

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonía / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

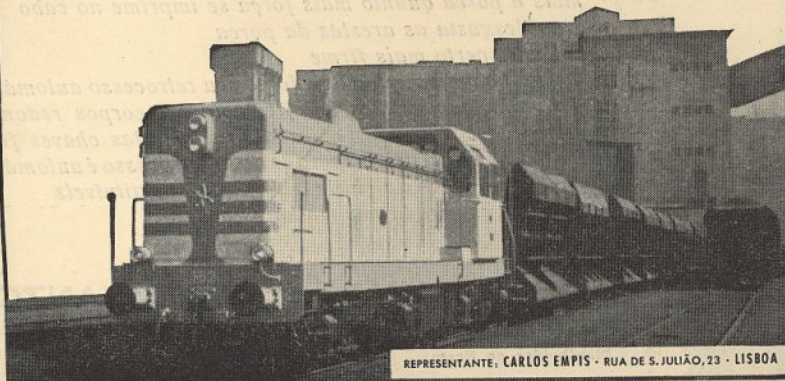
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA

**HENSCHEL**
**LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM
DIESEL-ELÉCTRICAS**

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA


HENSCHEL - WERKE AG KASSEL

Ericsson LM

- SISTEMAS TELEFÓNICOS DE TODOS OS TIPOS
- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO
- SISTEMAS DE SONORIZAÇÃO
- APARELHAGEM DE MEDIDAS E ENSAIO
- CONTADORES ELÉCTRICOS
- CABOS E APARELHAGEM TELEFÓNICA E ELÉCTRICA

Sociedade Ericsson de Portugal, L.^{da}

Rua Filipe Folque, 7, 1.º — Telefone (PPC 2 linhas) 571 95

Projectos — Montagens — Reparações — Assistência Técnica

CROMNA

CHAVE AUTOMÁTICA PARA TUBOS E PORCAS

EFICIENTE — RÁPIDA — PRÁTICA — ECONÓMICA

- *Ajusta-se automaticamente*
- *Não resvala — Ajustando-se perfeitamente aperta tanto mais a porca quanto mais força se imprime no cabo*
- *Não desgasta as arestas da porca*
- *Dá um aperto mais firme*
- *Trabalho mais rápido devido ao seu retrocesso automático*
- *Trabalha com a mesma eficiência em corpos redondos*
- *Uma chave CROMNA faz o trabalho de muitas chaves fixas*
- *Trabalha na escuridão porque o seu retrocesso é automático*
- *Todas as peças da chave CROMNA são substituíveis*
- *Fabrico esmerado nos melhores aços*

Representante exclusivo para Portugal:

J. F. GONÇALVES DOS SANTOS

Rua dos Douradores, 222-2.º (Sala 5) — Telef. 366368 — LISBOA

Distribuidor no Norte:

Afonso António Martins

RUA SÁ DA BANDEIRA, 113-2.º

PORTO

TELEF. 221 58



DEPÓSITO LEGAL - 0. SET. 1962

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: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

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



1792



16 — AGOSTO — 1962



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

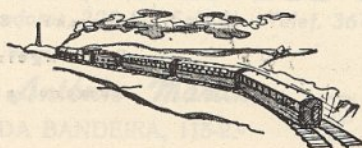
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, notas de reportagem por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	259
Com a devida vênia, pelo <i>Dr. AUGUSTO DE CASTRO</i>	262
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	264
XX Concurso das Estações Floridas	265
Berlim-Oeste, Berlim-Leste—Notas de Viagem, por <i>CARLOS D'ORNELIAS</i>	267
Publicações recebidas	268
Imprensa	268
Parte Oficial	270



XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Notas de reportagem por CARLOS D'ORNELLAS

Discurso do Prof. Doutor Oeftering, na sessão de inauguração do Congresso:

«O sr. Presidente da República salientou na sua alocução a importância dos Caminhos de ferro em geral e deste Congresso em particular para a compreensão entre os povos. Partindo desta ideia, desejava exprimir uma coisa que me vem ao espírito ao ver em minha frente esta grande assembleia de mais de 500 delegados que vieram de sessenta países. O que distingue este Congresso das outras organiza-



O administrador da C. P., engenheiro A. da Costa Macedo, é o primeiro delegado português a inscrever-se

ções e associações de Caminhos de ferro, o que faz destas reuniões um acontecimento científico e social de primeira ordem, é o facto notável de reunir Governos e Administrações de Caminhos de ferro das cinco partes do Mundo e de estarem aqui presentes homens de todas as raças e de todas as zonas. Sem querer de maneira alguma diminuir o excelente trabalho e os grandes méritos de outras organizações de caminhos de ferro, posso afirmar sem exagerar

que a AICC conseguiu, num grau raramente igualado, despertar as qualidades muito especiais dos caminhos de ferro para aproximar os povos para além dos mares e dos continentes concentrando-os num objectivo comum. Sinto-me particularmente feliz por ver aqui representadas numerosas administrações de caminhos de ferro de África e da Ásia com os quais o Caminho de Ferro federal alemão estabeleceu contactos amigáveis nestes últimos anos e dos quais eu próprio tive a honra de conhecer alguns.

É certo que este Congresso será, para todos os participantes, uma excelente ocasião para troca de modos de ver e para apertar e renovar relações amigáveis. Todos nós nos deveríamos dedicar com energia e compreensão a este intercâmbio de pontos de vista e experiência que são um dos objectivos essenciais da Associação. Pude verificar, em várias ocasiões, que as administrações ferroviárias do Mundo inteiro se encontram perante os mesmos problemas ou, pelo menos, que os seus problemas apresentam uma grande analogia. Sei também que o Caminho de Ferro Federal Alemão pode aproveitar muito das outras redes e pode tirar grandes vantagens da sua experiência. Nada mais natural do que ver aqui todos os delegados exprimir francamente os seus pensamentos sobre o conjunto dos problemas que os preocupam: problemas técnicos, económicos, financeiros e de organização. Cada delegado pode e deve apresentar sugestões e registar experiências, porque a troca de pontos de vista não deve ser unilateral, não consiste unicamente em receber ou a dar, é uma obra comum que repousa sobre a reciprocidade e a igualdade cujo objecto é o progresso dos caminhos de ferro para além das fronteiras nacionais.

