

DEPÓSITO LEGAL

ANO LXXIII
N.º 1741
1 JULHO 1960



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



LISBOA de 1960 é bem diferente da cidade que em 1147 D. Afonso Henriques conquistou aos Mouros.

Capital de um Império que tanto se tem desenvolvido nas últimas décadas, Lisboa é um símbolo magnífico da unidade de um povo. Para garantir o bem-estar dos Portugueses e afirmar a sua vitalidade, torna-se indispensável a realização de grandes empreendimentos em que a iniciativa particular deve colaborar em larga escala.

O grupo da Empresa de Cimentos de Leiria, com previsão do futuro, soube desde há muito planear criteriosamente o seu desenvolvimento e orgulha-se de ter conseguido atingir a craveira dos maiores produtores de cimento do Mundo. Apto a satisfazer a totalidade das necessidades internas de cimento, tem, através das suas exportações para os mercados internacionais, contribuindo para a grande obra de ressurgimento Nacional.

EMPRESA DE
CIMENTOS DE LEIRIA



LIZ
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA
"CIMENTO TEJO"



TEJO
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA DE
CARVÕES E CIMENTOS DO
CABO MONDEGO



CABO MONDEGO
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA
DOS CIMENTOS DE
ANGOLA



ZAIRE
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA
DE CIMENTOS DE
MOCAMBIQUE



BEIRA
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA
DE CIMENTOS DE
MOCAMBIQUE



MATOLA
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

COMPANHIA
DE CIMENTOS DE
MOCAMBIQUE



NACALA
CIMENTO PORTUGUÊS NORMAL

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 1904
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1741

1 — JULHO — 1960

ANO LXXIII

Assinaturas:

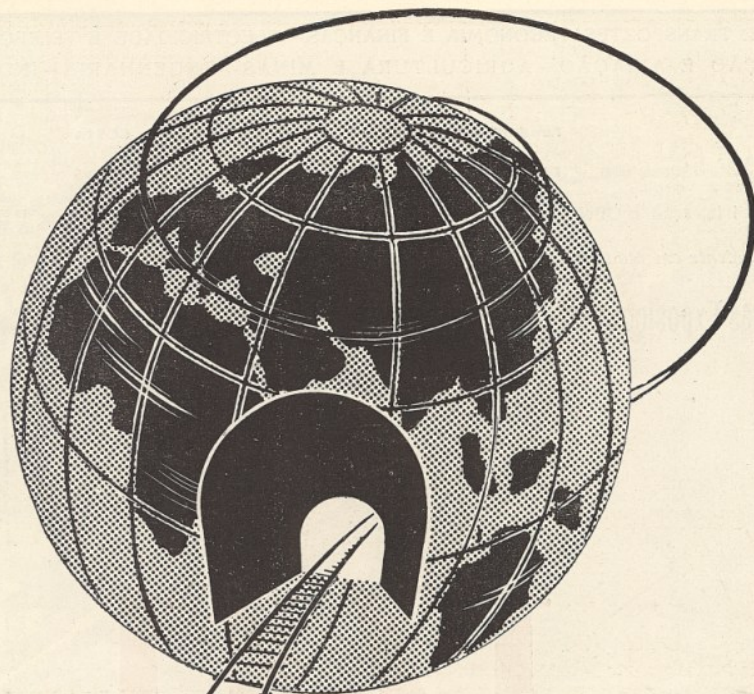
Portugal e Brasil 80\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

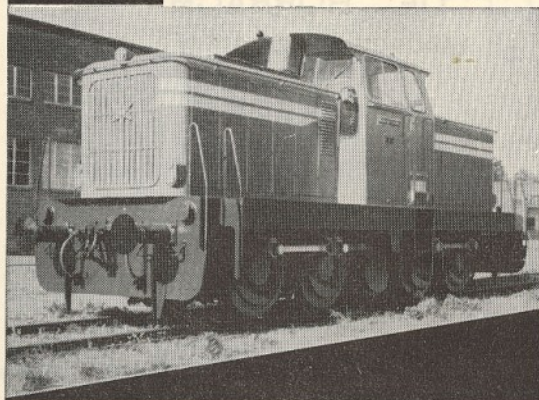
BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2 200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

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 do Arsenal, 124 e 146

Telef. 32 151/54 e 32 161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: **TRANSPORTES**

MANUFACTURA DE BORRACHA
NATURAL E SINTÉTICA

PLÁSTICOS

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicleta

ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS — plantas, trapezoidais e transportadoras

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança — LATEX

REVESTIMENTO DE CILINDROS

Pastas para recauchutagem

PLÁSTICOS — Calçado, tubos e folhas

F A P O B O L

FÁBRICA PORTUENSE
DE BORRACHA, L.^{DA}

RUA DOMINGOS MACHADO, 64 a 210

TELEFONES: 6 11 25, 6 11 26, 6 11 27

PORTO

PORTUGAL

PRODUTOS

JAPE

Fábrica de Tecidos Finos
do Monte dos Burgos, L.^{da}

*Especializada
em todo o género
de tecidos abertos*

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»

MONTE DOS BURGOS

PORTO



EFFI.

- ★ Pistões - Segmentos e Camisas
- ★ Máquinas de Furar
- ★ Motores Diesel
- ★ Fundição Especializada Meehanite



Ed. Ferreirinha & Irmão, Lda.
Rua da Boa Nova, 163
PORTO

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA e de SOURE

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

Telegramas: **NORTE — S.^a DA HORA**

TELEFONES } P. P. C. — Expediente 141 143 S. H.
 } — Armazém 142 S. H.
 } — Gerência 68 S. H.

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SOURE

PALEÃO — SOURE

Telefone: **COIMBRA - 6714**

SONORTE

Sociedade de Estruturas Metálicas do Norte
S. A. R. L.

Rua Justino Teixeira, 464 — PORTO

Telefones: 53145-53146

Endereço Telegráfico: «SONORTE» — Porto



Reservatórios para todas as capacidades em aço inoxidável, aço macio e alumínio

Autoclaves

Soldadura automática controlada por aparelhagem de Raios X

Pontes rolantes, guindastes e guinchos

Transportadores

Construções Metálicas e Mecânicas

Asnas, Caixilharia, Portas e portões metálicos

POLÓNIO BASTO & C.^a

TIPOS ■ TINTAS
MÁQUINAS ■ PAPÉIS

Telefones: } Escritório, 2 44 78
 } Armazém, 2 87 24 P.P.C.

Telegramas: «PÊBÊCÊ»

SEDE NO PORTO:

Travessa de S. Carlos, 41 — (A Coronel Pacheco)

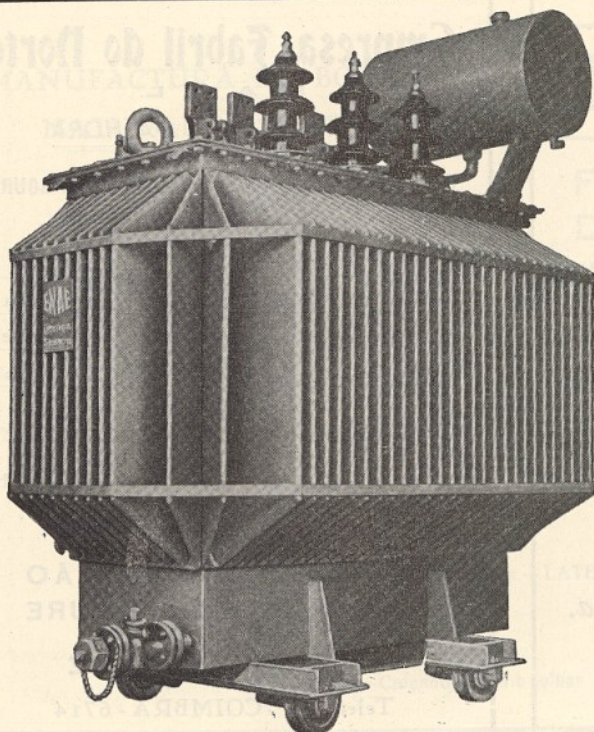
DEPÓSITO EM LISBOA:

Avenida Elias Garcia, 114 — Telefone: 77 41 26

EXPOSIÇÃO DE MÁQUINAS:

Rua de Santa Teresa, 2

P O R T O



MOTORES até 150 C. V.

TRANSFORMADORES
construídos sob licença SIEMENS
SCHUCKERT até 1.600 KVÀ.

Garantia de 2 anos

**Empresa Nacional de
Aparelhagem Eléctrica**

Av. 24 de Julho, 158

Telefone 66 2177

LISBOA

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



*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



Caves Aliança
SANGALHOS

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
MAQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

Máquinas-ferramentas
Material de Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça


Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA — Lisboa

Subagentes no Porto:

A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM — Porto



**Oliveira
& Ferreirinhas, L.^{da}
MATOSINHOS**

FORNECEDORES
DOS ACESSÓRIOS
DE FERRO MA-
LEÁVEL, EM GAL-
VANIZADO, PARA
A ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS
DE FERRO PORTUGUESES.

Fabricantes de Ferragens para linhas de distri-
buição de alta tensão.

RESTAURANTE
da Estação da Campanhã

Proprietário
**António Rodrigues
de Oliveira Júnior**

TELEFONE 5 33 46
P O R T O

CANTINA
da Estação de Vila Nova de Gaia

RESTAURANTE
de Barca de Alva

TELEFONE POSTO PÚBLICO 5

Asseio em todas as suas concessões

**Companhia de Fiação
e Tecidos de Fafe**

S. A. R. L.

AVENIDA DOS ALIADOS, 236-1.º

P O R T O
(PORTUGAL)

Telegramas: FAF

Telefones 2 10 40
3 00 59
1 194 - Estado

Fábrica em Fafe

**A. J. Gonçalves
de Moraes, Lda.**

Estabelecidos em 1894

Transitários e Agentes de Navegação

PORTO (Sede) — R. da Nova Alfândega, 18
Telef. 287 41 (10 linhas) Telex. 24

LEIXÕES (Deleg.) — Doc. n.º 1 — Telefone
Matosinhos 12 e 1703

LISBOA (Filial) — Rua de S. Paulo, 25
Telef. 349 43 (10 linhas) Telex. 135

Em Londres:

MORAES, DORLING (Shipping), Ltd.
The City Chambers-65 A, Fenchurch Street,
LONDON E. C. 3.

Telegramas: AMORAS (todos os escritórios)

Seu departamento de Turismo:
Agência de Viagens EXPRESSO
Av. Ant. Augusto de Aguiar, n.º 88
LISBOA Telef. 421 85

GARDY

Material eléctrico para baixa e alta tensão

Fábricas em: França, Suíça, Bélgica e Espanha

ESPECIALIDADES:

Corta-circuitos e cartuchos, alto poder de corte para baixa tensão e alta tensão até 30 kV.

Disjuntores para iluminação e aquecimento, reguláveis, até 60 Ampères.

Disjuntores de pequeno volume de óleo até 35 kV: tipos MINIHUILE, TRIDUC-TEUR e COUPARC.

Dispositivos de corte em carga para seccionadores — Interruptores e inversores de alavanca, 500 Volts, comando frontal, tipos modernos.

Seccionadores para montagem interior e exterior

Isoladores ARALDITE, para montagem interior

Representantes:

António Baró, Limitada

Rua da Assunção, 99, 2.º Dt. — Telef.: 31726 e 367006
LISBOA

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, L.^{DA}

LISBOA

Rua Nova do Almada, 1, 3, 5, 9 — Largo de S. Julião, 22-23

Telegr.: «FERRAME»

Telefones: 2 50 07 - 2 56 44 - 3 57 56

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

39, Rua Cais do Tejo, 15

Telefones: 66 40 75 — 67 24 59

Telegramas: ERNARDINOS * LISBOA-PORTUGAL

Nascimento, Pacheco & Simões

Despachos no Cam.º 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 863625 - 861857

Cais Santa Apolónia — Telef. 854204

Garagem: Rua Fernando Palha, 29-F — Telef. 381634 — 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. 683649/684893

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telefone 21277

BROWN BOVERI

Centrais eléctricas e Subestações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv, destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

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. 3 60 31

Caldas da Cavaca

AGUIAR DA BEIRA

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca e montanhosa da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Extensas matas com interesse para aqúistas caçadores.

ABERTA DESDE 1 DE JULHO A 15 DE OUTUBRO

Das águas mais fluoretadas do País, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias, como se prova com valiosas referências de muitos médicos que pomos à disposição dos senhores aqúistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos.
Pequenas casas para famílias.

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 5506

Sociedade Industrial de Chumbo e Acumuladores, L.^{da}



Baterias « GALGO »

A melhor bateria fabricada em Portugal

Milhares de viaturas circulam em Portugal equipadas com as nossas baterias

PLACAS — BATERIAS — ACESSÓRIOS

CONSULTAR PREÇOS

Rua Joaquim Costa, 7-A — Trav. das Freiras, 7-A (à Praça do Chile) — LISBOA 1 — Telef. } VENDAS 73 15 27
 } CONTAB. 73 28 52

FÁBRICA: Tercena - BARCARENA — Telef. 95 99 40

Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 22576

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º

TELEFONE 47154

**AZEITES VIRGENS E
REFINADOS PARA CONSERVAS,
CONSUMO E EXPORTAÇÃO**

sempre preferidos pela sua alta qualidade

Companhia Hanseatica Lohmann & C.º 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 Roechling-Buderus A. G.: Aços de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas, Ferramentas, Lingote de ferro para fundição e ligas de ferro, Perfis e ferragens modernas de alumínio anodizado
Tintas e vernizes.

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

O mais modelar serviço de Camionagem no transporte de mercadorias

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

ESCRITÓRIOS

LISBOA

Casal de Santa Luzia, 56-C (à Estefânia)
Telefones: 4 91 74 - 4 47 22 - 86 27 40

COIMBRA

Avenida Fernão Magalhães, 5
Telefone: 2 37 54

PORTO

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 2 35 26 - 2 17 24

BRAGA

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 27 88

GUIMARÃES

Avenida Conde Margaride
Telefone: 4 22 57

CORTEGAÇA

Telefone: 91

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

Caves ANADIA

DE

Urbano D Seabra, L.^{da}



ESPUMANTES NATURAIS

VINHOS FINOS-LICORES

XAROPES - ABAFADOS

AGUARDENTES-VINHOS

GASOSOS E COMUNS

CORRESPONDENTES BANCÁRIOS



MOGOFORES

PORTUGAL

TELEFONE 131

Construções Electro-Mecânicas da Beira, L.^{da}

*

**Fundição de Ferro
e outros metais**

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE MÁQUINAS

REPARAÇÃO DE MÁQUINAS

E APARELHOS ELÉCTRICOS

*

Telef. 123 (Anadia)

Apartado 8

MOGOFORES

PORTUGAL

Nova Empresa de Moagens de Castelo Branco, Lda.

Fábricas de Mogram - Padaria - Serração - Carpintaria

Escritório

R. Afonso de Paiva, 4

Telef. PBX 31

CASTELO BRANCO

Teleg. MOAGENS

PORTUGAL

Antónia Victória

Fábrica de Lanifícios

Tecidos para Homem e Senhora

Telefone 95 143 * TORTOZENDO

José Mendes Esparteiro

Fabricante de Ceiras e Capachos para lagares de azeite

BEIRA BAIXA

Telefone 212

ALFERRAREDE

Silva, Pereira & Nazaré

EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS

e Serração de Madeiras para Caixotaria

Telefone 265

ALFERRAREDE (Portugal)

Armazéns

Silva & Dias, Lda.

Importação * Exportação

Mercearias, Cereais e Legumes

Telefone 249

ALFERRAREDE

SILVA & RICO

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

AGENTES DE: Banco de Portugal, Borges & Irmão (Lisboa e Porto), Crédit-France-Portugais, José Henriques Tota, Fernandes Magalhães, Lisboa e Açores e Portugues do Atlântico, Cimento Tejo e Liz, Tabaqueira, Companhia de Seguros Comércio e Indústria

Máquinas de escrever «TRIUMPH»

TELE | gramas SILVARICO
fone 84

Praça Barão da Batalha, 45 - ABRANTES

LOJA IMPARCIAL DE **José Jesus Fernandes, H.^{os}**

Artigos Diversos, Ferragens, Ferramentas, Drogas, Mercearias, Louças, Estaqueiro de Pólvoras e Artigos de Caca - **ALFERRAREDE**

HYGINO LOPES FERREIRA

SUCESSOR DE JOAQUIM ANTÓNIO LOPES & F.^o, LDA.

13, R. de S. Sebastião, 23 - Telef. 25 **CASTELO BRANCO**

MIRANDA & MALHEIRO, SUCR.

ESTABELECIDOS EM 1891

PORTO

Rua do Almada, 151-1.º

Telef. 25292

LISBOA

Rua da Boavista, 81, 4.º-Dto.

Telef. 668267

Agentes de Fabricantes de:

Rodados completos, Aros, Eixos, Mudanças de vias, Carris e Acessórios, Carruagens, Wagons 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

Fábrica da AREOSA

SOCIEDADE AZEVEDO, SOARES & C.ª

S. A. R. L.

End. Teleg. — «FARIOSA»

Telefones : 43171, 43172 e 43173

RUA DO RIO * PORTO

VINHO DO PORTO E BRANDY

«SANTHIAGO»

Casa fundada em 1867

V. N. DE GAIA

AGENTE DISTRIBUIDOR NO PAÍS

J. CÂNDIDO DA SILVA

SEDE

Rua de S. Luís, 12 a 18

Telefones : 22 602 - 27 202

PORTO

FILIAL

Av. Almirante Reis, 258-A

Telefone : 72 76 45

LISBOA

Mário Guimarães & Pinto, L.ª

Armazém de mercearia

— Cereais e legumes

Rua de S. João, 80

Telefone 23741

PORTO

EXPORTAÇÃO DE VINHOS

DE

José Domingues de Sá, Lda.

Rua Serpa Pinto, 705 — DEVEZAS

MATOSINHOS: Rua Fuzelhas, 179

Endereço Telegráfico DOMINSA — V. N. de Gaia

Telefones { 592051 e 591785 - Gaia
950440 - Matosinhos

VILA NOVA DE GAIA

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



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

Metalúrgica Luso-Italiana, Lda.**Construções Metal-Mecânicas***Ventilação — Ar condicionado — Aquecimento*

GRANDES INSTALAÇÕES DE AR CONDICIONADO executadas (Hospital S. João—Porto, U. E. P. — Porto, Hotel Embaixador — Lisboa, Paquetes «PÁTRIA» — «IMPÉRIO» — «SANTA MARIA — «VERA CRUZ», etc....)

REFINAÇÃO DE METAIS (Fabrico de Lingotes de Bronze, Latão, etc., em ligas normalizadas, conforme especificações inglesas, e especiais, a pedido dos Clientes).



OFICINAS E ESCRITÓRIOS

2.^a Circular, Lote 10, a Cabo Ruivo

Telefs. 38 28 70/1/2/3/4

LISBOA - 6

Para os seus trabalhos em obras de Portos, Minas, Pedreiras, Abertura de Túneis e Trincheiras, Canais, Poços, etc., etc., é indispensável, 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-a-Barra — LA VRADIO

Sede: Praça do Município, 19, 3.º

Telefone 258 56

LISBOA - 2

Depósito em Milheiroz (Porto). Informações na

Rua de Santo António, 150, 2.º

Telefone 247 54

PORTO**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

ARMAZÉNS PARA DEPÓSITOS DE MERCADORIAS

AGENTES EM TODAS AS PRINCIPAIS PRAÇAS
E PORTOS DO MAR**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**João Nolasco, Lda.**

Sede em Lisboa

Praça do Município, 19-4.º — C. de S. Francisco, 2-A

Telef. 3 04 09

End. Teleg. «JOANOLASCO»

LISBOA**De Macau**

Louças de porcelana, malas e outros móveis
de cânfora e o célebre molho «Sutate»

Da Inglaterra

Lava-louças de aço inoxidável da afamada
marca «PLAND»

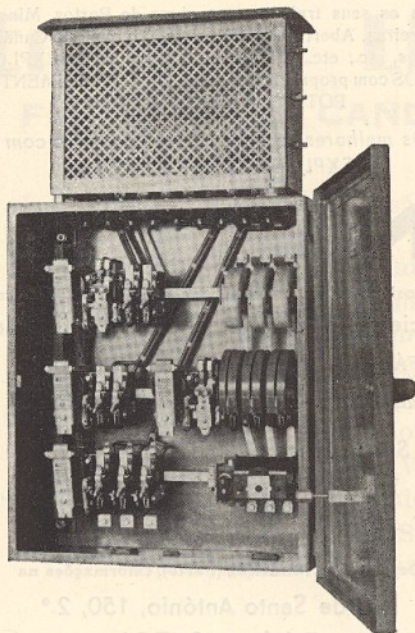
FÁBRICA LANIFÍCIOS

**Manuel Lopes Henriques
& Filho, Limitada**

Av. Infante D. Henrique

Telef. 38 11 14 - 38 14 17

LISBOA



TÉLÉMÉCANIQUE



Contadores disjuntores até 2.750 A.

