anexos onde se encontram instaladas as máquinas rotuladoras; um laboratório montado com todos os requisitos; secções próprias para o tratamento de aguardentes vnicas; secção de esterilização e parafinação de barris; de preparação de licores, etc; os vastíssimos armazéns com grande número de depósitos subterrâneos, profundos e gigantescos, com capacidade para muitos milhões de litros, os serviços subsidiários desta grande organização — secções de tanoaria, serralharia, etc.

Na verdade, bem merecem visita mais demorada as já famosas Caves Aliança, no coração da pitoresca Bairrada.

Previdência do pessoal ferroviário

Um importante despacho fixa as bases gerais da sua organização

Por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social, foram fixadas as bases gerais a que deverá obedecer a organização da previdência do pessoal ferroviário.

O importante despacho é precedido do seguinte relatório:

«Pelo Decreto-Lei n.º 40.262, foi criada a Caixa de Previdência dos Ferroviários, destinada a conceder pensões de reforma por invalidez e velhice e subsídios por morte aos empregados de carácter permanente ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e suas famílias e a assegurar a manutenção das prestações previstas pelos regulamentos então em vigor das várias caixas de reforma, pensões ou previdência do pessoal da mesma Companhia, nas modalidades de invalidez, velhice e morte, pela união de uma e outras instituições. Foi prevista no mesmo diploma a inclusão do abono de família no esquema de benefícios daquela Caixa e a responsabilidade da sua união com a Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril.

«Nos termos dos §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 32.674, a nova Caixa considerar-se-á legalmente constituída com a publicação do respectivo regulamento no «Boletim do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência». Ficou dependente da mesma aprovação a definição dos termos em que será facultada ao pessoal não abrangido pelas antigas caixas a contagem do tempo de serviço na Companhia anteriormente ao Decreto-Lei n.º 40.262. Foi precedido este último diploma pela unificação da administração das várias caixas do pessoal da C. P., através de uma direcção única nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39.557. Por despacho subsequente, foram conferidas àquela direcção única as funções de comissão organizadora da nova Caixa. Entretanto, mostra-se urgente adoptar providências que norteiem a actuação da comissão organizadora da nova Caixa até à constituição desta pela aprovação daquele regulamento. Interessa também pôr desde já em prática a proposta apresentada pela comissão organizadora da Caixa no sentido de ser possibilitada aos inscritos nas antigas caixas que, antes de

ESPAÑA-S. A.

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEF.º 25053 e 367147

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 25303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA - S. A.» COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

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

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

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

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

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia

para estas contribuírem, foram admitidos nos quadros permanentes das respectivas empresas, a contagem do tempo em que nos referidos quadros permanentes prestaram serviço remunerado aos caminhos de ferro, mediante o pagamento de contribuições complementares».

«As bases do despacho destinam-se fundamentalmente a garantir a posição do pessoal ferroviário que, havendo apenas contribuído para a nova Caixa, foi já ou está prestes a ser atingido pelo limite de idade de manutenção ao serviço da C. P., ou pela invalidez, bem como à situação dos familiares do pessoal naquelas condições cujo óbito se verifique no período de organização da nova Caixa. Permite-se-lhe a contagem, para efeito de reforma, da totalidade ou parte do tempo de serviço prestado nos caminhos de ferro, desde que paguem as contribuições complementares de 5 por cento das remunerações normais auferidas à data da entrada em vigor daquele despacho. O pagamento da referida retroacção é facilitado aos trabalhadores mediante o sistema de prestações mensais até mínimo de 72, facultando ainda o pagamento, por dedução nos montantes das pensões de reforma, das contribuições complementares em dívida.

Foi tornada possível a concessão de pensões aos novos inscritos de idade avançada

Torna-se por este meio possível a concessão de pensões aos novos inscritos de idades avançadas, muitos dos quais, atingidos pelo limite de idade e desligados do serviço da C. P., tiveram de deixar a sua actividade após o Decreto-Lei n.º 40.262, com pouco tempo de contribuição em contraste com a sua antiguidade ao serviço da Companhia. É igualmente considerada a situação do pessoal que,

embora incluído nos quadros permanentes da empresa, só bastante mais tarde veio a ser inscrito nas antigas Caixas da C. P., permitindo-se também a contagem, para efeito de reforma, da totalidade ou parte do tempo de serviço remunerado prestado nos caminhos de ferro. Estabelece-se ainda na organização da previdência do pessoal ferroviário, o princípio da conservação dos benefícios previstos nos regulamentos das antigas Caixas.

O mesmo despacho ministerial prevê e define as modalidades de seguro por invalidez, velhice e morte e regulamenta os direitos emergentes de inscrições canceladas e o reembolso de contribuições. Quanto às responsabilidades da C. P., fica a cargo da empresa a integração das pensões e subsídios e as despesas de gerência da comissão organizadora. Amplia-se ainda a prestação de assistência médica a cargo da empresa a todo o pessoal com mais de um ano de serviço. O despacho, que entra imediatamente em vigor, é constituído pelos seguintes capítulos:

Função da Comissão Organizadora — Regimes a estabelecer pela Caixa de Previdência dos Ferroviários; contagem de tempo de serviço; cancelamento da inscrição; responsabilidade patronal; disposições aplicáveis aos beneficiários do regime geral. *Condições de concessão de benefícios* — Pensão de invalidez; pensão de velhice; subsídio por morte; inscrições canceladas; reembolso de contribuições.

**CAIXA DE CRÉDITO
CAUCIONADO**

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia — JURO DE LEI
Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 25334 — LISBOA

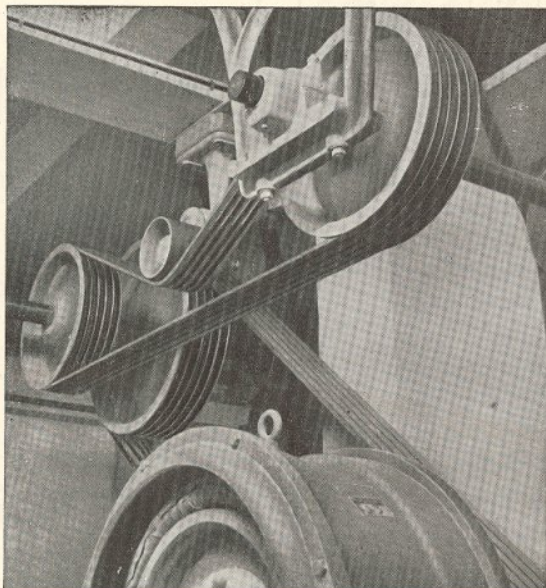
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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



CORREIAS TRAPEZOIDAIS

PIRELLI



PNEUS ANTIDERRAPANTES

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Rua do Telhal, 4 - B - LISBOA

R. S. Contreras, Lda.

Telefs. 295 87 / 334 00

Ch. Lorilleux S. A.

CASA FUNDADA EM 1818



**Tintas para todos
os processos gráficos.
Massas para rolos.
Vernizes — Secantes.**



Telefs. 389061 — 389082

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fábricas:
Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais
— Lote 47

CABO RUIVO
OLIVAIS — LISBOA - 6

PREFIRA SEMPRE

Acúcar Areado branco

Um produto nacional de
superior qualidade



REFINARIA DO ULTRAMAR

AV. ÍNDIA, 10
LISBOA



FÁBRICAS
ALELUIA
AVEIRO

TELEF. 22061 - 3 LINHAS

AZULEJOS
LOUÇAS

LISBOA

R. Rodrigo da Fonseca
70 - R/C - Esquerdo
Telefone 54872

PORTO

Galeria de Paris, 96, 1.º
Telefone 27012

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

O Melhor entre os melhores
Grandes caves em Colares

Ramisco
Engarrafado
e
Chão Rijo
em Garrações

D. J. SILVA, L. DA
R. Barata Salgueiro, 15-1.º
Tel. 471 54 — LISBOA

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS



FABRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

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

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Carreiros, 40-2.º-E.
Telefone 2 13 19
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas
Construção Mecânica

ACESSÓRIOS PARA REDES DE ÁGUAS E SANEAMENTO; ARTIGOS DOMÉSTICOS E SANITÁRIOS; APARELHAGEM VINÍCOLA; ACESSÓRIOS PARA INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS; ARTIGOS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL, ETC.

Fábrica de Tintas e Vernizes A ESFINGE

DE

Armando Gomes Pessanha

Fabrico especializado de tintas metálicas anti-corrosivas para ferro, da conhecida e afamada marca «ESFINGE» — Fábrica de tintas para fundos de embarcações de ferro e madeira, anti-corrosivas, anti-vegetativas, costados, tintas resistentes a altas temperaturas, esmaltes para interior e exterior, tintas de alumínio, vernizes, secantes e alvaiades
TINTAS PLÁSTICAS — Esfinge Plas - Córplast - Ralip

Rua Rodrigues de Freitas

Telefones: 71 05 14 — 71 12 74 (P. B. X.)

VILA NOVA DE GAIA

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Francisco António da Silva & F.ºs, L.ª da

Fabricas Metalúrgicas fundadas em 1907
Torres Vedras — Portugal

MAIS DE
50 ANOS



SERVINDO
A INDUSTRIA
NACIONAL

Autovinificadores — Bombas — Caldeiras para destilação — Esgotadores por parafuso sem-fim a 45° — Esmagadores elevadores, centrifugos ou de rolos cancelados, com ou sem desengaçador — Esmagadores manuais e mecanizados — Grupos moto e electro-bomba. Mangueiras e chupadores. Postigos — Prensas sistema «Marmonier» e «Hidráulicas». — Pulverizadores e torpillhas. Sulfitómetros e Sulfuradores. Tampas especiais para ânforas — Tampas para depósitos subterrâneos — Tampões, torneiras, uniões, válvulas, etc.

Todos os acessórios para a mais completa
instalação



Sr. vinicultor

NAO UTILIZE HOJE OS PROCESSOS DE HA 100 ANOS, ADQUIRA PARA O SEU LAGAR UMA PRENSA HIDRAULICA

“VERIN”

Que lhe garante:

- MAIOR ECONOMIA DE MAO D'OBRA
- MAIS RENDIMENTO
- MELHOR QUALIDADE DE VINHO

HIPOLITO

A MARCA QUE OFERECE TODAS AS GARANTIAS

FÁBRICAS EM TORRES VEDRAS

PORTO - Rua Saraiva de Carvalho, 47

AGÊNCIAS - SANTAREM - Rua Dr. Teixeira Guedes, 38



EMPOR

**EMPREENHIMENTOS
COMERCIAIS
E FINANCEIROS
S. A. R. L.**

**Máquinas-Ferramentas e diverso
material de Caminho de Ferro da
TRAINS DE ROUES DU CENTRE**

Rua dos Fanquetros, 12-1.º Dt.º

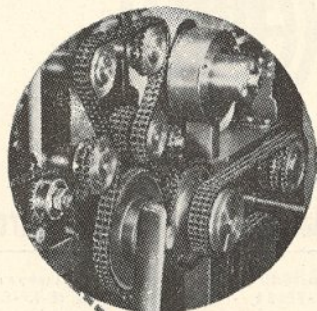
LISBOA

Telef. 2 11 31

Teleg. «Burnay»

À TRANSMISSÃO MAIS EFICIENTE

AUSÊNCIA DE ESCORREGAMENTO
FUNCIONAMENTO SILENCIOSO



Economia
de espaço

RENOLD

Longa
Duração

ÚNICOS AGENTES:
HARKER, SUMNER & C.ª, LDA.
LISBOA - PORTO

Blandy Brothers & Co. Lda.

Rua Victor Gordon, 31-1.º
Telefone 36 65 51 (5 linhas) LISBOA

EQUIPAMENTOS PARA:

Oficinas - Fundições - Cais de Mercadorias
Trabalhos de Construção Civil - Centrais
de Vapor - Centrais Eléctricas (Reserva)
Transportes

A nova Fundação da C. P., no Barreiro, foi equipada
com máquinas de Moldar, Moinhos de Areias, Estufa,
Máquinas de Rebarbar, e muitos outros equipamentos
das nossas representadas.

Baterias «EXIDE»

A. O. Smith International, S. A.

Contadores, Bombas auto-medidoras para gasolina
e gazoil

Compressores de ar - Banhos de alta pressão, etc.

Fruehauf Trailer Company

Atréladados Chassis para 5 até 20 toneladas de carga
útil - Atréladados basculantes automáticos - Atréladados
frigoríficos - Zorras para 15 a 75 toneladas

**Empilhadores accionados a gasolina, ga-
zoil e eléctricos - Tractores industriais
de reboque e basculantes**

Bay Stat Abrasives Company

Abrasivos para todos os fins

Representantes exclusivos em Portugal:

KEIHT A. WOOD (Herdeiros)

LARGO DE SANTOS, 1, 1.º E. TEL. 661425-LISBOA

Para os seus trabalhos em obras de Portos, Minas, Pedreiras,
Abertura de Túneis e Trincheiras, Canais, Poços, etc., etc., é indis-
pensável empregar EXPLOSIVOS com propriedades de GRANDE
RENDIMENTO, POTÊNCIA E SEGURANÇA

Os melhores resultados conseguem-se com EXPLOSIVO AMONIACAL

NITRALITE

Explosivos - Cápsulas - Rastilhos - Detonadores eléctricos
Sociedade Portuguesa de Streetite, Lda.

FÁBRICA DE EXPLOSIVOS E RASTILHOS
em - Barra - e - Barra - LAVRADIO

Sede: Praça do Município, 19, 5.º - Telef. 2 58 56 - LISBOA 2

Depósito em Milheiróz (Porto). Informações na

Rua de Santo António, 150, 2.º - Telef. 2 47 54 - PORTO



A mesa de honra que presidiu à sessão inaugural da nova sede do Ateneu Ferroviário

Ateneu Ferroviário

Inauguração da sua nova sede

Com larga assistência, o Ateneu Ferroviário inaugurou oficialmente, no domingo, 18 de Dezembro, a sua nova sede, para o que se efectuou uma sessão solene, à qual presidiu o sr. Professor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Na mesa de honra viam-se, à direita, os administradores srs. Major Mário Costa, Conde de Penha Garcia e Costa Macedo e, à esquerda, os srs. Engenheiros Espregueira Mendes, Pedro de Brion e Branco Cabral respectivamente, Director-Geral e Subdirector da C. P. e Secretário-Geral da Administração da C. P. e ainda o sr. Pereira Lima, em nome da Federação das Sociedades de Educação e Recreio. Estavam também presentes os srs. Engenheiro Júlio José dos Santos, dr. Ary dos Santos, chefe do Contencioso, dr. Carlos de Albuquerque, chefe do Serviço do Tráfego, Jorge de Vasconcelos, dr. Élio Cardoso, Engenheiro André Navarro, pessoal superior da C. P. e numerosa assistência de ferroviários e representantes de várias colectividades.

O sr. Mário Rocha Parreira, depois de o sr. Presidente ter declarado aberta a sessão, leu o seguinte:

«Ex.^{mos}: Presidente do Conselho de Administração da

C. P., Administradores, Director-Geral, Secretário-Geral, Subdirector, Representante da Federação das Colectividades de Cultura e Recreio.

Minhas Senhoras e Meus Senhores:

No festivo acto da inauguração desta magnífica nova sede, é com o mais vivo prazer e com o mais profundo desvanecimento que o Ateneu Ferroviário recebe a honrosa visita de todos V. Ex.^{as} — Senhores Administradores e Directores — visita que é a um tempo reconfortante certeza do interesse, do carinho, da atenção com que a Empresa distingue — como sempre tem distinguido — a nossa Colectividade.

Ex.^{mos} Senhores: O Ateneu deve à Companhia tudo quanto é — a sua existência e a sua manutenção no decurso dos seus já 26 anos, pletóricos de vida.

Quem quiser olhar o caminho percorrido pela nossa Associação, observando o que de útil e presente se tem felizmente obtido na consecução dos objectivos desta Colectividade — tanto no campo de instrução, como no de recreio e de desporto — encontrará uma obra, modesta, é certo, pela natural limitação dos nossos recursos, mas digna e muito voluntariosa, em prol dos nossos associados, uma obra que tem servido os interesses da Companhia, no justo domínio dos propósitos que lhe deram criação.