Como pudesdes ver ao consultar o programa, esforçámo-nos para dar aos nossos hóspedes uma ideia do que realizámos no decurso deste últimos anos, e isto com o auxílio da indústria, para modernizar o nosso equipamento técnico.

As questões que devem ser examinadas por técnicos distintos no seio das cinco secções são da maior actualidade e de um interesse tão vivo para o futuro das redes, que cada ferroviário deveria considerar-se chamado a tomar parte nos debates, colocando-se, pelo menos, no ponto de vista dos princípios.

Se, por exemplo, eu tomar a questão I, tão fasci-

nante para o homem dos nossos dias, e que trata dos problemas técnicos postos aos caminhos de ferro pelas velocidades elevadas, penso imediatamente na nossa situação: o Caminho de ferro federal alemão que pôs em serviço, no mês passado, o novo «Rheingold», cuja velocidade de ponta atinge 160 km/h, mas não esqueço, ao fazer isto, que os Caminhos de Ferro Japoneses, por exemplo, estão já na véspera de realizar um tráfego regular de passageiros com velocidades de 200 km/h e mais. Nós não queremos, é verdade, deixar-nos embriagar pelos números, porque a velocidade não é um objectivo em si para as redes. Devemos, contudo, procurar, por todos os meios, aproveitar as ideias e as invenções dos nossos engenheiros. Comboios que circulam regularmente a velocidades elevadas entre os grandes centros, têm as melhores facilidades do futuro, mesmo apesar de uma concorrência crescente do avião e do automóvel, porque o avião, se bem que mais rápido, exige as mais das vezes longos percursos sujeitos aos aeroportos e porque o automóvel, muito mais leve, está submetido, em tráfego rodoviário, a uma multidão de obstáculos e de inconvenientes. É porque os caminhos de ferro deveriam oferecer relações ainda mais rápidas e melhores, tanto no tráfego de passageiros como no tráfego de mercadorias.

Um outro grupo de questões do maior interesse que vão ser estudadas pelo Congresso, é constituído pelo emprego de técnicas novas e, na primeira linha, da electrónica. O comboio, ligado à via férrea, é, por este facto, mais bem apropriado ao automatismo do que um meio de transporte individual. Sairá, sem dúvida, da discussão, que estas técnicas deveriam permitir melhorar sensivelmente a segurança e a economia da exploração ferroviária.

A questão do transporte dos passageiros no interior e na proximidade dos grandes centros da nossa sociedade industrializada moderna será igualmente examinada. Na sua alocação, o sr. De Vos falou já da participação do comboio no transporte das massas e em particular da sua importância para o tráfego operário; apoio inteiramente o que ele disse.

Um problema complicado foi posto pelas linhas secundárias para os caminhos de ferro cuja rede tinha sido criada para resolver as necessidades da colectividade, a expansão do automóvel bastando suficientemente para as exigências do presente: a sua rede está sobredesenvolvida. Essas linhas constituem hoje uma carga por vezes muito pesada para as administrações. As questões 9 e 10 procuram soluções económicas para estes problemas que são politicamente muito difíceis de resolver.

Resta-nos ainda falar do grupo que se ocupa dos métodos modernos de aprovisionamento e de armazenagem e do grupo que se ocupa do pessoal da exploração. Dada a importância de um bom clima social de que se reveste, estou certo que a discussão será do maior interesse.

Ao terminar, desejo que os trabalhos do Congresso sejam coroados de êxito, mas não quero deixar de chamar a vossa atenção sobre as belezas de Munique e dos arredores e também sobre aquilo que preparamos para vosso agrado».

*Discurso do Ministro Federal dos Transportes,
Dr. Eng.º Hans Christian Seeborn*

Falou seguidamente o sr. Ministro Federal dos Transportes, Dr. Eng.º Hans Christian Seeborn, de cujo discurso vamos arquivar as seguintes passagens:

«O transporte desempenha um papel muito particular nas relações internacionais amiais e económicas. O intercâmbio das mercadorias, bem como os contactos entre os homens e os povos são impossíveis sem meios de transportes. É aqui, sobretudo, que pode exercer-se a função natural do tráfego para o bem de todos, estabelecendo pontes, franqueando as fronteiras e reunindo o que está separado. Essas funções, que foram sempre as do transporte e que este sempre tentou cumprir no quadro das possibilidades técnicas oferecidas, aumentaram ainda mais na nossa época por efeito do crescimento rápido da população da Terra, do surto tomado pelas economias nacionais, da elevação do nível de vida e da carência e necessidade de mercados e de trocas de mercadorias sempre mais extensas, quanto mais se acentuar a aproximação política e económica dos povos e dos países, mais importância terá o transporte.

Porque é o objecto da integração económica actualmente em progresso, que se verifica neste momento na Europa ocidental de ver a produção aumentar, de melhorar o padrão de vida, crescer o consumo, desenvolver-se o comércio não sómente no interior dos países, entre eles. Esse objectivo não é realizável sem um mercado de transporte bem organizado, moderno e adaptado às necessidades do momento. As tarefas que incumbem ao transporte não podem, contudo, ser exercidas sem colaboração entre as economias nacionais e os transportadores. Esta colaboração é, pelo contrário, necessária, e deve ser intensiva em todos os sectores, no interior e para além das fronteiras. E é justamente aqui, no domínio da colaboração internacional, que se pode tomar o exemplo dos caminhos de ferro. Há muito tempo que eles estabeleceram relações de tráfego internacionais com grande proveito da colectividade e das diversas economias nacionais, no quadro de uma colaboração intensiva e sempre em progresso, fruto duma tradição já antiga.

A Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de ferro, sem dúvida a mais antiga do mundo ferroviário com os seus 77 anos de existência, pertence ao número das organizações internacionais dos caminhos de ferro que se constituíram no decurso dos tempos.

Este Congresso deu-se a missão, pela publicação

de estudos e no quadro das grandes reuniões patrióticas, de cooperar no progresso da técnica ferroviária. A reunião em Munique, em 1962, contribuirá, não o duvido, para nos aproximarmos mais desse objectivo. Contudo, lembremos nesta ocasião a União Internacional dos Caminhos de Ferro, que se fundou em 1922, associação que, com os seus numerosos órgãos, procura unificar e aperfeiçoar, no conjunto de medidas de aplicação geral, as condições de construção e de exploração dos caminhos de ferro no interesse do tráfego internacional.

Esta colaboração já tão antiga no domínio ferroviário, traduziu-se por laços estreitos entre as redes, laços que exercem uma influência inegável sobre as relações políticas e económicas, mas também humanas, entre os povos, e que bastante impulsionaram a aproximação económica e política.

Trata-se, antes de tudo, de adoptar as medidas necessárias para assegurar o desenvolvimento mais sã e mais racional do mundo do transporte e de encorajar e de coordenar as actividades das diversas organizações nacionais e internacionais que se ocupam dos problemas do tráfego. As bases necessárias para isso se conseguir, foram estabelecidas no decurso dos anos anteriores em ligação com a criação de novas instituições económicas e políticas que permitirão a realização desses objectivos. Contentar-me-ei em citar aqui, como exemplo, as Comissões regionais das Nações Unidas, os órgãos da Comissão Económica Europeia e a Conferência Europeia dos Ministros do Transporte.

A necessidade de achar constantemente novos e melhores meios de acção para servir o tráfego nacio-

nal e internacional diz também particularmente respeito ao domínio ferroviário. Na sua luta de concorrência com os outros meios de transporte, os Caminhos de Ferro sentem cada vez mais a necessidade de se adaptar, rápida e destramente, às transformações que intervêm no mundo económico e técnico.

Que os Caminhos de ferro reconheceram bastante cedo esta necessidade e que se esforçaram por aproveitar em seu benefício todas as novas possibilidades oferecidas pelo progresso técnico, ficou isto demonstrado pela antiguidade da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, pelo grande número de Congressos já efectuados e pela inauguração do Congresso actual.

Os temas que vão ser discutidos aqui e que vão dar origem à adopção de conclusões, permitem reconhecer que as Administrações de Caminhos de ferro de todos os países se encontram colocadas mais ou menos perante os mesmos problemas. Podemos ter a certeza que as deliberações e os pontos de vista apresentados e discutidos hão de ser uma fonte de ensinamentos preciosos para a tarefa de cada um no seu domínio, mas de que, no fim de contas, a colectividade aproveitará igualmente».

Terminado que foi este discurso, muito aplaudido, como os anteriores, o Sr. Presidente da República Federal, depois de a orquestra Filarmónica de Munique ter executado admiravelmente a abertura do Egmont, de Beethoven, abandonou a sala, no meio da assistência respeitosamente toda de pé.

A sessão foi encerrada às 11 horas e 45.



A gravura mostra os dois lados da medalha de ouro oferecida a todos os Delegados para comemorar o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, em Munique

Com a devida vénia

Pelo Dr. AUGUSTO DE CASTRO

O sr. dr. Augusto de Castro, eminente escritor e jornalista, publicou recentemente, no «Diário de Notícias», de que é director, um notabilíssimo editorial intitulado: Com a devida vénia. Nele, com aquele estilo directo, que, por vezes, conforme o assunto, faz lembrar, pelo golpe certo e fundo, a ponta de um florete em mãos de experimentado mestre de armas, o dr. Augusto de Castro examina certos hábitos, que nasceram da inveterada burocratização de todos senão de todos os serviços da nossa administração. Já um ministro tentou simplificar os nossos processos administrativos. Em vão o tentou. A solenidade de movimentos de que padece ainda a inteligência opôs-se a essa simplificação.

Trata-se, pois, de um artigo notável, não apenas pela sua perfeição literária mas, sobretudo, pela doutrina que defende e pela flagrante actualidade de que se reveste. Por isso tudo não resistimos à tentação e ao gosto de o reproduzir nas colunas da «Gazeta».

A primeira impressão que Portugal oferece a quem, passando as fronteiras, o observa é a duma sensível diversidade do ritmo da nossa vida colectiva em relação a certo ritmo de vida de outros países estranhos. O nosso é mais lento, e a origem desse facto está certamente em hábitos de espírito, que é mister renovar — e, principalmente, na inveterada burocratização em que, por vezes, a nossa administração pública persiste em se mover.

Há dois ou três anos, o Governo tomou a iniciativa de determinar a simplificação dos nossos processos administrativos. Recordo-me, a esse respeito, do

entusiasmo que nesse propósito salutar pôs o então ministro da Presidência, Teotónio Pereira. Foi de balde. Vícios que de longe vêm foram mais resistentes que os designios da reforma.