Arranadores automáticos.

Toda a aparelhagem para comando e protecção de circuitos eléctricos.

Contadores admitindo 600 ou mais manobras por hora.

Representante: **EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA**
 Av. 24 de Julho, 158 Telefone 66 21 77 **LISBOA**

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
 Cabrestantes para manobra de material rolante
 Planos inclinados (elevadores)
 Placas giratórias — Transbordadores
 Locomotivas
 Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
 Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

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

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. 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.
 (a Santos) — **LISBOA**
 Telefone 66 4972

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
 * FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

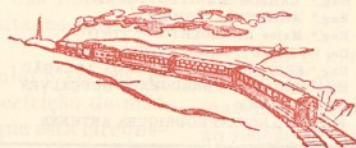
AMADORA E LOBITO
 PORTUGAL

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng. ^o <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	155
Gazeta dos Caminhos de Ferro	142
O início dos Caminhos de Ferro em Portugal	143
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	147
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	148
Espectáculos	148
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	149
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	154
Os nossos mortos	159
Há 50 anos	160
Parte Oficial	165
Vida Ferroviária	164
Publicações recebidas	164
Vila Franca de Xira e a Festa do Colete Encarnado	169
Recortes sem comentários	171
Linhas Estrangeiras	179



TELEMÉCANIQUE



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETENCOURT
 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 Msjor ADALBERTO F. PINTO
 Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
 Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
 Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
 EURICO GAMA
 Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO
 CARRILHÕES, SERRALHAS, SERRALHAS, SERRALHAS e construídas em Portugal
 CARRILHÕES CARRILHÕES AUTOMÓTORES E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELÉCTRICAS)
 TURBOCARRILHÕES

SOCIEDADES ESTADUAIS DE FABRICAÇÃO METALÚRGICA, S.A.

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

«Outras causas, ainda que de menor importância, concorreram decerto para elevar um pouco o preço quilométrico. Sendo estes dois caminhos de ferro construídos em país muito povoado e cultivado, só na ocasião da construção se podia avaliar a grande quantidade de pequenas obras que havia a fazer além das do projecto. Não há só os aquedutos para passagem dos pequenos cursos de água, há além disso uma infinidade de canos e sifões para as águas de rega, obras que os proprietários exigem na ocasião da construção e que uma grande parte delas não tinha sido incluída nos projectos. Além disto há uma grande quantidade de passagens superiores e de nível, avenidas para todas as estações e muitas servidões para as propriedades.

«Tenho visto em alguns caminhos de ferro trabalhos imperfeitos e mal estudados e o seu custo final ser muito elevado por causa das obras que, por mal projectadas e mal executadas, tiveram de ser reconstruídas.

«Nos caminhos de ferro do Minho e Douro, se pode ser censurada a demasiada perfeição de mão de obra e de paramentos, é certo que esta circunstância tem concorrido para que nem uma única obra tenha sido reconstruída por desastre proveniente de má execução.

«Se em lugar de estarem em activa construção 81 quilómetros no caminho de ferro do Douro e 79 quilómetros no caminho de ferro do Minho, houvesse apenas a construir uma pequena secção em cada uma das linhas, fácil seria observar e fazer cumprir os antigos regulamentos em vigor para as estradas ordinárias, obrigando então os trabalhadores e fornecedores de materiais a submeterem-se aos preços das localidades; mas, quando há perto de 200 quilómetros em construção e quando se fazem todos os esforços possíveis para a sua rápida execução, é impossível subordinar um trabalho desta ordem a regulamentos que

foram feitos para fins muito diversos. O grande desenvolvimento do trabalho traz a grande necessidade de operários e portanto a elevação do preço dos salários.

«Conviria mais ao Estado fazer a obra pouco a pouco, para obter mais barato? Seria um gravíssimo erro. Se os resultados fossem de pequena importância, seria lícito sustentar semelhante ideia, mas quando são tão extraordinários, não seria simplesmente um erro, seria um crime».

Depois destes períodos de tão sólido critério, que não podiam deixar de ser aqui arquivados, o ministro, que era, como se disse, o notável engenheiro Lourenço de Carvalho, acentuou que os elementos que ele apresentara à Câmara tinham a base sólida e séria de serem do relatório feito pelo engenheiro, então director das obras dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Boaventura José Vieira.

*

Com o material para a via, também a Direcção do Minho naturalmente se preocupava com o material circulante. E, já em 1874, propunha a aquisição de vários materiais, entre o qual 6 carruagens de dois andares, sendo o primeiro de 2.ª classe e o segundo de 3.ª

O custo de cada uma era de 11.750 francos. Além disso, pela primeira vez se encontra a proposta de compra de 2 vagões socorro e 1 guindaste para levantar uma locomotiva.

E com efeito, em 12 de Março daquele ano, a Junta Consultiva aprovava a proposta daquele Director de adjudicação à Fives-Lille, para o serviço entre Porto e Braga, de:

10	carruagens	de	1.ª	classe	
18	»	»	2.ª	»	
12	»	»	3.ª	»	
12	»	»	»	»	com freio
1	salão				

- 10 vagões para bagagens
- 14 vagões fechados para mercadorias e gado, etc.

*

A exploração organizava-se. Em 24 de Abril de 1875, a Junta Consultiva recebia para apreciação vários regulamentos:

- Organização de serviço de exploração e pessoal respectivo
- Regulamento de circulação em via única
- Regulamento de sinais
- Regulamento de serviço de telégrafo
- Regulamento sobre acidentes.

A notar que o próprio Director do Minho declarava que esses regulamentos eram baseados nos da Companhia Real, então padrão dos nossos caminhos de ferro e que muitos anos ainda o havia de ser.

Além disso, muito sensatamente, reconhecia a vantagem de se harmonizarem as normas de serviço entre os dois caminhos de ferro.

Os Regulamentos, que não eram ainda apresentados e que só a prática iria aconselhando, seriam supridos por ordens de serviço que constituiriam depois a base dos Regulamentos a publicar. Sensato critério de quem, precisamente por estar alto, reconhece que se não faz, nem muda tudo de um jacto...

*

A traços largos deu-se ideia das vicissitudes da construção da linha do Minho, do Porto a Braga e de Nine a Valença.

Vejamos agora rapidamente o aspecto de conjunto dessa linha.

Bem ou mal — havia de escrever mais tarde Fernando de Sousa — a bitola de 1,^m67 estava definitivamente adoptada nas linhas portuguesas, para o que influiria decisivamente a sua adopção pela Espanha e os incidentes do relevo do Sul e Sueste que obrigaram à onerosa transformação da via e do material para via de 1,^m44.

Assim, quando em 1867, depois de aturados estudos, o governo propôs às Câmaras a construção das linhas do Porto a Braga e à fronteira da Galiza, e bem assim, do Porto ao Pinhão, foi desde logo adoptada a bitola de 1,^m67.

Mas, apesar da referida proposta ter sido transformada em lei em 2 de Julho de 1867, só cinco anos depois, em 14 de Junho de 72, se decretou a construção da linha do Minho, mas logo em 8 de Julho seguinte se deu início aos trabalhos.

O aspecto geral orográfico ao norte do Porto é constituído por uma série de vales, sensivelmente paralelos, correndo de leste para oeste e desaguando no mar. A linha férrea do Minho cortá-los-á e os seus ramais prolongar-se-ão ao longo deles.

Como veremos para a linha do Douro, os vales

secundários correm na direcção norte-sul, sendo portanto cortados pela linha principal, cujos ramais subirão ao longo daqueles vales.

Fazendo continuação à linha dorsal de Lisboa ao Porto, com estação término comum, estabelecida, como se disse, no lugar do Pinheiro em Campanhã, a linha do Minho, partindo da sua origem, inclina-se na direcção do rio Tinto e segue para a povoação de Ermesinde, no vale do rio Leça, que alcança com a cota de 98,889 metros, depois de sair do Porto com 68,390 e um percurso de 8.426,0 metros.

Aí se bifurcam ou separam a linha que segue para o Minho e a do vale do Douro.

A primeira interna-se pelo vale do rio Ave, que atravessa no lugar da Trofa, à cota de 39,660 metros, na ponte metálica que a seu tempo referimos.

O ponto importante, que a linha procura a seguir, é Vila Nova de Famalicão, passando um pouco a nascente e à cota de 105.126 metros.

Do vale do Ave passa para o do Este atravessando a portela de Gavião e atinge Nine, ponto de onde se destaca a linha hoje considerada ramal de Braga e que, como se viu, foi primeiro directa do Porto àquela cidade.

A linha para Braga segue o vale do Este pela margem direita, que deixa um pouco além da estação de Tadim, dirigindo-se àquela cidade pelo lado ocidental e atingindo-a à cota de 158,206 metros, depois de um percurso de 15.167,71 metros.

Prosseguindo de Nine e deixando à direita o ramal de Braga, a linha do Minho passa pelo lugar de S. Bento e dirige-se a Barcelos depois de ter atravessado o rio Cávado.

Deixa, então, a bacia deste rio, passa para a do Neiva, vencendo a portela que as separa, por meio de um túnel de 980 m., a portela de Tamel.

Na direcção de Viana do Castelo, a linha procura o mar, inclinando-se para poente; passa na povoação de Darque, encontra o rio Lima, com a sua considerável largura junto à foz, atravessando a importante ponte metálica, obra de Eiffel, e assim atinge Viana, a uma cota bastante baixa — apenas 16,246 metros — visto ter-se aproximado consideravelmente da beira-mar. O percurso até aqui atingira os 85 quilómetros.

A região atravessada é densamente povoada, intensamente cultivada, cortada por numerosas vias de comunicação e servindo cidades, vilas e centros importantes, verdadeiramente uma das regiões privilegiadas do nosso país.

De Viana em diante é que a linha quase acompanha muito tempo a beira-mar, seguindo no litoral até Caminha, onde chega com uma cota de altitude ainda inferior — 9,425 metros. Serva as povoações de Ariosia, Montedor, Afife e Âncora.

Ao partir de Caminha, cujas velhas muralhas

perfura em túnel, vai encontrar outro dos grandes obstáculos a vencer: o rio Coura, também de largura considerável, que obrigou à construção de uma ponte de 164 metros.

Acompanha agora algum tempo o rio Minho, pela margem esquerda, e toca em Vila Nova de Cerveira e S. Pedro da Torre, atingindo Segadães, junto de Valença, que é por agora o seu término Norte.

Veremos que em breve se ligará, por um ramal de carácter internacional, à linha espanhola, mas só muito mais tarde prosseguirá no sentido de Monção.

As características técnicas da linha do Minho até Valença estão indicados nos quadros seguintes: ⁽²⁶⁾

PLANTA

Extensões em alinhamentos rectos e curvos					
Rectos	Curvas com raios				Total
	De 500 a 400 metros	De 400 a 500 metros	De 500 a 600 metros	Superiores a 600 metros	
	88:481 ^m ,07	7:502 ^m ,48	8:765 ^m ,95	4:729 ^m ,51	
Percentagens					
67,44	5,71	6,67	3,60	16,58	—

PERFIL

Extensões					
Horizontais	Declividades				Total
	De 0 ^m ,00 a 0 ^m ,005	De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	
	38:726 ^m ,02	18:714 ^m ,58	14:878 ^m ,06	12:588 ^m ,21	
Percentagens					
29,51	14,26	11,54	9,44	35,45	—

E as do ramal de Braga:

PLANTA

Extensão dos alinhamentos rectos e curvos					
Rectos	Curvas de raio de				Total
	De 400 ^m	400 a 500 ^m	500 a 600 ^m	Superiores a 600 ^m	
8:905 ^m ,56	1:258 ^m ,61	822 ^m ,04	735 ^m ,40	5:464 ^m ,50	15:163 ^m ,71
Relação para a extensão total =					
58,72	8,16	5,42	4,85	22,87	

PERFIL

Patamares	Extensão em rampas de			Total
	0,005 a 0,010 ^m	0,010 a 0,015 ^m	0,015 a 0,016 ^m	
5.872 ^m ,24	2.641 ^m ,97	6.604 ^m ,45	2.005 ^m ,07	15.163 ^m ,71
Relação para a extensão total				
25,53	17,42	43,55	13,50	

A linha do Minho tem, portanto, 88.481 metros de recta ou sejam 67,44 por cento do total, para 32,56 de curvas. Mas em perfil não conserva as mesmas condições de tracção, pois que, para apenas 29,51 por cento de patamar, a percentagem de pendedes superiores a 10 milímetros ascende a 44,89.

O mesmo sucede no ramal de Braga; enquanto em planta os alinhamentos rectos atingem 58,72 por cento, os patamares são apenas 25,53 por cento e os declives de 10 a 16 milímetros sobem a 57,05 por cento.

Por isso, muitos anos mais tarde, escrevia o Prof. Eng.º Vicente Ferreira: ⁽¹⁷⁾

«Consideradas no seu conjunto, as duas linhas do Minho e do Douro têm mau perfil; mas a linha do Minho é pior que a linha do Douro, excepto no troço de Ermezinde ao Marco, onde a percentagem de fortes pendedes é máxima. É por se accumularem neste troço as fortes rampas (algumas superiores a 15^m/m) que a percentagem de rampas iguais ou superiores a 15^m/m é um tanto maior na linha do Douro que na linha do Minho.

«As rampas iguais ou superiores a 15^m/m distribuem-se do seguinte modo na linha do Minho: sentido ascendente (Porto-Monção) . . 36,07 Kms. ou 23,8% sentido descendente (Monção-Porto) . . 29,16 Kms. ou 19,3%

«Estas rampas encontram-se disseminadas em toda a extensão da linha, em maior número, como se vê, no sentido ascendente».

«Sob o ponto de vista de perfil e correlativas dificuldades de tracção, os dois sentidos — ascendente e descendente — são equivalentes na linha do Minho; no ramal de Braga é mais difícil o sentido ascendente e o mesmo se dá na linha do Douro.

«O perfil da linha do Minho é, no conjunto, mais fácil do que o da linha do Douro, não obstante aquela apresentar maior percentagem de pendedes iguais ou maiores que 10^{mm}.

«Pode dizer-se que a exploração da linha do

Douro é mais dispendiosa, para a mesma tonelagem, que a linha do Minho.

«Em todo o caso, o perfil do Douro, a partir de Marco, é mais fácil que o da linha do Minho, mas o traçado em planta é pior».

«As características das duas regiões — Norte e Sul — e a forma predominante da actividade dos seus habitantes, reproduzem-se nos índices de exploração das respectivas redes.

«O número de comboios de passageiros e o número de viajantes transportados no Minho e Douro são muito superiores aos números correspondentes no Sul e Sueste, apesar desta rede ter um desenvolvimento 2,57 vezes maior que a primeira. Em contraposição o percurso médio por passageiro é de 40,4 Kms. na segunda e apenas 30,6 Kms. no primeiro.»

*

O traçado da linha do Minho foi sujeito a críticas, como de resto o de todas as outras linhas, e milagre seria que o não fosse, logo desde os primeiros passos naquelas palavras discussões do parlamento de uma vacuidade afflictiva quase sempre, outras vezes por técnicos distintos e ainda hoje essas críticas não se cansaram.

Assim, como exemplo, o eng.º João Verissimo Mendes Guerreiro, quando da discussão do plano da nossa rede ferroviária na velha, na gloriosa e afinal perseguida Associação dos Engenheiros Civis, dizia: ⁽⁶⁾

«...o traçado da linha do Minho não podia deixar de ser o actual até S. Romão do Coronado, mas ali, em vez de seguir para a Trofa, deveria inflectir para oeste, passar perto de Balazar e ir atravessar o Cávado a juzante de Barcelos, seguindo depois pela encosta do litoral de Esposende até Viana.»

O engenheiro Mendes Guerreiro opina que o traçado do engenheiro Sousa Brandão era, como directriz geral, a partir de S. Romão de Coronado, o que melhor satisfazia.

«A linha do Minho — acrescenta — foi subordinada ao ramal de Braga, mas, não se tendo seguido o traçado de Sousa Brandão, procurou-se remediar quanto possível, a partir de Nine, os defeitos do projecto que estava em execução. De Viana em diante, a directriz geral é forçada até Valença pelo entroncamento com a linha espanhola de Vigo a Orense».

Ora «o ramal de Braga, pelo traçado por Balazar, seria um pouco mais longo, mas a bifurcação far-se-ia em melhores condições».

O engenheiro Frederico Pimentel escrevia, em 1891, na Revista de Obras Públicas e Minas, referindo-se aos protestos da cidade de Braga quando foi feita a concessão da linha do Bougado

a Guimarães, por ver deste modo prejudicada a sua aspiração de se ver ligada directamente àquela cidade:

«São na verdade valiosos e de peso os argumentos que nas representações da cidade minhota foram submetidos à apreciação do governo; mas «devemos dizer que à cidade de Braga cabe não pequena responsabilidade nesta questão pelo modo como se houve quando se tratava dos estudos e escolha da directriz do caminho de ferro do Minho».

E o mesmo engenheiro, no jornal «O Bracarense» advogava a conveniência dessa directriz, ao partir do Porto, se aproximar de Santo Tirso, Vizela e servir Guimarães e Braga directamente, procurando depois o traçado actual nas proximidades de Barcelos.

Ora a Câmara de Braga opôs-se a essa directriz, considerando-a desvantajosa para os seus interesses por pequeninas rivalidades locais, vendo na linha férrea, assim concebida, a sua émula Guimarães colocada em condições mais favoráveis em relação ao comércio com Chaves.

Pequeninas rivalidades, por vezes mesmo vaidadezinhas feridas que, por toda a parte, tanto influíram no progresso do país no campo de viação acelerada como em tantos outros.

O certo é que o governo atendeu essa petição de Braga e esta cidade ficou servida pelo ramal da linha do Minho e Guimarães dela afastada.

*

Ramal internacional ⁽²⁷⁾

Na margem direita do rio Minho, logo acima de Tuy, passa a linha de Orense a Vigo, bifurcando-se em Redondela para Pontevedra. A linha espanhola sobe e contorna a margem do rio, passa defronte e a pequena distância de Orense, atravessa o Minho em Los Peares, junto à confluência do Sil, continua pela margem direita deste rio e finalmente dirige-se à estação de Monforte, onde encontra a linha de Corunha.

Portanto, o ramal internacional, com a sua importante ponte sobre o Minho, estabelece a ligação das linhas espanholas com a nossa linha do Minho e, por seu intermédio, com centros importantes como Viana do Castelo, Braga e Porto e, finalmente, com as linhas do Douro e do Norte.

A concordância das duas redes foi realizada, do lado de Portugal, por meio do último troço do caminho de ferro do Minho, a partir de Segadães, estação ferroviária de Valença, onde, como dissemos, a exploração havia chegado em 3 de Junho de 1879, e, do lado de Espanha, por meio do ramal de Guillarey, estação da linha de Orense a Vigo.

Entre estes pontos extremos, Segadães e Guil-

larey, haviam sido antes e sucessivamente propostos três traçados para a travessia do rio:

1.º a montante de Valença, passando na depressão do terreno que separa o outeiro da praça da serra do Faro, apoiando-se depois na encosta da Urgeira e atravessando normalmente o Minho em frente do convento de Ganfey, logo acima da confluência do Lousa;

2.º a juzante, vencendo em túnel de 285 metros a ponta da Raposeira, cruzando o Minho junto a Valença um pouco obliquamente e passando à esquerda ou à direita de Tuy;

3.º o traçado intermédio, desviando-se do primeiro depois da depressão para se encostar á esplanada da praça e transpor o rio perpendicularmente, próximo do baluarte do Socorro, no sítio denominado do cais do Vapor e confundindo-se adiante com o precedente.

O traçado do Ganfey apresentava excelente perfil longitudinal e planta francamente desenvolvida; era o mais curto, cingia-se bem ao terreno, mas obrigava a destruir em grande parte a povoação da Urgeira e prestava-se melhor à concordância com a linha espanhola na direcção geral Porto-Vigo; mas afastava a serventia de Tuy e obrigava a um penoso e extraordinário aterro na margem direita do rio.

O traçado da Raposeira era o prolongamento natural do traçado marginal seguido desde Caminha, acercava-se de Valença e de Tuy; era em extensão pouco maior do que o de Ganfey e era de moderados declives.

O traçado intermédio era o mais firmemente apoiado pela engenharia militar portuguesa e pela vila de Valença que viam nesse traçado uma aproximação da parte mais forte da praça de guerra e do bairro mais importante da povoação; não podia, porém, vencer a portela sem rampa e contrarampa, que o estudo definitivo pouco baixou do limite máximo de 15^m/m., nem reduzir o comprimento, inflectindo-se depois do local da estação de Valença fortemente para a esquerda em uma extensa curva de 400 m. de raio, em profunda trincheira.

Quanto à travessia do rio, o traçado de Ganfey era o mais desfavorável, porque a maior abertura do vale importaria uma obra de arte mais extensa, com dificuldade de fundações.

Sob este ponto de vista, o traçado da Raposeira era o que melhores condições técnicas oferecia, mas considerações de outra ordem demoveram os engenheiros de insistir no seu estudo definitivo.