Nem o Ateneu, nem a Empresa ficaram alguma vez mal!

Houve épocas boas assim como houve épocas menos

boas! Na vida das colectividades, como na das pessoas, ha sempre altos e baixos. Mas nunca a acção deixou de merecer o interesse do ferroviário de boa-vontade — aquele a quem afinal a nossa obra se dirige. Esse, é o nosso justificado orgulho, a legítima satisfação de todos aqueles que deram o seu muito entusiasmo, a sua cooperação, o seu esforço à causa do Ateneu Ferroviário, tornando-o naquilo que ele hoje incontestavelmente é: um elemento de real valia que tão benéficos frutos tem proporcionado — desde o seu inicio — aos seus numerosos associados.

Senão, vejamos em breve resumo:

Quando em 14 de Dezembro de 1933, por sugestão da Companhia, o «Grémio dos Ferroviários» — antecessor nominal do nosso Ateneu — se propôs constituir, por intermédio de uma pleiada de ferroviários entusiastas, uma Associação Cultural do Pessoal da C. P., logo grande alvoroço se notou na nossa classe.

E quando, meses depois, a Companhia aprovava os estatutos desse «Grémio» e resolvia subsidiá-lo, já a massa associativa era importante e consequente grande o interesse da família ferroviária pela Associação que lhe proporcionara.

E nunca esse interesse esmoreceu, através dos tempos, de forma sensível.

Instrução, recreio e desporto constituíram a trilogia fundamental da nossa actividade ao serviço dos ferroviários.

Quando, sucedendo ao «Grémio», surgiu em 2 de Dezembro de 1934 o Ateneu Ferroviário, mais se desenvolveram os sectores apontados:

Criaram-se aulas de português e francês, de aritmética e geometria, de comércio e contabilidade; promoveram-se palestras e conferências didácticas de carácter ferroviário; abriram-se aulas de música, de labores, de corte e costura, de trabalhos manuais, sessões de ginástica e de dança; realizaram-se jogos e torneios desportivos diversos — e ainda, à margem das nossas actividades, se socorreram, com dádivas diversas, muitos ferroviários e seus familiares necessitados.

Enfim, cumpriu-se um programa de bem-servir os interesses dos nossos associados e a Empresa que representávamos.

Isto, ontem — como hoje! Isto, desde há 26 anos!

As necessárias mudanças de sede da Calçada do Duque para a Travessa do Pala-Só e desta para a Rua de São Pedro de Alcântara, corresponderam a imperativos de ampliação — de fins e de meios — na nossa Colectividade. Por cada transferência, melhor se podia traduzir a acção do Ateneu e consequentemente mais ampla e frutuosa ia sendo a sua obra.

E sempre, através de todos os períodos, através de todas as vicissitudes — é de justiça dizê-lo — se manteve franco e caloroso o auxilio da Companhia, profundo e reconfortante o amparo da Empresa.

Hoje, com esta esplêndida sede — que tanto significa os serviços de construção e arquitectura da C. P. — os nossos propósitos podem melhor subsistir e ainda alargarem-se.

Possuímos presentemente 4 300 sócios, número já elevado mas ainda com forte tendência a aumentar. Mantemos uma Banda de música com 47 habilidosos componentes, que goza de justificado prestígio. Temos um Grupo cénico com 30 dedicados artistas-amadores que tem percorrido o País, com geral agrado público.

Sem modéstia de vaidade — importa dizê-lo — constituímos hoje a mais representativa — e a única com dimensões nacionais — de todas as associações recreativas ferroviárias!

O nosso movimento e a nossa capacidade associativa, justificavam — como V. Ex.^{as} tão bem o compreenderam — a dádiva destas magníficas e espaçosas instalações.

A V. Ex.^a, Senhor Presidente, na pessoa ilustre do mais alto dignitário da nossa Empresa o nosso mais profundo e expressivo reconhecimento.

* * *

Nas 20 amplas divisões do 1.º andar desta sede estão ou serão instalados, como V. Ex.^{as} apreciaram, o Gabinete da Direcção, a Secretaria, a biblioteca, salas de «ping-pong» e bilhar, sala de televisão, balneários, o bar, salas de visita para utilização dos sócios, salas de aulas do ensino Comercial e Liceal e este grande salão de festas apetrechado com palco e camarins, com a lotação para cerca de 1000 pessoas. Aqui, nesta sala — equipada com cabine de projecção e cabine de som — serão dados espectáculos de teatro, de cinema, de variedades e de bailes, como também aulas de ginástica e sessões de conferências ou palestras culturais.

Será aqui, também, que actuará o nosso grupo cénico dirigido proficientemente pelo Sr. Gonçalo Correia, vice-presidente desta Colectividade e que, em boa verdade, permitam-me a referência especial, constitui um dos mais relevantes aspectos da actividade cultural e recreativa da nossa Associação.

Neste 1.º andar, prevêem-se igualmente dependências para barbearia, livraria e tabacaria assim como para os demais serviços necessários e proporcionar comodidade e conforto aos associados.

No 2.º e último piso deste edificio — que compreende 15 grandes divisões — encontram-se ainda um «restaurant» com cozinha anexa e monta-cargas, salas para associações ferroviárias estrangeiras nossas visitantes e ainda diversas dependências destinadas aos diversos serviços das secções desportivas ferroviárias nacionais que — permitam-nos o à parte — muito desejaríamos fossem unificadas com as outras associações ferroviárias da área da capital. A acontecer isto, as actividades desportivas do Ateneu — até aqui dedicadamente dirigidas pelo nosso estimado Tesoureiro, sr. António Duarte, e porfiadamente treinadas pelo sr. Jorge Pereira — seriam robustecidas, e as modalidades de remo, natação e ténis de mesa, que temos praticado, seriam alargadas aos sectores de futebol, andebol, óquei em patins e basquetebol. E cremos que não seria exagero nosso prever, se tal sucedesse, a construção de uma piscina nos terrenos da Companhia, em Marvila, para utilização dos ferroviários.

Idêntica fusão seria desejável, nesta sede, das diversas bibliotecas ferroviárias particulares, disseminadas nos edificios da Calçada do Duque e de Santa Apolónia. Resultaria daí uma biblioteca única totalizando mais de 20 000 volumes — à inteira disposição de todos os servidores do caminho de ferro.

Relativamente ao amplo terraço desta sede — que constitui uma óptima esplanada com maravilhosa vista para o Tejo — ele servirá de «snack-bar» e poderá ainda, e quando necessário, ser adaptado a «rink» de óquei em patins, ou a cinema ao ar livre.

Em suma, o Ateneu pretende ir ao encontro dos desejos da classe ferroviária, facultando-lhes estas magníficas instalações, para seu repouso e recreio.

Quantos trabalham no caminho de ferro encontrarão aqui o seu bom e verdadeiro «Clube» — um ponto de reunião de colegas e amigos, com a comodidade e o conforto condignos.

Tudo, graças à compreensão e interesse da Empresa que orgulhosamente servimos. Tudo, mercê da valiosa e particular atenção do Ex.^{mo} Prof. Doutor Mário de Figueiredo, do Ex.^{mo} Major Mário Costa, do Ex.^{mo} General Frederico Vilar — cuja ausência muito sentimos — do Ex.^{mo} Eng.^o Espregueira Mendes, do Ex.^{mo} Eng.^o Branco Cabral, do Ex.^{mo} Eng.^o Pedro Brion, e de muitos outros ilustres dirigentes — a quem

o Ateneu Ferroviário, aqui públicamente consigna o seu mais penhorado e vivo agradecimento. Bem hajam!

* * *

A fechar esta sessão, vão V. Ex.^{as} assistir à distribuição de medalhas de 15, 20 e 25 anos de boa actividade prestada ao Ateneu, pelos dedicados componentes da nossa Banda Musical — que o Maestro sr. Joaquim Pinto, na sequência de uma feliz tradição, também muito competentemente rege.

Igualmente V. Ex.^{as} assistirão à entrega de prémios pecuniários dos I Jogos Florais Ferroviários por nós instituídos e patrocinados pelo nosso estimado «Boletim da C. P.».

Por último, V. Ex.^{as} verão ser atribuídas, a alguns dos nossos grupos desportivos, as Taças «Prof. Dr. Mário de Figueiredo», «Eng.º Roberto de Espregueira Mendes», «Eng.º António Branco Cabral» e «Boletim da C. P.» disputadas recentemente em torneios integrados nas nossas actuais comemorações aniversárias.

No calor dos aplausos com que iremos distinguir pela sua acção pessoal, os agentes premiados, vai igualmente o reconhecimento e apreço do Ateneu pela sua valiosa colaboração a estes nossos festejos.

* * *

Para finalizar, cumpre-me agradecer, muito sensibilizado, a comparência de todos V. Ex.^{as} — Minhas Senhoras e Meus Senhores — a esta festiva sessão.

A vossa presença fortalece a nossa fé nos destinos do Ateneu; aumenta o nosso ardor combativo para as tarefas que nos incumbem; dá maior intensidade ao nosso ideal — àquela chama interior sem a qual não pode ser levantada obra com a marca forte das coisas que frutificam e perduram.

Reconfortados e confiantes, prosseguiremos na nossa missão — com o mesmo ritmo e a mesma firmeza.

Renovadas forças do coração e da vontade nos impelirão ainda mais para a frente!

Tal como sucede com todas as associações progressivas, também o Ateneu quer ir, em proveito exclusivo do bem-estar dos ferroviários — «MAIS ALTO E MAIS ALÉM!»

Falou a seguir o sr. Pereira Lima, em nome da Federação das Sociedades de Recreio, encerrando os discursos o sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. Prof. Mário de Figueiredo, que disse:

«É com o maior prazer que colaboro na inauguração da nova sede do Ateneu Ferroviário. E não tenho dúvidas de que igual prazer experimentam os nossos colegas na administração da Empresa e os altos funcionários, responsáveis pela execução do pensamento da administração. Não só responsáveis pela execução deste pensamento, mas, pelos seus contactos directos com os serviços, colaboradores imediatos e muitas vezes determinantes do seu movimento.

Agradeço-vos — e tenho a certeza de interpretar os sentimentos da administração — o reconhecimento que ostensivamente exprimem o interesse com que a vida do Ateneu foi sempre acompanhada por nós. Esta sede de que pudemos dotá-los é um testemunho desse interesse. O Ateneu fica bem instalado e em condições de cumprir as missões que a si mesmo assinalou. Tem ambiente para promover a elevação do nível dos seus associados, nos vários domínios em que se desenvolve a formação do homem: o físico e o espírito.

Ambiente para promover a cultura física e ambiente para promover a cultura do espírito. São fins ideais os desta associação. Nunca encontraram senão bom acolhimento da parte da Administração, em relação ao Ateneu, nas solicitações que lhe formularam e que pareceram razoáveis e a

que era possível dar satisfação: Vós mesmos os reconheceis.

Desejaria que o reconhecessem do mesmo modo quando, em vez de se tratar de fins ideais como os desta associação, se tratasse de fins económicos.

Desejaria que reconhecessem que o interesse da Empresa quanto a estes não é menor do que tem revelado quanto àquele.

Se tivesse possibilidades de acudir a uns e outros nos mesmos termos não deixaria de fazê-lo. Simplesmente como todos sabem não está. *A Empresa não deixará, porém, em caso nenhum, de pôr a sua influência ao serviço de tudo o que lhe parecer uma reivindicação justa e razoável da família ferroviária.*

E termino felicitando-vos pela vossa nova sede, por toda a actividade que tendes desenvolvido e pela que, estou seguro disso, ides desenvolver para o futuro neste admirável ambiente, que é digno de ser completamente aproveitado.

Felicitto-vos e agradeço-vos as palavras de apreço com que me distinguiram e distinguiram a acção da administração.

Seguidamente foram distribuídos os prémios dos Jogos Florais Ferroviários e taças «Espregueira Mendes» e «Branco Cabral» aos vencedores dos jogos desportivos. Receberam medalhas de ouro, prata e bronze os componentes da Banda de Música do Ateneu que completaram, respectivamente, vinte e cinco anos, vinte e quinze de inscrição.

Por fim, foi servido um Porto de honra aos convi-

A Banda do Ateneu deu um concerto sob a regência do seu mestre Joaquim Pereira.

O MUNDO GIRA À VOLTA DO ...

“White Label”
DEWAR'S
SCOTCH WHISKY
— nunca varia



Os maiores fabricantes mundiais de aços

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para os caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

foram e continuam a ser empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

LISBOA

Rua D. João V, 7 — Telef. 684141-2-5



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1960

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

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

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

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o-Esq.

Telefone: 26922

Hotel Americano

ALOJAMENTOS DE PRIMEIRA ORDEM COM AQUECIMENTO CENTRAL E TODAS AS COMODIDADES MODERNAS ■ AMBIENTE DE CONFORTO ■ PESSOAL COMPETENTE ■ ESMERADO SERVIÇO DE MESA. COZINHA PORTUGUESA ■ COZINHA FRANCESA ■ PREFERIDO PELAS FAMILIAS E GRUPOS EXCURSIONISTAS.

Recomendado aos turistas como o Hotel de Lisboa de localização mais central:

RUA 1.º DE DEZEMBRO, 73-TEL. 2 0975
(ao Rossio e próximo da gare)

LISBOA

AREALVA, LDA.

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.º—TELEF. 26552

ARMAZÉNS:

QUINTA DA AREALVA — ALMADA — TELEF. 070017

End. Teleg. Vinisul—LISBOA

1916 há 45 anos 1961
RAUL GALAMAS iniciou a especialização do ramo **MUDANÇAS** actualmente

Raul Galamas, L.^{da}

Embalagens de mobiliário e bagagens e expedição para todos os países

Orçamentos grátis Telefone 2 86 00

68—Rua da Madalena—70
Teleg.: RAGALAMAS — LISBOA

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO

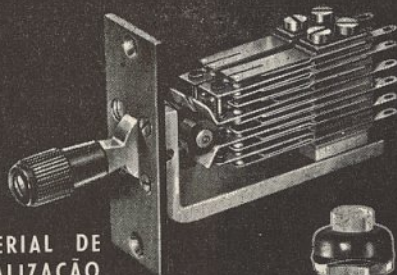
tem o Mundo nas mãos!

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

Gama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º—Telef. 366325
LISBOA

Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casa de banho e sala privativa — Telefone nos aposentos, elevador para todos os andares

AQUECIMENTO CENTRAL

Magníficos Salões — Bar Americano — Hall

Telefone P. B. X. 20410 — 29311 — 29312 — 29444

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Rua Augusta — Rua da Vitória, 41

LISBOA

SELAGARANTE, L.^{DA}

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



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

O SELO MAIS PERFEITO QUE SE FABRICA EM PORTUGAL

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3—TELEFONE 637759—LISBOA

MATERIAIS DE PROTECCÃO PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

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

GARDY

SUIÇA-FRANÇA-BÉLGICA-ESPAHHA

Disjuntores MINIHUILE, COUPARC e TRIDUC-TEUR, fixos e extractíveis, até 100 kV.

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

Isoladores ARALDITE.

Representantes :

ANTÓNIO BARÓ, LDA.

Rua da Assunção, 99-2.º-Dt.º

LISBOA

Telef. 367006 e 31726

S U R D O S

*Srs. Ferroviários
e pessoal da C.P.*

Enviem o vosso nome e endereço ao LABORATÓRIO DE ACÚSTICA MÉDICA e receberão literatura gratuita das últimas novidades em APARELHOS INVISÍVEIS E ÓCULOS SEM FIOS PARA BEM OUVIR. 20% de desconto contra a apresentação deste anúncio na aquisição de um moderno TÍMPANO ELECTRÓNICO—o último exclusivo da América para vencer a surdez

Dirija-se ao fornecedor exclusivo da C.P.