A inteligência portuguesa padece ainda duma certa solenidade de movimentos. A preocupação essencial da autoridade, desde o chefe da repartição ao policia sinaleiro — é parar, é fazer parar. A ideia de que o prestígio do mando se manifesta impedindo, e não facilitando, é bastante nossa. «Então este senhor não espera, nem ao menos 24 horas?» — dizia um funcionário ao seu chefe, que lhe mandava despachar imediatamente e sem outras formalidades o requerimento dum pretendente. «Então o sujeito não espera?» — é a interrogação que todas as pessoas que se consideram importantes põem a si próprias, antes de tomarem uma decisão que interesse a terceiros.

Depois enxertaram-se também na nossa existência colectiva certos hábitos de delongas que facilmente se tomam como manifestações de superioridade, sendo, nas esferas mais baixas em que se exercem, verdadeiras caricaturas de ideias e de processos que, nos superiores domínios da Governação, se tornaram uma necessidade do nosso tempo. As palavras «planificação», «programação», etc., subiram à cabeça de muito boa gente atingida da moléstia da grandeza.

Todos os bichos caretas, investidos em exercício de mando, têm «um plano» — e, enquanto o plano choca, suspendem-se as resoluções. Parece que há em estudo um plano bestial para regular o trânsito em Lisboa — e enquanto a coisa dorme na incomensurável reflexão dos técnicos, mantêm-se os erros demonstrados, as deficiências reconhecidas, o que está mal e o que está bem, aguardando o parto que os dife-

rentes conselhos, as múltiplas comissões, as fecundas lucubrações, terão no dia que o Destino determinar.

Parece que há um barracão infecto que defronta a Torre de Belém, mas não se tira de lá o lixo enquanto não se decidir a que repartição pertence removê-lo. E' o que se chama o conflito da jurisdição do trapo — que é muito mais frequente do que parece.

Aqui há meses numa estação postal de Lisboa tinha-se estabelecido a prática de que num «guichet» se comprava o selo, noutra se deitava o cuspo, no terceiro e no quarto se registavam as cartas, conforme a direcção que levavam. Chamava-se a isto a «simplificação» dos serviços — porque se entendia que a medida decretada da simplificação burocrática não era para o público, mas para as tarefas dos funcionários. Foi precisa a intervenção do ilustre Correio-Mor, que tem o alto sentido da sua função, para acabar com as três ou quatro bichas que, nas horas de maior frequência, o desgraçado peão que tinha correspondência a expedir devia fazer pacientemente para que um empregado vendesse a estampilha, outro alugasse a saliva, o terceiro considerasse a coisa e o quarto aceitasse a carta.

Fazer esperar os outros é um velho ideal nacional. E assim se criou uma espécie de comportamento colectivo. Acrescente-se a estes hábitos o vício, tão burocrático e tão nosso, da centralização. Para fazer mudar na via pública uma placa de circulação ou uma paragem de eléctricos é preciso despacho de Sua Excelência o Ministro, depois do papel ter andado, para a respectiva execução, numa roda-viva, da Policia para a Câmara Municipal, da Câmara Municipal para o Ministro e vice-versa. Em Portugal, os ministros despacham as licenças dos contínuos, a aquisição dos cestos para os papéis velhos nas repartições — e também, evidentemente, os altos negócios do Estado.

O Governo, há anos, bem determinou — como dissemos — a simplificação. Mas a coisa ficou na portaria. Para simplificar a autoridade, é preciso, primeiro, simplificar a noção que nós temos todos da importância cósmica das nossas decisões. Uma coisa fácil não ilustra ninguém. A importância está na razão da demora e da dificuldade. E' possível que a ponte sobre o Tejo leve dois anos a construir. Mas a urgente reforma do sistema de esgotos na zona de vinte e cinco quilómetros do Terreiro do Paço a Cascais já anda há três anos a vogar e a coxear respectivamente naquele mar e naquela estrada, em que tudo, até

aquilo em que os senhores estão agora a pensar, é marginal.

E quando a gente reclama e quer conhecer a razão da demora e saber até quando a resolução e o resto têm de andar à margem dos acontecimentos e à tona de água, as entidades oficiais, conspícua e não respondem. E' segredo. E compreende-se. Trata-se nos canos do trajecto de mercadoria confidencial. A revelação esclarecedora tem de ir ao despacho do Ministro.

* * *

Mas o diabo é que, hoje, devagar já não se vai, como dantes, ao longe — e até mesmo ao perto. Nesta época vertiginosa do Telstar e da aviação a jacto, os nossos hábitos burocráticos e administrativos precisam de acertar o passo com o nosso tempo. Leio agora num jornal que, em Paris, acaba de ser montada em oito horas uma nova ponte sobre um canal do Sena. Oito horas depois de colocada a primeira viga, com o peso de 35 toneladas e o comprimento de 21,20 metros, o «metro» circulava nos dois sentidos sobre a nova passagem metálica. Uma operação destas, ainda não há muito, durava, no mínimo, oito dias. E isto dá, em todos os aspectos, a noção dum ritmo actual, que não se compadece com a empatorracia da rotina de outras eras e do vagar das fórmulas de realizações a compasso.

Esse gosto de adiar, de complicar, da papelosa, que foi outrora a nossa medida do tempo, precisa de ser combatido, muito mais no espirito do que no emaranhado das práticas e das diluições correntes que são o resultado desse espirito. A campanha da simplificação, iniciada pelo Governo há dois ou três anos, tem de ser renovada, ampliada. E' preciso não desanimar. A batalha burocrática tem de ser ganha.

Mas, para isso, é necessário mudar a mentalidade que ainda inspira muitos dos nossos actos — e que são a mentalidade e o rito da demora, do «Deus guarde V. Ex.ª», do chapéu de coco, da manga de alpaca e daquele delicioso espanto oficial: «Então este senhor não espera, nem ao menos 24 horas?».