Do lado de Espanha, posto de parte o traçado de Ganfey, que menosprezava Tuy, ofereciam-se ainda duas soluções simétricas, por assim dizer, com as da outra margem.

A primeira consistia em um traçado correspondente ao da Raposeira, marginal, passando

entre Tuy e o Minho em excelentes condições de perfil longitudinal e de acesso à cidade.

A segunda, semelhantemente ao que se dava com o traçado do cais do Vapor, internava a directriz dirigindo-a à pequena portela que medeia entre o outeiro coroado pela catedral de Tuy e a serra de San Julian.

Uma e outra directriz confundiam-se numa só, que transpunha o rio Louro e incidia na estação de Guillarey por meio de um reversão em curva do raio mínimo contrária à direcção da linha do Porto a Vigo.

As representações de Valença, instando pela aproximação da directriz tanto quanto possível da vila e pela adopção de dois tabuleiros na ponte, sobrepostos, um para a via férrea e outro para a estrada ordinária, alvitre que foi secundado pela cidade de Tuy, levaram à preferência pelo traçado do cais do Vapor.

Em Espanha, motivos de defesa, segundo parece, e também menor despesa, obstáculos e expropriações, fizeram prevalecer a directriz mais internada.

Contudo, de há muito estava estabelecida a convenção entre os dois países para ligação dos dois caminhos de ferro.

«Tenho a dizer — respondia Cardoso Avelino, ministro das Obras Públicas, na Câmara dos Pares, em 14 de Janeiro de 1876 — que essa convenção existe desde 1866.

«O governo português solicitou do governo de Espanha a nomeação de uma comissão de engenheiros que, conjuntamente com a comissão portuguesa, deveria chegar a acordo sobre a demarcação do ligamento das duas linhas na fronteira; essas comissões foram nomeados, já se entenderam e fixaram esses pontos; falta apenas assinar esse acordo para ser confirmado o contrato a este trabalho, que vai em breve tempo terminar-se, já estaria concluído se os engenheiros espanhóis não fossem, por exigências de serviço da sua nação, obrigados a retirar com tanta brevidade, mas este negócio está definitivamente tratado».

Escolhidas, pois, e adoptadas as directrizes, resultou do estudo definitivo, em Portugal, atingir o colo próximo de Valença com a pendente de 0,145 por metro, chegando de nível à margem do rio e com o tabuleiro para a via férrea superior ao da estrada.

O alinhamento recto da ponte internacional, que estabelece a concordância das linhas de um e outro país, foi determinado por auto lavrado em 31 de Julho de 1879 por uma comissão mixta composta dos engenheiros espanhóis D. José Montero y Rodriguez, comandante do corpo de engenheiros do Exército, e D. Eusébio Page, engenheiro chefe da comissão de estudo dos caminhos de ferro internacionais, e dos engenheiros portu-

gueses Boaventura José Vieira, director da construção do caminho de ferro do Minho e Douro, Pedro Alves de Avelar Machado, major de engenharia e José Bandeira Coelho, capitão da mesma arma.

Em conformidade com os traçados, foram aprovados por portarias de 25 de Maio de 1881 os projectos definitivos dos últimos lanços do caminho de ferro do Minho.

Em 8 de Dezembro de 1884 foi inaugurada definitivamente a estação de Valença e em 8 de Fevereiro do ano seguinte effectuou-se a passagem dos comboios de provas da ponte internacional.

Em Espanha obteve a Companhia dos caminhos de ferro de Medina a Zamora e Orense a Vigo, em 16 de Agosto de 1880, a concessão do ramal de Guillarey ao Minho e foi este troço de cerca de 5 quilómetros aberto à exploração em 1 de Janeiro de 1884, servindo a casa da Guarda junto da margem do rio Minho de estação provi-sória.

*

O primeiro projecto desta ponte foi feito pelo engenheiro espanhol D. Pelayo Mancebo com data de 14 de Junho de 1879. Tomara como ponto de passagem a 2 Ks. aproximadamente a jusante da confluência do Louro pela frente do revelim da Gabiarra, em Portugal, e pelo sítio denominado dos Bormetas em Espanha; a obra era para caminho de ferro e estrada e os carris ficavam a 22^m,70 acima do plano das águas na estiagem; teria 399 metros de comprimento, a que correspondiam 318^m de vão, divididos em 2 tramos laterais de 60^m, e 3 intermédios de 66^m, além de um pequeno tramo de 15^m. no encontro de cada margem para acesso da estrada ordinária sob a via férrea.

Os pilares seriam do sistema tubular, composto cada um de duas colunas conjugadas, constituídas por anéis de ferro fundido, cheios de formigão, com o diâmetro de 3^m,60 abaixo da linha de estiagem e de 3^m,90 acima desse nível.

As fundações previstas iriam, para os 1.º, 3.º e 4.º pilares, a contar da margem esquerda, até cerca de 18^m. para o 1.º e a 22^m. para os outros. O do 2.º pilar iria também a 22 metros e, não tendo as sondagens encontrado rocha, assentaria em uma camada de seixo, subjacente à de areia mais ou menos fina, mais ou menos lodosa, que compunha na maior parte a espessura dos terrenos a atravessar.

Não deixa de ter interesse salientar que, durante todo este trabalho, de invulgar envergadura entre nós, apenas houve a registar como incidente grave a morte de um operário espanhol e que, segundo o inquérito oficial, foi originada princi-

palmente por ser de saúde débil e não ter prática de tais trabalhos. (27)

Segundo o orçamento, a obra custaria 1.259.143 pesetas, que correspondiam a 236.718\$884 réis, dos quais pertenciam ao governo português 621.708,14 pesetas (116.881\$130 réis) e ao governo espanhol 637.434,86 pesetas (119.837\$754 réis), diferença proveniente da maior profundidade dos pilares 3 e 4, situado já em terreno espanhol.

Em Fevereiro desse ano reuniu-se em Lisboa a comissão mixta encarregada de estabelecer as bases do concurso para construção da ponte, composta dos engenheiros D. Eduardo Godino e D. Pelayo Mancebo y Agreda por parte do governo espanhol, e João Joaquim de Matos, Augusto César Justino Teixeira e Augusto Luciano Simões de Carvalho, por parte do governo português.

Em 24 desse mês foi celebrado pela comissão o respectivo convénio e, por portarias de 11 de Maio de 1881, foi o projecto de D. Pelayo Mancebo, já sancionado pelo governo espanhol, aprovado pelo governo português depois do parecer favorável da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas em 1 de Março de 1880.

O concurso seria realizado em Lisboa, admitindo a apresentação de propostas que alterassem o referido projecto, com excepção da largura livre dos dois pavimentos, nível dos mesmos, situação da obra e vãos dos tramos.

Em 30 de Maio foi anunciado o concurso público e dois meses depois foram abertas as propostas de dez concorrentes:

- | | |
|---|-------------------|
| 1 — Comp. ^a dos C. F. de Medina a Zamora e Orense a Vigo: propunha-se fazer o projecto aprovado com algumas modificações nos alicerces dos pilares | 235.000\$000 réis |
| 2 — Gustavo Eiffel — (projecto aprovado) | 222.000\$000 réis |
| 3 — Soc. belga de Braine-le-Comte (apresentando um novo projecto). | 213.286\$000 réis |
| 4 — Manuel Odriozola — (projecto aprovado) | 213.047\$050 réis |
| 5 — Soc. belga de Villebroeck (vãos do tabuleiro), conforme projecto aprovado, nos pilares de cantaria: | 207.900\$000 réis |
| 6 — Soc. Braine-le-Comte (projecto aprovado) | 205.766\$000 réis |

- 7 — Idem, com projecto especial, conforme os dados gerais do programa . . . 203.698\$000 réis
- 8 — Soc. de Villebroeck — projecto especial, com tabuleiro dividido em 7 tramos e pilares de cantaria (2 tramos 43^m,48 e 5 de 50^m,82 = total : 351^m,56 196.200\$000 réis

As propostas 9 e 10 eram apenas para empreitadas parciais, uma só para a parte relativa aos encontros e muros adjacentes; outra só para os tabuleiros.

O júri rejeitou desde logo estas duas propostas; das outras, tornaram-se notados os projectos apresentados pela Sociedade de Villebroeck, firmado pelo nome abalísado do engenheiro Seyrig; mas um transgredia a inalterabilidade dos vãos, que era uma das cláusulas terminantes do convénio internacional, o outro transgredia o que dizia respeito ao nível dos dois pavimentos. Postos, por isso, de parte, acabou por ser dada preferência à proposta de Braine-le-Comte pelo preço proposto de 205.766\$000 réis, ressaltando a conveniência de se determinar à sociedade adjudicatária as seguintes prescrições, sem agravamento de despesa para os dois Estados:

1.^a introduzir painéis cheios na parte da rótula das vigas principais, na parte superior dos pilares;

2.^a reforçar a ligação do tabuleiro superior com as vigas principais;

3.^a substituir os pilares tubulares por pilares de pedra.

Assim, aprovado pelo governo espanhol o respectivo auto de 2 de Agosto, adjudicou o governo português, por portaria de 10 de Setembro de 1881, à mencionada empresa a empreitada geral da ponte internacional sobre o rio Minho e ficando facultativa a 3.^a prescrição, pela quantia de 205.766\$000 réis, dos quais 101.597\$990 réis a cargo de Portugal e 104.168\$010 réis a cargo de Espanha.

Tendo a sociedade de Braine-le-Comte aceitado as condições propostas, foi assinado em Lisboa o respectivo contrato em 2 de Novembro, sancionado por portaria de 4 do mesmo mês e ano e nomeado o eng.^o Frederico Borges de Sousa para fiscalizar a sua construção nas oficinas da Braine-le-Comte.

As obras começaram pelos encontros anteriores em 21 de Novembro.

*

O projecto definitivo, elaborado pela Soc. de

Braine-le-Comte, modificou o do Engenheiro D. Palayo Mancebo, melhorando-o em harmonia não só com as prescrições constantes da portaria de 10 de Setembro de 1881, mas também com aquelas que no decurso da construção se verificou serem necessárias especialmente para fortificar a obra em vista das importantes trepidações produzidas pela passagem dos comboios no pavimento superior, cuja altura era agravada pela grande profundidade dos alicerces.

No tocante a pilares, a empresa acabou por concordar com a sua substituição por pilares de cantaria, sem aumento de preço, fundados sobre caixões de ar comprimido e às profundidades effectivas de:

15,85	o 1. ^o	sobre rocha
17,27	o 2. ^o	» camada de seixo
21,95	o 3. ^o	» rocha
21,83	o 4. ^o	» »

*

Sem entrar em grandes pormenores, que não interessam para estas notas, não podemos deixar de dar alguns elementos desta importante obra de arte.

No tabuleiro superior que, como se dizia, é o da linha férrea, tem esta ponte o comprimento total de 399,20 metros e no inferior, para estrada, 330 metros.

Dividem-se estes tabuleiros em 5 tramos contínuos, os marginais com 61,50 e os centrais com 69,00 metros.

As vigas principais, de rótula múltipla, têm 6,60 metros de altura.

Além disso, há, quer de um quer de outro lado, nos extremos do tabuleiro superior, um tramo de 15 metros e dois arcos de alvenaria com o total de 12 metros. É por estes tramos externos que se faz o acesso à estrada passando sob a linha férrea.

*

Em 18 de Agosto de 1884 ficaram ligadas as linhas portuguesa e espanhola, transitando sobre a ponte as primeiras vagonetas de serviço.

As provas, sob a direcção do Eng.^o João Joaquim de Matos, português, e D. Afonso Gonima, espanhol, e o Director do Minho e Douro, Luciano de Carvalho, effectuaram-se em 8 de Fevereiro de 1885.

A inauguração e abertura ao serviço público, porém, só se realizou em 25 de Março do ano seguinte, nos dois pavimentos, depois de levantado o cordão sanitário por motivo de um susto de cólera no país vizinho.

A direcção da obra de pedra, do lado de Espanha, foi incumbida ao engenheiro chefe da divisão

dos caminhos de ferro do noroeste, D. Eduardo Godino y Jimeno, e depois, por falecimento deste, do seu sucessor, D. Adolfo Gonima y Ruiz Castellanos.

A direcção da obra de pedra do lado de Portugal e de toda a estrutura metálica coube ao engenheiro A. Luciano de Carvalho, director da construção do último troço da linha do Minho, e depois, dos caminhos de ferro do Minho-Douro. Foi chefe de secção das obras, a cargo da administração portuguesa, o condutor de 1.ª classe José António Carneiro Basto, que já vimos como figura de relevo na famosa 5.ª Secção da linha do Norte.

E, assim, em **25 de Março de 1886** ficou ligada a nossa linha do Minho à linha de Orense a Vigo, o mesmo é que dizer a incipiente rede ferroviária do nosso país à dos caminhos de ferro espanhóis. E ainda — o que não parece ter tido o verdadeiro relevo na opinião pública nacional — completava-se a espinha dorsal de viação acelerada do nosso país, de Lisboa à Galiza, à qual se poderia ainda, salvo o corte difficilmente transponível do Tejo, acrescentar a linha do Sul, nesse tempo do Barreiro a Beja e, além, até Casével, como vimos.

Em Valença ficou a linha por longos anos e só muito tempo depois prosseguiria na direcção leste, rumo de Melgaço, mas sem nunca ter passado além de Monção.

No outro extremo também, só anos depois ela havia de chegar ao coração da cidade pela construção da estação central do Porto, no local do convento da Avé-Maria, e se havia de ligar ao rio Douro, outra artéria vital da cidade, pela linha de Campanhã à Alfândega.

Como inicialmente se disse, não nos prendemos grandemente com a ordem cronológica das construções, preferindo dar ideia da história das linhas cada uma por si. Mas, sem nos enfeudarmos em absoluto nem a um critério nem a outro, deixaremos para mais tarde, dado o grande intervalo de tempo até à segunda fase, a conclusão desta linha como já fizemos para a do Sul, parada em Casével e faremos à do Douro, no Pinhão.

(Continua)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O 72.º aniversário da nossa publicação

Por motivo de esta revista ter completado 72 anos de publicação em 16 de Março, o nosso Director tem recebido muitas felicitações de amigos e colaboradores, ao mesmo tempo que a Imprensa vem registando o facto com as costumadas e penhorantes provas de camaradagem.

De entre as individualidades que vieram, pessoalmente, à nossa Redacção, apresentar-nos cumprimentos, ou nos enviaram cartões, arquivamos os nomes das seguintes:

Professor Doutor João Faria Lapa; D. Alejandro Freijal, Delegado Oficial do Turismo Espanhol; Dr. Manuel Busquets de Aguilar; Fausto Nunes Dias, director do semanário «Vida Ribatejana»; Guerra Maio e Carlos Brito Leal.

Passamos a transcrever as amáveis referências com que nos distinguiram alguns jornais:

De «A Voz», de 18 de Março:

«Completo 72 anos de existência o quinzenário «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de que é director o nosso prezado camarada de trabalho Carlos d'Ornellas, a quem endereçamos as nossas saudações».

De «República», na mesma data:

«Completo 72 anos de existência a revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso colega Carlos d'Ornellas, motivo por que lhe endereçamos os nossos cumprimentos e a todos os seus colaboradores».

Do «Jornal do Comércio», de 25 de Março:

«Entrou no 73.º ano de existência a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que tem continuado, sob a direcção inteligente e dinâmica de Carlos d'Ornellas, uma carreira de prestigiosos serviços. Como se evoca na edição comemorativa da «Gazeta», no decurso de tão longa carreira, esta revista assistiu ao desenvolvimento da rede ferroviária nacional, pôde comentar e registar não só os progressos e melhoramentos efectuados no País, como dedicou atenção a assuntos estrangeiros, de interesse geral. Esta publicação, graças ao tacto jornalístico do seu fundador e à excelência dos artigos dos seus colaboradores, foi ganhando prestígio não só nos nossos meios ferroviários mas também nos meios estrangeiros.

Desejamos à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Carlos d'Ornellas longa vida e prosperidades continuadas».

O início dos Caminhos de Ferro em Portugal

A Rainha D. Maria II, acompanhada de D. Fernando e na presença do Duque da Terceira, ministros das Obras Públicas e dos Negócios Estrangeiros, algumas entidades britânicas e numerosos convidados, procede à cerimónia do lançamento simbólico da primeira pá de terra. Como uma ilustração de Londres descreveu a histórica cerimónia

Pelo seu interesse histórico, publicamos, a seguir, a tradução portuguesa da notícia que a revista inglesa «The Illustrated London News» publicou, acompanhada da gravura acerca da cerimónia do lançamento da primeira pasada de terra, pela Rainha D. Maria II, cerimónia com que se considerou inaugurada, solenemente, a primeira fase dos trabalhos da primeira linha férrea portuguesa.

Eis o artigo da referida ilustração inglesa:

Começo do Caminho de Ferro em Lisboa

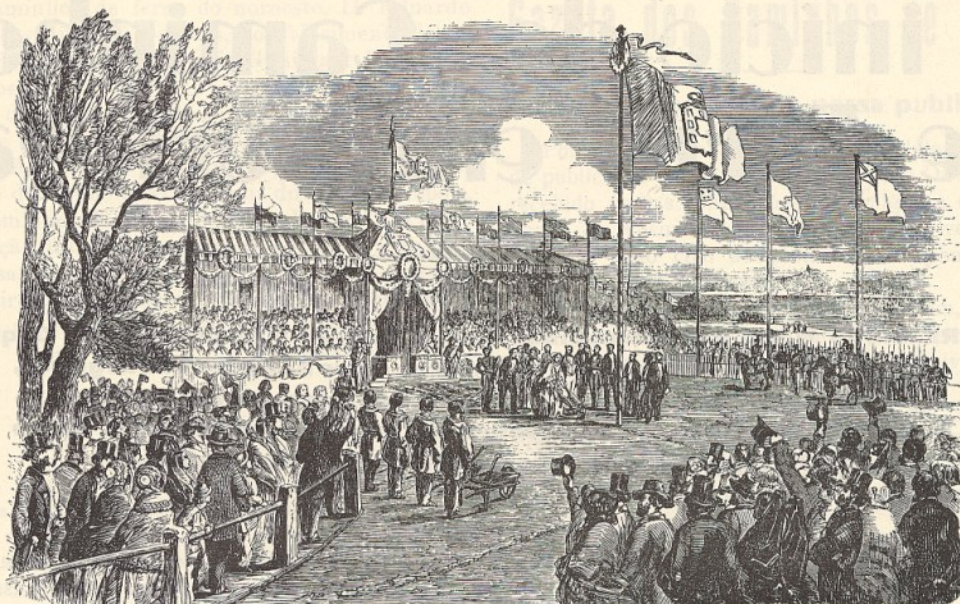
Há um excesso de procura de capital inglês para lucrativo emprego numa judiciosa empresa de caminho de ferro, oferecendo tão razoável segurança de êxito pecuniário, que nada, senão a indiferente reputação dos Governos de Espanha e Portugal, impede que esse capital venha florescer numa fecunda corrente nesses países. Nós temos para lhes oferecer não apenas dinheiro, perícia de engenharia e os músculos fortes e robustos dos nossos operários, os meios precisos para construir o seu caminho de ferro, mas podemos também fornecer-lhes sempre grande quantidade de viajantes, os quais os ajudarão a pagar esses capitais. Os nossos turistas estão já cansados da Alemanha e da Itália, e milhares de viajantes ficariam satisfeitos em conhecer esses pitorescos recessos da Península Ibérica se todas as suas grandes cidades fossem ligadas pelo caminho de ferro.

Mas o que pode ser feito por Governos que fogem das suas solenes obrigações?

Se repudiam as justas reclamações do credor público, não podem estranhar que o Comité de London Stock Exchange recuse reconhecer de qualquer maneira os seus esforços para obter capital inglês para construção dos caminhos de ferro, os quais são tão necessários para o desenvolvimento dos seus recursos.

Não obstante, os habitantes de Lisboa estão, assim se nos afigura, nas vésperas de possuir um caminho de ferro, e o que é ainda mais maravilhoso, parece provávelmente ser devido à iniciativa inglesa e à perícia revelada nos processos de o construir.