Laboratório de Acústica Médica

Avenida da Liberdade, 158 — Telef. 34086

LISBOA

S O M A P R E

SOCIEDADE DE MATERIAIS PRE-ESFORÇADOS, LDA.

Firma especializada em: **BETÃO PRE-ESFORÇADO — VIGAS DE GRANDE VÃO
PAVIMENTOS — ASNAS E COBERTURAS**

Pre-Fabricação

Tubos e Manilhas
Placas e Blocos

ESCRITÓRIO: Rua Barata Salgueiro, 55-r/c.
Telefs. 73 0770-73 14 22

FÁBRICAS

PERO PINHEIRO Telef. 09 71 45
ALVERCA Telef. 65 08 74

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, LDA.

FUNDADA EM 1824

LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTU-
DADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE:—LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º—LISBOA

TELEFONES: 52395—96

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA—2

Rua de Arsenal, 124 e 146

Telef. 32151/54 e 32161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Casa Africana

TECIDOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS
SEDAS — LÃS — ALGODÕES

RUA AUGUSTA, 161-171
Telefone 24264

Relojoaria Zurique, Lda.

OURO * JÓIAS * PRATAS
RELÓGIOS

6-E, Largo D. Estefânia, 6-F
Telef. 53616 — LISBOA-1

Armazéns do Rossio

TECIDOS — MALHAS — LÃS

*Grande variedade
Os melhores preços*

PRAÇA D. PEDRO IV, 78, 79 E 80
TELEF. 22405-34514 — LISBOA

Louças de Faiança e Porcelana
Vidros e Cristais
Talheres e Artigos para Brindes

Os maiores vendedores do País

Braz & Braz, L. da

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO:
Travessa Nova de S. Domingos, 54 a 42 — LISBOA

SUPER

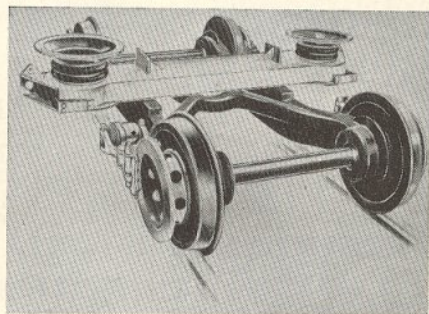
Sociedade Universal de Produtos Eléctricos e Rádio, Lda.

RÁDIO — ELECTRICIDADE

RÁDIOS: Ponto azul, Nordmende, Philips, Grundig, Schaub
TELEVISÃO: Ponto azul, Nordmende, Philips, Grundig, Schaub
FRIGORÍFICOS: Bosch, Bauknecht, Westinghouse, GE
FOGÕES: Presmalt, Oeiras, NEF, Leão
ESQUENTADORES: Ignis, Victoria, CEL, Vaigland, Junchers
ASPIRADORES: Todas as marcas
PANELAS DE PRESSÃO: Prestige, Universal

Largo do Mastro, 3 e 4 — LISBOA
Telefs. 5 74 29 - 73 14 87

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



TRATAMENTO
INTERNO
ARMAND

PROSIM, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e de locomotivas

Em Portugal: **SÓQUÍMICA**

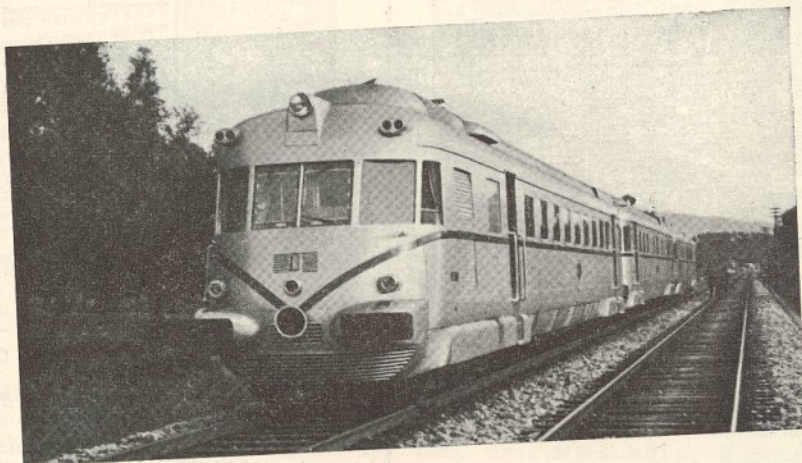
RUA DOS CORREIROS, 113

LISBOA

RIV

EQUIPAMENTO ORIGINAL
DAS AUTOMOTORAS FIAT
QUE CIRCULAM NO NOSSO PAÍS

R
O
L
A
M
E
N
T
O
S



C
H
U
M
A
C
E
I
R
A
S

Representantes Exclusivos — **AUTO-LUSITANIA**
Av. da Liberdade, 73-79 — LISBOA



SE O SEU CARRO ESTÁ ORIGINAL-
MENTE EQUIPADO COM UM RADIA-
DOR DE TUBOS, NÃO O SUBSTITUA
POR OUTRO DE QUALQUER PERFIL,
MAS SIM POR UM RADIAADOR DE
TUBOS DE NOSSO FABRICO

JOÃO DE DEUS
RADIADORES DE PORTUGAL

RUA DE SANTA MARTA 35 A - LISBOA

Telefone 45083-47204

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(2 Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores — LISBOA



NATAL EM FEUCHTWANGEN

NATAL — época ideal para férias na **ALEMANHA!**

Informações:

TURISMO ALEMÃO

Rua do Salitre, 5-1.º

LISBOA

Telef. 24684



O'Dry Gin., sem rival



Fabrica Ancora
Lisboa

ARMAZÉNS DE AVEIRO, L.ª

Sortido completo de fazendas brancas, lãs, lanifícios e retroseiro, Calçado, Loíça esmaltada e de stumínio, vidros, colchoaria, artigos de viagem, etc. tudo de superior qualidade

Os maiores vendedores das loiças de Porcelana da VISTA-ALEGRE

TELEFONE 2 38 49

Avenida Dr. Lourenço Peixinho

AVEIRO

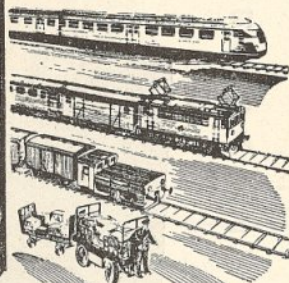
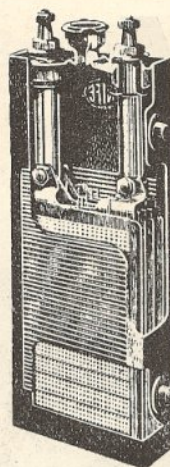
DAVID MARQUES TAVARES
EXPORTADOR

Grandes armazéns de vinhos e seus derivados

Cod. Ribeiro-Bentleys-Teleg. «David»-Telef. 42230 - Apart. 2

ESTARREJA

PORTUGAL



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmiu
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 42188 — LISBOA

esferovite
esferovite
esferovite

isolamento térmico
isolamento acústico
condicionamento acústico

Estudos e orçamentos
gratuitos

DAVITA, LDA.

Rua das portas de Santo Antão, 81, 1.º-E

LISBOA

Tel. 20902

A vida portuguesa há 60 anos

A peça em 4 actos: «A Severa», de Júlio Dantas, no D. Amélia, com Angela Pinto e os irmãos Rosas. ■ D. Carlos vai a Londres assistir aos funerais da rainha Victória. ■ Jramento, nas Cortes, do Príncipe Real D. Luís Filipe. ■ A visita da Família Real às ilhas da Madeira e dos Açores. ■ O falecimento do escritor brasileiro Eduardo Prado e uma carta de Ramalho Ortigão.

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

JANEIRO de 1901. Primeiro mês do Ano Novo e primeiro mês do século XX. No dia 1, para celebrar o Ano Bom, encheram-se os teatros. Confiar no futuro é o melhor caminho para se conseguir a indispensável força moral para viver com optimismo o presente. O dia de hoje não nos correu muito bem? Paciência. Confiemos em Deus. Com a Sua Bênção o dia de amanhã será muito melhor. Foi assim que pensaram os lisboetas no dia 1 de Janeiro de 1901. Foram de chuva os primeiros cinco dias do Ano Novo. A chuva é oiro que cai sobre os campos. Depois, por milagre, voltou a brilhar o Sol num céu azul que parecia de Primavera.

Na província, quando chovia, toda a gente ficava em casa, junto do lume, ou jogava às cartas. Em Lisboa, nesse tempo, a chuva era um pretexto para se correr, à tarde, para os cafés, e, à noite, para os teatros.

Janeiro de 1901 foi um grande mês para os teatros e, sobretudo, para o Teatro. Supomos que os leitores perceberam perfeitamente o que queremos significar com a palavra Teatro, — no singular e com maiúscula, e a palavra teatros, no plural e com minúscula.

No S. Carlos está uma companhia de ópera italiana; na Avenida, a revista *Talvez te escreva*, de Sousa Bastos, à qual sucederá a opereta *O Barba Azul*, com Palmira Bastos e Alfredo de Carvalho nos principais papéis; no Príncipe Real, volta à cena a peça de D. João da Câmara — *A Rosa Enfeitada*, na qual Adelina Ruas ou Adelina Abranches, Ernesto do Vale e Luciano de Castro tinham admiráveis interpretações; no Ginásio, a actriz Adelaide Coutinho faz a sua festa artística com o drama *A Dama das Camélias*.

No D. Amélia, o insigne actor João Rosa faz

a sua festa com a peça *Otelo*, de Shakespeare, no papel de *Iago* e com Eduardo Brasão no protagonista. Dias depois há, neste mesmo teatro, uma estreia sensacional: a peça em quatro actos *A Severa*, de Júlio Dantas, com Augusto Rosa no *Marialva*, Henrique Alves no *D. José*, e João Rosa no *Custódia*, Angela Pinto na protagonista, e Maria Pia, na *Marquesa*. O *Marialva* era, como se sabe, o Conde de Vimioso. Júlio Dantas, por imposição de um dos seus descendentes, teve que dar-lhe o nome de *Marialva*.

No Trindade, representa-se, com êxito, a peça espanhola *El-rei Danado*, com José Ricardo, Delfina Victor e Amélia Barros nos principais papéis.

Portugal sempre foi um país de grandes artistas. Quando um elemento valioso é arrebatado pela morte, os jornais apressam-se a interpretar a dor e a saudade do público. No dia 6 deste mês de Janeiro de 1901 ocorre o falecimento da cantora lírica Augusta Cruz Carneiro. Muito jovem ainda, sendo então discípula do professor Dáhluntz, faz-se ouvir, com muito agrado, num serão de arte em Viseu. Vem para Lisboa, e aqui estuda com o maestro Pontecchi. Um ano depois, exhibe-se em S. Carlos, na ópera *Fausto*, no papel de *Siebel*. O êxito é enorme. Segue depois para Milão. Em 1890, faz a sua estreia definitiva em Pádua, na parte de *Leonor*, do *Trovador*.

Um ano antes de falecer, realizou o seu casamento com um senhor chamado Manuel Carneiro. Por esse motivo abandona a carreira lírica, em que tanto se distinguia.

No dia 25 deste mês falece, na Itália, com a avançada idade de 88 anos, o grande maestro Giuseppe Verdi. É um nome de projecção universal. Lisboa chorou a sua morte. Em S. Carlos, por diversas companhias, cantaram-se algumas

das suas óperas imortais, como: *Aida*, *Traviata*, *Falstaff* e *Rigoletto*. Os grandes génios pertencem a todas as pátrias.

Fevereiro. No dia 2 celebram-se na capela do cemitério inglês, à Estrela, os officios fúnebres pela rainha Victória. Toda a colónia inglesa assiste a esse acto religioso. Presentes Sua Alteza Real o Infante D. Afonso, com o seu official às ordens, tenente Francisco de Serpa; conde de Sabugosa, em representação da Rainha D. Amélia; visconde de Asseca, em representação da Rainha D. Maria Pia; todo o Ministério e corpo diplomático; pares do reino, deputados e titulares; representantes da Academia Real das Ciências; Sociedade de Geografia de Lisboa; Câmara Municipal e o ministro inglês Mac Donnell.

Nesse mesmo dia realizam-se em Londres os funerais da Rainha. A essas cerimónias fúnebres assiste El-Rei D. Carlos, não apenas como Rei de Portugal mas também como parente da Família Real inglesa.

A Rainha Victória tinha falecido no dia 22 de Janeiro.

No dia 1 e no dia 6 deste mês registam-se os falecimentos de dois illustres vultos portuguezes: o conde de Valbom e o poeta Tomás Ribeiro.

O conde de Valbom (Joaquim Tomás Lobo de Ávila) era natural de Santarém. Estudou no Colégio Militar e na Escola Politécnica. Parlamentar e orador distinto, foi ministro da Fazenda de 1862 a 1868. Em Agosto de 1899, voltou aos conselhos da coroa como ministro das Obras Públicas. Em 1885 sobraça a pasta dos Estrangeiros.

São do conde de Valbom as leis que aboliram os morgados. Foi fundador e colaborador de vários jornais políticos.

Publicou dois livros: *Reflexões sobre o contrato para a construção do caminho de ferro do Leste e Estudos de Administração*. Estas obras abriram-lhe as portas da Academia Real das Ciências. O título de conde fora-lhe conferido em 1876.

O conselheiro Tomás Ribeiro, que morreu com 70 anos, nasceu em Parada de Gonça. Foi um dos grandes poetas românticos. O poema *D. Jaime*, prefaciado por António Feliciano de Castilho, provocou ruidosa celeuma, mas popularizou-o. Durante muitos anos recitaram-se as suas mais belas poesias. Quem não sabia de cor as estrofes da *Justiça de Castela*? Quem, mais tarde, não sabia recitar também a *Judia*?

A política seduziu-o. Deputado em 1862, dezesseis anos depois Fontes Pereira de Melo entregalhe a pasta da Marinha. Mais tarde, vemo-lo sucessivamente ministro da Marinha e ministro da Justiça. Quando se restabeleceram as relações diplomáticas entre os governos portuguez e brasileiro, Tomás Ribeiro segue para o Rio de Janeiro na qualidade de encarregado da nossa legação. A

ideia de nomeá-lo para o exercício desse cargo foi felicíssima. O poeta tinha no Brasil inúmeros admiradores. A recepção que lhe fizeram foi apoteótica.

Dois grandes figuras femininas — as Sr.^{as} D. Maria Amália Vaz de Carvalho e D. Carolina Michaelis de Vasconcelos — são distinguidas por El-Rei D. Carlos, com a concessão do officialato de S. Tiago.

No teatro de D. Maria II está em cena uma peça de Richepin, traduzida, em verso, por Júlio Dantas e excelentemente representada por Virginia, Ferreira da Silva e Augusto de Melo. Em S. Carlos, no Carnaval, o *Duo da Africana*. No Trindade, Lucinda do Carmo obtém, na peça *O homem das mangas*, um êxito triunfal.

Arranquemos mais uma folha do calendário. Eis-nos em Março. No dia 21, com a entrada na Primavera, o Príncipe Real D. Luís Filipe, Duque de Bragança, completa catorze anos de idade. Por esse motivo, no próximo mês de Maio, como veremos mais adiante, prestará, nas Cortes, juramento de fidelidade.

Um outro acontecimento, mas este dedicado aos aficionados da Festa Brava, se verifica no dia 24. É a inauguração, na Praça do Campo Pequeno, da época tauromáquica em Portugal.

O gado, fornecido por Emílio Infante da Câmara, apesar de ser desigual para a lide, proporcionou muitas palmas aos artistas. Cavaleiros: José Bento e Manuel Casimiro. *Espada*: o andaluz Ricardo Torres (*Bombita Chico* ou *Bombita II*), que por 20 vezes abriu o capote em *verónicas* movimentadas, e soltou 55 passes de *moleta*, entrando a *volapié* em três toiros e deixando-lhes o competente simulacro.

Abril tem pouco que contar. No dia primeiro, as tradicionais petas, mais ou menos engraçadas. Depois, as chuvas mil, quando as há.

Nada de novo, de extraordinário a contar.