Simplificar — e adiantar os relógios —, eis a nova concepção da vida. Boa ou má, é esta. E os nossos velhos amigos Exmos. Srs. «Deus guarde V. Ex.ª» e «Com a devida vénia» têm de se habituar não apenas a agir, mas a pensar um bocadinho mais depressa.

E desde já, com muitas desculpas e respeitosa-mente, att.ªs e ven.ªs, a bem da Nação.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um cidadão francês, René Pierrot, recebe actualmente uma pensão que foi estabelecida no tempo de Napoleão I. Essa pensão foi concedida ao terceiro avô de Pierrot, que tinha perdido uma perna em 1809, durante a campanha contra a Áustria.

Desde a invalidez do tetravô até hoje, esta pensão hereditária deu à família 55 mil francos ouro e 21 mil francos em notas, o que, tendo em conta o valor da moeda em diversas épocas, equivale a uns 50 mil contos.

(do diário *Messimvrini* - Atenas)

Numa das sessões da Academia de Ciências de Paris o professor Buvier apresentou os resultados de uma série de observações sobre a actividade dos mosquitos. Estes insectos têm dois períodos de actividade durante o dia: um, ao amanhecer; outro, ao anoitecer. Sòmente durante duas horas, ao anoitecer,

é que o mosquito morde. No resto do tempo, ou seja durante 22 horas em cada 24, conserva-se inactivo, embora desperto.

(de *Le Havre*)

Os cientistas não conseguiram ainda estabelecer com exactidão se existe algum vírus que, só por si, possa provocar a constipação vulgar. Entretanto, o médico romeno Shokov isolou das mucosidades nasais de pacientes atacados de constipações vulgares, 53 tipos de vírus que cultivou laboratorialmente.

(de *Quinzaine Bourbonnaise*)

Os gerentes industriais dos E. Unidos têm, por ano, duas semanas de férias pagas. A maior parte faz turismo: viajam aproximadamente 560 mil para o México e Canadá e cerca de cem mil procuram a Europa e as costas do Pacífico.

(do *Diagonios* - Tessalonica)

VINHOS DO PORTO E BRANDY

D A L V A

VINHOS DE MESA E ESPUMOSOS

B O R L I D O

AGUARDENTE VELHISSIMA

D O M V A S C O

LICÓRES DE LUXO

T I O S O U S A

VINHOS DO DÃO

A F I L H A D O

VINHOS DE MESA DE LUXO

D O M S I L V A N O

Vinhos da MADEIRA — XEREZ — WHISKY



AGENTE E DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

Guilherme Antunes Pereira

AVENIDA INFANTE SANTO, 70 I-1.º

Telef. 669571

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas

para passageiros e carga,

servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO

BIÉ, MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS

MOÇAMBIQUE

UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

XX Concurso das Estações Floridas

Distribuição de prémios na Sala da Imprensa do SNI

INTEGRADA nas Jornadas de Valorização Turística, realizou-se, na tarde de 6 de Julho findo, no S. N. I., a distribuição dos prémios do XX Concurso das Estações Floridas, iniciativa que muito interessa o turismo nacional e que de ano para ano se tem ampliado e aperfeiçoado.

Na sala da Imprensa do S. N. I. estavam presentes quase todos os premiados, em número de 240, tendo presidido à sessão o Secretário Nacional

tido de a ampliar e de estabelecer mais justeza na classificação considerando-se as estações, que disponham ou não de água e bem assim a sua melhor ou pior condição e local. Entre as entidades que apoiam a iniciativa, referiu especialmente os srs. Eng.º Simplício Duarte e Arcelino Nogueira de Faria, que têm revelado uma dedicação extraordinária. E concluiu renovando os seus cumprimentos ao S. N. I. e desejando que a próxima campanha assumia maior interesse.

O sr. Dr. Moreira Baptista começou por se congratular por, mais uma vez, ter o prazer de ver no S. N. I. um grupo tão numeroso de ferroviários, classe que nunca seria de mais louvar pela sua dedicação às coisas nacionais e por saber interpretar galhardamente o sentido da sua profissão. Afirmou que os ferroviários constituíam para todos um exemplo e agradava-lhe vê-los ali como colaboradores de uma iniciativa que tinha finalidades comuns: o ajardinamento, que embelezava as estações e valorizava



O Prof. Eng. André Navarro saudando, em nome do Director-Geral da C. P., os ferroviários premiados.

da Informação, ladeado pelos srs. Prof. André Navarro, em representação do Director-Geral da C. P.; Eng.º Álvaro Roquete, director dos Serviços de Turismo; Eng.º Augusto Simplício Duarte, Arcelino Nogueira de Faria, membros do Júri; Nicolau Soto Maior Negrão e José Pereira Forjaz, ambos do S. N. I., e Dr. Élio Cardoso, do «Boletim da C. P.».

O sr. Prof. André Navarro, em nome da C. P., saudou os srs. Moreira Baptista e Eng.º Álvaro Roquete pela maneira compreensiva como têm acompanhado o trabalho da Companhia no sentido de melhorar o aspecto das estações com vista ao turismo, actividade esta cujo valor era desnecessário encarecer. Louvou os funcionários da C. P. pelo interesse que têm demonstrado no alindamento das estações que, de ano para ano, revelavam melhoria na sua apresentação florida. Acrescentou que o S. N. I., de acordo com a C. P., ia estimular a campanha no sen-



O Secretário Nacional da Informação entrega o 1.º prémio ao chefe da estação de S. João da Madeira, sr. Alfredo da Costa Ferreira

o turismo nacional. Dava-se assim aos viajantes uma alta noção de beleza e de cultura.