Com o fim de dar o maior brilho ao acontecimento, sua Majestade a Rainha de Portugal condescendeu em lançar a primeira pá com terra. A cerimónia realizou-se no sábado, 7 do corrente, na Quinta do tenente Cunha, no Beato António, a duas milhas de Lisboa, na margem do Tejo. Foi considerado dia feriado e muita gente de posição do meio elegante e mais alto de Lisboa, foi convidada. A Rainha, no dia da inauguração, a caminho da cerimónia, passou sob três arcos triunfais, o primeiro no Grilo, onde estavam muitas crianças, vestidas de branco, com grinaldas de flores na cabeça e com cestos de flores que espalhavam sobre sua Majestade e o Rei-Consorte. No alto do Grilo, um segundo arco triunfal, estava levantado, muito vistoso, e a expensas do cavalleiro inglês Mr. Kerre. Estava ali uma banda regimental e à aproximação da escolta Real, suas Majestades foram ladeadas por pequenas fadas vestidas de branco, com rosas, cravos, etc. Tendo passado sob um terceiro arco triunfal, no Beato António, suas Majestades chegaram alguns minutos antes das 11 horas à Quinta, e à entrada, quando o cortejo Real subiu a colina, estava erguida uma magnífica tenda, contendo sete compartimentos. No compartimento do centro, estava o salão Real e à direita e à esquerda, respectivamente, lugares reservados à Câmara dos Pares e à Câmara dos Deputados; enquanto as outras divisões eram reservadas aos dignatários do Estado e às senhoras. O alpendre tinha capacidade bastante para 700 pessoas. Bandeiras regimentais flutuavam alegremente no topo, enquanto o interior estava decorado com festões de flores e bastante verdura e a frente



Começo das obras do caminho de ferro de Lisboa, pela Rainha de Portugal, D. Maria II, segundo uma gravura da revista «The Illustrated London News», de 28 de Maio de 1853

do alpendre coberta com tapeçarias. Um pouco antes do alpendre estava reservado um espaço, semi-oval, com um pau de bandeira marcando o local da inauguração. Em volta do recinto, bandeiras de todas as nações estavam dispostas com gosto. Além dos espectadores do alpendre o campo continha muito povo.

Tropas estavam alinhadas no terreno, não só para aumentar o esplendor e pompa da cerimónia como também para manter a ordem.

A chegada de suas Majestades foi anunciada com girândolas de foguetes e as bandas tocaram o Hino Nacional. A Rainha foi conduzida ao seu camarote pelo Duque da Terceira sendo ali aguardada pelo Ministro das Obras Públicas, que é também Ministro das Finanças, e pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, que detém as pastas da Marinha e das Colónias. A Rainha e o Rei conversaram com eles sobre vários assuntos ligados à solenidade, tendo muito gentilmente recebido os cavalheiros interessados na cerimónia, como Mr. Hardy Hislop, Mr. Charles Waring, Mr. John S. Valentine e o tenente Cunha (proprietário do terreno).

Foi estendida uma passadeira, desde o local da inauguração ao camarote Real, de onde sua Majestade desceu pelo braço do Rei e, acompanhada pelos respectivos ministros, directores, engenheiros, assim como pelos pares do Reino e deputados. O cortejo dirigiu-se para o local da inauguração, para o desempenho do qual sua Majestade recebeu uma magnífica pá, de prata, das mãos do Ministro das Obras Públi-

cas. A terra foi deitada num elegante carro de mão, com ornamentos dourados e a Rainha voltou para o seu camarote, saudada como antes com girândolas de foguetes e pela música marcial. Fortes cabouqueiros ingleses iniciaram então os trabalhos com energia, admirados por todos pela maneira como exibiam seus vigorosos braços e muscular actividade. Entretanto o Rei conversava com Mr. Hislop e Mr. Valentine, manifestando a sua esperança em que eles empregariam todo o seu esforço em levar a cabo o desejado empreendimento. A Rainha tomou então um refresco; gelados e pastéis que foram abundantemente servidos às senhoras, nos seus lugares. A Rainha então retirou-se enquanto todos abandonaram o recinto. Certo cheiro saboroso começou a sentir-se, proveniente das tendas situadas nas traseiras do grande alpendre, e em breve se preparou um banquete, no qual, peixe, carne, aves e outros acepipes e algum excelente champanhe foi servido para renovar a confiança e alegrar o espírito dos convivas e Mr. Hislop e os engenheiros foram calorosamente cumprimentados pelos seus esforços.

Havia dois ou três dias que o tempo estava nublado ameaçando chuva, mas nessa manhã soprava uma brisa que dispersou as nuvens, e o Sol surgiu e brilhou espalhando-se pela linda paisagem, iluminando a cerimónia. Mais tarde, frotas com centenas de marinheiros dos navios mercantes, ancorados no magnífico e vasto Tejo, animaram ainda mais a festa. Um sistema de caminho de ferro na Península pode faci-

litar uma grande parte do comércio da América e daquelas nações cujos navios agora atravessam o Atlântico para evitar os perigos da Baía da Biscaia e o Canal da Mancha, e assim será facilitado o tráfego das mercadorias destinadas aos portos continentais. Mas se os capitais ingleses podem sem perigo confiar seus bens às propostas tentadoras dum Governo repudiado, isso é uma questão que deixamos aos nossos leitores para que eles próprios decidam».

A inauguração dos Caminhos de Ferro em Portugal vista pelo Lado Cómico

Todas as medalhas têm duas faces. Já vimos, pelo lado sério, o que foi a inauguração, pela Rainha D. Maria II, dos trabalhos preliminares da primeira linha férrea portuguesa. Vejamos agora, pelo lado cómico, as operações financeiras que houve mister empreender para se organizar a primeira Companhia ferroviária nacional.

No primeiro volume da sua notável obra «Caminhos de Ferro Portugueses—Esboço da sua história», o seu autor, nosso saudoso colaborador, Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, transcreveu, para o capítulo «Hardy e a Companhia Central e Peninsular», alguns trechos de um curioso artigo que havia sido publicado no número 452 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 16 de Outubro de 1906, número comemorativo do Cinquentenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. É o lado cómico, saborosamente exagerado, dos episódios ocorridos nos demorados preliminares da inauguração dos trabalhos de construção dos caminhos de ferro em Portugal.

A releitura desse artigo não deve, estamos certos, desagradar aos nossos assinantes. A História não se faz apenas com documentos sérios, faz-se também com anedotas, principalmente quando essas anedotas reflectem um espírito crítico e um fundo de verdade.

Reproduzimos a seguir, integralmente, o artigo em questão, que no citado número desta «Gazeta» saiu com o título: O Lado Cómico.

«Sobre as primeiras operações financeiras para a fundação dos caminhos de ferro em Portugal, há uma série de episódios alegres que se deram com a Companhia organizada por Hardy Hislop.

Este sujeito era homem de grandes ambições, mas de poucos meios de fortuna. Um embrião abortado de Cecil Rhodes.

Um dia lera em um jornal inglês que se tratava de construir em Portugal uma linha férrea.

Meteu as poucas roupas na mala, tomou passagem a bordo de um paquete, e ei-lo sobre o salso elemento, através das brumas da Mancha, e maldizendo dos solavancos que lhe fazia sofrer o Cantábrico, a caminho de Portugal.

A tradicional benevolência dos portugueses para com os estrangeiros, facilitou-lhe relacionar-se com o mundo político de Lisboa, e considerado por uns, aceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi tratando de fazer acreditar que era apoiado por um grupo de financeiros ingleses para organizar uma companhia, tendo por fim a construção dos caminhos de ferro de Portugal.

Chegadas as coisas a este ponto e aberto o concurso para a construção da linha de Lisboa a Santarém, Hislop fez a sua proposta; aceitou todas as condições, e como fosse o único nestas circunstâncias foi-lhe adjudicada a concessão.

Jubiloso passou a organizar a companhia.

Esta, porém, não passou de sonho.

No entanto montou-se a secretaria, e um engenheiro foi encarregado dos estudos da linha e de apresentar o projecto.

Não está ainda bem averiguado se chegou a receber os honorários do seu trabalho.

Os empregados da secretaria, esses, nada recebiam, mas em compensação tinham comedorias abonadas no Matta, então o restaurante da moda, tinham entradas para os teatros todas as noites, e cavalos para fazerem os seus passeios.

Trabalho nenhum, a não ser cumprir a recomendação de Hislop. Passar muitas vezes pelo Chiado e pelo Rossio, a galope, para fingir que iam tratar de negócios urgentes.

— Mostrem-se bastante, mas sempre atarefados.

A vida era boa, os empregados eram todos rapazes, de maneira que ninguém pensava em dinheiro. Boa mesa, teatros e cavalos para se darem ares de gente rica e chamar as atenções, era paga mais que suficiente para quem nada tinha a fazer.

O tempo ia passando, e o prazo marcado para o início dos trabalhos passava também. O Governo, que tinha confiado a construção à companhia fundada por Hardy, para não dar o seu braço a torcer, confessando que se deixara embair imprudentemente, procurava ampará-lo e ia concedendo adiamentos de prazo, porque não havia meio de fazê-lo pagar as multas, visto Hardy não ter onde cair morto.

Por fim chegou o escândalo a tal ponto que impossível se tornava continuarem as coisas como estavam.

Apertou o governo com Hardy para que marcasse o dia em que deviam ser inaugurados os trabalhos. O nosso homem, posto entre a espada e a parede, confessou, num arranco de franqueza, que não tinha um real.

Fontes arrepeleu-se; Rodrigo da Fonseca Magalhães deu por paus e por pedras, praguejou, mas nada disso fez com que o nosso homem pudesse arranjar dinheiro.

Para salvar a situação, das Obras Públicas saíram madeiras, e deu-se princípio à construção de um palanque para os convidados assistirem à cerimónia

e de um pavilhão destinado a receber D. Maria II e D. Fernando, que deviam inaugurar os trabalhos.

Foi feito um carrinho de mão, de mogno, que a rainha devia empurrar, levando dentro uma porção de areia e que simularia o princípio de um aterro. Este carrinho ainda não há muito existia no Ministério das Obras Públicas.

O terreno em que deviam começar os trabalhos era uma quinta no Beato, que pertencia então a um tenente de infantaria e ultimamente era de João de Brito. Como Hardy não tivesse dinheiro para a expropriação do terreno, foram prometidos ao tenente mundos e fundos, e este, convencido de que era um belo negócio o que lhe propunham, acedeu de boa mente, e o terreno para a forçada inauguração dos trabalhos arranjou-se, em conta, como se vê.

Como recompensa da sua boa fé o pobre tenente foi agraciado com o hábito da Conceição de que, ainda por cima, teve de pagar os direitos de mercê. Foi como lhe saldaram as contas.

Mas, vamos adiante. A 7 de Maio de 1853 teve lugar o apregoado simulacro da inauguração dos trabalhos com a assistência da família real, dignatários do paço, ministério, vultos influentes na política, convidados, etc.

Em seguida à cerimónia houve beberete. Foi servido pelo benemérito Matta, que mais uma vez foi ludibriado porque nunca chegou a receber a importância do fornecimento.

Durante muito tempo a mão-cheia de areia que a rainha entornara no dia da inauguração foi o único trabalho feito para a construção da linha.

Como o escândalo era de monta e as sátiras assestavam o Ministério, Fontes, que era um devotado apóstolo da ideia dos caminhos de ferro, tomou a iniciativa de uma combinação para se construir uma companhia portuguesa com o capital de 3.600 contos para tomar a concessão feita à Companhia Central e Peninsular.

Desses 3.600 contos, 1.200 eram tomados pelo governo, 1.200 deviam ser cobertos pelos subscritores, e os empreiteiros entravam com o material competente aos restantes 1.200 contos,

E aí começou Fontes na sua peregrinação para arranjar subscritores. Era ao tempo um importante centro de reunião a casa de D. Maria Cruz, casada com D. Pedro Brito do Rio. Aí se juntavam quotidianamente José Estêvão, Rodrigo da Fonseca, o conde de Farrobo, Almeida Garrett, Nogueira Soares, etc.

Fontes Pereira de Melo falava a uns e a outros na necessidade de cobrir a subscrição e todos mais ou menos iam subscrivendo com umas tantas acções.

Chegara o momento de ser preciso fazer a transferência das acções da Companhia de Hardy para a nova Companhia. Era preciso, porém, que o conselho de administração sancionasse essa transferência.

Mas como, se a famigerada Companhia inglesa não passava de uma fantasia nascida no cérebro de de Hardy?

Fosse como fosse eram precisos administradores. O arrojado inglês não se embaraçou com a dificuldade.

Mandou vir de Londres meia dúzia de vadios, famintos, esfarrapados, e distribuiu-os pelos empregados da administração em Lisboa da pseudo-companhia com a obrigação de os encardenaarem convenientemente para figurarem de administradores.

Alugaram-se-lhes casacas, grande jantar à custa do Matta e os nossos homens apresentaram-se de ponto em branco devidamente ensaiados para a representação.

E apenas desempenharam o seu papel, foram postos a bom recato, até que chegou um paquete que os levou para Londres. Não fossem eles dar com a língua nos dentes.

E assim se arranjou a Companhia portuguesa para a construção dos caminhos de ferro em Portugal.



Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

O Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela apresentou à assembleia geral ordinária de 30 de Maio, deste decorrente ano, o Relatório e as respectivas contas do 56.º exercício, documento de grande interesse, pois os números nele contidos constituem uma eloquente expressão de um crescente e seguro desenvolvimento das economias servidas pelo caminho de ferro.

As receitas e despesas da Administração da África no exercício de 1959 comparadas com as do ano anterior foram como seguem:

Receitas

Em 1958	428.645.163\$60
Em 1959	450.209.207\$30
Aumento em 1959	21.564.043\$70

Esse aumento acha-se representado deste modo:

Receitas de passageiros	1 166.401\$01
Receitas de mercadorias	20.221 860\$92
Receitas diversas	175.781\$77
	<u>21.564.043\$70</u>

Despesas

	1959	1958
Despesas ordinárias	254.744 993\$55	240.816.011\$30
Provisão para renovações	20.125.000\$00	20.125.000\$00
	<u>274.869.993\$55</u>	<u>260.941.011\$30</u>
Diferença para mais em 1959		13 928 982\$25

Vejamos agora o que acerca do movimento do Fundo de Renovações o Relatório nos diz:

Saldo em 31 de Dez. de 1958	165.227.212\$32
Verba debitada às despesas em 1959	<u>20.125.000\$00</u>
	185.352 212\$32

Juros de Títulos	3 484.635\$10	
Anulação de despesas consideradas em 1958	929 687\$80	
Recuperação do Estabelecimento	<u>3.199 819\$60</u>	<u>7 614.142\$50</u>
		192.966.354\$82

Menos:

Prejuízo na venda de Títulos	5 666.025\$30	
Trabalhos executados em 1959	<u>25.785.770\$10</u>	<u>29 449.795\$10</u>
		163.516 561\$72

Sobre as Obrigações de 4% o Relatório informamos que nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1935, e de harmonia com o Contrato de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram consideradas amortizadas, de 1959 a 1959, obrigações de 4% no valor de 777.788.000\$00. Por força dos magníficos resultados do exercício de 1959, far-se-á a amortização ordinária de mais 20.242 obrigações do mesmo tipo, pela importância de 16.294.810\$00. E porque a situação financeira da Companhia o consentia, dado o volume das reservas constituídas, o Conselho de Administração propôs à Assembleia Geral que o remanescente dos lucros líquidos, que monta a 8.815.089\$13, depois de dedu-

zido o dividendo proposto de 12,5% ao capital accionista, juntamente com a importância de 53.503.180\$87 a retirar do Fundo de Reserva Geral, fosse aplicada no resgate de mais 77.414. obrigações de 4%.

Como foi aprovada esta proposta, ficarão amortizadas este ano 804.736 obrigações de 4% no valor nominal de 885.209.600\$00, ficando o saldo em dívida deste empréstimo reduzido a 178.156.000\$00.

A Companhia, como ficou referido no Relatório de 1958, foi autorizada pelo Governo a emitir novas obrigações até à importância de 800.000 contos, em séries, sendo a primeira até 240.000 e ao juro anual de 5%.

O Conselho de Administração vai proceder à emissão de 86.550 das novas obrigações de 5%, com o valor nominal de 69.240.000\$00, afim de com o seu produto fazer face aos encargos já incorridos ao abrigo dos programas de investimentos aprovados para o triénio de 1958 a 1960.

O ano de 1959 não foi estéril em obras e melhoramentos. Com efeito, a Companhia inverteu em obras e aquisições de ampliação do Estabelecimento a importância de cerca de 55.647 contos, em que se destacam especialmente:

26.300 contos para a construção de materiais de via e de sinalização;

5.420 contos para o apetrechamento de Oficinas e Depósitos;

2.689 contos para novos edifícios e outras obras;

5.707 contos para balastragem da linha, 3.322 contos para pavimentos florestais e 5.670 contos para as novas pontes sobre os rios Catumbela e Cunhagama.

O programa de novos investimentos aprovado para o decorrente ano de 1960 envolve o dispêndio de 59.900 contos, estando previsto para o triénio 1960/1962 um dispêndio total de cerca de 124.000 contos.

No dia 25 de Março deste ano, inaugurou-se, sob a presidência do sr. Governador Geral de Angola, a ponte de Catumbela, cuja montagem ficara concluída no fim de 1959. A montagem da via foi efectuada em Janeiro de 1960.

Sobre a Caixa de Reformas, Pensões e Socorros do Pessoal da Companhia e respectivo Regulamento, o Relatório diz-nos estar em estudo uma remodelação do actual esquema, estudo cuja conclusão se espera brevemente, de modo a permitir que o novo esquema comece a vigorar ainda dentro do corrente ano.

Pelos excelentes resultados do exercício de 1959, endereçamos as nossas felicitações ao ilustre Conselho de Administração desta Companhia, a que persegue o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto.

Aviação

 Por FERNANDO ALMIRO VALE

O Aero Clube de Portugal acaba de realizar a II Volta Aérea a Portugal, uma prova desportiva que decorreu ao longo de 1.500 Km.

Organizada pelo Aero Clube de Portugal com o patrocínio do Secretariado do Estado da Aeronáutica, do nosso colega «O Século» e integrada no programa festivo das «Bodas de prata» do Aero Clube do Porto, foi levada a efeito nos dias 10, 11 e 12 de Junho passado, a maior prova realizada em Portugal para aviões ligeiros com motores até 130 C.V.

As más condições atmosféricas no último dia das provas, prejudicou grandemente o itinerário previsto num total de 1.892 Km. e não permitiu que os aviões realizassem maior quilometragem além dos 1.500 Km. voados distribuídos pelos três dias da competição.

O Regulamento, magnificamente elaborado, previa as seguintes etapas: Porto-Chaves, 118 Km.; Chaves-Covilhã, 245 Km.; Covilhã-Gavião, 143 Km. e Gavião-Lisboa, 170 Km., num total de 676 Km. no primeiro dia. Nesta primeira parte do percurso os locais de controle estavam estabelecidos em Guimaraes, Bragança, Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Santarém e Coruche.

No segundo dia de provas os aviadores civis tinham que percorrer as seguintes etapas: Lisboa-Albufeira, 240 Km.; Albufeira-Amareleja, 179 Km. e Amareleja-Monte Real 250 Km., num total de 669 Km. e controles em Setúbal, Lagos, Portimão, Faro, Mértola, Évora, Abrantes, Tomar e Leiria. Nos dois primeiros dias da «Volta» os aviadores cumpriram, com uma regularidade digna de apreço e tempos muito apreciáveis, as difíceis condições dos percursos, não obstante na etapa Porto-Chaves terem encontrado nuvens baixas e forte nevoeiro, no trajecto para a Covilhã terem tido que transpor a altíssima Serra da Estrela, e a etapa Albufeira-Amareleja ter sido realizada debaixo dum calor tropical.

Vencidos galhardamente todos os obstáculos, os concorrentes realizaram também no fim da tarde do primeiro dia, e sobre o Aeroporto de Lisboa, a prova de «Lançamento de Mensagens» em que obtiveram as seguintes classificações os srs.: 1.º Varela Reis-Amâncio Pimenta com 10,^m35; e 2.º José Coelho-J. Ferraz, com 11,^m90; 3.º eng.º Prista Caetano-Melo e Mota com 14,^m45.

No fim da etapa do segundo dia da «Volta» os aviadores aterraram no Aeródromo da Base de Monte Real, visitando depois a Câmara Municipal de

Leiria, onde foram recebidos pelo seu presidente; pernoitando naquela cidade onde também foram homenageados pelo proprietário da Pensão Central com um grande jantar de confraternização.

No dia seguinte, o terceiro da competição, o nevoeiro bloqueou os aviadores em Monte Real toda a manhã e só ao princípio da tarde conseguiram descolar para Espinho, tendo, no entanto, que anular-se as etapas previstas: Monte Real-Lousã com passagens pelos controles de Coimbra e Aveiro.

Como as condições de visibilidade piorassem, o Júri e os Comissários da prova resolveram que ela terminasse em Espinho onde aterraram depois duma viagem penosa rasando as cristas das vagas.

Após a chegada dos aviadores ao Aeródromo de Pedras Rubras (Porto), tiveram lugar as provas complementares «Aterragem de Precisão» e «Avaliação de Distâncias» que deram as seguintes classificações respectivamente: 1.º António Félix (Aero Clube de Portugal); 2.º eng.º Prista Caetano (Aero Clube de Portugal); 3.º Varela Reis (Associação Académica de Coimbra). *Distâncias*: 1.º P.º António Serra, 35,^m35 (Aero Clube do Porto); 2.º Lucena de Barros, 37,^m (Aero Clube da Costa Verde); 3.º Daniel Monteiro 38,^m (Aero Clube do Porto).