Passemos, pois, adiante. Arranquemos mais uma folha ao calendário. Como a *Nau Catrineta*, o próximo mês de Maio tem muito que contar.

Com efeito, Maio é fértil em notícias. No dia 15 a Sociedade Nacional de Belas Artes realiza a sua primeira exposição. É presidente desta Sociedade, que sucedia ao Grémio Artístico, o grande pintor José Malhoa, que encontrou no architecto Rozendo Carvalheira um precioso colaborador.

A exposição ocupa seis grandes salas da Academia de Belas Artes.

D. Carlos, o Rei-Artista, protector e amigo dos artistas, expõe uma admirável composição a pastel *Antes da caçada*, que representa uma cena passada no Alentejo. Veloso Salgado expõe retratos, entre os quais um magnífico estudo para um retrato do El-Rei D. Carlos. António Ramalho, uma notável aguarela em que representa o emi-

nente actor Ferreira da Silva num papel da peça *O Pântano*, de D. João da Câmara. Mestre Alfredo Roque Gameiro, Carlos Reis, João Vaz, Condeixa, Luciano Freire, Jorge Colaço, Costa Mota, a Duquesa de Palmela e Elisa Santos Braga pertencem ao número dos expositores principais.

Alguns dos quadros expostos foram oferecidos pelos seus autores para serem vendidos em benefício da Assistência Nacional aos Tuberculosos. Mas o grande acontecimento do mês dá-se no dia 20. Nas Cortes realiza-se uma histórica sessão solene. O príncipe real D. Luís Filipe, duque de Bragança, que havia completado catorze anos no dia 21 de Março, foi prestar, nas mãos do presidente da Câmara dos Pares, Conselheiro Luís Bivar, na presença de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia, da Corte e do Parlamento, de que era presidente o dr. Mateus de Azevedo, o juramento de fidelidade ao Rei, às leis do Reino e às instituições monárquicas.

Foi um grande dia, esse. El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia fazem-se conduzir às Cortes num sumptuoso coche da Casa Real, seguido pelo general comandante da Divisão, à frente de um luzido Estado Maior. O Infante D. Afonso vem em outro coche.

O Chefe do Estado é aguardado à porta das

Cortes por uma deputação do Parlamento, oficiais-mores, ministros, altos dignitários. Forma-se então o cortejo que se encaminha para a sala. Abrem-no contínuos das duas Câmaras, a deputação, os reis-de-armas, os oficiais menores e os oficiais mores do Paço, os Bispos, os conselheiros do Estado, os ministros efectivos, El-Rei D. Carlos, a Rainha D. Amélia e o Príncipe herdeiro, seguidos pelas damas, governador civil de Lisboa e oficiais da casa militar do Chefe do Estado.

El-Rei e a Rainha saúdam, à entrada, na sala, a tribuna do corpo diplomático de onde os representantes das nações estrangeiras correspondem com uma vénia. Depois sobem ao trono. A rainha D. Amélia senta-se à esquerda do Chefe do Estado; o príncipe herdeiro à esquerda da Rainha. É então que desfilam, diante do trono, os componentes do séquito, de que faziam parte as damas de honor. É um espectáculo deslumbrante.

El-Rei pronuncia um discurso e é então que o conselheiro Luís de Bivar apresenta a D. Luís Filipe os Santos Evangelhos. É sobre eles que aquele que, em 1 de Fevereiro de 1908, devia reinar apenas alguns breves segundos, faz o seu solene juramento de fidelidade ao Rei e ao regime.

Terminada esta cerimónia, celebrou-se um *Te-Deum* na igreja de S. Domingos. Dias depois,

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL 110000 CONTOS

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26 — LISBOA

SERVIÇOS TÉCNICOS EM SEIA
PRODUTORA E DISTRIBUIDORA DE ENERGIA ELÉCTRICA

CENTRAIS HIDROELÉCTRICAS:

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

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA → 55 905 kWA

QUEDA BRUTA TOTAL — 1.200 m.

MAIS DE 1000 KM DE LINHAS DE A. T.

CONSTRUÍDAS ATRAVÉS DE 28 CONCELHOS

realizou-se no Paço da Ajuda um grande baile. Três salões se destinaram a essa linda festa: a do Trono, a de João VI e a de D. João IV.

Noite de grande alegria. Mal sabiam aqueles que nessa noite dançaram com entusiasmo que, poucos anos passados, haviam de receber, de chofre, a triste notícia da morte trágica, no Terreiro do Paço, de El-Rei D. Carlos e do Príncipe D. Luís Filipe!

Voltemos, mais uma vez, a folha do calendário. Estamos agora no mês de Junho. É o mês dos Santos Populares. No dia 20, porém, há um grande acontecimento histórico a registar. Na tarde, por sinal luminosa, desse dia, descem o Tejo os cruzadores «D. Carlos», «D. Amélia» e «S. Gabriel». A bordo do primeiro vão El-Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia. A tarde é maravilhosa. Um simples passeio? Muito mais do que isso. Uma visita de soberania às Ilhas Adjacentes da Madeira e dos Açores. Em todas as ilhas: Porto Santo, Madeira, Santa Maria, Faial, Terceira e S. Miguel, a Família Real é recebida apoteoticamente.

O ilustre escritor açoriano Alfredo de Mesquita, na sua reportagem para a revista *Brasil* — *Portugal*, escrevia o seguinte acerca do significado nacional da visita régia às nossas ilhas:

«A viagem à Madeira e aos Açores ficará sendo para Suas Majestades um dos factos mais interessantes do seu reinado e uma das mais belas recordações da sua vida. Para Portugal, terá sido mais um laço de cordial simpatia a estreitar o povo do continente e o povo das ilhas celebrado por um espectáculo deveras sensacional, que tanto fascinou os olhos como impressionou o coração de quantos a ele assistiram. Há muito que as ilhas adjacentes faziam votos pela visita de Suas Majestades; há muito que os povos ilhéus queriam ter, embora por momentos, no seu regaço, os queridos soberanos em nome de quem eram governados e de quem tinham ouvido tantas virtudes. Foi pois com grande regozijo que aqueles povos laboriosos e bons viram satisfeito esse grande desejo, que era o seu pensamento predominante, veemente.»

Noutra altura da sua reportagem, Alfredo de Mesquita faz este comentário:

«Junto da alma popular dos felizes habitantes das ilhas vibrou fortemente a alma dos seus Reis, na contemplação dos quadros maravilhosos que a Natureza pródiga disseminou pelos dois arquipélagos. O coração magnânimo dos monarcas comoveu-se jubilosamente na intimidade do carácter nobre daquele povo e no conhecimento do seu génio persistente nas fainas do trabalho, primeiro elemento da sua altivez digna e da sua ventura no Lar. Ao alto espírito observador de El-Rei foi grato poder conceituar o povo ilhéu como modelo



SIEMENS

TELEFONES



a chave duma administração económica

é a instalação telefónica, que se adapta a todos os órgãos de qualquer empresa.

— Aparelhagens telefónicas para pequenas e grandes organizações.

para informações e orçamentos consulte a

SIEMENS COMPANHIA DE ELECTRICIDADE S. A. R. L.
LISBOA, R. AUGUSTA, 118, TEL. 52546/9 PBX - PORTO, R. DAS CARMELITAS, 12, TEL. 26222/3 PBX

REPRESENTANTES DE:

SIEMENS & HALSKE AG.
BERLIN - MÜNCHEN

dos fortes, vencendo as lutas que lhe oferecem constantemente, encarniçadamente, as indomáveis forças que produzem as borrascas no mar e as devastações em terra».

Vamos transcrever mais um trecho da reportagem do ilustre escritor. Nesse breve trecho, o leitor encontra um magistral e sugestivo resumo das festas em honra dos régios visitantes:

«Por muito tempo se há-de conservar no espírito de Suas Majestades a sentida recordação dos belos dias que se demoraram nas ilhas. Não são factos, nem coisas que se esqueçam — a récita de gala no Teatro D. Maria Pia, da cidade do Funchal; o panorama maravilhoso da Senhora do Monte, onde no ar se derramam os perfumes de uma vegetação complicada de diversos climas; o passeio à Quinta do Palheiro Ferreira, de onde se avistam os amplos horizontes que o Sol polvilha de uma chuva de ouro, ao cair da tarde; o baile da Vigia, onde se ostentaram os primores de graça e de beleza feminina das elegantes filhas da Madeira; a regata na baía da Horta, onde se observou o denodo e a destreza dos valorosos marinheiros dos Açores; as danças e os descantes populares na estrada do Capelo, matizada de encantadores costumes campestres; a entrada na baía da Praia da Vitória, onde se deu a batalha bem célebre do dia 11 de Agosto, descrita em uma das mais gloriosas páginas da história portuguesa; a subida ao castelo de S. João Baptista em Angra, onde pela primeira vez foi hasteada a bandeira nacional; a revista, nas serras do Paúl, e a corrida de toiros em S. João de Deus, que foram os mais característicos e originais espectáculos de quantos imprimiram novidade e encanto ao aspecto real das festas; a exposição e feira franca de Ponta Delgada, que reuniram os graciosos e valiosos produtos da indústria e actividades açorianas; o Vale das Sete-Cidades, onde a orgia da vegetação, explodindo em niagaras de verdura, se espelha no cristal das duas amplas lagoas; os jardins de S. Miguel, que a grande flora dos mais diversos países enriquece; o Vale das Furnas, de que o mais hábil pincel não poderia jámais pintar a incomparável beleza, nem a pena mais predestinada chegaria a descrever as deslumbrantes surpresas...

Nunca os Monarcas poderão esquecer os oceanos de flores que as mãos carinhosas das joviais ilhoas derramaram na sua memorável passagem pelas ilhas. Nunca os povos dos Açores e da Madeira poderão esquecer também o manifesto agrado, o contentamento bem vivo, com que os Reis atravessaram as suas multidões e aceitaram as suas festas.»

Para que o leitor fizesse uma ideia, embora incompleta, do que foram as festas que fizeram os açorianos e madeirenses em honra dos régios

visitantes, não podíamos encontrar melhor pena do que a do notável escritor açoriano Alfredo de Mesquita, autor de uma obra em que avultam os seguintes volumes: *Vida Airada, De Cara Alegre, Terras de Espanha e Cartas de Holanda*, em que o autor reuniu as notas da sua viagem àquele país, em 1899, por ocasião das festas inaugurais do reinado da rainha Guilhermina.

Julho. Neste mês há a assinalar, no dia 14, pelas 14 horas, o regresso da divisão naval portuguesa, que conduzia a seu bordo, D. Carlos, a Rainha D. Amélia, e os ministros e a comitiva que acompanharam os monarcas portugueses na sua visita às ilhas da Madeira e dos Açores. Um desses ministros é Hintze Ribeiro, natural de S. Miguel, e, então, presidente do Conselho.

D. João da Câmara, no número de 20 de Julho da revista *O Ocidente*, fazia, a propósito do regresso de D. Carlos, este comentário que dá bem a medida da grave crise que atormentava o País e a Monarquia:

«Ainda somos alguma coisa, mau grado as nossas desgraças, no equilíbrio do Mundo. O poder de Portugal não lhe vem apenas da sua história, vem-lhe ainda das valiosíssimas colónias que possui e que maior o poderão tornar ainda um dia.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

«Voltaram os ministros à vida, voltou El-Rei a tomar o peso do ceptro, facto talvez menos agradável nos tempos que vão correndo, de lutas religiosas e inquietações incómodas dos credores externos. A questão religiosa, que parecia mais tranquila, tornou a levantar cabeça com a resistência oposta pela superiora do convento do Rego às intimações que lhe foram feitas. Com a chegada do sr. Hintze Ribeiro foi a questão resolvida desfavoravelmente para as recolhidas, intimadas para saírem no prazo de três dias. Invocaram-se leis, invocou-se a justiça. Mas nada lhes valeu. O pior foi terem-se novamente exaltado os ânimos. E de esperar que seja este um caso isolado».

Volvida mais uma folha do calendário, chegamos a Setembro. É o mês das vindimas. Pouco há de notável a registar.

Na sua habitual *Crónica Ocidental*, o grande D. João da Câmara escrevia na revista «O Ocidente», na sua edição de 20 desse mês, as seguintes linhas acerca da política nacional, que transcrevemos, por serem bastante curiosas:

«Temos à porta as eleições. Mexem-se a esta hora com todo o afã os chefes dos partidos, sobretudo o sr. João Franco, que precisa acreditar-se e a quem, com certeza, não devem faltar a tática e a estratégia. Não houvera ele sido Ministro do Reino e comandado já batalhas. Não há como um homem ter sabido defender-se para saber como se ataca. O velho sargento lho explicaria: É tal a mesma coisa, com a diferença que é exactamente o contrário».

No dia 30 deste mês inaugurou-se, em Vila Franca de Xira, a nova praça de toiros. À corrida assistiram D. Carlos e D. Amélia, a quem os vilafranqueses tributaram uma entusiástica ovação.

Os dias correm. Estamos agora em Agosto. Neste mês, há a registar o desaparecimento de de três homens eminentes: dois portugueses e um brasileiro, este último um grande amigo de Portugal. Foram os seguintes:

No dia 6, faleceu, na sua casa de Queluz, o conselheiro António Enes, antigo comissário da Província de Moçambique, antigo ministro da Marinha, jornalista e dramaturgo.

No diário *O Dia*, de que foi fundador, bateu-se com adversários terríveis como Mariano de Carvalho, Emydio Navarro e Urbano de Castro.

Como autor dramático, as suas peças *Os Lazaristas* e o *Saltimbanco* popularizaram-no.

Mas superiores às suas glórias de jornalista e de dramaturgo, foram as glórias alcançadas em Moçambique, como comissário do régio. Com efeito, ele foi o colaborador, nessa alta qualidade, dos feitos a que Mouzinho de Albuquerque pôs termo com a vitória de Chaimite.

António Enes foi um grande servidor dos interesses da Pátria. O seu funeral constituiu uma impressionante manifestação de pesar.

Uma outra perda foi o falecimento, no dia 15, em Mafra, do africanista Vítor Córdon, que, na Escola Prática de Infantaria, estava tirocinando para major.

Natural de Estremoz, havia sentado praça, como voluntário, em 20 de Agosto de 1871, no batalhão de Caçadores 5. Em 1876 foi nomeado telegrafista das Obras Públicas para a província de Angola. Em 1882, já no posto de alferes, é nomeado condutor de 2.^a classe de Obras Públicas e nesse mesmo ano despenha sucessivamente as funções de chefe interino do concelho de Ambriz e de chefe do de Novo Redondo.

Tomou parte na expedição aos sertões de de Moçambique e em 1889 recebeu novas ordens para seguir para a Beira, com Paiva de Andrade, com o fim de continuar a explorar a região de Manica.

A terceira figura é nem mais nem menos Eduardo Prado. É no dia 30 que, na cidade de São Paulo, morre este ilustre brasileiro, grande amigo de Portugal.

Eça de Queirós e Ramalho Ortigão foram dois dos seus melhores amigos. Este último enviou para os jornais da manhã de Lisboa a seguinte carta:

«Sr. redactor: — Julgo dever comunicar a V. que, por telegrama recebido hoje do Brasil, acabo de saber que faleceu na cidade de S. Paulo, ontem, 30 de Agosto, vítima da febre amarela, o insigne escritor, meu muito prezado amigo, Eduardo Prado. Pela rara elevação do seu talento, pela sua profunda e vastíssima erudição, pela graça tão flexível da sua pena, pela elegância das suas maneiras, pela nobreza do seu trato, pela finura do seu gosto subtilizado na convivência de longas e sucessivas viagens através de todo o globo, Eduardo Prado tinha seguramente um dos mais indiscutíveis e mais eminentes lugares entre os primeiros intelectuais do seu tempo.

Tendo vivido, já como diplomata, já como turista, em New-York, em Washington, em Londres, em Paris, em Roma, em Florença, em Berlim, em Madrid, Lisboa era para ele a cidade predilecta, em que a amizade lhe fazia encontrar a carinhosa e familiar doçura de uma segunda pátria.

Rogo-lhe, sr. redactor, que queira tornar pública a notícia que lhe transmito, a fim de que possam em Portugal prestar hoje à memória de Eduardo Prado o saudoso tributo das suas lágrimas todos aqueles que como eu o conheceram e o amaram. — Lisboa, 31 de Agosto de 1901. — De V. muito affectuosamente e agradecido, *Ramalho Ortigão*».

Eis-nos chegados a Outubro. Reabrem os teatros. Construída no Arsenal de Lisboa, é lançada ao rio a canhoneira *Tejo*. Assistiu ao lançamento à água a Família Real e a Rainha D. Amélia pronunciou as palavras do estilo para que, vibradas as últimas machadadas, a nova unidade da Marinha de Guerra deslizesse na rampa do estaleiro.

Novembro. Lisboa recebe, no D. Amélia, a atriz italiana Della Guardia, que se estreia com a peça *Zazá*, que foi uma coroa de glória da Réjane, de Rose Syrna, de Angela Pinto, de Luz Veloso e, mais tarde, de Lucília Simões.

No Príncipe Real, Adelina Ruas (ou Adelina Abranches) impõe-se pelo seu enorme talento.

Depois das representações de Della Guardia, Lisboa recebeu, também no D. Amélia, outro artista italiano: Ermette Zacconi, um dos maiores génios que o mundo pôde aplaudir.

Eis-nos chegados a Dezembro Lisboa vive uma existência calma. Os jornais políticos ocupam-se de política. Os escritores e poetas entregam-se aos prazeres de espírito. Nos grandes salões, que ainda os há, conversa-se. Nos teatros, os nossos artistas entregam-se ao labor de erguer peças de autores nacionais e estrangeiros.

A inauguração da época lírica, em S. Carlos, fez-se com o drama *Tosca*, à qual se seguirá a

ópera *Lohengrin*. No «D. Maria II» ensaia-se a peça *O Mistério*, extraída pelo conde de Arno do conto de Eça de Queirós *Suave Milagre*. O cenário é pintado pelo grande artista Manini, os versos são da autoria de Alberto de Oliveira e a música de Oscar da Silva. Entram no seu desempenho, entre outros, os seguintes artistas: Ferreira da Silva, Carlos Santos, Luz Veloso, Augusto de Melo, Georgina Pinto e Cecília Machado. No «Trindade» ensaia-se a revista do ano — *A Arte Nova*, em 13 quadros, escrito por Acácio e Paiva. Vão desempenhá-la Amélia Loppiccolo, Amélia Barros e outros artistas. No «Teatro da Rua dos Condes» ensaia-se também uma revista do ano, *Na ponta da unha*, de Alfredo Mesquita e Câmara Lima, dois escritores açorianos, ambos da Ilha Terceira, com música do maestro Dias Costa. Entram no seu desempenho José Vale, que fez o *Domingos Dias Santos*, e Ernesto do Vale, Santos Melo, Rafaela Fons, Rosa de Oliveira. O célebre humorista Gualdino Gomes, fazendo a crítica desta revista, aproveitou-se do título para exprimir a sua opinião desta maneira: *Na ponta da unha... Encravada...* O êxito, porém, foi muito lisonjeiro por parte de certo público.

Assim, sem mais nenhuma nota de especial relevo, podemos encerrar esta reportagem retrospectiva do ano de 1901.

- D E S I N F E C Ç Õ E S
- E X P U R G O S
- D E S R A T I Z A Ç Õ E S
- D E S I N F E S T A Ç Õ E S
- T R A T A M E N T O S D E M A D E I R A S



Higienização de navios, carruagens e outros transportes colectivos

Gasos - Esterilizadora, Lda.

Av. Infante D. Henrique, 30

Rua Conselheiro Veloso da Cruz, 43

LISBOA - 2

Telefs. { 86 70 25
86 83 77

VILA NOVA DE GAIA

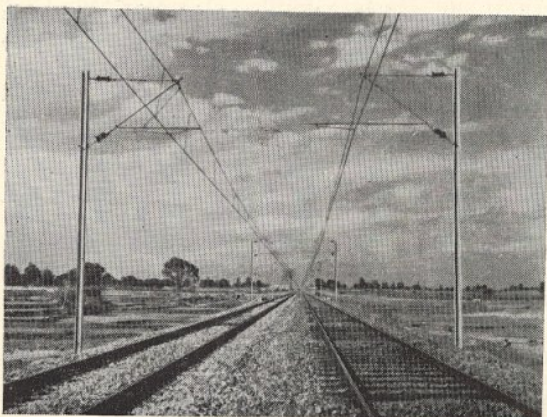
Telef. 39 21 11

Concepção e instalação de Equipamento de suspensão

Por D. H. ROONEY

Director da British Insulated Callendar's Construction Ltd.

OS factores que influem na tendência da conversão dos sistemas ferroviários do mundo, em tracção eléctrica completa, abrangem as perspectivas de uma ampla energia eléctrica de proveniência local, as necessidades do tráfego e a insistência do público num serviço limpo, calmo e veloz. A concepção, forne-



Na Índia, tem-se efectuado em larga escala a conversão do sistema ferroviário para tracção eléctrica e esta fotografia mostra o aspecto típico de via que utiliza corrente alterna

cimento e instalação do equipamento de transmissão da energia eléctrica é um aspecto da maior importância para a electrificação dos caminhos de ferro.

Considerações à volta da concepção do sistema

Anteriormente, os sistemas de tracção eléctricos eram concebidos para o fornecimento de corrente contínua ou corrente alterna de baixa frequência ao pantógrafo pelo qual a locomotiva recebe a sua energia. Em tempos recentes, têm-se feito grandes esforços no aperfeiçoamento de locomotivas para o funcionamento com grandes voltagens de corrente alterna nas frequências industriais. Este progresso permite importantes eco-

nomias, que têm influência directa na escolha de sistemas. Cada plano deve, sem dúvida, ser estudado individualmente, afim de se conhecerem as condições especiais do seu funcionamento e a natureza ou a densidade do tráfego previsto.

Comparando o custo de um sistema de corrente contínua com a grande voltagem do sistema de corrente alterna, verifica-se que, para o último, existe, no seu conjunto, uma substancial economia no que diz respeito a subestações, cabos de alimentação e equipamento de suspensão. Por outro lado, um sistema de corrente alterna pode talvez originar elevadas despesas de instalação e telecomunicações — no primeiro caso para se conseguir um conveniente isolamento eléctrico nas pontes da via e nos túneis e, no segundo, para limitar a interferência eléctrica nos circuitos marginais da via.

Considerações sobre a concepção do equipamento

Uma vez resolvido o problema da concepção do sistema, têm de estudar-se a secção dos condutores de cobre suspensos e o espaçamento das estruturas. Nestes cálculos, devem ser tomadas em linha de conta a pressão máxima do vento prevista e o grau de temperaturas a que ficará exposta a instalação. Deve também levar-se em linha de conta a possibilidade do fio de contacto «blow-off» em relação à superfície de contacto do pantógrafo, a necessidade de tensão automática de fios ou disposições especiais para rodagem a grande velocidade.

Em tais circunstâncias, a corrente pode ser recebida sem faíscas, apenas quando o equipamento de suspensão for concebido para um sistema flexível, mas estável. A concepção, fabrico e instalação de equipamento para a integração num semelhante sistema requer o mais alto nível de perícia em engenharia e técnica. O aperfeiçoamento de concepção e técnica necessita de uma completa coordenação de experiência na investigação, melhoramento, produção e instalação.

Preparam-se depois os planos para uma com-

DUAS GRANDES EMPRESAS AO SERVIÇO DA NAÇÃO!



Tem sido preocupação dominante destas Empresas, imprimirem aos produtos do seu fabrico um grau de qualidade em constante aperfeiçoamento.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.

CABOS ELÉCTRICOS

CEL **CAT**

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

pleta série de equipamento, incluindo bases de cimento armado, estruturas de apoio, suspensão de condutores, intervalos de sobreposição e comutações.

Terão de ser feitas modificações aos desenhos normais ou especiais para ir ao encontro dos requisitos de determinadas localidades. Estes requisitos devem constar dos projectos que devem ser preparados com a indicação da posição exacta do equipamento a utilizar sobre a via. Antes de efectuar este trabalho, torna-se necessário proceder ao completo estudo da via e talvez possa justificar o uso de fotografias aéreas para auxiliar este plano.

Instalação de equipamento suspenso

Há que efectuar muitos trabalhos preparatórios antes de se proceder à erecção do material. Devem-se fazer estudos pormenorizados da via para se obterem os elementos necessários para cada localidade, preparando-se os planos finais para aprovação dos funcionários dos caminhos de ferro.

A concepção do equipamento e estruturas e o fornecimento de materiais devem ser intimamente coordenados com o programa de erecção cuidadosamente preparado.

Devem ser tomadas em consideração as modificações propostas, tais como alterações de via, reconstrução de estações, sinalização e telecomunicações.

Os trabalhos que dizem respeito à engenharia civil devem ser efectuados com grande antecedência.

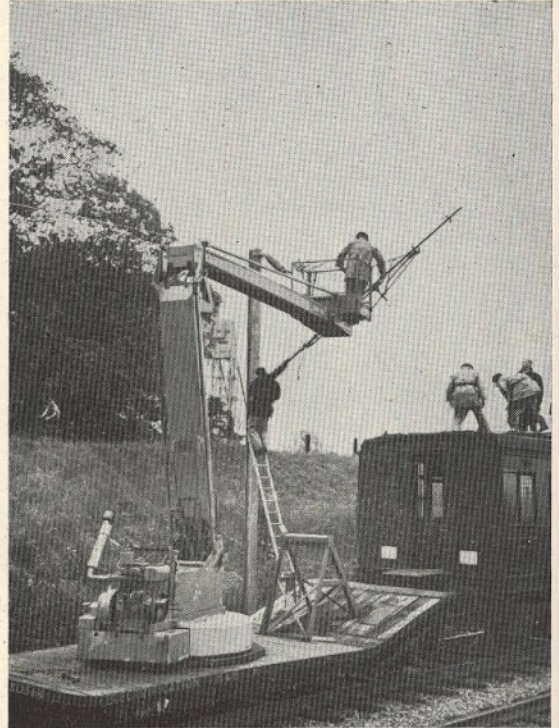
O tráfego ferroviário normal deve sofrer o mínimo possível de deslocação, enquanto durar o trabalho de erecção. Na Inglaterra está em uso um sistema mecânico para um certo número de operações, o qual se coloca no interior da bitola e possui um tamanho e dimensões tais que a via adjacente não fica afectada durante a utilização.

Nos países onde abunda a mão de obra e o seu custo é pequeno, não é económica a utilização da mecanização aperfeiçoada. Uma instalação-base mecanizada com o uso de uma escavadora-broca permite obter fundações cilíndricas que reduzem de uma maneira apreciável a quantidade de betão necessário. Três comboios trabalhando em sistema combinado — o primeiro com uma escavadora-broca, o segundo com um guindaste para a erecção de postes, enquanto o terceiro aplica o betão — tornam possível a escavação, colocação dos postes e aplicação de betão para uns 1.600 quilómetros de via durante um período de quatro horas. Nos casos em que o solo é impróprio ou se verificam obstáculos ou as fundações a fazer são muito grandes para serem efectuadas por escavadora-broca, deve-se proceder à escavação manual. Para

estruturas de pórtico, empregam-se um ou dois guindastes para erecção dos membros da ponte.

Acelerando o trabalho

Utilizam-se guindastes de várias capacidades para a erecção de estruturas de aço, consoante o respectivo peso. Em via aberta, operando o comboio que transporta aço entre os comboios de esca-



Trabalhos de electrificação de via. Em via simples ou dupla, o equipamento é geralmente suportado por pontes de uma via. Esta fotografia mostra a erecção da ponte com a utilização de uma plataforma hidráulica

vadora e betão, torna-se possível fazer escavações, erigir os mastros B. F. B. e instalar bases para 1.600 metros de via em quatro horas.

Com os sistemas de corrente alterna, em via simples ou dupla, o equipamento é normalmente suportado por pontes de uma via. Estas pontes podem ser erigidas ao longo da via mas, para uma instalação mais rápida, são utilizadas plataformas de concepção especial de movimento hidráulico. Estas são também de grande utilidade para a erecção de estruturas de aço em túneis e abóbadas de pontes.

A instalação de fios é feita do telhado das carruagens que transportam este material. Sempre que seja necessário evitar a interferência de tráfego durante os períodos de grande movimento, a ins-

talação de fios pode ser efectuada de noite com o auxílio de lâmpadas especiais contra a ofuscação montadas sobre o comboio. Uma vara especial (wiring jib) de movimento hidráulico é um grande auxiliar na montagem rápida de condutores.

Em íntima colaboração com equipas de montagem altamente treinadas e engenheiros de caminhos de ferro, o programa de erecção pode ser rapidamente efectuado com o mínimo de interferência com o serviço comercial normal.

Desvios nas estações

Nos casos em que são transportados materiais pesados como, por exemplo, nas centrais eléctricas, grandes fábricas, pedreiras e minas, a tracção eléctrica oferece um serviço perfeito e eficiente.

Os fornecimentos de carvão para muitas centrais eléctricas é feito por caminhos de ferro, pelo que os vagões de carvão têm de deslocar-se dos desvios da estação para os respectivos depósitos. Em algumas empresas — tais como siderurgias — são transportadas grandes toneladas de minério e calcários, bem como outras matérias primas, por caminhos de ferro até aos seus depósitos e daqui para os fornos e outras localidades de fabrico. De uma maneira geral, os trajectos são pequenos, mas torna-se necessário manter uma torrente contínua de materiais. Para tais fins, as locomotivas eléctricas são um meio ideal.

Cada localidade apresenta os seus problemas especiais tanto na concepção como na técnica; na maioria dos casos, pode obter-se um equipamento suspenso de tracção de sistema simplificado, que

geralmente consiste de um fio de contacto suspenso por meio de suportes a intervalos não excedendo 33,52 metros. Tubos de aço ou postes de madeira são as formas mais vulgares de suspensão

Como exemplos, podem citar-se os desvios electrificados da Central Eléctrica de Kearsley, em Lancashire, a Central Eléctrica de North Wilford, em Nottingham e Cheveland Steelworks Dorman Long and Company Ltd., em Middlesbrough, Yorkshire.

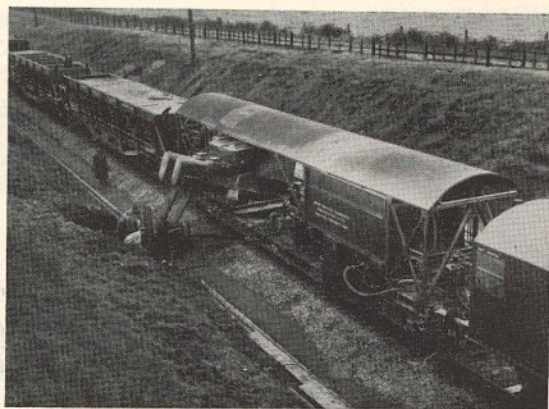
Deslocação subterrânea

Durante muitos anos têm sido utilizadas locomotivas eléctricas para minas, mas geralmente de funcionamento por bateria ou uma locomotiva eléctrica em miniatura com um «trolley» do tipo dos carros eléctricos.

O National Coal Board, de Inglaterra, possui agora duas minas equipadas com o sistema eléctrico de tracção compreendendo locomotivas eléctricas com colectores de pantógrafo e fios de contacto até 161 milímetros quadrados de secção. Os condutores são suspensos por meio de isoladores colocados nos arcos que sustentam o tecto, sendo uma característica especial um dispositivo que permite a variação de tensão no fio devido aos movimentos dos arcos.

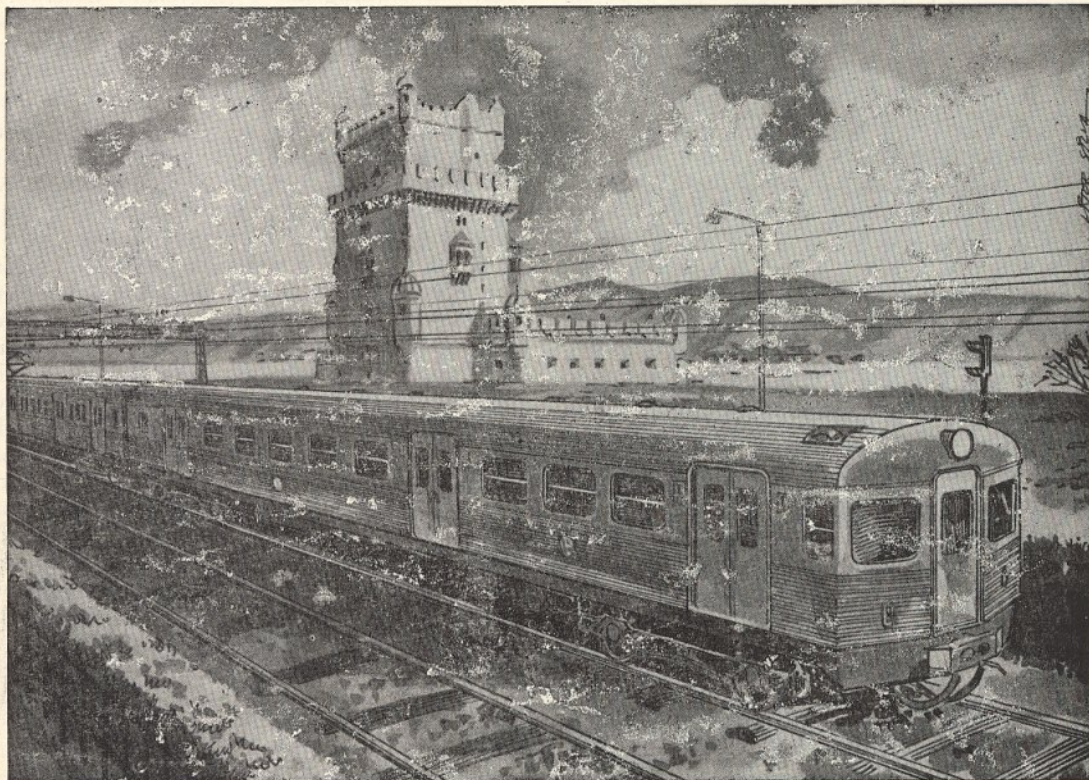
As locomotivas funcionam com corrente contínua de 250 volts, utilizando-se os dois carris como condutor de retorno.

Estes sistemas estão a funcionar com um considerável êxito e é muito provável que venha a ser um futuro meio de transporte de carvão desde os seus jazigos até aos poços de minas.



A electrificação de sistemas ferroviários requer uma pericia de elevadíssimo nível técnico e científico. Esta fotografia mostra um comboio utilizado na colocação do betão]

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*



A encomenda obtida, em concurso, pela SOREFAME, de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL, constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e Santarém (CP)
e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME

**AMADORA E LOBITO
PORTUGAL**

Sociedade Portuguesa de **MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.

TELEFONE 754181

LISBOA



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

Sociedade Corretora

— de —

Indústria e Tracção

SOCITRA, L.^{DA}

RUA CASTILHO, 90, R/C. D.

LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA
CAMINHOS DE FERRO
MÁQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL

A França é um grande país de exportação de material ferroviário

Por EDMOND DELAGE, antigo presidente da Academia de Marinha

UMA das mais importantes, entre as indústrias francesas, é a que alimenta em material a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. A actividade desta última continua a progredir: em 1957, as receitas globais de exploração elevaram-se a 673,8 de milhares de milhões e aumentaram de 9,7 % em relação às de 1956. As receitas do tráfego propriamente ditas, que se elevam a 525,6 milhares de milhões, elas mesmas aumentaram em 9,4 %.

O tráfego de passageiros foi favorecido no decurso do ano de 1958 com a execução de um grande programa de electrificação, principalmente na linha Paris—Dijon—fronteira suíça e nas linhas Lyon—Saint-Etienne e Lyon—Marselha, mas a S. N. C. F. está à cabeça de todas as companhias do mundo, no que se refere a velocidade; a de 100 Km. à hora tornou-se normal para a maior parte da rede das grandes linhas que ligam Paris aos principais pontos do território e do estrangeiro.

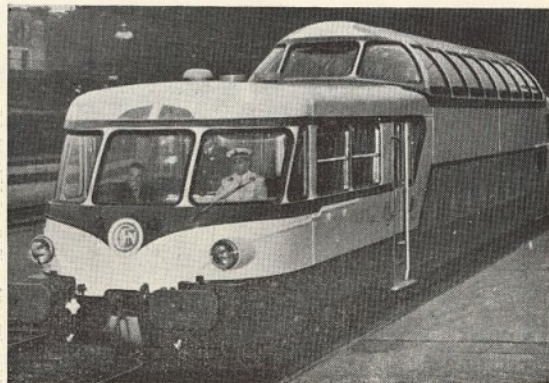
Uma inovação interessante foi o transporte dos automóveis acompanhados. Durante o Verão de 1958, comboios de automóveis «car-sleeper-express» transportaram, de Bolonha a Lyon, perto de 13 000 automóveis; um serviço análogo funcionou entre Ostende e Milão, via Metz e Strasburgo, e conheceu e obteve um grande êxito bem como um outro, durante o período de Verão, entre Paris e Avinhão.

A magnífica velocidade dos grandes comboios da S. N. C. F. é devida à transformação de uma grande parte do aparelho motor. Ao passo que o tráfego está em progressão constante e superior ao de 1938 de 74 %, o efectivo total do material motor é inferior em 47 %, em consequência da

diminuição progressiva do parque de locomotivas a vapor.

A utilização das locomotivas eléctricas traduziu-se, em relação ao ano de 1946, por um aumento de 42 % do percurso médio diário. Locomotivas eléctricas fazem correntemente percursos de mais de 375 000 Km. por ano. Estes progressos não teriam sido possíveis sem o desenvolvimento rápido da técnica do material dos caminhos de ferro na França.

Este ramo da indústria é hoje mais do que centenário: foi em 1838 que os Estabelecimentos



Auto-rail panorâmico — Vista exterior

Schneider entregaram a sua primeira locomotiva. Depois, assistiu-se ao nascimento e, algumas vezes, ao desaparecimento de firmas prestigiosas no decorrer do século XIX, tais como Cail, Corpet—Louvvet, a Companhia Geral de Construções, La Marine e a Homecourt. Para o conjunto das indústrias do material circulante (motor ou rebocado) o efectivo empregado passou de 55 000 operários, em 1919, para 20 000 em 1958, mas os

métodos aplicados compensaram largamente esta diminuição de efectivos. Os 3/4 destes últimos estão empregados nas empresas do Norte, do Este, do Oeste e da Região Parisiense. Cinco empresas ou grupos de empresas constroem locomotivas eléctricas; sete (entre as quais três das precedentes), locotractores, onze empresas de veículos para passageiros, seis auto-rails e quinze vagões de mercadorias.

A indústria francesa de material de caminho de ferro constitui, económica e socialmente, uma parte vital da indústria do país. O conjunto das encomendas recebidas por ela representou, para o ano de 1957, cinquenta e cinco mil milhões de francos; a parte desta indústria contribui para a prosperidade das exportações do país.

Antes da primeira guerra mundial, estas últimas eram quase insignificantes. De 1900 a 1914, elas jamais tinham ultrapassado dois milhões de francos, ou seja cerca de quatrocentos milhões de francos. Numerosos caminhos de ferro estrangeiros colocaram em França empréstimos quase sempre importantes sem que nenhuma cláusula de contrato deixasse de favorecer a indústria, se bem que as companhias ferroviárias francesas se



O Auto-rail «Trans-Europe Express»

vissem obrigadas, muitas vezes, a encomendar na Grã-Bretanha, na Alemanha, na Bélgica e na Itália, o que o mercado nacional não lhes podia fornecer. Sobre 80 mil carruagens e vagões encomendados, a França, de 1900 a 1910, importou 8 mil da Alemanha, da Bélgica e da Itália; e da Grã-Bretanha 700 locomotivas sobre 2 500.

Em 1918, o parque encontrava-se quase totalmente carecido de renovação e a indústria do ma-

terial ferroviário do Norte e do Este quase inteiramente destruída. As grandes redes francesas foram, pois, obrigadas a recorrer, mais uma vez, à indústria estrangeira, à qual encomendaram 4 200 locomotivas contra 1 800 na França; 4 000 carruagens contra 2 300, e 87 000 vagões contra 11 000 no mercado francês.

Contudo, desenvolveu-se um grande esforço de racionalização até 1930, e a França pôde exportar anualmente uma média de 15 000 toneladas. Esta prosperidade durará pouco devido à crise económica, à diminuição do tráfego e à concorrência do transporte automóvel. No entanto, as magníficas aquisições da técnica favoreceram o restabelecimento da situação. As inovações do Engenheiro Chapelon aumentaram em 50 % a potência do vapor; o auto-rail, nascido na França, começou a desenvolver-se.

Mas sobreveio a segunda guerra e a França encontrou-se de novo diante da necessidade de reconstituir o seu parque. Setenta por cento de locomotivas e vagões e cinquenta por cento de carruagens ficaram destruídos. Estabeleceu-se um plano de urgência que comportava 500 locomotivas, 600 carruagens e 27 000 vagões, construídos na França, e mais 1440 locomotivas americanas e ainda mais 56 000 vagões encomendados nos Estados Unidos, na Grã-Bretanha, na Bélgica e na Suíça.

De 1950 a 1957, a indústria francesa do material rolante, completamente renovado, encontra-se já capaz de sustentar a concorrência nos mercados estrangeiros. No decurso desses sete anos, as exportações francesas atingiram 20 % das construções francesas de material rolante, seja 25 000 toneladas por ano, representando o montante de 10 000 milhões de francos e, aproximadamente, a quinta parte da cifra total do movimento total desta indústria.

Este grande problema de exportação deve, contudo, triunfar de várias dificuldades. Deve ter em conta os imperativos técnicos das redes estrangeiras, das variações do afastamento das vias e da bitola e também dos diversos hábitos e das necessidades impostas pelos tratados comerciais. O material de via normal que é, como se sabe, de 1,44 m., pode ser adaptado à via larga (1,67 m.), mas raramente à via estreita (1 m. ou 1,06 m.) usadas nas redes africanas ou sul-asiáticas. Deve adaptar-se ao modo do acoplamento

central americano ou bi-lateral (como na Europa). Dever-se-á também ter em conta os usos locais: tal país estrangeiro é fiel às carruagens de passageiros, com compartimentos; um outro prefere a carruagem sem divisões e com corredor central.

Criações relativamente recentes favoreceram, contudo, a diversidade da perfeição técnica: a da rede única, que é a S. N. C. F. (1 de Janeiro de 1938). No plano europeu, atingiu-se uma etapa muito importante graças à Oficina de Pesquisas de Ensaios da União Internacional dos Caminhos de Ferro, que faz adoptar modelos «standard» para todas as redes europeias, tanto para os vagões de mercadorias, há alguns anos, como, mais recentemente, para as locomotivas Diesel.

Uma indústria exportadora de material do caminho de ferro tem que triunfar de uma concorrência severa. Em Junho de 1958, o fornecimento de 115 locomotivas Diesel aos Caminhos de ferro sul-africanos, provocou oferecimentos de 29 firmas do mundo inteiro.

A indústria francesa tem saído muitas vezes vitoriosa da competição. Para se fazer conhecer, edita brochuras, filmes, uma revista bimestral em língua inglesa; apresenta «stands» nas grandes exposições industriais e comerciais, e organiza,

também, missões circulares de afamados engenheiros de caminhos de ferro.

Produziu frutos esta actividade. As principais entregas francesas, de 1952 a 1957, tiveram os seguintes destinos:

Europa: 5 locomotivas Diesel de transmissão mecânica, para a Bélgica; 20 locomotivas eléctricas CC 3 000 vóltios, — 3 200 CV, para a Espanha; 15 locomotivas eléctricas CC 1 500 vóltios — 4 650 CV, para os Países Baixos.

América do Sul: 25 locomotivas Diesel eléctricas de 1 800 CV, para a Argentina; e 6 locomotivas e 220 vagões para a Colúmbia.

África: 20 locomotivas a vapor, de 82 toneladas, para o Egipto; 12 locomotivas a vapor articuladas, Garatt, de 130 toneladas, para o Kénia.

Ásia: 24 locomotivas Diesel eléctricas, de 850 CV, 225 carruagens para passageiros e 1 800 vagões, para o Paquistão.

As possibilidades de desenvolvimento das exportações estão longe de se esgotarem. Recentes estudos internacionais estimam em 600 mil milhões de francos, para os próximos dez anos, os programas de aquisição do material circulante dos países que não se encontram ainda dotados de indústria ferroviária.

*Frigoríficos de compressão e de absorção.
Congeladores domésticos*

*Máquinas de lavar grandes e pequenas
Hidro-extractores e secadores etc. etc.*

Máquina de Cozinha

Aspiradores Enceradoras

A produção das Fábricas ELECTROLUX é toda baseada em especialidades domésticas

Electrolux, L.^{da}

LISBOA COIMBRA PORTO

MIRANDA & MALHEIRO, SUCR.

ESTABELECIDOS EM 1891

PORTO

Rua do Almada, 151-1.º

Telefs. 25292-22807

LISBOA

Rua da Boavista, 81, 4.º-Dto.

Telefs. 668267-668520

Agentes de Fabricantes de:

Rodados completos, Aros, Eixos, Mudanças de vias, Carris e Acessórios, Carruagens, Wagens e molas, Tubos para caldeiras e outros, Chapas para caldeiras, Ferros em todos os perfis, Ferro de fundição, Chumbo, Zinco e Alumínio em Lingotes, Correntes e Cabos eléctricos de todos os tipos, Creosote, Carvões, etc , etc.

ESTRUTURAS METÁLICAS E PONTES

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

GRANDES ARMAZÉNS

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

ARMAZÉNS DE RETÉM:

N.º 1 - Rua do Almada, 565

N.º 4 - Rua de Monchique

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

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

PORTO

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em FAFE

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

PORTO



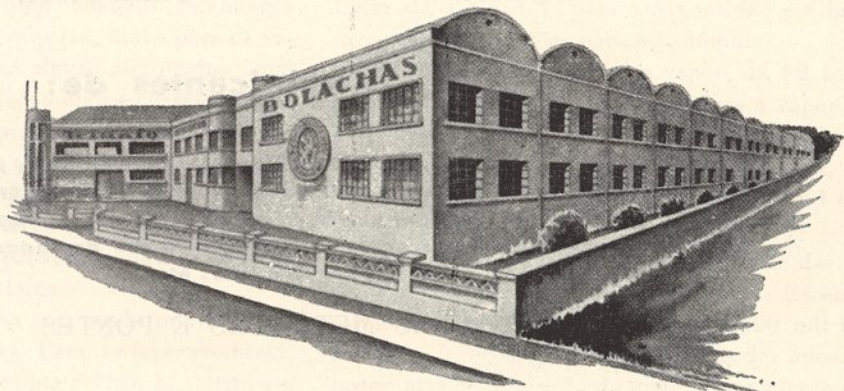
*Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos*

FÁBRICAS **Triunfo**

COIMBRA
LISBOA
PORTO
ABRANTES
FARO

A maior organização industrial do centro do País

Moagens (2)
Massas Ali-
mentícias
Bolachas
Arroz
Drops
Rebuçados



Cerâmica de Souzelas, L.da

Cèsol

LOUÇAS DOMÉSTICAS
FINAS E SANITÁRIAS
MATERIAIS EM GRÉS

AZULEJOS DECORATIVOS
E DE CONSTRUÇÃO
REFRACTÁRIOS

SEDE E ESTABELECIMENTO FABRIL
TELEFONE 7415

SOUZELAS — COIMBRA

COIMBRA & C.^A

CASA FUNDADA EM 1930

TELEFS. 2 54 11-2 54 12 P. P. C.

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS
REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

AVENIDA NAVARRO, 5
COIMBRA



COIMBRA & C.^A

RECONSTRUÇÃO DE MOTORES

BRONZES «BRACO»
PARA MOTORES DIESEL

Fabricação Nacional

RUA DA SOTA, 10

COIMBRA

AUTO-LEIRIA, L.^{DA}
CONCESSIONÁRIOS FORD

OFICINAS DE REPARAÇÕES
 GARAGEM E ESTAÇÃO DE SERVIÇO

SEDE EM LEIRIA — TELEF. 22191/2

Filiais } CALDAS DA RAINHA — Telef. 2 25 61
 } MARINHA GRANDE — Telef. 5 22 73

Fabrica dos Santos Gomes

OFICINA DE REPARAÇÕES DE AUTOMÓVEIS
 Mecânica Geral ||| Serviço de Torno

Secção Especializada em Molas
 para todos os Veículos

RUA CAP. MOUZINHO DE ALBUQUERQUE, 111
 TELEFONE 22118

LEIRIA

Mármore e Cantarias

SERRADOS, POLIDOS E ACABADOS

Fornece:

Sociedade Paralelipédos do Sul, Lda.

TELEF. 2 22 69

LEIRIA

CUBOS - PARALELIPÉDOS E GRAVILHAS

LISMOLDE

FABRICAÇÃO DE MOLDES
 = PARA PLÁSTICOS =

José de Barros Rosa

ARRABALDE DE AQUEM — LEIRIA

Matérias Plásticas, Lda.

FÁBRICA DE MOLDAÇÃO DE PLÁSTICOS
 POR COMPRESSÃO, INJEÇÃO E EXTRUSÃO

Telefones } Gerência 22128
 } Fábrica 22628

LEIRIA

Costa & Irmãos, Limitada

Agentes das Comp.^{as} de Seg. Confiança, Tranquilidade e Mundial
 Com Fábrica de Produtos Resinosos e de Alcatrão Vegetal

FERRAGENS, TINTAS E VERNIZES
 MERCEARIA / CEREAIS / ADUBOS, ETC.

Estabelecimento de Fazendas de Algodão e Lã - Secção do Calçado - Chapelaria

Pneus "MABOR" Óleos de Lubrificação

Telefones } Agodim 92204
 } Fábrica 22401

LEIRIA-AGODIM

Indústrias Reunidas Leiria, Lda.

SERRAÇÃO DE MADEIRAS - CARPINTARIA MECÂNICA
 SERRAÇÃO DE MÁRMORES - OFICINA DE CANTEIRO
 MÁRMORES POLIDOS PARA MÓVEIS - MÁRMORES
 PARA JAZIGOS, LAVA-LOUÇAS, ETC.

LEIRIA - ARRABALDE

TELEFONE, 22767

(A MEIO DA DISTANCIA ENTRE A ESTAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO E A CIDADE)

Feixeira D Costa, Lda.

ANTIGA CASA LEITÃO & C.^a

Armazém de Fazendas, Malhas e Miudezas

Rua do Comércio, 6 a 10 * Telef. 22451 * LEIRIA

CASA DE MOBÍLIAS - S. JOSÉ -

José António da Silva

MÓVEIS - ESTOFOS - DECORAÇÕES - COLCHOARIA

RUA 31 DE JANEIRO, N.º 1

(Junto da Casa de Paço J. Varatojo)

LEIRIA

Fábrica de Fiação e Tecidos da Portela

Viúva Pinheiro & C.^a, Lda.

Fornecedores da Caixa Privativa da C. P.

*Tecidos de algodão
e fibras artificiais para*
o Continente, Ultramar e Estrangeiro

Fábrica:

Delães — V. N. DE FAMILICÃO
TELEF. 11 — RIBA DE AVE

Escritório:

Galeria de Paris, 78

PORTO
TELEF. 2 50 28

Fábrica da AREOSA

SOCIEDADE AZEVEDO, SOARES & C.^a
S. A. R. L.

End. Teleg. — « FARIOSA »
Telefones : 43171, 43172 e 43173

RUA DO RIO * PORTO

Mário Guimarães & Pinto, L.^{da}

Armazém de mercearia
— Cereais e legumes

Rua de S. João, 80
Telefone 23741
PORTO

Emulsões betuminosas

Para PAVIMENTOS, ISOLAMENTOS
PROTECÇÃO DE EMBALAGENS, etc.

À BASE DE BETUMES DE PONTOS DE
AMOLECIMENTO BAIXO E ELEVADO
(TIPOS 180/200 — 80/100 — 85/25 E OUTROS)

Fabricantes

PRINCOL

Sociedade Produtos Industriais e Comerciais, Lda.

Rua Particular Justino Teixeira, n.º 5
Telef. 5 20 46

PORTO

Também fabricantes especializados em
Colas e gomas para todos os fins

TINTAS «CARSON'S»

ESMALTES ULTRALUX
Interior e exterior
TINTA PLÁSTICA ULTRALUX
Interior e exterior
TINTA ANTI-CORROSIVA
Para obras de grande resistência
MURALINE
Tinta a água

Utilizadas há largos anos pela C. P.
AUSTRELINO GOMES DA CRUZ
Rua do Almada, 43-1.º — Telef. 29 292
PORTO



A. DA SILVA MARTHA
R. Vera Cruz, 65
PORTO
Tel. 5 01 64 (5 linhas)

Estância e Serração
Madeiras Nacionais
e Exóticas — Pren-
sados e Materiais
Decorativos

Exposição e Vendas — Rua Santa Catarina, 1025/29
Filial em Braga — R. Irmãos Roby, 10 — Telef. 22881

MANUFACTURA DE BORRACHA
NATURAL E SINTÉTICA

PARA
TODOS OS FINS

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicleta
ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — planas, trapezoidais e transportadoras

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança — LATEX

REVESTIMENTO DE CILINDROS

PLÁSTICOS

F A P O B O L

FÁBRICA PORTUENSE
DE BORRACHA, L.^{DA}

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210

TELEFONES: 61125, 61126, 61127

PORTO PORTUGAL

PRODUTOS

JAPE

EFFI.

**ED. FERREIRINHA
& IRMÃO, LDA.**

*Pistões - Segmentos
Camisas - Cavilhas
Máquinas de Furar
Motores Diesel
Fundição Especializada
Meehanite*

RUA DA BOA NOVA, 163
PORTO



PORTO

Ramos-Pinto



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1960

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

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

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

Avenida da Liberdade, 42, 1.º-Esq.

Telefone: 26922

OFICINAS METALO-MECÂNICAS NOÉ PEREIRA



MÁQUINAS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL - BORRACHA E MANEJO DE MATERIAS ESTRUTURAS METÁLICAS

ETC.

Casas D Tomás, Sucessor

CASA FUNDADA EM 1920

Curtumes, Tira-Tacos, Válvulas e Acessórios Hidráulicos em Couro. Correias, Tacos, Colas e Gelatinas

Fábrica: SENHORA DA HORA

Telo { fone, 10 S. H.
gramas, CASTOM

Acessórios em couro para as Indústrias em geral - Técnica Estrangeira

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS EM 1894

TRANSITÁRIOS E AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PORTO (Sede) — R. da Nova Alfândega, 18
Telef. 28741 (10 linhas) Telex. 24

LEIXÕES (Deleg.) — Doc. n.º 1 — Telefone
Matosinhos 9 00 12 e 90 17 03

LISBOA (Filial) — Rua de S. Paulo, 26
Telef. 34945 (10 linhas) Telex. 135

SETÚBAL — Av. Luísa Todi, 281 — Telef. 22399

EM LONDRES:

MORAES, DORLING (Shipping), Ltd.
The City Chambers-65 A, Fenchurch Street.

LONDON E. C. 3.

SEU DEPARTAMENTO DE TURISMO:
Agência de Viagens EXPRESSO
Av. Ant. Augusto de Aguiar, n.º 88
LISBOA Telef. 4 21 85

Telegramas: AMORAS (todos os escritórios)

Joaquim Miqueles dos Santos

Fabricante de peças em vidro, lapidadas e pintadas a fogo, para lustres e candeeiros

Produtos Plásticos
— **MIQUELES** —

Fábrica de artigos plásticos por injeção e compressão

Av. Conde de Azarujinha

Telefone n.º 98253

MARINHA GRANDE

Santos Barosa & C.^a, L.^{da}

Fábrica de Vidros

(Fundada em 1889)

ARMAZÉNS:

LISBOA: Trav. Marquês Sá da Bandeira, 12 — Telef. 761273

PORTO: Rua Pinto Bessa, 122 — Telef. 5 12 07

Tele { fone 52019
gram. VIDROBAROSA

Marinha Grande

Ricardo dos Santos Galo, Filho, Lda.

(Fábrica de Vidro Fundada em 1895)

MARINHA GRANDE — Telefones: 98406-98407

GARRAFAS E GARRAFÕES — FRASCARIA — ARTIGOS DE CONSTRUÇÃO — ARTIGOS DE ILUMINAÇÃO A PETRÓLEO — ISOLADORES — ARTIGOS DIVERSOS

DEPÓSITOS

LISBOA — 58, Calçada Marquês de Abrantes, 60 — Telefone: 66 17 39

VILA NOVA DE GAIA — Rua Alexandre Braga, 15 — Telefone: 711044

Joaquim Diniz Alves

FABRICANTE DE SILICO-CALCÁRIOS E SILICO-ALUMINOSOS PARA FORNOS DE ALTAS TEMPERATURAS

Telef. 72 — **MARINHA GRANDE**

FÁBRICA-ESCOLA IRMÃOS STEPHENS

(Fábrica de Vidros fundada em 179)

FÁBRICA DO ESTADO

A mais antiga do País

CRISTAIS LISOS
LAPIDADOS
GRAVADOS
PINTADOS
MOLDADOS
E PANTOGRAVADOS

Fornecedora dos principais Hotéis do País

TELEFONE 52018

MARINHA GRANDE

PORTUGAL

FÁBRICA DE VIDROS DA BOA VISTA

Guilherme Pereira Roldão, Filhos, Lda.

Especialidade em garrafas pretas e garrafões empalhados

Premiada na Exposição do Rio de Janeiro em 1922 com a medalha de ouro

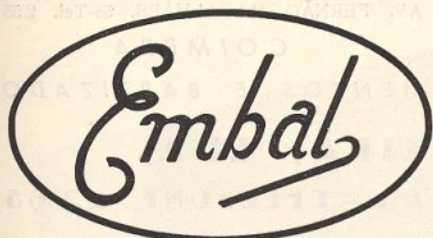
ROTULAGEM A FOGO

TELEFONE 52028

MARINHA GRANDE

Fabrico por:
INJEÇÃO E COMPRESSÃO

TELE { FONE: 98476
GRAMAS: EMBAL.



MARCA REGISTRADA

Fábrica Portuguesa de Embalagens Plásticas, Lda.

Avenida Conde de Azarujinha

MARINHA GRANDE

PORTUGAL

ANÍBAL H. ABRANTES

Fábrica de Moldes para Matérias Plásticas

TRABALHANDO EXCLUSIVAMENTE
PARA EXPORTAÇÃO

TELEF. 52041
MARINHA GRANDE
(PORTUGAL)

Fábrica Universal de Plásticos, Lda.

ARTIGOS EM PLÁSTICO E BAQUELITE
PARA INDÚSTRIA, MÉNAGE E LABORATÓRIOS
PRODUTOS «UPLA»

MARINHA GRANDE

FÁBRICAS

Jerónimo Pereira Campos, Filhos

SEDE EM AVEIRO

SUCURSAIS

DEPÓSITOS

ALVARÃES

LISBOA

MEADELA

PORTO

SABUGO

BRAGA

TELHA -- TIJOLO -- GRÉS -- REFRACTÁRIOS
— LOIÇA DOMÉSTICA, SANITÁRIA E DECO-
RATIVA EM GRÉS FINO (QUASE PORCELANA)

ENDEREÇO TEL.: ONIBLA TELEFONE P. P. C. 22086
APARTADO 22

ALBINO ANTUNES DE CASTRO & C.^A, L.^{DA}

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIS

Rua Coronel Soeiro de Brito, 9, 11 e 13

CALDAS DA RAINHA

Auto-Metalúrgica de

NICOLAU MATEUS

Estação de Serviço Castrol

Reparações de Tractores, Cilindros de estradas, Britadeiras,
Granuladoras, Compressores, Automóveis e mecânica geral
CALIBRAGEM DE CILINDROS

Soldaduras a electrogénio com aparelho próprio e com deslocação
e a autogénio em todos os metais

REPARAÇÃO E CARGA DE BATERIAS

Acessórios e Óleos — Fabricação de molas

Reparação de dínamos, motores eléctricos e a óleos pesados, e em
maquinismos de fábricas

MONTAGEM DE SERRAÇÕES E MAQUINISMOS A VAPOR
SERRALHARIA CIVIL

Orçamentos para todos os trabalhos

SERVIÇO PERMANENTE E DE PRONTO-SOCORRO

RUA DE TOMAR TELEF. 22024 LEIRIA

Pastelaria

FILIAL:

RUA BERNARDO LOPES. 45-47-Tel. 224 65
FIGUEIRA DA FOZ**Confeitaria**

FILIAL:

AV. FERNÃO MAGALHÃES, 38-Tel. 253 88
COIMBRA

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

RUA DA SOFIA, 165—COIMBRA—TELEFONE 23 655

FONSECA & SEABRA, L.^{DA}Armazém de material eléctrico, alta e baixa tensão,
tubos de ferro preto e galvanizado e respectivos
acessórios

Aparelhagem de corte e protecção

Aparelhagem de medida

Aparelhagem doméstica

Termo-Acumuladores (TEMPER)

Construtores e instaladores de aquecimento para ins-
tações de Aquecimento — Ar condicionado — Venti-
lação e Captação de poeiras.

Av. Fernão de Magalhães, 51-53

Telefones 25591-25592

COIMBRA

Baquelite Liz, Limitada

INDÚSTRIA DE MOLDAGEM DE ARTIGOS PLÁSTICOS

Telefs. 2 26 42 e 2 23 91

Leiria — Gândara dos Olivais

PORTUGAL

Fabricantes de:Tubos plásticos — Utilidades domésticas —
Artigos industriais — Materiais para cons-
trução civil: — Corrimão — Roda-pé — Foci-
nho de escada — Revestimentos, etc.Artigos Sanitários — Brinquedos — Louças
de Melamina — Tampas para frascos

Tubo plástico LISTILENO aprovado oficialmente pelo I. N. E. C.

Dependência:

LISBOA — Tel. 75 32 51

PORTO — Tel. 3 41 17

BRAGA — Tel. 2 34 58

Agentes:

COIMBRA — Tel. 2 29 80

FUNCHAL — Tel. 1 51 4

LUANDA — C. P. 2417

L. MARQUES — C. P. 779

BEIRA — C. P. 207

BISSAU — C. P. 60

P. DELGADA — C. P. 202

José Maria dos Santos & C.^a, L.^{da}

Carreiras de Serviços Públicos de Passageiros

Alugam-se confortáveis autocarros para

excursões no País e Estrangeiro

Escritório Central: Rua da Sofia, 75 — Telef.: 2 24 11

COIMBRA

José Nunes Bandeira

MOTORIZADAS-BICICLETAS E ACESSÓRIOS

Rua Barão de Viamonte, 74

TELEFONE 222 19

LEIRIA

NOVILUX

RÁDIOS, INSTALAÇÕES, MOTORES

TELEFONE 2 24 90

LEIRIA

POÇAS, LIMITADA

ARMAZÉM DE MERCEARIA

Rua Vasco da Gama, 7-9-11

Telef. 224 41

LEIRIA

AUTO-VIAÇÃO AVEIRENSE, LDA.

TELEFONE. 235 13

AVEIRO

**“ALVA,”**Bandeiras D. C.^a, L.^{da}

Rua Francisco Pereira da Silva

Telef. 22148 — LEIRIA

Fábrica de Pastelaria
e Confeitaria

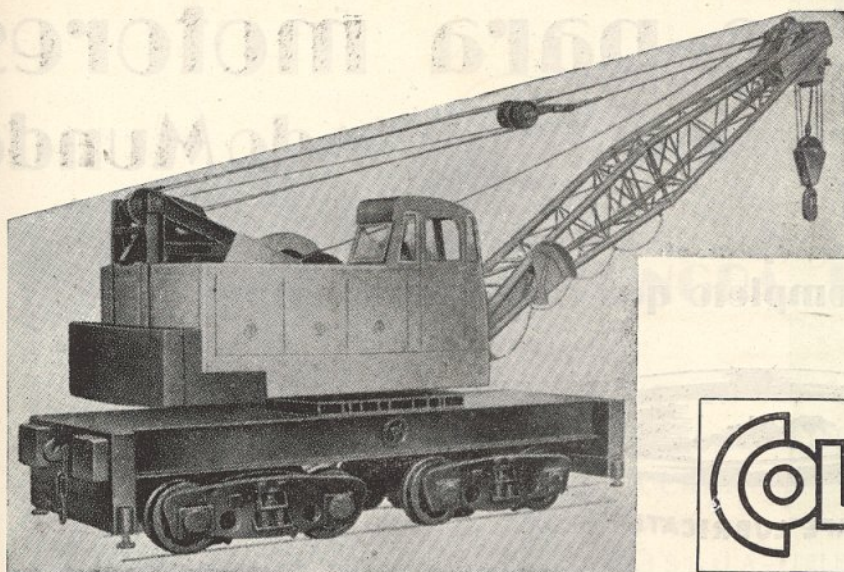
Com Torrefacção Própria

Apresenta os melhores lotes

de CAFÉS puros

— AFRICAFÉ —

é o melhor café lote chávona



O NOME DE PESO PARA QUALQUER PESO
CAPACIDADES ATÉ 60 TON.

Motor de translação próprio — Rotação em circuito completo

Todos os movimentos independentes

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua João de Barros, 17

Telefs. 4375-3137

C. P. 2010

LUANDA

Rua de S. Nicolau, 71-4.º

Telefs. 27845-25080

Telegr. GUEDAL

LISBOA

AUTOMÓVEIS E CAMIONS «MERCEDES BENZ»

EMPILHADORES «COVENTRY CLIMAX» — TRACTORES «MERCURY»

COMPRESSORES «BROOMWADE»

O óleo para motores mais rico e completo do Mundo

Tão rico que dá o dobro da protecção exigida
Tão completo que não requer aditivos extra



O óleo Pennzoil é extraído dos poços da Pennsylvania, a melhor origem do mundo para lubrificantes. É refinado pelos mais modernos processos e contém a fórmula exclusiva Z-7.

Além de assegurar uma perfeita lubrificação mantém os motores sempre limpos.

Por isso é cada vez maior o número dos clientes que o preferem.

PENNZOIL COM Z-7

nas graduações normais e multigrade

AGENTES GERAIS:

A. Contreras, Lda., Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150 — LISBOA

NO NORTE:

Electro Central Vulcanizadora, Lda., Praça D. João I, 28 — PORTO



METALÚRGICA DA LONGRA, LDA.

EXECUTOU E FORNECEU À C. P. BANCOS
TIPOS «BUD» E CAIXILHOS (EM ALUMÍNIO
ANODIZADO) DE JANELAS PARA CARRUAGENS

ADMINISTRAÇÃO: RUA D. JOÃO V, 24 — LISBOA — TELEF. 680171

LUX

SOCIEDADE DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, LDA.

Escritórios: RUA D. JOÃO V, N.º 8 R/c., Esq.

Armazéns: RUA D. JOÃO V, N.º 4-A E 8-A

LISBOA

Endereço Telegráfico: «LUX»

TELEFONE: 68 15 49



CONDUTORES E CABOS ELÉCTRICOS,
REVESTIDOS A PLÁSTICO,
PARA TODOS OS FINS.

FORNECEDORES DA C. P.

RECAUCHUTAGEM

Triunfo

SIMBOLO DE
PERFEIÇÃO E GARANTIA

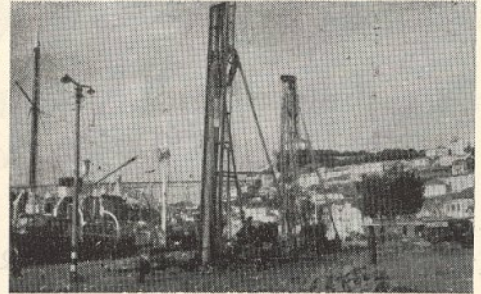


A MAIOR ORGANIZAÇÃO TÉCNICA NA
INDÚSTRIA DE RECAUCHUTAGEM DO PAÍS

SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS
Praça José Fontana, 10-A a D
(em frente ao Liceu Camões)
Telefones 42 118 - 54 540 - LISBOA

SOPECATE
SONDAGENS E FUNDAÇÕES

Engenheiro: ÁLVARO MELO GOUVEIA



Fundações do armazém portuário de Vila Nova de Gaia,
em estacas de beton armado moldadas no terreno

Escritório: Rua do Arsenal, 146, 2.º - Dto.

Telef. 34010

LISBOA

A DUBOS

SUPERFOSFATOS, 15 %, 18 % e 42 % - EM PÓ E GRANULADOS
SUPERDRINE - ADUBO INSECTICIDA
SUPERBOR
SULFATO DE AMÓNIO - DO AMONÍACO PORTUGUÊS
NITROCALCIAMON CONCENTRADO - COM 26 % DE AZOTE (METADE AMONIACAL E METADE NÍTRICO), CONTENDO CAL - EM SACOS DE 100 OU DE 50 QUILOS
NITROCALCIAMON «COBELAZ» - COM 20,5 % DE AZOTE (METADE NÍTRICO E METADE AMONIACAL) CONTENDO CAL
SULFONITRATO DE AMÓNIO «COBELAZ» - COM 26 % DE AZOTE (7 % NÍTRICO E 19 % AMONIACAL)
NITRATO DE CAL - COM 15,5 % DE AZOTE NITRICO
CIANAMIDA CALCICA - SULFATO DE POTASSIO E CLORETO DE POTASSIO
ADUBOS QUÍMICOS MISTOS - EM PÓ E GRANULADOS
ADUBOS MISTOS CONCENTRADOS
ADUBOS MISTOS INSECTICIDAS

DEPÓSITOS E REVENDEDORES NO PAÍS, ILHAS E ULTRAMAR

S. A. P. E. C.

LISBOA

Rua Vitor Gordon, 19, 1.º - Telef. 366426 - 366427 - 366428 e 366429
30715 - 30716 - 30717 - Teleg. SAPEC - LISBOA

AGÊNCIA NO PORTO

Praça da Liberdade, 53, 1.º - Telef. 23727 e 26444 - Teleg. SAPEC - PORTO

Ferragens-Ferramentas

Artigos de ménage - Aparelhos diferenciais -
- Engenhos de furar - Macacos para levantar pesos - Cutelarias - Brocas e Mandrins -
- Ventoinhas eléctricas e manuais - Serras de fita e circulares - Materiais para toda a espécie de construção

Teixeira Lopes & Neves, Lda.

LISBOA

R. Nova do Almada, 1, 3, 5, 9

Largo de S. Julião, 22-23

Telef.: «FERRAME»

Telefones: { 25007
25644
35756



COMPANHIA DE SEGUROS
SOBERANA

CAPITAL ESC. 7.500.000\$00

Rua da Vitória, 82-88 e

Rua dos Sapateiros, 97-109 (Edifício próprio)

LISBOA

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



A MARCA DE CONFIANÇA

BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS FINS
BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUAS,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS PREDE-
TERMINADOS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE CA-
MINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRADES
PARA PESAGEM DE GADOS,
MEDIDORAS PARA PETROLEO, AZEITE, E ÓLEO
CORTADORAS DE FIAMBRE - PICADORAS DE
CARNES E MOINHOS DE CAFÉ.

ORÇAMENTOS GRÁTIS. CONSULTEM A:

AVERY PORTUGUESA, L^{DA}

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4 51 2

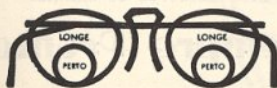
FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286

FÁBRICA LANIFÍCIOS

Manuel Lopes Henriques
& Filho, Limitada

Av. Infante D. Henrique
Telef. 38 11 14 - 38 14 17

LISBOA



SE TEM FILHOS

e precisar de óculos: o **Oculista de Lisboa** que por último deve consultar é: **O OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, 9 - 2.^a** (ao Rossio), Antiga R. Eugénio dos Santos, porque inspira confiança. O maior e moderno sortido de aros para criança com 30 a 40 % de desconto.

Óculos Sol graduados 120\$00 / Bifocais 190\$00 (armações e lentes 2 = D) Empréstamos para experiência

Para os empregados da C. P. e suas famílias fazemos descontos especiais

É bom guardar esta notícia

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:
DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 86 74 64

Depositário Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

Indústria de Matérias Plásticas



JOAQUIM LARANJEIRA

FABRICA EM **ELVAS** TELEF. 400

Fábrica de Artigos de Borracha
e de Artigos Plásticos, por In-
jecção, Extrusão, Compressão e
Soldagem Electrónica

Fornecedores da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses

DEPÓSITOS:

LISBOA: **ELVAS:** **PORTO:**

Praça Pascoal de Melo, 5-A Rua da Carreira, 18 Rua da Fábrica, 11-1.º
Telef. 40085 Telef. 526 Telef. 30211

SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMINIO, ANTIMONIO, ARAMES,
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
LATAO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICCÃO,
METAIS FOSFOROSOS, REDES, SOLDAS,
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA

S O G Á S

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gaz Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo - LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 36031

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

A moderna casa especializada em:

**EM PANQUES
BORRACHAS
E CORREIAS**

Importadores dos lubrificantes americanos

«**SILCO OIL**»

Distribuidores do extintor

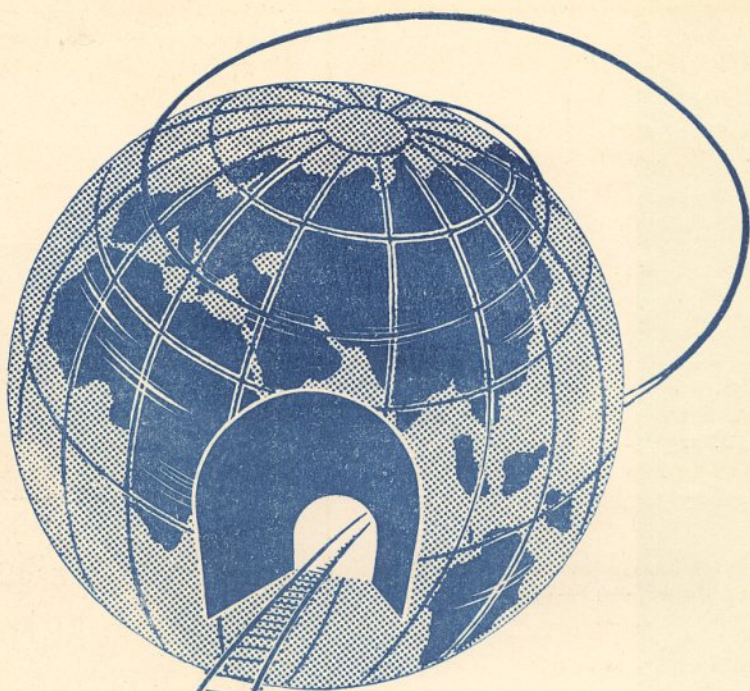
«**Sempre Pronto**»

O extintor que fulmina todas as chamas! ..

27-28, LARGO DO CONDE BARÃO, 29-30

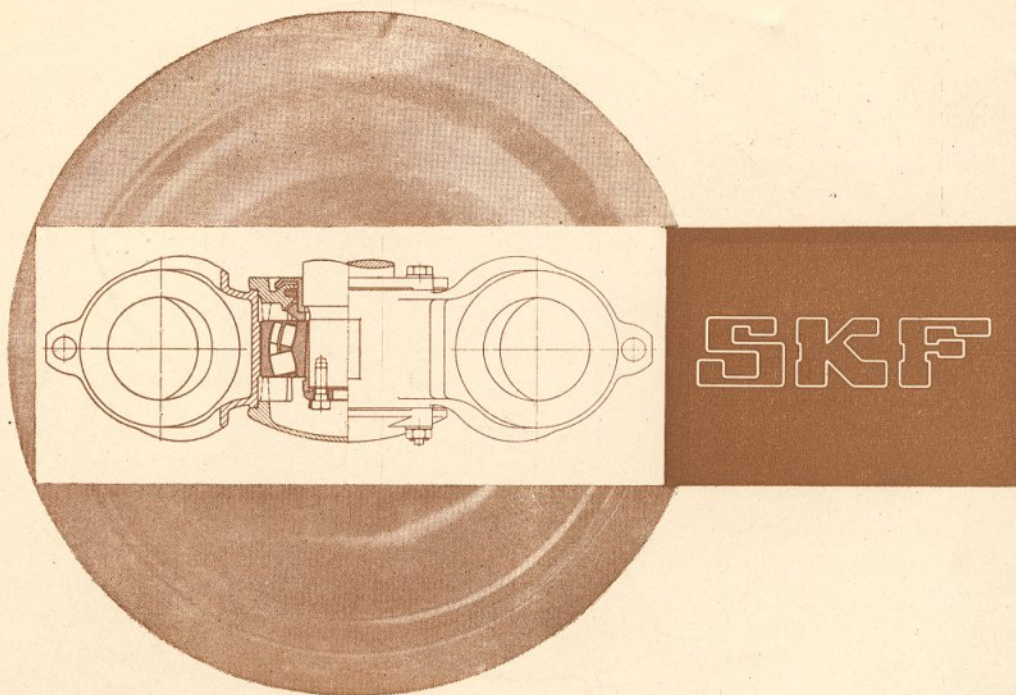
Telefones: 66 56 48-66 80 39
Telegramas: «Iman»

LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

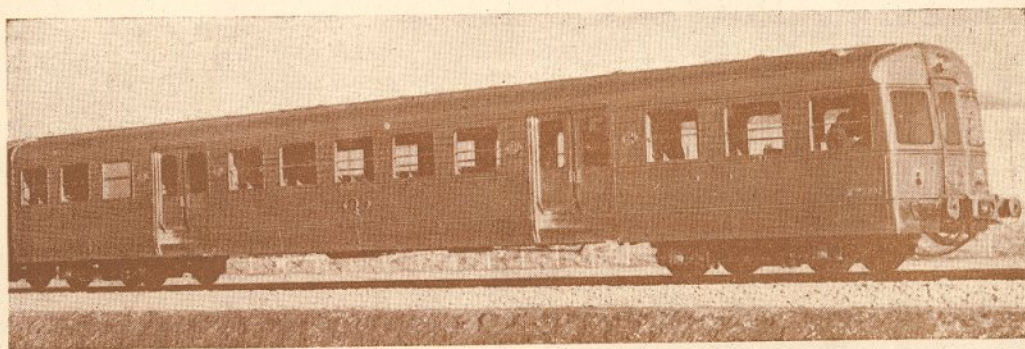
BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE



Os passageiros dos comboios da C. P. viajam mais confortavelmente sobre caixas de rolamentos **SKF**

Há anos que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) tem ao seu serviço material circulante equipado com caixas de rolamentos **SKF**, com tão bons resultados que foram as escolhidas para equipar todas as novas unidades adquiridas pela C. P. ao abrigo do Plano de Fomento, como por exemplo as unidades triplas eléctricas construídas pela SORE-FAME, na Amadora, Portugal.

É precisamente o reboque-piloto de uma dessas unidades triplas que aqui apresentamos, juntamente com o pormenor da caixa de rolamentos **SKF** que equipa os seus bogies.



SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A * Telef. 36 23 01/2/3 * Teleg.: Eskae1

PORTO

Avenida dos Aliados, 152 * Telef. 2 97 76/7 * Teleg.: Eskae1