Prosseguindo, o sr. Dr. Moreira Baptista agradeceu a colaboração da C. P., e disse estar de acordo com a sugerida alteração do regulamento do concurso a que se referiu o sr. Prof. André Navarro,

no sentido de estimular o ajardinamento das estações. E, por sua vez, sugeriu aos ferroviários que procurassem nos próprios jardins motivos para se organizar anualmente uma exposição de fotografias, cujos prémios seriam distribuídos simultaneamente com os das estações floridas. Isto seria altamente vantajoso para a propaganda turística do País. Crê que a sugestão seria viável com a ajuda da C. P. e,

diploma de honra e 500\$00 Celorico de Basto, ao sr. José Leite Salgado.

Foram entregues menções honrosas, extra-curso, e prémios pecuniários de 500\$00, às seguintes estações representadas pelos respectivos chefes: Elvas — Joaquim Duarte Esmerado; Barcelos — José Quaresma de Matos; Paçõ Vieira — Manuel Rodrigues Ferreira; Macinhata do Vouga — Armando Mar-



O sr. António Pinto Tomás Júnior, chefe da Estação de S. Mamede de Infesta, recebendo o 2.º prémio



O sr. Engenheiro-agrônomo Alvaro Roquete, entrega o 3.º prémio ao chefe da estação de Valença, sr. Augusto Sebastião Ferreira Mendes

assim, mais flores surgiriam na bendita terra portuguesa.

Em seguida começou a distribuição dos prémios: 1.º, trofeu e 2.500\$00, S. João da Madeira, ao sr. Alfredo da Costa Ferreira; 2.º, trofeu e 2.000\$00, S. Mamede de Infesta, ao sr. António Pinto Tomás Júnior; 3.º, trofeu e 1.500\$00, Valença, ao sr. Augusto Sebastião Ferreira Mendes; 4.º, diploma de honra e 1.000\$00, Porto-Trindade, ao sr. Aleixo Ribeiro Pontes; 5.º, diploma de honra e 750\$00, Chaves, ao sr. José Vieira de Lemos; e 6.º,

ques; Valado — Manuel Maria Alves Ferreira; Luso — Adelino Antunes Coimbra; Fornos de Algodres — Henrique José Pereira de Matos; Canedo — Adérito Rodrigues de Sousa; e Contumil — António Joaquim Araújo.

Foram ainda entregues 37 prémios de 400\$00; 120 de 250\$00, e 68 de 200\$00, ao todo 240 prémios, no valor total de 71.150\$00.

Na sala estavam expostas fotografias a cores de algumas estações premiadas, da autoria do artista António Leitão.



CAVES ALIANÇA

As grandes Caves de Espumantes Naturais de Portugal

Vinhos de mesa de grande classe — Aguardentes velhas (Brandies) — Licores superfinos

Sede em Sangalhos. Telegramas: ALIANÇA
Telef. 7 41 66 e 7 41 67

ARMAZÉNS EM LISBOA

(Filial): Av. Infante D. Henrique a Cabo Ruivo
Telefs. 38 21 55 e 38 15 96

Notas de Viagem

Berlim-Oeste Berlim-Leste

II

CONTINUAMOS a volta ao muro. Um monumento, vedado ao público, é consagrado ao soldado britânico. Uma praça, em sentinela, imita a que se vê em Londres no Palácio Real; não se mexe, não pestaneja e, sempre de olhos fitos na frente, guarda ali dois canhões de grande alcance e dois tanques-metralhadoras que fazem parte do referido monumento. Mostram-nos um prédio construído exclusivamente para os celibatários, mas é hoje habitado por famílias várias e com numerosos filhos.

Numa fresta do muro vimos várias pessoas alcançadas em escadotes e que, com pequenos binóculos, procuram avistar pessoas de família que residem no lado oposto.

Demos umas voltas em Berlim para ver a residência do Dr. Heinrich Lübke, presidente da República Federal, eleito por cinco anos, e alguns monumentos, que ainda existem, e casas desmoronadas. Curiosa a antiga Igreja Memorial que foi bastante atingida pela metralha e se encontra em completo estado de ruína. Ao lado, uma nova construção, que gostaríamos de descrever pormenorizadamente, da autoria do Professor Eiermann, mas torna-se-nos impossível a sua descrição por falta de elementos. No entanto, achámos estranha tal construção e o seu estilo.

Berlim-Oeste usufrui, hoje, uma situação financeira bastante destacada que lhe permite viver desafogadamente e ainda fazer fornecimentos a Berlim-Leste e empréstimos da sua moeda às nações que lhes merece confiança.

* * *

Voltando a falar do «Muro da Vergonha» criado em 13 de Agosto de 1961 direi que acho estranho em se consentir tal dislate ali, num país civilizado, a velha Alemanha dos filósofos, a velha Alemanha de que a história fala como pátria do trabalho, da música, do espírito.



As ruínas da Igreja Memorial e a nova construção do Professor Eiermann

Como é possível manter aquela vergonha que o comunismo lançou como um ultraje à civilização? Como se consente tamanha afronta, que envergonha a mocidade de hoje e insulta os habitantes de uma Nação digna do respeito do mundo inteiro? Gente civilizada sob a vigilância da soldadesca do Exército Popular, que anda numa roda viva, para evitar que as suas próprias unidades de trabalho se ponham em fuga.

Nada falta para auxiliar a vigilância dos comunistas: trincheiras abertas, inúmeros postos de vigilância, barreiras levantadas para observação, árvores cortadas para deixarem a descoberto o campo e evitar, assim, que possíveis refugiados se aproximem dos sectores ocidentais, postos de observação e de fogo construídos nas janelas dos edifícios sobranceiros à linha de demarcação entre os dois sectores e mais de cem postos de vigilância ao longo do muro de divisão.