A Classificação Geral da II Volta Aérea a Portugal não pôde ser ainda estabelecida dada a grande dificuldade em compilar das informações dos vários controles os elementos de avaliação segundo a fórmula do Regulamento.

Tomaram parte nesta importante competição, a maior que se tem realizado em Portugal para aviões ligeiros, os «Aero Clube de Portugal», «Costa Verde», «Torres Vedras», «Porto» e «Associação Académica de Coimbra».

Foram Comissários da competição os srs. Coronel Pinheiro Correia, presidente do Aero Clube de Portugal, Major Joaquim Cerqueira e Alferes A. Matias, que se desempenharam da difícil tarefa duma forma digna de todos os louvores.

No Hotel Porto-Mar, de Matozinhos, realizou-se na noite do último dia um banquete de homenagem aos aviadores, que decorreu com extraordinária animação tendo-se pronunciado vários discursos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,50 — «O Revólver».
 OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — Filmes de aventuras.
 COLISEU — Às 21,30 — Cinema —

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

O resultado do exercício, em 1959, fixou-se no saldo negativo de 37 920 843\$00, inferior, portanto, ao de 1958, em quase metade

A Assembleia-Geral

Sob a presidência do sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. drs. Armando Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres, efectuou-se, na tarde de 20 de Junho, a Assembleia-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Estavam representados mais de 12.000 contos de capital social.

Do Conselho de Administração, só não compareceu o sr. General Frederico Maria de Magalhães e Meneses de Vilas-Boas Vilar, tendo pois estado presentes os srs.: Doutor Mário de Figueiredo, presidente; Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, vice-presidente; Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa, administrador-delegado; Eng.º António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo; Eng.º José Júlio Martins Nogueira Soares, dr. José Penha Garcia e Eng.º António Branco Cabral, secretário-geral.

O Conselho Fiscal estava representado pelos seus três componentes, srs.: Dr. Augusto Vítor dos Santos, presidente; Dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos e Silva, vogais.

A Direcção-Geral estava representada pelo seu respectivo Director, sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes.

A ordem do dia constou de:

1.º — Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1959, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;

2.º — Preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes, nos termos estatutários, e eleição da Comissão a que se refere o artigo 25.º dos Estatutos.

O sr. Chaves Caminha, que foi o primeiro orador da tarde, começou por se congratular com o jubileu de Professor do sr. Doutor Mário de Figueiredo,

ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., e felicitou os dirigentes da Empresa pelos resultados obtidos na gerência de 1959, e acentuou:

«É com satisfação que, pela leitura do Relatório, se verifica a boa marcha da Companhia, quer no aumento de receitas quer na redução de despesas que se nivelarão e modificarão o curso da sua vida financeira. O transporte por via férrea, quer em passageiros quer em mercadorias, melhorou bastante. O caminho de ferro, que destronou a estrada e acabou por ser a vítima desta, terá de novo o seu auge quando mais alguns milhares de automóveis e camionetas circularem pela estrada, o que — sublinhou o orador — não tardará muito. Convém, por isso, estar preparado para a coordenação criteriosa, como se diz no Relatório, que imperiosamente se verificará em futuro próximo. Hoje já ninguém vai ao Porto de automóvel, porque a viagem no comboio é muito mais cómoda e de menos riscos. Com o desenvolvimento de automotoras para todas as regiões do País, a camioneta e o automóvel têm fatalmente de vir para a coordenação, para servir o público nas localidades onde o caminho de ferro nos leve, mas nunca nos grandes percursos, pois esses pertencem, por direito próprio e não de conquista, ao caminho de ferro.

Quem ler o Relatório da C. P. não perderá o seu tempo, pois ficará com conhecimentos valiosos acerca da exploração ferroviária».

Seguiu-se no uso da palavra o sr. José Lucas Coelho dos Reis, que analisou alguns aspectos do Relatório e depois de ter comparado as receitas e despesas com as dos anos anteriores, terminou por formular votos pelo contínuo desenvolvimento dos transportes ferroviários.

Falou depois o sr. Mendes de Carvalho. Disse que tinha muito prazer em felicitar os componentes

dos Conselhos de Administração e Fiscal pelos esclarecedores elementos contidos no Relatório, documento esse que lhe mereceu atenta análise. Espera que um dia a Empresa venha a gozar de plena prosperidade.

O sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho da Administração, fez uso da palavra para agradecer os cumprimentos que lhe haviam dirigido não só a ele mas também aos componentes do Conselho. Deu vários esclarecimentos sobre a actividade da Companhia e em resposta a uma sugestão do sr. José Lucas Coelho dos Reis, afirmou que não era aconselhável dar preferência ao tráfego de passageiros e deixar o de mercadorias à camionagem, uma vez que este dá muito maior rendimento do que aquele. Ao terminar as suas considerações e os seus esclarecimentos, o sr. Doutor Mário de Figueiredo retribuiu as saudações de que fora alvo e congratulou-se por os srs. accionistas não terem encontrado, no Relatório em discussão, motivo de críticas.

O documento foi, depois, aprovado por unanimidade, com votos de louvor aos Conselhos de Administração e Fiscal.

Na segunda parte dos trabalhos, foram reconduzidos nos seus mandatos, os srs. Eng. José Júlio Martins Nogueira Soares e Dr. José Penalva Franco Frazão, do Conselho de Administração; Armando António de Bastos e Silva, do Conselho Fiscal, e a Comissão, a que se refere o artigo 25.º dos Estatutos, ficou constituída pelo Estado Português e pelos srs. Dr. Bustorff Silva e eng. José Pedro Iglésias de Oliveira.

O sr. dr. Carlos Costa mandou para a mesa uma proposta com um voto de louvor pela maneira como decorreram os trabalhos e um voto de confiança para a elaboração da acta. Foram aprovados por unanimidade ambos os votos.

O que nos diz o Relatório

Vamos agora analisar o Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. É um documento notável. Mas, antes de o fazer, pedimos vênica para transcrever, como prólogo, algumas afirmações do Parecer do Conselho Fiscal, subscripto pelos srs. dr. Augusto Vitor Santos, dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos e Silva.

São bastante lisonjeiras e justas para o Conselho de Administração estas considerações:

«Aproximando entre si as receitas do tráfego ferroviário e as despesas com a manutenção dos serviços indispensáveis à exploração, propriamente dita, desse mesmo tráfego, averigua-se, desde logo, que estas continuam a ser largamente cobertas por aquelas, a ponto de, no ano findo, ter havido entre os dois aludidos totais, quando objecto de compensação, uma margem diferencial, a favor das receitas, superior a 73.000.

«Se é certo que as ditas receitas se elevaram, também não é menos certo que, em contrapartida, as correlativas despesas foram mais reduzidas em confronto com as escrituradas no ano anterior de 1958, já oportunamente aprovadas».

Noutra altura do seu Parecer, o Conselho Fiscal declara:

«Todavia, não obstante o sensível crescimento dos encargos sociais e também dos financeiros, que se registaram em 1959, é de acentuar que o resultado do exercício, em causa, fixou-se no saldo negativo de Esc. 37.920.843\$00, e, portanto, inferior ao de 1958, em quase metade».

Do notável e extenso documento, organizado com grande cópia de pormenores, através de gráficos e mapas, concluiu-se que, durante o ano passado, as receitas do tráfego ferroviário atingiram 759.048.442\$00, e de camionagem 1.970.223\$00 e que as receitas fora de tráfego foram de 20.469.703\$00, o que soma um total de 781.488.368\$00. No capítulo de despesas de exploração registaram-se as seguintes verbas: despesas dos serviços, 685.803.573\$00; fundo de amortização e renovação do material circulante e amortização de material automóvel, 14.552.660\$00; encargos sociais, 114.903.491\$00, e encargos tributários 51.802.583\$00 o que perfaz um valor total de despesa de 867.062.307\$00.

Assim, a exploração durante o ano de 1959 cifrou-se no valor negativo de 85.573.939\$00.

O resultado financeiro da gestão foi igualmente negativo, no valor 26.383.431\$00, porquanto se verificou o saldo positivo de 59.190.508\$00 entre os valores de 161.368.003\$00 de subsídios, e de 102.177.495\$00 de encargos financeiros. Juntando-se a estas verbas as das despesas de primeiro estabelecimento, que atingiram 11.537.412\$00, verifica-se que o resultado do exercício apresenta o saldo negativo de 37.920.843\$00, o que, todavia, como acentuou o Conselho Fiscal, é inferior ao de 1958, em quase metade.

Através dos mapas, o conselho de administração evidencia que entre 1948 e 1959 se regista um aumento de 14.500.000\$00 nas receitas do tráfego; e que as despesas de exploração sofreram um decréscimo de 25.700.000\$00.

O relatório apresenta ainda os objectivos propostos, que são os seguintes; electrificar o troço Entrancamento-Porto; renovar, conservar e ampliar a via e respectivas obras de arte; actualizar o parque de material circulante; emprego de máquinas «Diesel» em certas linhas, substituir a sinalização e as telecomunicações; melhorar as ligações Lisboa-Barreiro, e reapetrechar as oficinas.

* * *

Feito este resumido balanço de contas, merece a pena demorarmo-nos nalguns pontos. Eis um deles:

os resultados da electrificação do troço Lisboa-Sintra.

O Conselho de Administração, para apresentar uma sugestiva prova de como a electrificação concorre para aumentar notavelmente o tráfego, transcreve do Relatório Fiscal da Execução do I Plano de Fomento, o seguinte trecho:

«A título de exemplo pode citar-se a linha de Sintra, onde o número de circulações diárias, que era de 65 com tracção a vapor, passou, logo após a inauguração da tracção eléctrica, a 115 e atinge hoje 168, para satisfazer as necessidades resultantes de um constante aumento de tráfego; actualmente, no período das 7 às 10 horas dos dias úteis chegam à estação do Rossio 22 comboios suburbanos, o que equivale a um desembarque de cerca de 20.000 passageiros. O número de pessoas que utilizam os comboios suburbanos tem aumentado a ritmo acelerado, e pouco mais de dois anos e meio após o início do serviço com tracção eléctrica, a receita da linha de Sintra deve quase duplicar em relação à de 1956, quando o serviço se fazia exclusivamente com locomotivas a vapor».

Vamos dar seguidamente a palavra ao Relatório que, a propósito da electrificação da linha de Sintra, borda interessantes considerações, quer de ordem turística, quer de ordem social e económica:

«Serviço moderno, executado com material atraente e cómodo, satisfazendo necessidades sociais e económicas — descongestionamento urbanístico, acesso a uma das estâncias turísticas mais celebradas do País — não custava admitir que suscitasse o favorável acolhimento do público. As sérias estatísticas, que traduzem a adequação do renovado meio de transporte ferroviário às necessidades dos utentes, parecem na verdade evidenciar as duas ordens de influências mencionadas. A par da ampliação contínua dos níveis de receitas, registada mensalmente, possível reflexo de fenómenos urbanísticos, da natural expansão demográfica nos arredores de Lisboa e da maior propensão dos seus habitantes para viajar, distinguem-se nítidos surtos periódicos, variações sazonais, ao longo da época estival, que exprimem as repercussões de aperfeiçoamento do transporte na valorização turística da região.

Atendendo às inter-relações destes vários factores de crescimento, afigura-se-nos prematuro antes qual o limite superior do processo e quando ele será atingido. Estão longe de cessar as migrações da província para Lisboa. A expansão demográfica nos arredores mostra claros indícios de continuar. A capital exerce e continuará a exercer acção centrípeta relativamente à província e centrifuga quanto aos arredores. Sintra e a região de que constitui o núcleo são dia a dia enriquecidos do ponto de vista turístico e a via férrea, que tão decididamente fomentou este condicionalismo benéfico agora dele e acentua-lhe os factores dinâmicos».

Há, neste Relatório, uma passagem, muito impor-

tante, que não podemos deixar em claro. Refere-se ela ao tráfego, à evolução da economia nacional e à localização dos novos empreendimentos industriais.

Passamos a transcrever a referida passagem:

«O tráfego depende, naturalmente, da evolução da economia nacional, pelo que parece de interesse tentar por em evidência a relação existente entre as flutuações da actividade dos seus principais sectores e os níveis das necessidades de transporte satisfeitas pela Empresa. Utilizando os índices mensais da produção industrial publicados na revista da Associação Industrial Portuguesa, poderíamos compará-los com as receitas da Companhia e confrontar a evolução desses índices e a do tráfego de cada grupo de produtos. É um estudo que estamos a realizar e esperamos tê-lo concluído no próximo ano.

«Devemos consignar aqui — continuamos a transcrever — uma palavra de especial gratidão a Sua Excelência o Ministro da Economia que, no clarividente desígnio de estreitar os laços entre a indústria e o Caminho de Ferro, tem preconizado a localização, junto da via férrea, de novos e importantes empreendimentos fabris».

Merece também a nossa atenção o que o Relatório nos diz sobre encargos sociais, que têm apresentado progressivo agravamento, resultante, sobretudo, da obrigação legal de cobrir os déficits das Caixas de Previdência.

O seguinte quadro mostra-nos a evolução desses encargos nestes últimos três anos:

DISCRIMINAÇÃO	ANOS			Diferenças 1959 — 1958
	1957	1958	1959	
	Milhares de contos			
Caixa de Previdência	69,7	75,0	82,8	+ 7,8
Abono de Família	21,9	22,5	21,7	— 0,8
Acidentes de Trabalho	4,6	4,7	4,9	+ 0,2
Assistência	5,0	5,5	5,5	—

A flutuação do volume do abono de família e das indemnizações por acidentes de trabalho é, em grande parte, aleatória, mas o reforço de 500 contos na dotação para a assistência, que foi concedido em 1958 e mantido em 1959, exprime o desejo da Companhia de ampliar os benefícios dos seus servidores, assistindo-os na doença, mediante donativos e subsídios; auxiliando as cantinas do pessoal, afim de poderem fornecer refeições a preços módicos e facultando aos filhos dos agentes a permanência em colónias de férias, criadas e mantidas pela C. P.

As colónias de férias são duas: uma instalada em Mungalde, no campo, outra na Praia das Maças, devendo em breve estar em funcionamento uma terceira, em Valadares, visto ser muito grande a afluência à actual colónia marítima e longa a distância a

que se encontram dela os agentes que vivem no Norte do País.

Em 1959 estagiaram nas colónias de férias perto de 1.600 crianças, em turnos de 21 dias, na Praia das Maças, e de 25, em Mangualde.

Noventa por cento destas crianças são filhos de assentadores e de serventes. Daqui pode avaliar-se o alto valor humano e social desta magnífica obra, inteiramente devotada ao futuro.

Por outro lado, a Companhia tem procurado contribuir para atenuar, senão eliminar, a carência de habitações sentida por muitos dos seus agentes. Como a construção de casas se encontra hoje libertada das vicissitudes dos resultados da exploração, há, pois, a certeza de serem exequíveis os planos traçados. Aplicando as disponibilidades do Fundo de Construção e Conservação de Casas para o Pessoal, concluíram-se, até ao fim de 1959, nada menos de 100 habitações. Na construção de casas para os seus agentes, despenderam-se nos últimos anos cerca de 9.600 contos. A esta quantia deve acrescentar-se a verba de 3.709 contos gasta para proporcionar aos locatários das casas existentes melhorias sensíveis de comodidade e de higiene (instalações eléctricas, instalações sanitárias, etc.) pode avaliar-se o cuidado que suscita este aspecto da obra social da maior empresa transportadora portuguesa.

O ilustre Conselho de Administração quase ao fechar o notável documento, emite estas considerações, que passamos a registar, textualmente:

«Estamos inevitavelmente dependentes da evolução de todo o complexo económico nacional. E se temos alguma coisa a reear, quanto às incidências do aperfeiçoamento da localização industrial nos volumes do nosso tráfego, esperamos também colher benefícios sensíveis da valorização regional, do tão desejado crescimento das exportações, do progresso do turismo, do descongestionamento urbanístico e do

acréscimo da propensão para viajar resultante do aumento dos rendimentos individuais.

«Mas dependemos ainda mais do modo como for entendida e aceite a actividade a que se dedica a nossa Companhia. Temos por incontestável que somos produtores de um serviço básico, facto que às vezes parece ser esquecido por outras indústrias que para si reivindicam o qualificativo de básicas e reclamam as vantagens de toda a ordem implícitas em tal qualificação, procurando desconhecer o Caminho de Ferro na realização de transportes que lhes interessam. Recusam-se a contribuir para a prosperidade do Caminho de Ferro — desde sempre posto ao serviço de toda a actividade económica portuguesa — e até para a sua própria, pois o Caminho de Ferro tem a faculdade de devolver rapidamente ao circuito económico o poder de compra que lhe é confiado: são, na verdade, muito volumosos os pagamentos a título de salários e as aquisições de bens que efectua.

É preciso também não esquecer que, sob o prisma da economia nacional, se torna necessário assegurar a rendabilidade dos vultosos investimentos que a modernização do Caminho de Ferro tem exigido ao País.

Estes investimentos só podem ser rendáveis na medida em que houver intensa utilização do transporte ferroviário.

Não contestamos a necessidade de melhorar e ampliar a rede rodoviária, castigada por um tráfego impensável na época em que foi projectada.

Compreendemos perfeitamente a grande importância na Estrada na vida económica e social do País, mas não a tem menor, segundo cremos, a rede ferroviária.

A conclusão lógica a tirar parece ser a de que os dois sistemas de transporte devem ser criteriosamente coordenados, a fim de, juntos, servirem o interesse nacional».

*Equipamentos * Máquinas e Acessó-*

rios para todas as Indústrias,

Agricultura e Ultramar

END. TELEG. :
SELFACTING

TELEPHONE :
66 18 29

AD. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

LISBOA-2 LARGO CONDE BARÃO, 37

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, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Cientistas alemães descobriram um processo tecnológico que poderá contribuir para a construção de veículos espaciais. Foi fabricada com êxito uma lâmina de berílio estruturalmente sólida que tem as qualidades conjuntas de resistência, absorção de calor e leveza. O uso do berílio resolverá muitos problemas estruturais e aerodinâmicos relacionados com voos espaciais a velocidades de 70 mil quilômetros por hora.

(do *Corriere del Matino* - Verona)

Doentes atacados de poliomelite não necessitarão de pulmões de aço. Médicos e técnicos de Haya criaram um pulmão electrónico portátil que veio transformar as técnicas anteriores. Demonstrações práticas obtiveram completo sucesso.

(de *Gazette de Tarn* - Aligeois)

Em conformidade com a teoria do astrónomo inglês Hoyle, comboios de astronaves-tanques estarão em 1970 canalizando para o nosso planeta uma nova torrente de suprimentos de petróleo oriundos de fontes do espaço sideral. Como se sabe de há muito, os oceanos de Vénus são compostos de petróleo, o que faz do nosso vizinho planeta a maior reserva potencial de petróleo de todo o sistema solar. A explicação lógica para as causas do desaparecimento do oxigénio e do vapor de água da atmosfera de Vénus, enquanto o dióxido de carbono aumentava em volume, é a de que havia no planeta quantidades muito maiores de hidrocarbonos do que água. Estes absorveram o oxigénio enquanto a água era dissolvida pelos raios ultra-violetas do Sol.

(de *Il Giorno* - Roma)

Inaugurou-se em Estocolmo um serviço destinado a manter as pessoas cegas informadas sobre as últimas notícias: distribuem-se gravações bi-semanais extraídas da imprensa diária. Apresentam um sumário dos principais acontecimentos mundiais.

(do semanário *Sagitário* - Barcelona)

Ruínas de antigas comunidades que floresceram há mais de 12 mil anos vieram à luz nas proximidades das nascentes de Malache, na Galileia. Esta é a primeira prova da existência no Oriente Médio de comunidades pertencentes ao período em que os homens abandonaram as cavernas para trabalhar nos campos.

(de *Il Successo* - Milão)

O lago Rerjoden que contém desde longa data água salgada foi recentemente estudado por uma equipa de cientistas noruegueses. Calcularam que a água salgada deixada no lago quando a Terra emergiu na idade do Gelo, conta aproximadamente seis mil anos de existência.

(de *Le Courrier Vendeen*)

Está sendo usado nos Estados Unidos um «funcionário de Banco mecânico». Examina as letras e números impressos em tinta magnética em cheques, contas de depósito e outros documentos. Graças ao novo aparelho esses documentos podem ser selecionados à razão de 1.500 por minuto.

(do diário *La Provincia* - Cartagena)

Em Wadbanaga, no Sudão, após pesquisas efectuadas pelo professor Vercant, foram recentemente descobertos os famosos palácios da célebre rainha Candace a que se referem os textos latinos.

(do *Journal Normand* - Rousillon)

Na altitude de 120 mil metros encontra-se a eterna escuridão do Espaço. Dia e Noite serão termos sem sentido deixados na Terra. As tripulações das naves interplanetárias terão de estabelecer um sistema artificial de dias e noites, acendendo e apagando as luzes das cabines a intervalos periódicos.

(da revista *Athena* - Amiens)

Foi festejado no Jardim Zoológico de Londres o aniversário de um «fox-terrier» com sete anos de idade e que se distingue... por não haver rato que lhe escape. Matou até agora cerca de oito mil.

(do semanário *Multicolor* - Bogota)

Elvis Prasley, que estava recebendo 125 dólares por mês como sargento do exército em serviço activo, passou a receber, agora que foi licenciado, 125 mil dólares, por participar numa revista de Frank Sinatra. Pequena questão de zeros...

(da revista feminina *Vosotras* - Buenos Ayres)

Ornitólogos alemães realizaram experiências interessantes com canários: submetidos a uma alimentação de pimentas, os amarelos evoluíram até o vermelho brilhante. As aves não só mudaram de cor como se tornaram profundamente sensíveis às mudanças de temperatura.

(da revista *Afrique* - Oran)

O dr. Marin, de Rabat, descobriu um «remédio» contra os mosquitos, que tem dado excelentes resultados. Os sapos gigantes da África são muito menos nervosos que os seus irmãos europeus, e não se mostram descontentes quando são colocados numa mesa. O dr. Marin instala um sapo em cada extremidade do escritório e coloca... um cigarro aceso na boca dos batráquios. A respiração dos sapos faz o resto. Com um «fumador» em cada lado da sala, os mosquitos não entram...

(de *Dernière Heure Lyonnayse*)

Que há de comum entre o tubarão e a violeta? Não é uma adivinhação, mas um assunto científico. Segundo um químico alemão, a pele do terrível esqualo contém um óleo cujo perfume se assemelha muito ao da violeta. Uma das mais importantes perfumarias da Alemanha vai fabricar em larga escala perfumes de tubarões...

(da revista *Lanterna Rossa* - Roma)

O cientista holandês Vaugheern, que esteve no México três anos em missão de estudo, revelou que os índios «*atomi*» fabricam com ferramentas de pedra, papel em condições aceitáveis. O papel, fabricado à custa de penosos trabalhos, destina-se ao culto da magia: é recortado pelos feiticeiros da tribo em forma de silhuetas de demónios.

(de *Petit Echo d'Alger*)

Uma obra que só por si constitui uma biblioteca é o «Kandjour», a bíblia budista: compõe-se de cem grossos volumes, cada um pesando 50 quilos. Estão conservados numa sala especial de Portala, a cidade do Dalai-Lama.

(da revista literária *Le Pont de l'Epée* - Dijon)

Nas ilhas britânicas 1.000 pessoas dedicam-se à criação de ratos e é tão grande o entusiasmo por esta nova mania, que há pouco, um único exemplar bizarramente colorido alcançou o preço incrível de 200 libras. Os ratos premiados não são unicamente pretos e brancos: são também vermelhos, azuis, amarelos. O exemplar perfeito deve medir 12 a 20 centímetros desde o focinho até à ponta da cauda, devendo esta ser do mesmo tamanho do corpo.

(da revista *Vetrina* - Génova)

Numa conferência efectuada no Instituto de Psicologia de Londres, o eminente sábio britânico James Jeans afirmou que o «bridge» ensina as pessoas a tomar decisões rápidas, requisito essencial na vida prática «que não há matemática que ensine».

(de *Le Parole* - Trieste)

O professor Koch acaba de pronunciar no Congresso Médico de Gratz uma conferência sobre a surdez progressiva da velhice. O surdo senil provém da insuficiência de certas glândulas. Administrando aos enfermos extractos glandulares, chegam em poucos dias a atenuar consideravelmente a surdez senil,

verificando-se igualmente que esse tratamento produz excelentes resultados nos casos de gota julgados incuráveis.

(da revista *La Medusa* - Milão)

Durante a última guerra mundial os papagaios das fortalezas francesas e da torre Eiffel advertiam a proximidade de aviões inimigos antes que estes fossem assinalados pelos observadores. O mais interessante é adaptabilidade do órgão visual. Um sábio dinamarquês, o dr. Hansun, sustenta que na fracção de um segundo o olho de um pássaro pode transformar-se de telescópio em microscópio.

(da revista *Lettere per Tutti* - Florença)

Actualmente, como se sabe, os carris de caminho ferro são feitos de aço. As secções de um carril medem de 33 a 39 pés de comprimento e podem pesar até 52 libras por pé. Não devem sofrer variação superior a 1/32 de polegada em cada 33 pés. Nos E. Unidos existem 70 toneladas de carris de aço utilizados numa vasta rede ferroviária que se estende por 400 mil milhas. A duração média de um carril de aço é de 18 anos e meio, mas os carris rectos podem durar até 30 anos, enquanto os curvos não chegam a metade do tempo. A formação em «T» na fabricação dos carris teve origem em 1831, e nunca foi materialmente modificada.

(da revista *Nord e Sud* - Milão)

Casa Marisan

**Perfumarias estrangeiras
e nacionais**

Bijutarias de elevado gosto

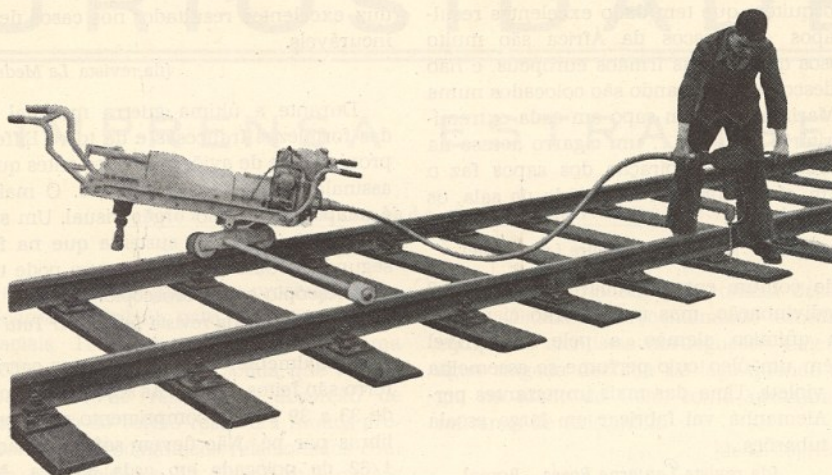
Prendas para todas as classes

**A mais conceituada Ervanária
— Ervas nacionais e es-
trangeiras, seleccionadas**

Telefone: 2 89 40

Praça de D. Filipa de Lencastre, n.º 90

PORTO



FRIED KRUPP

Equipamento para acabamento e manutenção de via

Gravity
ESCADAS DE ALUMÍNIO
 DE TODOS OS TIPOS
 PARA TODOS OS FINS

YALE
 REGISTERED TRADE MARK

**EMPILHADORES
 E
 TRANSPORTADORES**
 PARA TODOS OS FINS
 FÁBRICAS NA AMÉRICA
 INGLATERRA, FRANÇA E
 ALEMANHA

H REPRESENTANTES EXCLUSIVOS **Henry M. F. Hatherly, Lda.** TELEFONE 32961
 RUA DO COMÉRCIO, 8 - LISBOA [QUATRO LINHAS]

ETP



SCOTCHLITE

E

CENTERLITE

Materiais reflectores de comprovada utilidade e eficiência na sinalização diurna e nocturna das estradas e pontes, dos caminhos de ferro, dos veículos, das pessoas, etc.

PRODUTOS



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL

GANDRA & LAGOA, LDA.

LISBOA
Rua Augusta, 177, 2.º
Tel. 2 63 93

PORTO
Rua Duque da Terceira, 315
Tel. 5 21 70

UNILENE

OS TUBOS POLIETILENO

«UNILENE»

os seus acessórios de plásticos

UNI-PLAST

e o seu processo de montagem e soldadura estão aprovados pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil para canalizações de água — Proc. 217 111 e canalizações de Esgoto Doméstico — Proc. 228 111

UNISOTRA

Sociedade Fabril de Matérias Plásticas

LISBOA — Rua da Emenda, 19 — Telef. 2 04 48

PORTO — R. do Heroísmo, 291 — Telef. 5 26 71



Casas & Tomás, Sucessor

SENHORA DA HORA
Casa fundada em 1920

Curtumes, Tira-tacos, Válvulas e Acessórios hidráulicos em couro, Correias, Tacos, Colas, Gelatinas

Acessórios em couro para as Indústrias em geral — Técnica Estrangeira

FÁBRICA: Telefone, 10 Telegramas: CASTOM

SENHORA DA HORA

Fábrica de Fiação e Tecidos de Dêlães

PINHEIRO MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados—Colins—Zéfires—fantasias

Fábrica:

DÊLÃES—FAMALICÃO

Escritório:

Rua de Aviz, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 20 461

Telegr. •Fabridêlães

PORTO



Produzidos pela

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'AVILA, LDA.
 ESTRADA AJUDA — QUELUZ — PORTELA D'AJUDA — LISBOA — 3
 ESCRITÓRIO CAMPO PEQUENO, 21 — 1ª LISBOA — 1



Automóveis de luxo de 6 lugares s/ distintivo para casamentos c/ equipamento e mestre de cerimónias—Automóveis de luxo de 4 e 6 lugares, para serviços ao Km. no País e estrangeiro c/ pessoal habilitado falando diversos idiomas

Transportes Internacionais em Automóveis, Lda.

Automóveis das marcas **CHRYSLER, DODGE, CADILLAC e PLYMOUTH**

SERVIÇO PERMANENTE

Rua Martens Ferrão, 7

Telefones 5 23 97-4 92 45

LISBOA

ÁGUA DE LUSO

A mais fina e a mais pura

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C.P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 77 03 96 * LISBOA-4

Os nossos mortos

Eng.º Frederico Abragão

Com o falecimento do Eng.º Frederico de Quadros Abragão, no dia 17 de Junho, perdeu a C. P. um dos seus mais distintos funcionários e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não só um notável colaborador mas, também, um dos seus mais queridos amigos.

Natural de Ovar, onde contava inúmeras e dedicadas amizades e conquistara um grande e justo prestígio, o Eng.º Frederico de Quadros Abragão, que era diplomado em engenharia civil pela Universidade do Porto, entrou pela primeira vez para a C.P., como engenheiro praticante da Divisão de Material e Tracção, em 12 de Abril de 1921, lugar onde pouco se demorou, pois, no dia 5 de Maio do mesmo ano, transitou para os Serviços de Via e Obras dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Ali veio a exercer as funções de chefe interino da Divisão de Estudos e Obras Metálicas.

Tendo voltado de novo para a C.P. em Abril de 1924, com a categoria de Engenheiro de Oficina, foi logo colocado na sua terra natal, onde permaneceu até 1944, ano em que, já com a categoria de Subchefe de Serviço, ascendeu à de Engenheiro Chefe do Serviço, vindo então para os Serviços Centrais. Nomeado Chefe do Serviço de Obras Metálicas em 1955, dois anos depois foi escolhido para exercer o alto cargo de Subchefe da Divisão de Via e Obras.

Inteligente, cultíssimo, amou e serviu a sua profissão com a maior dignidade, e, pelo seu trato afável e primoroso, sabia fazer de cada conhecido um amigo. Foi um trabalhador incansável. Por várias vezes, representou a Divisão de Via e Obras em conferências e reuniões internacionais.

Ao seu saber técnico aliava uma larga cultura literária e histórica, de que deu brilhantes provas em duas obras fundamentais, *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa e Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua história*, ambas editadas pela C. P. por ocasião do I Centenário dos Caminhos de Ferro no nosso País. Desta última, que constaria de 3 ou 4 volumes, só saiu, naquela altura, o primeiro tomo, estando presentemente a carrear materiais de grande interesse para o segundo volume, que devia sair ainda este ano, pois já havia algumas folhas impressas, e de cujo texto a «Gazeta» estava publicando uma parte.

A morte veio ceifar inesperadamente a vida do homem ilustre por muitos títulos, que representava um exemplo de trabalho, de carácter e de dignidade profissional.

À distinta família enlutada apresentamos sentidos pêsames.

Capitão Sá Guimarães

Faleceu no Porto, onde residia ultimamente, o capitão de cavalaria António de Sá Guimarães, antigo Comissário de Polícia de Braga.

Sempre intransigentemente fiel aos seus ideais políticos, distinguiu-se, pela sua valentia e decisão pronta, nos movimentos que procuraram, no Norte



do País, restaurar a monarquia portuguesa, tendo por isso, de se exilar algumas vezes em Espanha. Demitido do Exército, foi, contudo, mais tarde, com o 28 de Maio, readmitido, e, tempos depois, reformado no posto de capitão.

Soube conquistar, ao longo de setenta e cinco anos de vida, amigos em todos os sectores da sociedade portuguesa, e estes não deixaram, no concorrido funeral, de lhe prestar a última e comovida homenagem.

Natural de Vila Nova de Ourem, o capitão António de Sá Guimarães era casado com a sr.ª D. Eulália Brito de Sá Guimarães, pai dos srns. António Eduardo Brito de Sá Guimarães, Duarte Manuel de Brito Sá Guimarães, Joaquim Luís Brito de Sá Guimarães, casados, respectivamente, com as sr.ªs D. Maria Cândida Tello Barreira Cruz Sá Guimarães, D. Maria Carmelinda M. Sá Guimarães, D. Lídia Carrapatoso Sá Guimarães, e, ainda, pai da sr.ª D. Maria Teresa Brito Sá Guimarães e do sr. Jorge Maria Brito Sá Guimarães, ambos solteiros.

Era irmão das senhoras D. Blandina Leitão de Sá Guimarães da Silveira Lopes, D. Romana Leitão de Sá Guimarães Azambuja, D. Maria Amélia Leitão de Sá Guimarães Ferreira Pinto e D. Maria Luísa Leitão de Sá Guimarães Prostes da Fonseca.

À família enlutada apresentamos as nossas condolências.

Dr. António Guerra Maio

Faleceu no Rio de Janeiro, com 77 anos, o sr. dr. António Guerra Maio, irmão do nosso prezado redactor J. de Guerra Maio.

O dr. António Guerra Maio formou-se na Facul-

dade de Farmácia e seguidamente na de Medicina, exercendo clínica no Bairro de Botafogo.

Deixou viúva a sr.^a D. Maria Rodrigues Guerra Maio, com quem havia casado há cinquenta e seis anos, e numerosa família, filhos, netos e bisnetos. Várias vezes foi convidado a naturalizar-se brasileiro, ao que nunca acedeu, apesar de ter pelo Brasil verdadeiramente veneração e onde contava numerosos amigos e admiradores.

Veio a Portugal algumas vezes fazer curas de águas e passar temporadas em Freixedo do Torrão. Culto e estudioso, viajando pela Europa, demorava-se sempre em Paris, para visitar hospitais.

À família enlutada, em especial a Guerra Maio, apresentamos a expressão do nosso pesar.

Eduardo Frutuoso Gaio

Com a morte de Eduardo Nunes Frutuoso Gaio desaparece uma das figuras mais curiosas da vila de Sintra e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde foi funcionário superior exemplar, e um amigo leal, entre os mais leais e verdadeiros.

Homem de bem, defensor acérrimo de Sintra, Frutuoso Gaio era uma figura inconfundível, pois dedicava-se à defesa dos interesses de Sintra desde há trinta anos concorrendo para o seu desenvolvimento e prestando sempre a sua colaboração, mesmo que ela não fosse solicitada.

Doente, aconselhado pelos médicos a ter cautela com a saúde, Frutuoso Gaio lutou sempre para que da sua actuação resultasse qualquer benefício para o bem comum. Dedicava-se de maneira acrisolada ao desempenho das funções que exercia, e era sempre o mesmo, quer dirigisse os bombeiros voluntários, quer cuidasse dos Serviços Municipalizados de Águas e Saneamento, quer defendesse os interesses dos municípios no Conselho Municipal ou se preocupasse com o desenvolvimento do Hóquei Clube de Sintra.

Eduardo Frutuoso Gaio foi durante muitos anos funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e há anos que se encontrava na situação de aposentado. Por ocasião das comemorações do 1.º centenário dos Caminhos de Ferro, publicou um livro a que deu o título de «Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal», que foi uma das obras mais apreciadas, e onde mostrou a sua bela erudição.

Eduardo Frutuoso Gaio, tinha 68 anos, era casado com a sr.^a D. Maria do Carmo da Cunha Frutuoso Gaio, irmão das sr.^{as} D. Maria da Glória Frutuoso Gaio Costa Lopes e D. Elisa Frutuoso Gaio: e tio dos srs. Rui Garcia da Cunha, vereador da Câmara Municipal de Sintra e tenente-coronel Fernando Frutuoso, 2.º comandante da Base Aérea do Montijo.

O corpo foi trasladado para a capela da Mise-

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1910)

Uma boa ideia

E' materia para largas discussões assentar-se definitivamente se o logar marcado por um passageiro de caminho de ferro num compartimento, por meio de um objecto qualquer, lhe fica por isso reservado.

Um passageiro que entra numa estação do percurso e vê desoccupado um logar que lhe convem, pelo facto de nelle estar um embrulho, um chapéu, uma manta, etc., fica inhibido de occupa-lo? Tem o passageiro, que por qualquer motivo o deixou, direito a vir novamente occupa-lo se outro passageiro o tiver tomado, desviando o objecto que nelle estava?

A questão não é fácil de resolver.

Para obviar a conflitos, que este habito de marcar logares pode levantar, foi adoptado nas linhas allemãs um meio que corta a questão pela raiz, e que as linhas francezas vão adoptando tambem.

Mediante uma quantia minima, insignificante, o passageiro quando se installa faz marcar o seu logar pelo conductor, ficando-lhe assim officialmente garantido.

A medida é tão simples e tão commoda que a recomendamos ás nossas empresas ferroviárias.

Um exemplo a seguir

Apesar dos quadros indicando a prohibição de escarrar nas carruagens da Companhia Carris de ferro sob pena de multa, bem visiveis aos passageiros, é frequente vêr infringir esta hygienica disposição.

A esse proposito acabamos de ler em dos numeros do nosso collega *Le Tramway*, de Bruxellas, que um passageiro, que em uma carruagem de tremvia daquella cidade escarrara para o chão, fôra admoestado pelo conductor e por um fiscal que por acaso naquelle ponto subira para a carruagem. Como o porcalhão se revoltasse contra as observações, que lhe faziam os dois empregados da Companhia, esta apresentou queixa do facto á policia, sendo o cuspinhador recalcitante condemnado a pagar vinte francos de multa pela cuspinheira, e dez por ter recalcitrado e injuriado os empregados que o admoestaram.

Era bom que por cá se procedesse com equal rigor para que as prescripções da mais elemental hygiene não sejam letra morta para varios porcalhões que é frequente encontrarmos aos nossos lados nos carros americanos.

ricórdia, onde logo accorreram centenas de pessoas de todas as categorias sociais, sendo depositas muitas flores, e o funeral efectou-se, para o cemitério de S. Marçal daquela vila, encerrando o comércio as suas portas.

À família enlutada envia a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sentidas condolências.

MATERIAIS PARA:

CORRECÇÃO ACUSTICA

Cushiontone — Temlok — Travertone — Perfurado
Anti-ressonantes — Mantas

REVESTIMENTO DE PAVIMENTOS

Accotile — Accoflex — Rossella — Rikett
Custom Corlon Tile — Rubber Tile — Synteko-
-Pavil

REVESTIMENTO DE PAREDES

Betodur — Randomwood — Nostex — Temlok
Perfurado colorido

MOBILIÁRIO

Getalit — Pavil — Perfis plásticos e de alumínio
Apoios para móveis — Betume plástico

COLAGEM

COLAS ARMSTRONG, CASCO e WELDWOOD
Para todos os fins industriais e domésticos. Na
base de borrachas e resinas sintéticas; asfálticas,
amino-plásticas, fenólicas, epoxy, resorcinol, etc.

VEDAÇÃO

Vedantes especiais para a Indústria. Vedante plás-
tico TEROSTAT em fita, cordão ou massa

Consulte: **SILANTO, Limitada**

(Fornecedores da Companhia dos C.^{os} de Ferro Portugueses)

LISBOA

PORTO

R. Duque de Palmela, 27-D

Pua de Ceuta, 83-1.º-Esq.

ELÉCTRODOS
ALFLEX

Fabrico Nacional
Classe Internacional

SOCIEDADE PORTUGUESA DO AR LIQUIDO
LISBOA PORTO
DEPOSITOS: COIMBRA - FUNCHAL - VILA REAL - VILA VICOSA - VILA VERDE - VILA FRANCA - VILA NOVA - VILA REAL - VILA VERDE - VILA VICOSA - VILA NOVA

PORTO
Ramos-Pinto

SEELASTIK

O melhor produto para vedação
das coberturas envidraçadas

NÃO SECA

NAO CAI

SEELASTIK

Não deixa infiltrar a chuva, nem humidades,
nem as poeiras.
Pode ser usado em toda a espécie de cons-
truições de pedra e cal, madeira, metá-
licas, fibrocimento, etc.
É um vedante elástico que garante uma
estanqueidade absoluta.
Devido às suas características, **Seelastik**
é o vedante preferido pelos principais
engenheiros e construtores.
Representante:
MERCADORIAS E MÁQUINAS, LDA.
Rua Garrett, 61-5.º-DI. — Tel. 2 9857

HAVAS



AOS BRINDES...

... alie à distinção do meio ambiente, a qualidade tradicional dos espumantes naturais VICE-REI.

... os espumantes VICE-REI oferecem-se com honra, bebem-se com gosto.

CAVES
A Vice Rei

EXPORTADORES

ANADIA-PORTUGAL

Telefs. 15 e 175 Apartado 15

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 FAMILIÇÃO
TELEF. 11 — RIBA DE AVE

ESCRITÓRIO:
Galeria de Paris, 78
TELEF. 2 50 28
PORTO

Cerâmicas Reunidas, L.^{da}

« CERES »

LOUÇAS EM FAIANÇAS, PORCELANAS, GRÉS E REFRACTÁRIOS

AZULEJOS, SANITÁRIOS
com garantia de qualidade

Apartado 192

Fábrica, Escritório e Armazéns:
FORNOS — COIMBRA

CAVES DA

Montanha

A. HENRIQUES, LDA.

ESPUMANTES NATURAIS * LICORES SUPERFINOS * BRANDIES * APERITIVOS
VINHOS DE MESA ENGARRAFADOS

ANADIA-Portugal ■ Telefone 60

Gil Nunes Capela

MOGOFORES
Telef. 107 (Anádia)

Armazéns de vinhos e aguardentes em:
MOGOFORES — Telef. 107

VENDAS DE SAMEL — Telef. 31
POCARIÇA (Quinta das Rosas)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Direcção-Geral do Trabalho e Corporações
1.ª REPARTIÇÃO

Comissão para estudo da revisão das condições de trabalho
dos ferroviários

O «Diário do Governo» n.º 125, II Série, de 27 de Maio de 1960, publica o seguinte:

Convidando rever em vários aspectos as disposições do acordo colectivo de trabalho celebrado oportunamente entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e os sindicatos nacionais representativos dos profissionais ao seu serviço, considerando ainda que se têm levantado dificuldades na interpretação e execução de algumas cláusulas daquela convenção colectiva, determino a criação de uma comissão constituída da seguinte forma:

Presidente — Dr. Francisco Pereira Neto de Carvalho, director-geral do Trabalho e Corporações do Ministério das Corporações e Previdência Social.

Vogais:

Engenheiro Mário Dias Trigo, director de serviços da Direcção-Geral de Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.

Dr. Joaquim Mota Correia Pires, assistente dos serviços de acção social do Ministério das Corporações e Previdência Social.

Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira e engenheiros António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo e Roberto de Espregueira Mendes, respectivamente vice-presidente do conselho de administração, administrador e director-geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em representação da mesma Companhia.

Joaquim Lourenço de Moura, presidente da direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, em representação da mesma União.

Gonçalo Correia, presidente da direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais), em representação dos sindicatos desta actividade profissional.

José Rodrigues Valverde, presidente da Direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (pessoal das oficinas e armazéns gerais), em representação dos sindicatos desta actividade profissional.

Jorge Dias Pereira, presidente da comissão administrativa do Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais, em representação do mesmo Sindicato.

Fernando dos Santos, em representação do Sindicato dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores.

Francisco Almeida Soares Brandão, em representação da Federação dos Sindicatos dos Electricistas. António Monteiro Soares da Costa, em representa-

SANDVIK
Coromant

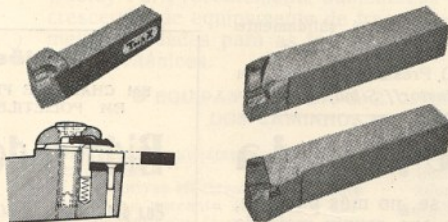
Ferramentas suecas com
pontas de metal duro



apresenta AGORA...

Coromant
T-MAX

Coromant
GAMMAX



...Um suporte... para todas as qualidades!
representando economia-perfeição-rapidez de trabalho

JAYME DA COSTA, L.ª

ção dos sindicatos nacionais dos profissionais de enfermagem.

A comissão poderá funcionar em grupos de trabalho, nos termos que o presidente determinar.

O presidente designará os funcionários do Ministério das Corporações e Previdência Social que devam colaborar com a comissão e poderá autorizar que os vogais se façam acompanhar por técnicos nas diferentes matérias em apreciação.

Ministério das Corporações e Previdência Social, 16 de Maio de 1960. — O Ministro das Corporações e Previdência Social, *Henrique Veiga de Madedo*.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima de responsabilidade limitada
Capital 20 000 000\$

Sede social: Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas

O «Diário do Governo» n.º 126, III Série, de 28 de Maio de 1960, publica o seguinte:

Nos termos dos artigos 57.º e 59.º dos estatutos desta Companhia, aprovados por decreto de 5 de Julho de 1951, publicado no *Diário do Governo* n.º 153, 3.ª série, da mesma data, é convocada a assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10 000\$, segundo os preceitos do artigo 31.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação do Rossio, 1.º andar, no dia 20 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

Ordem do dia

- 1.º Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1959, do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;
- 2.º Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes, nos termos estatutários, e eleição da comissão a que se refere o artigo 25.º dos estatutos.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas e as acções ao portador ter sido depositadas, até ao dia 9 de Junho, nos seguintes lugares:

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonecas, Santos & Viana;

No Porto: Na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os documentos legais estarão patentes no serviço de contabilidade e finanças da Companhia desde o dia 9 de Junho.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia geral constituiu-se e poderá válidamente deliberar, nos termos dos artigos 30.º a 44.º dos estatutos.

Lisboa, 26 de Maio de 1960. — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *António Judice Bustorff Silva*.

Vida Ferroviária

Na Figueira da Foz realizou-se, no mês passado, um almoço de confraternização que reuniu mais de cem ferroviários, na sua maioria reformados da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Falaram o antigo director da Companhia, engenheiro Fernando Arruda e outros funcionários, que prestaram homenagem à memória do antigo director, engenheiro Joaquim Abranches, que foi Ministro das Obras Públicas.

Publicações recebidas

Boletim do Porto de Lisboa

Recebemos o n.º 111, correspondente a Abril, do «Boletim do Porto de Lisboa», dirigido pelo sr. Dr. Raúl Humberto de Lima Simões.

Abriendo com dois artigos, um sobre as comemorações Henriquinas e o segundo sobre a nossa vitória no Tribunal Internacional da Haia, o Boletim insere informações de grande interesse sobre as actividades do Porto de Lisboa em Abril de 1960, receitas da Administração, no mesmo mês, número e espécies de mercadorias do Ultramar português nos entrepostos, e artigos, também de interesse, sobre portos francos e zonas francas: navios porta-contentores; o água-plano, novo tipo de navio rápido de passageiros; Holanda, país de trânsito internacional de mercadorias; legislação, etc.

Em Abril entraram no porto de Lisboa 392 navios (abstraídos os de pesca costeira) com a arqueação bruta total de 1 526 036 t., superior à do mês precedente (1 434 945 t.) A movimentação de mercadorias foi no total de 383 565 t. (das quais 258 494 desembarcadas e 125 071 embarcadas) contra 399 752 em Março. O número total de passageiros movimentados em Abril foi superior ao do mês anterior: 23 951 (5 644 embarcados, 5 468 desembarcados, e 12 838 em trânsito) contra 17 945 em Março.

Sobre portos francos e zonas francas, os principais países que os adoptaram são os seguintes:

Alemanha, Áustria, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, França, Grécia, Inglaterra, Itália, Marrocos, Suécia, Suíça e Turquia.

Quanto ao nosso País — lê-se neste Boletim — são de citar os depósitos francos do porto de Lisboa (entrepostos), existentes há muitos anos, e de citar o projecto do estabelecimento de uma zona franca no porto de Lisboa, ainda em fase de estudos.

Bidões e Tambores

EM CHAPA DE FERRO PRETA OU GALVANIZADA
EM POLIETILENE OU CARTÃO PENSADO

Bidões de Portugal, Lda.

Rua dos Duques de Bragança, 9-3.º Esq.º LISBOA
TELEFONES: 2 34 15 - 2 36 51 - 3 40 49 - 2 93 40

REPRESENTANTE DE:

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



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da



A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

THE GENERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON C.W.2.
Uma Organização Inteiramente Britânica

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

Cerâmica de Souzelas, Ld.^a

Cèsal

LOUÇAS DOMÉSTICAS,
FINAS E SANITÁRIAS
MATERIAIS EM GRÉS

AZULEJOS DECORATIVOS
E DE CONSTRUÇÃO
REFRACTÁRIOS

SEDE E ESTABELECIMENTO FABRIL

TELEFONE 7415

SOUZELAS—COIMBRA

A IDEAL, L.^{DA}

Fábrica de Fiação

Fábrica de todos os tecidos de Malha

Rua João Machado

Apartado n.º 36

Telefone 22 726

COIMBRA

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

Pastelaria

FILIAL:

RUA BERNARDO LOPES, 43-47-Tel. 22465

FIGUEIRA DA FOZ

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

RUA DA SOFIA, 165—COIMBRA—TELEFONE 23 655

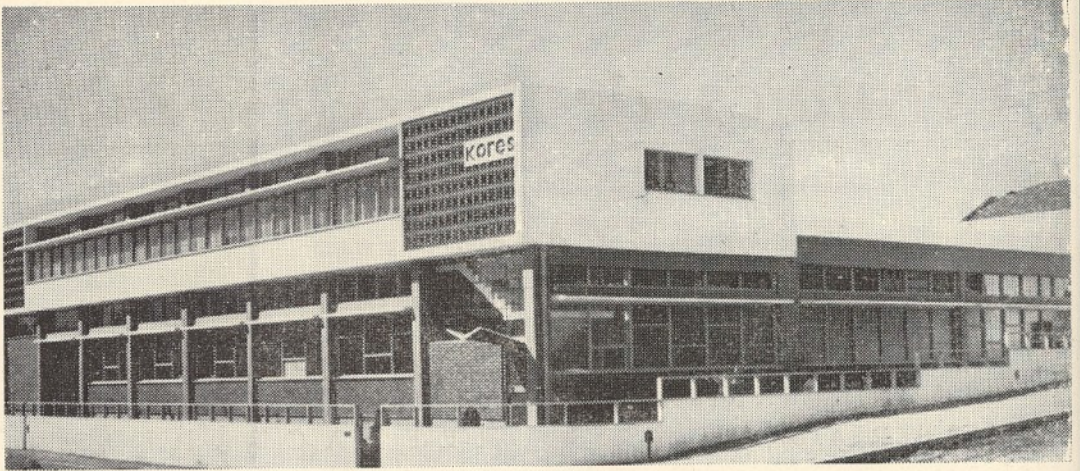
Confeitaria

FILIAL:

AV. FERNÃO MAGALHÃES, 38-Tel. 2 55 88

COIMBRA





KORES, LDA.

FÁBRICA DE PAPÉIS QUÍMICOS, FITA PARA ESCREVER E STENCIZ

CABO RUIVO

LISBOA



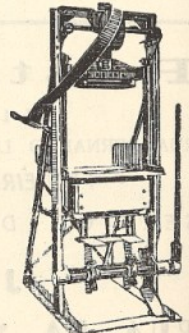
GERMANO MACHADO

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 ser-
ralharia civil



Telefone 86 3137

45-A-Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)

LISBOA



Campinos e cavaleiros conduzindo, por uma das ruas de Vila Franca de Xira, os touros que vão ser lidados na Praça Palha Blanco

Vila Franca de Xira e a Festa do Colete Encarnado

Nos dias 9 e 10 do corrente, Vila Franca de Xira vai celebrar mais uma vez a sua já tradicional Festa do Colete Encarnado. Nesses dois dias, as povoações vizinhas despovoam-se para assistir á homenagem devida aos campinos ribatejanos, os homens que dominam galhardamente os cavalos e a quem os touros, por mais bravos que sejam, obedecem. O campino, o cavalo e o toiro — eis os três símbolos magníficos da lezíria vilafranquense. Mas Vila Franca de Xira, que progride, a olhos vistos, que se vai alargando e alindando, não chama apenas às suas festas as gentes dos arredores vizinhos: de longe irão centenas e centenas de pessoas, que somarão muitos milhares, de Santarém, do Cartaxo, e de Lisboa, da Lisboa aficionada, desta Lisboa que ainda não perdeu, felizmente, com a loucura das competições desportivas, o gosto pelas toiradas castiças e a paixão das largadas e das esperas de touros, desta Lisboa que ainda mantém o culto das suas mais nobres e castiças tradições.

É preciso visitar Vila Franca de Xira nos dias da

Festa do Colete Encarnado para sentir, para se compreender em toda a plenitude, a alma, o espírito do Ribatejo. É nesses dias—louvados e glorificados sejam os que tiveram a ideia da realização dessa Festa e os que, com entusiasmo, por amor à terra, a mantêm—é nesses dias que reconhecemos que o Portugal antigo não envelheceu e que nas veias do povo corre ainda um sangue generoso, puro, o sangue vermelho como o Sol, o sangue de um povo viril, o sangue de um povo sempre jovem.

A Festa do Colete Encarnado é a Festa das Multidões. Nesses dias animados, quem ali vai não tem apenas a maravilhosa revelação de quanto é grande e luminosa a alma do povo ribatejano; no regresso, sente-se mais português e orgulhoso de ter nascido em Portugal.

A alegria tonifica a alma e o Sol do Ribatejo comunica-nos mais vida e saúde.

Vila Franca de Xira, com a animada apoteose ao campino de colete encarnado e barrete verde, vai ensinar aos forasteiros e a todos os seus visitantes



Aspecto da campina ribatejana. Ao fundo, como símbolo do progresso, a ponte Marechal Carmona, que liga Vila Franca de Xira à margem sul do Tejo

que o Ribatejo guarda ainda, pura, inviolável, maravilhosa, a tradição da Festa Brava.

* * *

Integrados na Festa do Colete Encarnado, vão

realizar-se, nos dias 8, 9 e 10, o 1.º «Raid» Hípico do Ribatejo, e, na Biblioteca-Museu Municipal de Vila Franca uma Exposição do Grupo Português de Aguardelistas, que ali vai pela primeira vez.



O TEMPO DEU-LHES
AINDA MAIS ALTA
QUALIDADE

Caves Aliança



FILIAL EM LISBOA:
Av. Infante D. Henrique, Lote 16-2.º Circular

Recortes sem comentários

Pena de morte na Argentina

BUENOS AIRES, 30 de Maio — Pela primeira vez na história da Argentina, uma cláusula estabelecendo a pena capital será incluída numa lei a ser enviada ao congresso, numa tentativa para combater o terrorismo.

O Presidente Arturo Frondizi declarou, durante uma conferência de imprensa, que a nova lei tinha o intuito de proporcionar um instrumento adequado para acabar com os atentados à bomba, que se têm registado no país durante os últimos meses. — (R).

As árabes já podem casar por amor

CARTUM (SUDÃO), 30 de Maio — O «Grande Ghadi», o juiz supremo da lei islâmica, decretou que de hoje em diante as mulheres árabes de todas as idades possam recusar os maridos impostos pela família para se casarem com os eleitos do seu coração.

Até agora as muçulmanas com menos de 35 anos eram obrigadas, por lei, a aceitar os noivos escolhidos pelas respectivas famílias. Graças à decisão do «Grande Ghadi», podem agora dizer «não» quando o noivo não for do seu agrado, mas se o pretendente for simpático não precisam de dizer «sim». O silêncio é interpretado como consentimento.

Se os pais da jovem não concordarem com a sua opinião em matéria de marido, a futura noiva tem o direito de escolher um árbitro para a questão «entre pessoas de reconhecida idoneidade moral».

Nos círculos oficiais desta cidade, a alteração da lei tem sido comentada com agrado, prevendo-se que diminua assim o número de suicídios e fugas entre as jovens em idade casadora. — (ANI).

Assassinado pelo futuro sogro

CIDADE DO MEXICO, 30 de Maio — O actor de cinema Agustín de Anda foi assassinado por Guillermo Lepe, pai da artista mexicana Ana Berta.

Deu-se o drama em frente do clube nocturno onde Ana se exhibe. Depois de violenta discussão, Lepe sacou de um revólver e disparou dois tiros sobre o comediante. A seguir fugiu, antes da chegada da polícia local.

Agustín de Anda e Ana Berta estavam noivos e deviam casar-se brevemente. Parece que foi a decisão de Agustín de adiar a data da boda que provocou a cólera do pai da artista.

O autor do crime entregou-se, mais tarde, à prisão.

Nos meios do cinema conta-se outra versão. Guillermo Lepe agiu por interesse: administrava a fortuna da filha, que, antigo prémio de beleza e classificada em quarto lugar no concurso da Miss Universo, há anos, ganhava muito dinheiro, pois como cançonetista e bailarina, tinha bons contratos. Desposando Agustín de Anda, Ana Berta privaria o pai dos seus recursos financeiros. — (F. P.).

Casaram-se depois de se considerarem mutuamente como mortos

COLMAR, 2 de Junho — Dois jovens, naturais da Hungria, casaram-se nesta cidade: ela, baronesa Catherina Thoroczkay, nasceu há 22 anos em Budapeste e é a última descendente de Stephen Thoroczkay, primeiro rei da Hungria, e prima em oitavo grau da rainha Isabel de Inglaterra; ele, Gabor Szemirmay, engenheiro têxtil em Colmar, é filho de um ministro do antigo regime húngaro que vive ainda em Budapeste, onde exerce a profissão de criado de café.

Os dois jovens tinham-se refugiado no estrangeiro quando

da revolução da Hungria, tendo a noiva partido para Quebec (Canadá) onde foi cabeleireira: o noivo foi acolhido pelo deputado francês do Alto-Reno, Barroco, que conseguiu colocá-lo como engenheiro em Colmar.

Tendo-se conhecido na universidade de Budapeste, julgavam-se mutuamente mortos e encontraram-se um ano depois de se terem separado. — (F. P.).

Uma ideia ainda não florida, mas muito louvável...

No passeio, em frente da Papelaria Correia, naquele espaço a que o vulgo costuma chamar «a meia-laranja», a Câmara Municipal mandou pôr uns vasos de plantas ornamentais que dão uma nota alegre, vistosa e civilizada, ao local.

Pelo que temos visto, ninguém danifica o que ali foi posto na visível intenção de alegrar os olhos de quem passa. E cremos que, quem passa, não deixa de lançar um olhar agrado para esse aceno acolhedor e tocante que representam uns simples vasos de plantas, à beira do passeio...

E, se fossem floridos? Se a Câmara, por via de umas flores espalhadas em sítios adequados no resto da Cidade, fosse dando ao público uma prova louvável de confiança no seu civismo, ao mesmo tempo que lhe oferecesse à vista esse prazenteiro espectáculo de um punhado de flores que são de todos, e que para todos lançariam um sorriso afável?

Seria uma maneira persuasiva e simpática de ir civilizando...

(Do «Diário do ALENTEJO»)

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 Fanqueiros, 12 - 1.º Dt.º

LISBOA

Telef. 2 11 31

Teleg. «Burnay»

Arménio de Oliveira & Filhos, L.da

Armazenistas e Retailistas

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Adubos da Sapel para todas as culturas

Géneros Agrícolas das regiões mais acreditadas do País

EXPORTAÇÃO DE: Batatas e Frutas

IMPORTAÇÃO DE: Batata de Sementes, Insecticidas, Sulfato de Cobre e Enxofres

SEDE EM

ESCRITÓRIO E ARMAZÉNS EM

AZENHA — POUTENA

MOGOFORES

Telefone 32

(Passagem de nível lado sul)

TELE } fone 274 (ANADIA)
gramas OLIVEIRAS

APARTADO 11

MOGOFORES

A. DA SILVA MARTHA

R. Vera Cruz, 63 — PORTO — Telef. 5.01 64 (3 linhas)

Estância e Serraço — Madeiras Nacionais e Exóticas — Prensados e Materiais Decorativos

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

Fábrica de Conservas «Nun'Álvares» LAGE, FERREIRA & C^A. L.^{DA}

End. Telegr.: CONDESTÁVEL

Rua de Brito Capelo, 1379

Telefone: P. P. C. 93 02 77

MATOSINHOS (PORTUGAL)

José Mateus Esparteiro

Fabricante de Ceiras e Capachos para lagares de azeite

BEIRA BAIXA

Telefone 212

ALFERRAREDE

DAVID MARQUES TAVARES EXPORTADOR

Grandes Armazéns de Vinhos e seus Derivados

Cod. RIBEIRO-BENTLEYS * Teleg. «DAVID» * Telef. 42250

Apartado 2

ESTARREJA-PORTUGAL

JOSÉ BARATA ROXO (Agente oficial)

PHILIPS-RÁDIO E TELEVISÃO — Estação de Serviço Regional PHILIPS

Rua do Pina, 18-24

Telef. 55

CASTELLO BRANCO

FERNANDO PINTO

Compra e vende açúcar, linhagem nova e usada, em todos os tamanhos e qualidades — Aos melhores preços — Venda por junto e a retalho

Residência: Rua Câmara Pestana, 410-1.º-Telefone: 51269

Armazém: Rua de Pinto de Bessa, 124-A-Telefone: 51095 **PORTO**

José Maria dos Santos & C.^a, Ld.^a

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

SELAGARANTE, L.^{DA}

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



Cimentos, CAMINHOS DE FERRO, Gascilda, Descasque de Arroz, Sacos de Briquetes, etc. etc.

O SELO MAIS PERFEITO QUE SE FABRICA EM PORTUGAL

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3—TELEFONE 63 77 59 LISBOA

José da Costa Andrade & Filho

Calçado Vulcanizado

Jorui

Calçado

Finus

para criança

Calçado

Arja

para senhora

Fábrica de Artigos de Borracha

Crepe — Solas — Saltos — Pranchas. Especializada
em botas de Borracha.

Rua do Godim S/N

Telefones 5 28 56-5 37 20

CAMPANHÃ-PORTO

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

GRANDES ARMAZÉNS

de Ferro, Aço, Cantoneiras, Vigas,
Ferro U, Chapas de ferro e zin-
cada, 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: 2 46 23 e 2 46 24 (P. P. C.)

PORTO



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

Os nossos serviços técnicos e laboratoriais, sob
a direcção de engenheiros químicos, estão inteir-
amente à disposição dos n/clientes.

A nossa larga experiência, na solução de proble-
mas industriais, é garantia da melhor e mais
económica solução.

A vossa consulta será sempre no v/interesse

Telefone: P. P. C. A. 43 194 (4 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

AGENTES EM LISBOA:

Largo do Poço do Borratém, 13-1.º-Dt.º

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Mauricio Macedo & C.^a

Armazém de Merceria e Refinaria de Açúcar

TELE { fones, 2 3651 / 2 3652 P. P. C.
fone, 66-Estado
gramas: INFANTE

CODES { RIBEIRO
A. B. C. 6.th Edition
BENTLEY'S

96, RUA DE S. JULIÃO, 98

PORTO

Azevedo, Tavares & C.^a, L.^{da}

IMPORTADORES E ARMAZENISTAS
—DE MERCEARIA E COLONIAIS—



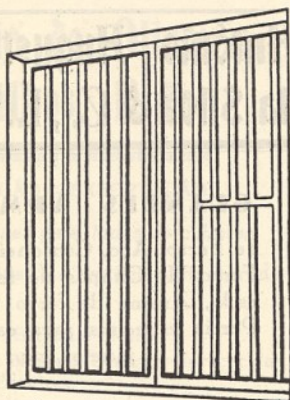
61, RUA DE S. JOÃO 61-A E 61-B

Telefone 2 58 34

PORTO

PORTAS

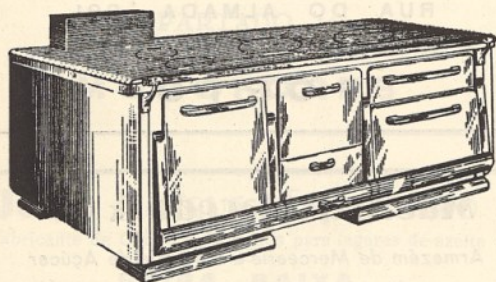
**EM
CHAPA
CUNHADA**



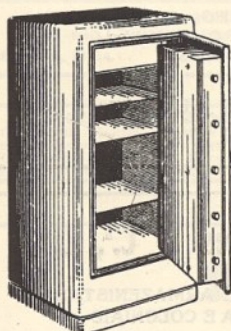
Suspensas
Articuladas
«Acordeon»

Modelo patentado n.º 4081

Resistentes e de fácil manejo
Montadas em muitos Quartéis, Edifícios do
Estado e particulares



FOGÕES a lenha, carvão, gazoil e gás,
de todos os tipos



COFRES

Tipo Monobloco
Simples e de 2 portas

Alumínios Anodizados

Estruturas Metálicas

**OFICINAS METALÚRGICAS
JOSÉ DA SILVA CARTAXO**

Antigo Sócio de Alberto da Silva & Irmão, Lda.

Casa Fundada em 1888

Estabelecimento de vendas:

129, Rua Arco Bandeira, 131
Telef. 2 44 63

Escritório e Fábrica:

38, Rua do Sol a Chelas, 38
Telef. 24 06 36 e 84 84 74

LISBOA

Companhia do Manganés de Angola

S. A. R. L.

Concessionária de Minas
de Manganés e de Ferro
em Angola



Sede

LUANDA

Rua João de Barros, 25

Delegação

LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 25 - 2.º Esq.

Gil Nunes Capela

MOGOFORES

Telef. 107 (Anália)



Armazéns de vinhos e aguardentes em:

MOGOFORES - Telef. 107



VENDAS DE SAMEL - Telef. 31

POCARIÇA (Quinta das Rosas)

Moura & Baptista, Lda.

Fabricantes de Lanifícios



Telefone 95109

TORTOZENDO

Auto-Transportes do Fundão, Lda.

Camionagem e tudo para Automóveis

Avenida Salazar * Telef. 12 e 202

FUNDÃO

Ernesto Cruz

Lãs, Penteados, Blouses e desperdícios

Comprador autorizado pela J. N. P. P. — Insc. 128

Telefone, 247

End. Teleg. ERCRUZ

COVILHÃ

(PORTUGAL)

Organização ALMEIDA CAMPOS

Covilhã: Café Montalto 22042
Café Solar da Covilhã 22764
Confeitaria Lisbonense 22067
Pensão Residencial Neve 22135

Fundão: Café Cine 266
Estalagem da Neve 115

C. Branco: Café Aviz 234

A maior organização Hoteleira da BEIRA BAIXA

Empresa de Transportes do Zêzere, Lda.

FUNDÃO — Telefone PPC 42

Concessionária de Carreiras
de Serviço Público entre:

Barroca	— Fundão
Escarigo	— Fundão
Barroca	— Chafurdas
Ponte do Catelejo	— Pinhal da Lameira
Fundão	— Alcafozes
Escarigo	— Fatela-Estação
Belmonte	— Ozendo
Ozendo	— Senhora do Carmo
Castelo Branco	— Monforte da Beira

EXPLORAÇÃO DA CARREIRA

COVILHÃ - CASTELO BRANCO

(POR CONTRATO COM A C. P.)

Agência Sacor e Cidla

Cruz, Cardoso & C.ª, L.ª

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

Madeiras aparelhadas e em Tosco. Caixilharias,
Casquinha, Contraplacados, Tacos, etc.

ESTORES «ALBI» fixos e reguláveis

CONSTRUTORES DE EDIFÍCIOS

com pessoal técnico para elaboração de projectos,
orçamentos e orientação de todos os trabalhos

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

DROGARIA

FERRAGENS

LOUÇAS SANITÁRIAS

TUBAGENS

Rua das Damas

Telefone 19 e 454

Apartado 454

CASTELO BRANCO

Armazéns do Ribatejo

DE

JOSÉ MARIA FERREIRA DELGADO

COMPLETO SORTIDO DE LANIFICIOS
Fios de tricot marcas: PIPO-JODEL — RIBADEL — CARACOL — BORDALESA — MERCEDES — MECHA BÊBÊ

SECÇÃO DE RETALHO: MODAS
— MALHAS — RETROSARIA — MIUDEZAS — PERFUMARIA

Telegramas: RIBADEL Telefone: 76 (P. P. C.)

Rua Dr. Manuel Arriaga-1 e 9 e
Rua Almirante Cândido dos Reis-118

VILA FRANCA DE XIRA**JOAQUIM PEREIRA VICENTE**

Madeiras e todos os materiais de construção — Louças sanitárias — Areeiro e sabreira — Camionetas de aluguer — Agente da Companhia de Seguros «IMPERIO» e da Companhia Cimento «TFO»
Av. Gama, 6. 2.ª e 3.ª. 49-51 Telefone 445 **VILA FRANCA DE XIRA**

AUGUSTO FRANCISCO GOMES (Construtor Civil)
Carpintaria mecânica — Marcenaria — Trabalhos de construção civil — Projectos e organogramas
OFICINAS: L. Marquês do Pombal, 5 RESIDÊNCIA: R. Dr. Manuel d'Arriaga, 12
Telefone 271 **VILA FRANCA DE XIRA**

CASA LEITÃO

Tudo mais barato!

VILA FRANCA DE XIRA

O LAR MODERNO de SOUSA & CARIA, LDA.
A que mais barato vende // A que garante todas as qualidades
Vendas a prestações: Mobílias em todas as qualidades, desde as mais baratas às de maior preço, Tapetes, Colchoaria e Lavandários
Rua Serpa Pinto, 53 Telef. 347 **VILA FRANCA DE XIRA**

MARCIAL MARQUES

Fabrico de Botins à espanhola, Mexicana e Sevillana
Calçado pelos últimos modelos para Homens, Senhoras e Crianças
11, Rua Dr. Miguel Bombarda, 13 Telefone 293 159, Rua Almirante Cândido dos Reis, 161
VILA FRANCA DE XIRA

Nova Sapataria Lourenço, L.ª

Sapataria do mais moderno

Telefone 204

Rua Almirante Cândido dos Reis, 126-128

VILA FRANCA DE XIRA**TUDO PARA A CONSTRUÇÃO****A. ANTERO FERREIRA & FILHOS, LDA.**

Agentes-Depositários dos Produtos CEMENTO
Av. dos Combatentes da Grande Guerra, 44 e 48 Rua Palma Branco, 28 e 34
Telefone 101 **VILA FRANCA DE XIRA**

RELOJOARIA CARMO — DE — **JOÃO DO CARMO FOLGADO**
Consertos em objectos de Ouro, Prata, Jóias e Relógios. Todos os consertos têm uma garantia.
RELOGIOS, PRATAS, JÓIAS, OURO
Rua Serpa Pinto, 100 Telef. 448 **VILA FRANCA DE XIRA**

Marciano Mendonça

ARMAZENISTA E RETALHISTA
MERCEARIAS DE PRIMEIRA QUALIDADE

CEREAIS, LEGUMES E BATATAS

Depositário das Águas
VIDAGO, MELGAÇO & PEDRAS SALGADAS

64, Rua Serpa Pinto, 68
Telefone 14

VILA FRANCA DE XIRA

Casa Fundada em 1902

Theotónio Dias Ferreira & Filho, L.ª

Ferragens e Ferramentas

Quinquilharias

Drogas e Perfumarias

Todos os artigos para Caça
PÓLVORAS DO ESTADO

Material Eléctrico

Empanques para Máquinas
Agentes das Tintas ROBBIALAC

Rua Cândido dos Reis, 82-84
Telefone 84

VILA FRANCA DE XIRA**Augusto Moreno Goulão**

FAZENDAS BRANCAS
— RETROZEIRO —

ALFAIATARIA

Fato feito e por medida

Rua Cândido dos Reis, 183, 185 e 187

VILA FRANCA DE XIRA

Prefiram a elegância e distinção
dos calções e fatos de banho
COPA-CABANA

VILA FRANCA DE XIRA

CONSTRUÇÃO CIVIL e MARCENARIA, CARPINTARIA MECÂNICA
Estabelecidos em 1930 **Sociedade Construtora de Vila Franca, Lda.**
— SÓCOL —

Alvará de Obras Públicas N.º 1544 — 1.ª categoria — 2.ª classe (A)

Francisco C. Frade * Leonel F. Mesquita

Rua do Hospital Civil, 4, 6 e 8 Telef.: Esc. 160
Res. 360 **VILA FRANCA DE XIRA**

COMPANHIA AVEIRENSE DE MOAGENS

S. A. R. L.



MOAGENS DE CEREAIS,
DESCASQUE DE ARROZ E
FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO
DE GADO



Endereço Teleg. : MOAGENS

Telef. 41

RUA DO CLUBE DOS GALITOS, 6
AVEIRO

Empresa de Pesca de Aveiro, Lda.

PRAÇA LUÍS CIPRIANO, 10

End. Telegráfico « SALGUEIROS »

Telefs. 35, 60 e 425

AVEIRO

Pesca do bacalhau
Pesca do atum
Pesca do arrasto costeiro
Pesca da sardinha

Instalações de secagem e conservação de bacalhau na Gafanha-Aveiro
Produtores do óleo de fígados de bacalhau, tipo medicinal

FROTA

5 arrastões da pesca do bacalhau
2 navios da pesca do bacalhau à linha
2 atuneiros
2 arrastões da pesca costeira
5 traineiras

SALINEIRA CENTRAL DO VOUGA, L.^{DA}

Gerência de CELESTINO FERREIRA MARTINS
PINHEIRO DE LAFÕES

ARMAZENISTAS GROSSISTAS
DE SAL, NO SALGADO DE AVEIRO

Escritório

Armazém

CANAL DE S. ROQUE

TELEFONE: 25 601

TELEFONES: 77 - 101 - 108 e 2 22 75

AVEIRO

Fábricas

Jerónimo Pereira Campos, Filhos

Sede em AVEIRO

Sucursais

Alvarães

Meadela

Sabugo

Depósitos

Lisboa

Porto

Braga

Telha — Tijolo — Grés — Refractários
— Loiça doméstica, sanitária e decorativa
em grés fino (quase porcelana)

Manuel J. Morais

Telefone: 2 24 11

ARMAZÉM DE MERCEARIA,
CEREAIS E LEGUMES

Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 242 a 244 — AVEIRO

Artibus

LOUÇAS DOMÉSTICAS

AZULEJOS

LOUÇAS DECORATIVAS

SOC. ARTIBUS, L.^{DA} — Telef. 434 — AVEIRO — PORTUGAL

FÁBRICA ALELUIA

AVEIRO

Telefones: 22 - 806 - 807

AZULEJOS — LOUÇAS

LISBOA

Rua Rodrigo da Fonseca, 70, r/c, Esq.º

Telef. 5 48 72

PORTO

Galeria de Paris, 96, 1.º

Telef. 2 70 12

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



SOUSA & TORRES, LIMITADA

Sal refinado, recristalizado para usos
industriais e domésticos

CAIS DE S. ROQUE Telef. 2 37 78
AVEIRO

Faianças de S. Roque, Lda.

Louças decorativas e domésticas - Azulejos - Painéis

Telef. 2 25 18 Teleg. «FAIANÇAS» Apartado 34
AVEIRO

ARMAZÉNS DE AVEIRO, LDA.

Sortido completo de fazendas brancas, lãs, lanifícios e retro-
seiro. Calçado. Loíça esmaltada e de alumínio, vidros, col-
choaria, artigos de viagem, etc. tudo de superior qualidade

Os maiores vendedores das lojas de porcelana da Vista-Alegre
Avenida Dr. Lourenço Peixinho Telef. 23849 **AVEIRO**

SAPATARIA MIGUEIS

Bodas de Ouro

Telefone 2 36 98 **AVEIRO**

TESTA & AMADORES, LDA.

Armazém de mercadorias por junto e a retalho. Agentes bancários da Companhia Portuguesa de Tabacos
Tele'one 2 38 26-Telegramas TESTA Apartado 30 **AVEIRO**

It's the same the whole world over ...



"White Label"

DEWAR'S SCOTCH WHISKY

— IT NEVER VARIES



BENARUS, LDA. — RUA DA EMENDA, 100 — TEL. 2 56 74

Fábrica de Moagem de Trigo

Basílio & Carvalho, Lda.

Telefone 28 * **LAMEGO**

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA Como resultado de uma visita efectuada ao Brasil pelo ministro das Obras Públicas e Transportes, Eng.º Alberto R. Castantini, chegou-se a um acordo mediante o qual a Argentina receberá material ferroviário como parte do pagamento da dívida brasileira, que ascende quase três milhões de dólares.

Os principais materiais que o Brasil enviará serão carris, bogies, aros e cilindros de freio, o que permitirá que 10.000 vagões, actualmente fora de serviço, voltem a circular dentro de pouco tempo.

NOVA ZELANDIA Pela primeira vez vão construir-se locomotivas Diesel eléctricas nas oficinas Ferroviárias da Nova Zelândia, durante os próximos dois ou três anos, segundo anunciou o sr. M. Mookan, ministro dos Caminhos de Ferro.

Efectivamente, o governo aprovou um orçamento de 800.000 libras esterlinas para a construção de 20 locomotoras Diesel eléctricas de manobras, tendo cada uma entre 400 e 500 HP.

O sr. Mookan disse que os motores e o material eléctrico seriam importados, mas que se faria a máxima utilização dos materiais e mão de obra de Nova Zelândia.

Espera-se que a entrega das novas locomotoras começará dezoito meses depois de firmado o contrato para o fornecimento dos motores e componentes.

Empresa Vidreira da Fontela, L.ª da

FIGUEIRA DA FOZ — FONTELA

Telegramas: **VIDROFONTELA** - Telefones: **2013 e 2014**

GARRAFAS PRETAS

De todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champagne

GARRAFAS BRANCAS

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação
VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

De vários padrões de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas

VIDRO ESTRIADO EM CHAPA

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

VIDRO ARMADO

Premiado com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido



UMA DAS PONTES CONSTRUIDAS PELA FIRMA

António Pereira de Campos
EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS

Técnicos:

Eng.-Civil AUGUSTO SIMÕES MARTA

Construtores Civis:

ANTONIO PEREIRA DE CAMPOS

e

JOSÉ PEREIRA DE CAMPOS RODRIGUES

TRAVESSA DE SANTO ANTÃO, 14, 2.º

TELEFS. 2 37 36 — 2 48 40

LISBOA

AÇOS FERRAMENTAS

- AÇOS PARA CONSTRUÇÃO MECÂNICA
- AÇOS CARBONO PARA FERRAMENTAS
- AÇOS DE LIGA PARA FERRAMENTAS
- AÇOS PARA MOLAS
- AÇOS INOXIDÁVEIS

FERRAMENTAS DE CORTE

- BROCAS
- MACHOS
- MANDRIS
- FRESAS
- BURIS
- FOLHAS DE SERROTE, ETC.

AÇOS E FERRAMENTAS FABRICADOS EM INGLATERRA PELA **ENGLISH STEEL CORPORATION LTD.**

REPRESENTANTES:

Monteiro Gomes, Lda.

Rua Cascais, 47 (Alcântara) — LISBOA

Lanifícios de superior qualidade
para Homens e Senhoras



Caixa postal: 34

Telefones { 22 196 — Escritório e fabricação
22 240 — Ultimação

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 alvaiaides.

TINTAS PLÁSTICAS — Esfinge Plas-Côrplast-Rallp

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

Entrepoto Mercantil, Lda.

ESCADINHAS DA PRAIA, 3, 1.º D.

(À AVENIDA 24 DE JULHO)

≡≡≡ L I S B O A ≡≡≡

REPRESENTAÇÕES

TRÁFEGO MARÍTIMO

TRANSPORTES

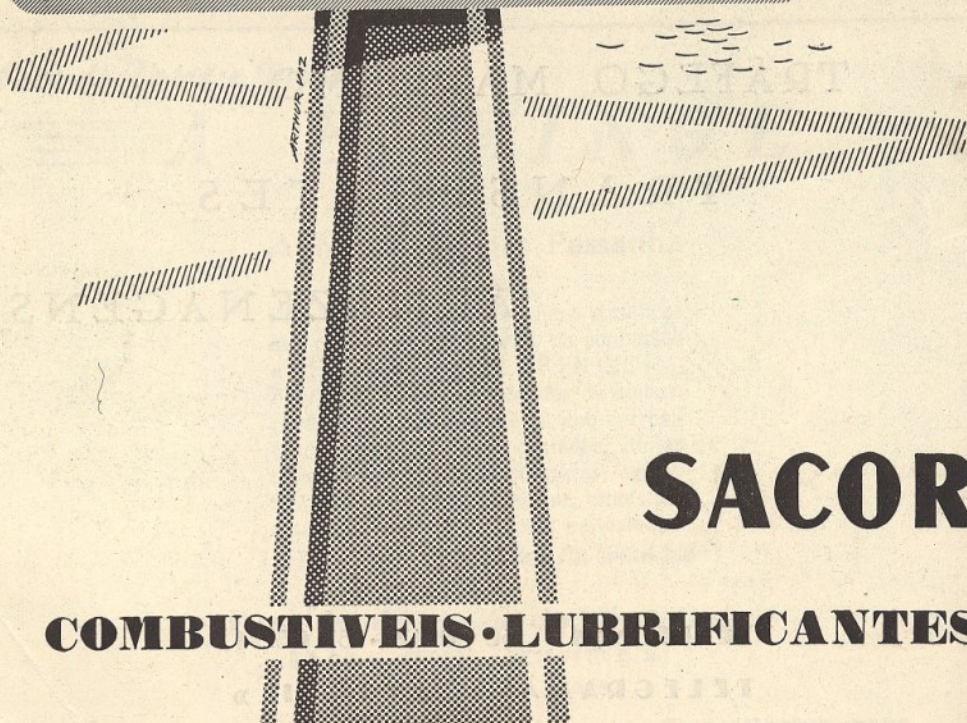
ARMAZENAGENS

TELEFONES: 66 00 47 - 67 06 31

TELEGRAMAS: «MERTIL»

Toda a boa viagem

começa com



SACOR

COMBUSTIVEIS • LUBRIFICANTES