Só da U. R. S. S. depende abolir, na zona soviética, essa monstruosidade do muro, esse autêntico ultraje, no Mundo, à liberdade de pensamento. Cento e sete países do mundo livre realizaram em Berlim-Oeste o sétimo Congresso Mundial da Federação Internacional dos Sindicatos Livres, representando cinquenta e seis milhões de operários. Escolheram Berlim — a capital dividida da Alemanha para sede do seu Congresso, que redundou num severo ataque em forma ao comunismo.

Instalados no autocarro dos turistas, que nos conduz até à entrada de Berlim-Leste, chegámos assim à zona russa. A guia que é berlinense e nos traduz bem tudo em francês, não pode atravessar a barreira. Isto quer dizer que não é «persona grata» para os comunistas, e é substituída por outra rapariga que, ao entrar no autocarro que o mesmo motorista conduz, provoca um cheiro horrendo, que tanto pode ser doença ou falta de água. À entrada há que fazer uma declaração da moeda que transportamos, a qual fica registada, num impresso com duplicado, mas na mão do chefe do posto. A demora não vai além de 40 minutos.

A entrada é animadora pois não faltam centenas, para não dizer um milhar, de bandeiras vermelhas que representam a Rússia comunista e outras preto, encarnado e amarelo, com um martelo e um compasso que representam a Berlim-Leste. Somos muito secamente informados de que não podemos, em qualquer circunstância, sair do autocarro.

Enfim, entrámos na antiga parte central da cidade de Berlim, antes da guerra. Não podemos fazer qualquer comparação porque, como já declaramos, não conhecíamos a Berlim capital da Prússia e do grande império alemão, que os franceses já haviam ocupado durante três anos, em 1806. O movimento é grande e logo à vista aparecem grandes edifícios que estão bastante danificados pelas bombas e granadas incendiárias, quando da última guerra. É uma entrada chocante que a administração Leste devia evitar para que o turista entre e fique bem impressionado.

O antigo palácio do Kaiser está totalmente destruído e os restantes palácios à sua volta encontram-se bastante danificados, bem como duas igrejas do Século XV, que devem ser demolidas. A locutora do autocarro só fala alemão e inglês, de maneira que não nos é possível desenvolver uma reportagem mais discriminativa do Leste. No entanto, vimos recons-

truído o parlamento e um grande edifício onde se ensina as doutrinas de Marx e Lenine. O quartel General do Partido Democrático está em nova construção — bem como o Palácio dos Desportos com relevos em pedra, onde as figuras conservam as mãos fechadas, tenham elas a posição que tiverem.

Distante da estrada, a uns cento e cinquenta metros, o Palácio onde, segundo corre, Hitler e Eva se suicidaram. As artérias principais estão em reconstrução, com excepção da estação dos caminhos de ferro, em parte reconstruída, e que se encontra suja e com a maior parte dos vidros estilhaçados.

Os prédios antigos que não foram atingidos pela metralha não sofreram beneficiações de pinturas e o seu estado é deplorável.

Os eléctricos arrastam-se ao largo da cidade, e, na parte exterior, estão construídos novos e magníficos prédios, em estilos modernos, que dão boa impressão ao visitante. As rendas desses andares oscilam à roda de 700 marcos mensais.

C. de O.

(Continua)

Publicações recebidas

Boletim de Minas

Está publicado o n.º 14 do «Boletim de Minas» (nova série), editado pela Repartição de Minas da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Abre este número com um trabalho do Eng.º Armando Cabral de Sampaio *Notas sobre caulinos portugueses*, ao qual se seguem diversas informações e instruções respeitantes à exportação de mármore, minérios e metais, estatísticas relativas a Dezembro de 1961 e a Janeiro e Fevereiro de 1962, registos de minas, regulamento interno da estância termal «Águas Santas do Vimeiro» e regulamento interno da estância termal «Caldas de S. Jorge».

Imprensa

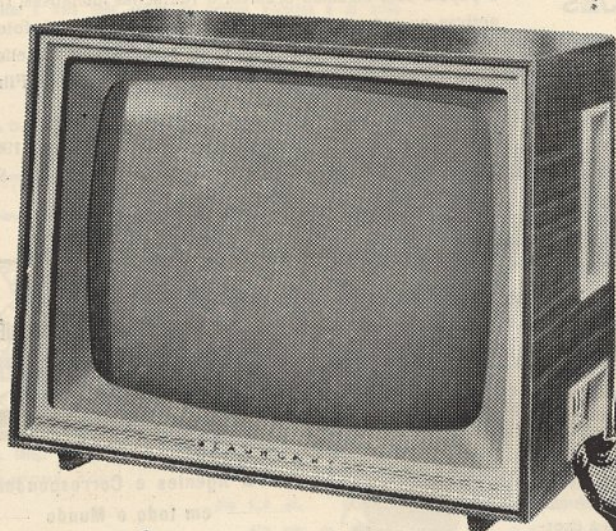
«Vida Ribatejana»

O semanário «Vida Ribatejana», da distinta direcção do jornalista Fausto Nunes Dias, publicou, em Julho, mais um número especial, com perto de 300 páginas, dedicado às actividades e tradições de Vila Franca de Xira e seu concelho.

Colaboração literária de alto nível, numerosas gravuras e referências às principais indústrias do Ribatejo, fazem deste número um notável documentário digno de consulta.

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



TELEVISOR
DE AMANHÃ

Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 73 69 91
Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Portaria n.º 19 250

O «Diário do Governo», n.º 448, I Série, de 30 de Junho de 1962, publica o seguinte:

Verificando-se a vantagem da aplicação às linhas férreas portuguesas da disposição complementar uniforme n.º 3 ao artigo 12.º da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.), elaborada pelo Comité Internacional dos Transportes (C. I. T.):

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aprovada a disposição complementar uniforme n.º 3, anexa, referente ao artigo 12.º da C. I. M., em complemento das disposições complementares uniformes presentemente em aplicação pelas portarias n.ºs 15 331, 17 833, 18 364 e 18 998, respectivamente de 21 de Abril de 1956, de 18 de Julho de 1960, de 28 de Março de 1961 e de 30 de Janeiro de 1962, para ser adoptada pelas empresas portuguesas de caminhos de ferro do continente, na execução dos serviços internacionais de transportes que tenham a exercer, nos termos da citada Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.).

Ministério das Comunicações, 30 de Junho de 1962 — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Disposição complementar uniforme n.º 3 ao artigo 12.º da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.), de 25 de Outubro de 1952

ARTIGO 12.º

Os volumes que contenham chapas fotográficas, películas e papéis com emulsão sensível a radiações luminosas, radioactivas ou outras (por exemplo, as chapas ou papéis fotográficos, os filmes cinematográficos ou fotográficos, as películas para radiografias, etc.) devem trazer a designação «Filmes» em caracteres de 5 cm., pelo menos.

Ministério das Comunicações, 30 de Junho de 1962 — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

STAR A AGÊNCIA DE VIAGENS DE MAIOR EXPERIÊNCIA



630 Agentes e Correspondentes
em todo o Mundo

AMERICAN EXPRESS
CORRESPONDENTE

P. DOS RESTAURADORES, 14 — LISBOA — Telef. 362501 (4 linhas)
AVENIDA DE NICE, 4 — ESTORIL — Telef. 260839

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Rádio Vitória, L.^{da}

A EMBAIXADA DO BOM GOSTO

CANDEIROS ■ LUSTRES ■ ABATJOURS
Appliques, Lanternas e Ferro Forjado
O maior e mais lindo sortido de modelos modernos e de estilo

APARELHAGEM ELÉCTRICA E A GAZ
Aparelhagem de TELEVISÃO e RÁDIO das melhores marcas
Material eléctrico para todo o género de instalações

*Nesta casa encontra V. Ex.ª os melhores artigos aos melhores preços
Vendas com facilidades através das C. R. G. E. até 24 meses*

SALÃO DE VENDAS:
RUA DA VITÓRIA, 46-48 - Rua dos Correiros, 98 a 104
SALÃO DE EXPOSIÇÃO - no 1.º andar

ESCRITÓRIO:
RUA DA VITÓRIA, 42-1.º - LISBOA
ARMAZÉNS: Rua da Vitória, 42-3.º



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15
Telefone 666186
LISBOA



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ PURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM

PORTO, COIMBRA, BEJA E LUANDA

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS - ACIDENTES DE TRABAHO - AÉREO - AGRÍCOLAS - AUTOMÓVEIS - CRISTAIS - FOGO - MARÍTIMOS - POSTAIS - RESPONSABILIDADE CIVIL - ROUBO - TRANSPORTES - TERRESTRES E AÉREOS - VIAGENS E VIDA

FERODO

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

Representantes exclusivos:

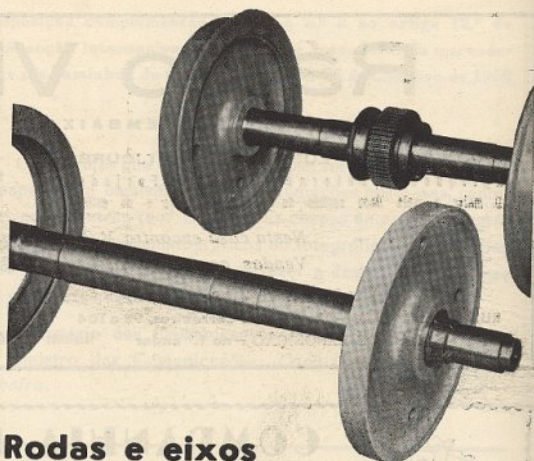
Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

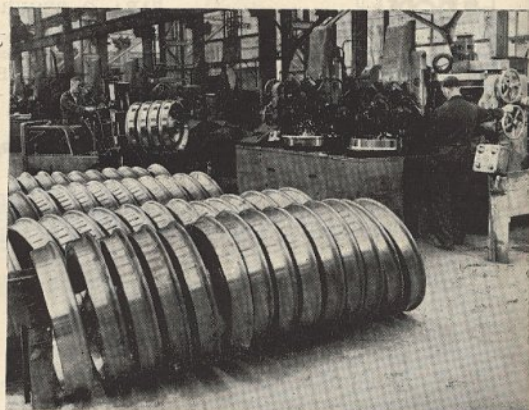
Telefs. } 2 47 30
2 03 30
2 16 41
2 03 38/9

PROVÍNCIA 30954

LISBOA



**Rodas e eixos
famosos em todo o Mundo**



Os caminhos de ferro de todo o Mundo adoptam os conjuntos de rodas e eixos de perfeito acabamento fabricados, nos mais altos padrões, nas fundições da Companhia **STÉEL PEECH And TOZER**.

As máquinas e os conjuntos são produzidos com o maior esmero e o mais moderno equipamento é usado na controagem e ensaios. Isto assegura a máxima eficiência na sua utilização.

THE UNITED
STÉEL
COMPANIES LTD. **STÉEL, PEECH & TOZER**
ROTHERHAM - ENGLAND

AGENTES EM:

BRASIL
Cibramet S. A.
Caixa Postal 8241
Rua Libero Badaro 158-14.º
Andar - São Paulo

PORTUGAL
Santos Mendonça, Lda.
Apartado 2297
Lisboa

OD5/6A



Produtores e Viti-Vincultores
SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores
ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.
AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE
UNIVERSAL

LISBOA
85 — Rua de S. Paulo — 87
Telefones 25072 e 366214
PORTO
31 — Rua de Ceuta — 33
Telefones 25045-46



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar
TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

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

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO