

157

ANO LXXIX  
N.º 1878  
16 MARÇO 1966



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

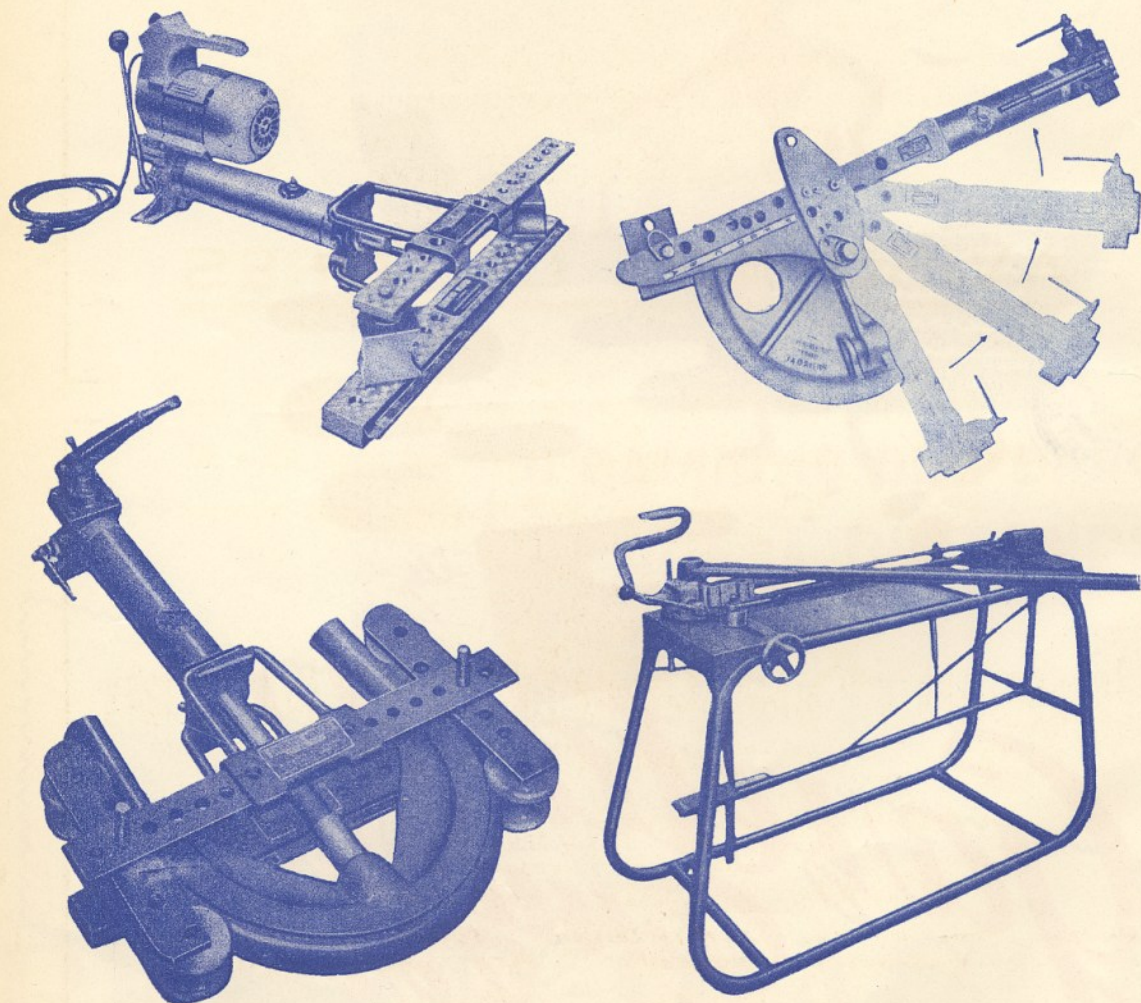


# MÁQUINAS MINGORI

PARA CURVAR TUBOS A FRIO E SEM ENCHIMENTO

de FERRO PRETO E GALVANIZADO, AQUECIMENTO, CALDEIRA — (Caminhos de Ferro, Canalizações, Serralharia, Construção Civil, Construção Naval, Indústria do Petróleo, etc.)

de COBRE, LATÃO, INOX, ALUMÍNIO, AÇO COM PAREDES FINAS — (Oficinas de reparações de Automóveis — tubos de escape —, Mobiliário metálico, Artigos de campismo, Fabricação de Lustres, Esquentadores, Caldeiras, etc.)



**MINGORI, LDA.**

AV. 28 DE MAIO, LOTE ABC — PRÉDIO B  
TELEF. 76 2015 — LISBOA-3

# **AVISO AOS LEITORES**

Por um lamentável erro de impressão, saíram trocados os títulos dos artigos que começam nas págs. 45 e 50.

Por esse facto pedimos desculpa aos seus autores e aos nossos leitores.

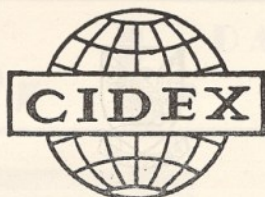


# Indústria Nacional de Electrodo ELECTRO-REX, LDA.

●  
FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS FIRMAS DE CONSTRUÇÃO  
METÁLICA, CONSTRUÇÃO NAVAL, SERRALHARIA  
MECÂNICA, CIVIL, ETC.

POSTOS ESTÁTICOS E ROTATIVOS PARA SOLDADURA ELÉCTRICA  
ACESSÓRIOS: SOLDAS, DESOXIDANTES, TODA A APARELHAGEM  
PARA SOLDADURA A OXIGÉNIO

●  
**LISBOA:** RUA JOÃO SARAIVA, 18-20 - TELEFS. 71 29 19 / 71 20 26 - (ALVALADE)  
**PORTO:** AVENIDA DOS ALIADOS, 9, 4.º



## Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA, e com  
FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS - FERRAMENTAS  
(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas \* Mandriladoras \* Tornos-Verticais \* Tornos-Paralelos \* Prensas  
Quinadeiras \* Guilhotinas, etc. \* «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX - LISBOA

**CIDEX**

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

**FIRMA SOCIETÁRIA: - SOCIÉTÉ A.M.E S. O. D. E. I. X. - PARIS**

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º - LISBOA (PORTUGAL)



# EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

S. A. R. L.

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

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

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

EC 613



# PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1966

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.<sup>A</sup> — PORTO

TELEFONES: 22643 / 4 34947

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.<sup>DA</sup>

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq. Telefones: 36 60 51 / 53



# Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

**TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.

AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 361251/54 e 361261/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: **TRANSPORTES**

# KORES, L. DA

FÁBRICA DE:



**CABO RUIVO**

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

**LISBOA**



● **PAPÉIS**  
QUÍMICOS

● **FITAS**  
PARA MÁQUINAS DE ESCREVER

● **STENCILS**

E

● **TINTAS**  
PARA DUPLICADORES



FÁBRICA DE PAPEL DO ALMONDA, LDA.

**«A RENOVA»**

(FUNDADA EM 1818)

**Renova**

**Torres Novas**

Papéis:

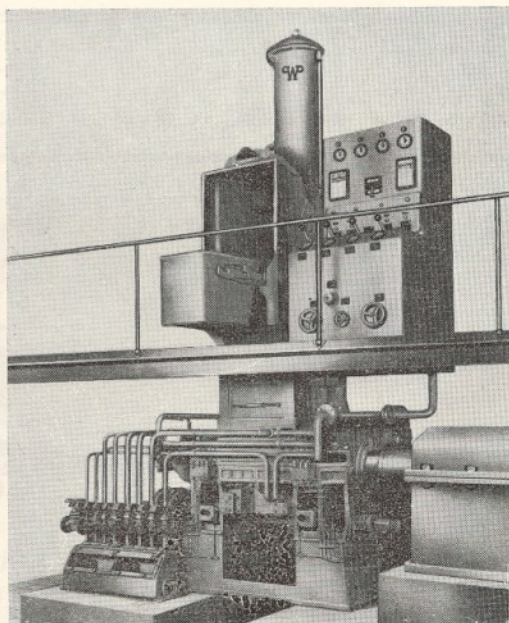
Para Escrita e Impressão Comum  
Couché—Máquina e outros especiais  
Embalagem fina—Vegetais—Krafts

Transformados:

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

*Máquinas de misturar  
amassar, dissolver  
plastificar*

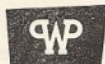
**para as indústrias químicas e farmacêuticas—de borracha—de plásticos—de viscoso.—Prensas hidráulicas—Comandos hidráulicos—Instalações de acumuladores hidráulicos.—Compressores de alta pressão.—Instalações para o tratamento de superfícies metálicas. Instalações para pintura e secagem de veículos (automóveis,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



Misturador interno G. K. 50 U. K

**Werner & Pfleiderer · Maschinenfabrik · Stuttgart**

Representantes: Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16—Telefone 720994—Lisboa-5  
Walter Leucht, Rua da Cruz, 222—Telefone 4 53 06—Porto





# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

DEPÓSITO LEGAL  
- 0. JUN. 1966

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 320158 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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



**Director:**

**ENG. LUÍS DA COSTA**

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

**Directora-Gerente e Editora:**

**FERNANDA D'ORNELLAS**

**Conselho Directivo:**

Eng. MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado,  
por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

**Assinaturas:**

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);  
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL



SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
J. GUERRA MAIO  
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
JORGE RAMOS  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES  
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

Sumário

16 de Março de 1966

|  |    |
|--|----|
| O nosso aniversário, pelo eng.º LUIS DA COSTA . . .  | 3  |
| A região de Setúbal na Assembleia Nacional . . .   | 4  |
| Brindes Calendários — España 1966. . . . .   | 4  |
| Feira do Ribatejo . . . . .  | 4  |
| Junho de 66 — Paris centro do mundo ferroviário . . .  | 7  |
| A Coordenação Técnica do caminho de ferro com a camionagem e o seu admissível contributo em benefício do trânsito na estrada, pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE. . . . . | 9  |
| Como os franceses apreciam o nosso País e a cozinha tradicional . . . . .  | 12 |
| Substídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTACIO. . . . .  | 13 |
| Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .  | 17 |
| Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal . . . . .  | 18 |
| Turismo espanhol . . . . .   | 19 |
| Os Serviços Sociais do Caminho de Ferro de Benguela  | 20 |
| Feira Internacional de Lisboa . . . . .  | 22 |
| Vida Ferroviária . . . . .   | 23 |
| Electrificação da Linha do Norte. . . . .  | 25 |
| Madrid e o turismo . . . . .   | 27 |
| As Ilhas Baleares e o seu crescente número de turistas   | 27 |
| A Grã-Bretanha e o turismo . . . . .   | 27 |
| Nova carreira de Autocarros Sevilha-Lisboa . . . . .   | 27 |
| Na sociedade de Geografia — Eng.º Trigo de Morais . . .  | 29 |
| Os nossos artistas . . . . .   | 35 |
| O excepcional clima de Sintra. . . . .   | 34 |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos. . . . .  | 34 |
| Turistas em Sintra . . . . .   | 35 |
| Publicações recebidas . . . . .  | 35 |
| Comunicações e Transportes de Angola . . . . .   | 35 |
| Beja-Cidade de Turismo, por JULIÃO QUINTINHA . . . . .   | 37 |
| Crónica da Guiné — Diversidade . . . . .   | 38 |
| Leal da Câmara-um grande artista em terras de Sintra   | 39 |
| O Turismo e a vida económica . . . . .   | 46 |
| Socorros a sinistrados — Novo motivo de controvérsia.  | 41 |
| Na Ilha de S. Miguel — Vai construir-se um bairro com o nome de Cristiano Frazão Pacheco . . . . .   | 43 |
| Em Beja — Foi criado um Gabinete de Estudos e Projectos de Engenharia . . . . .  | 43 |
| Caminhos de Ferro Estrangeiros . . . . .   | 43 |
| O Porto de Lourenço Marques e o Cais de Minérios . . .   | 45 |
| Computadores na Indústria Tipográfica . . . . .  | 48 |
| Linhas Estrangeiras . . . . .  | 49 |
| O Centenário das Missões do Espírito Santo, pelo Dr. NUNO SIMÕES. . . . .  | 50 |
| Pelo Mundo Ferroviário — A revista «La Vie du Rail», concedeu o milésimo «Luis de Ouro» da amabilidade . . .   | 53 |
| O «Rotel» ou hotel sobre rodas . . . . .   | 53 |
| Skal Club de Lisboa . . . . .  | 53 |
| Literatura francesa—O «Prémio Chatrian de 1966» foi atribuído ao director de «La Vie du Rail», Roger Ferlet. . .   | 53 |
| Lar Ferroviário . . . . .  | 56 |

NOTA DE ABERTURA

Mais um ano vencido. Com o presente número entra a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no 79.º ano da sua existência. Fundada esta publicação por Mendonça e Costa — que além de ferroviário era um espírito curioso de escritor, que amava as viagens e sabia aescrevê-las numa prosa animada e aliciante, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», venceu a indiferença de muitos e criou o seu lugar ao sol. Reparem bem os leitores que empregámos o verbo criar e não dissemos que conquistou o seu lugar ao sol. Não têm o mesmo significado os verbos criar e conquistar. Não havia entre nós uma publicação que se dedicasse exclusivamente aos assuntos ferroviários.

Rodeado de excelentes elementos, como, por exemplo, os notáveis engenheiros José Fernando de Sousa e Raul Esteves, Mendonça e Costa prestigiou esta publicação, teve discípulos, e muitos amigos e continuadores. Um dos seus discípulos mais gratos e felizmente ainda vivo que tem, ainda hoje, um grande culto pela sua memória, é o aistinto escritor Guerra Maio. Este nosso prezado amigo e colaborador aprendeu com Menaonça e Costa a tomar o gosto pelas viagens e é, sem dúvida, o jornalista português que mais tem viajado pelas sete partes do Mundo. O outro discípulo e amigo, que foi além disso, o seu dinâmico continuador é uma das saudades mais vivas desta casa. Referimo-nos a Carlos d'Ornellas. A «Gazeta» ficou a dever-lhe grandes serviços. Uma série notável de números extraordinários atesta o seu sentido jornalístico e a sua capacidade de organizador. Sob a sua direcção, — é-nos sumamente grato reconhecê-lo, a Gazeta transformou-se, modernizou-se, e actualizou-se. Entram novos e ilustres colaboradores.

No momento em que esta publicação entra em novo ano de existência, não podíamos deixar de relembrar o seu fundador e o seu continuador, e alguns dos seus melhores amigos que foram os grandes amigos desta publicação. Cumprido este dever, cabe-nos agora cumprir o nosso Conselho Directivo, os nossos prezados colaboradores, assinantes e anunciantes, e assegurar a todos os nossos sentimentos de gratidão. A obra criada por Mendonça e Costa ainda está viva e ela viverá enquanto existir esta camaradagem e esta amizade entre todos nós.



# O NOSSO ANIVERSÁRIO

*Mais um ano se passa, no dia 16 de Março, na vida, já longa, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o seu 79.º aniversário.*

*Podemos considerar a «Gazeta» como a mais antiga revista que, no nosso País, se tem ocupado de transportes e que na data da sua fundação, quase exclusivamente se tratava de transportes ferroviários.*

*Os transportes evoluíram, apareceram os transportes rodoviários e a «Gazeta», firme no seu propósito e fiel à sua tradição, não se podia alhear deles e por isso passou a ocupar-se de ambos com igual interesse e com o fim de ser útil aos seus leitores dando a sua contribuição para os fazer acompanhar a sua evolução.*

*Como os transportes não podem deixar de estar ligados ao Turismo, também a «Gazeta» não se pôde alhear deste sector e por isso tem acompanhado, com o maior interesse, a marcha e o desenvolvimento do turismo, no nosso País, focando também a sua evolução noutros países.*

*Consciente da sua responsabilidade e da sua função, continuará a «Gazeta», nos anos que se seguirem, a acompanhar o desenvolvimento crescente dos transportes, e a estar atenta, como órgão da informação, aos novos meios de tracção de que eles venham a beneficiar para o seu progresso e para melhor servir os seus utentes, sempre confiante em que a sua acção, na sua função informadora, traga ao conhecimento dos seus leitores os principais factos da marcha evolutiva dos transportes.*

LUIS DA COSTA



# A região de Setúbal Feira do Ribatejo na Assembleia Nacional

O ilustre deputado pelo círculo de Setúbal, sr. dr. Elmano Alves, numa oportuna intervenção acerca do Plano Director de Lisboa, ocupou-se de vários problemas respeitantes àquele distrito:

Defendeu a ligação directa entre a ponta do Samouco e o Cais do Beato, por carreiras de «Ferry-boats», o que permitiria desenvolver progressivamente a zona fabril entre o Barreiro e Alcochete, hoje apenas servida pela carreira Montijo-Cais do Sodré, cuja capacidade está saturada há largos anos.

Sublinhou também que o Plano Director se deve entender como o ponto da partida para um planeamento mais vasto do desenvolvimento regional a sul do Tejo.

Analisando as incidências das medidas programadas no Plano, relativamente ao distrito de Setúbal, o sr. dr. Elmano Alves pôs em relevo que se torna perigoso limitar o planeamento aos aspectos urbanísticos e sobretudo fazer incidir a tarefa de ordenamento do espaço unicamente sobre os novos concelhos industriais ou em vias de industrialização que compõem o território da Península de Setúbal entre o Tejo e o Sado. Aí a atracção populacional nos últimos 40 anos foi de 100 580 pessoas.

Pelo contrário, os quatro concelhos do distrito, situados a Sul do Sado, apresentam-se como uma zona rural, fortemente depressionada, traduzida numa repulsão populacional da ordem dos 30 000 habitantes.

«Este grave desequilíbrio regional dentro do mesmo distrito está fazendo sentir o seu alarme na consciência atenta dos responsáveis.»

E quase a terminar, disse ainda o sr. dr. Elmano Alves: «Através da ponte que chega assim à sua meta, inicia assim o distrito de Setúbal a grande arrancada do seu progresso.»

## BRINDES E CALENDÁRIOS

# ESPAÑA 1966

Por oferta da Delegação Oficial do Turismo Espanhol, com sede em Lisboa, na Travessa do Salitre, 37, recebemos um lindo calendário para 1966, luxuosa publicação da Subsecretaria do Turismo.

Agradecemos.

A inauguração da XIII Feira do Ribatejo — III Feira Nacional de Agricultura, está marcada para 5 de Junho, devendo verificar-se o seu termo no dia 19 do mesmo mês:

O acto inaugural deverá ser honrado com a presença de Sua Excelência o Presidente da República.

Ainda não está elaborado o programa definitivo. Mas os rúmeros de maior interesse são:

*1.º Domingo — 5 de Junho* — Acto inaugural, por membros do Governo. Apresentação de gado à mão. Cortejo Evocativo de uma Tourada à Antiga Portuguesa. Tourada de Gala. Espectáculo de Folclore.

*2.ª feira — 6 de Junho — Dia do Campino* — Corridas de Campinos e provas de condução de Jogos de Cabrestos. Desfile de Campinos pelas ruas da Cidade.

*Sexta-feira — 10 de Junho* — Tourada. Espectáculo de Folclore.

*2.º Domingo — 12 de Junho* — Dia do Cavalo — Desfile de Cavaleiros, Amazonas e Equipagens. Tourada.

*Sábado — 18 de Junho — À tarde*: Desfile dos Grupos Folclóricos Nacionais e Estrangeiros. *À noite*: Início do Festival Internacional de Folclore.

*3.º Domingo — 19 de Junho* — Dia da Máquina. Grande Parada das Máquinas Expostas. Tourada. Festival Internacional de Folclore.

Além destes acontecimentos, já tradicionais, terá lugar este ano, no dia da inauguração da Feira, a apresentação dos animais premiados no I Concurso Nacional de Equinos, assim como nos dias 9 e 10 de Junho, porque se trata de Feriados Nacionais, hão-de ser organizadas manifestações festivas destinadas aos muitos visitantes que certamente ali se deslocam nessas datas.

Oportunamente será elaborado um programa definitivo com vasto conjunto de atracções que preencherão os 15 dias de duração da Feira.

## CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia  
Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 32 53 34 — LISBOA





## O PETRÓLEO TORNOU-SE VITAL PARA A INDÚSTRIA

O mais variado equipamento mecânico, tal como: máquinas-ferramentas, laminadores, prensas, compressores, transportadores, fiéis, máquinas de fiação e tecelagem, extrusoras, calandras, moldagem, fornos de cimento, turbinas hidráulicas e a vapor, compressores frigoríficos, ferramentas pneumáticas, etc., apetrecham as mais diversas indústrias.

Exige-se que estes maquinismos funcionem, por vezes em condições de extremo rigor, o mais correcta e economicamente possível e como elemento fundamental nesse propósito destaca-se a sua lubrificação.

A Mobil oferece a mais completa gama de óleos e massas para esse fim, apoiada por serviços técnicos especializados, utilizando mais de 95 anos de experiência no campo dos lubrificantes. Através de programas de investigação, de desenvolvimento de novos produtos e de assistência técnica, a Mobil esforça-se por tornar o petróleo ainda mais valioso para a Indústria.



MARCA

3527

### Mobil Oil Portuguesa





**O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL**  
**VENCE A TOSSE**



Junho de 66

# Paris

## centro do mundo ferroviária

### XIX Sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Realiza-se já no próximo mês de Junho, em Paris, de 16 a 23, mais um Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Reunião largamente importante na vida ferroviária mundial, nela se farão representar as Administrações, os organismos oficiais ligados aos transportes e ainda todos os que, de qualquer forma, se encontram relacionados com o meio.

#### GRUPO I

##### Assunto n.º 1

Tendências actuais dos métodos de conservação e renovoamento da via, tendo em conta especialmente:

- A influência da constituição das vias estabelecidas para as velocidades mais elevadas actualmente requeridas;
- Organização do trabalho e emprego de equipamentos mecânicos;
- Custo das operações;
- Medidas de segurança com respeito ao pessoal e à circulação dos comboios, assim como os seus efeitos nas necessidades da exploração.

##### Assunto n.º 2

Concepção moderna da implantação e disposição das grandes estações para passageiros, tendo em vista particularmente:

- Coordenação com os outros meios de transporte;
- Melhoramento das relações com a zona servida a fim de facilitar a chegada e partida de passageiros e bagagens;
- Facilidade de correspondência entre comboios, incluindo transbordos de bagagens;
- Facilidades oferecidas aos passageiros durante a sua permanência na estação à espera de um comboio ou de uma ligação;
- Estabelecimento de actividades conexas, tendo em conta a sua utilidade para o passageiro e para o caminho de ferro;

f) Utilização do espaço situado sobre e sob as instalações ferroviárias;

g) Coordenação com os projectos dos poderes públicos.

#### GRUPO II

##### Assunto n.º 3

Melhoria do conforto nas carruagens de passageiros, particularmente em grandes velocidades — levando em conta a limitação da tara e do custo da construção no que diz respeito às:

- Qualidades de rolamento;
- Instalações de climatização, de aquecimento e de ventilação, compreendendo o isolamento térmico e acústico e considerando especialmente a utilização exclusiva da energia eléctrica nas instalações já citadas (igualmente na tracção Diesel).

#### GRUPO III

##### Assunto n.º 4

Encaminhamento do tráfego de detalhe, compreendendo mercadorias, pela organização de estações-centros rodoviários. Gestão directa pelas Administrações ou gestão por empresas distintas.

##### Assunto n.º 5

Aumento da capacidade das linhas de via única — Especialmente nos países em desenvolvimento — tendo em vista as exigências do aumento do tráfego e a realização dos transportes em condições económicas.

#### GRUPOS II e III reunidos

##### Assunto n.º 6

Serviços rodoviários de substituição (mercadorias ou passageiros).

- Distribuição e construção dos veículos rodo-



viários (pertencentes ou a serem utilizados, quer pelas Administrações quer por empresas complementares).

- b) Problemas de organização;
- c) Coordenação dos horários via-estrada;
- d) Aspectos económicos da substituição.

## GRUPO IV

## Assunto n.º 7

Meios oferecidos pela electrónica para acrescentar a capacidade das linhas e das grandes estações (especialmente as gares de triagem). Utilização das informações relativas à via (características e estado de ocupação) para a regulação automática dos comboios.

## Assunto n.º 8

Utilização dos calculadores electrónicos, das transmissões e dos processos da cibernética na gestão do tráfego de mercadorias:

- a) Reunião e transmissão de dados, organização dos centros de recepção servindo de auxiliares ao comando;
- b) Estabelecimento dos planos de acabamento e repartição dos espaços vazios;
- c) Aperfeiçoamento do «roulement» do pessoal e dos maquinismos;
- d) Simulação do trabalho das grandes estações de triagem.

## GRUPO V

## Assunto n.º 9

Incidência das novas técnicas ferroviárias sobre as questões de pessoal, em particular;

- a) Recrutamento e nível de qualificação e instrução;
- b) Formação profissional;
- c) Selecção do pessoal a assumir responsabilidades especiais;
- d) Conservação e desenvolvimento dos conhecimentos profissionais;

## SOCIÉDADE LUSO-AÇOREANA

S. A. R. L.



## ARMAZÉM DE PAPELARIA

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

Escritório e Armazém: RUA LATINO COELHO, 86-A, 89-B  
Loja: RUA DOS DOURADORES, 179-183 LISBOA  
Telefs. 53 71 41 (4 linhas) Apartado 1031



- exames periódicos em função da idade.
- condições de eficiência.

## Assunto n.º 10

Estudo, sob o ângulo da qualidade, de um serviço de transportes e dos problemas que se levantam, tanto da parte do cliente como da rede.

Determinação do nível de qualidade requerido e meios de acção para o atingir.

## Assunto n.º 11

A procura nos caminhos de ferro.

- a) Quais as partes do potencial de pesquisa que é necessário reservar respectivamente para o aperfeiçoamento das técnicas existentes e para o desenvolvimento das novas técnicas?
- b) Missão e estrutura dos serviços de pesquisas e articulações nos órgãos de direcção;
- c) Recrutamento, aperfeiçoamento e futuro dos pesquisadores;
- d) Custo e rentabilidade da pesquisa;
- e) Repartição das pesquisas entre as redes e os organismos comuns (ORE, AAR, etc.) compreendendo a indústria e as Universidades;
- f) Questões de documentação e de difusão dos resultados;
- g) Problemas de desenvolvimento.



# A COORDENAÇÃO TÉCNICA DO CAMINHO DE FERRO COM A CAMIONAGEM e o seu admissível contributo em benefício do trânsito na estrada

Pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE

(Comunicação apresentada ao I Congresso Nacional do Trânsito (2.ª Secção) realizado em Fevereiro de 1965 em Lisboa e em que o Autor participou como representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses).

(Continuação do número anterior)

Por seu turno, os semi-reboques são propriedade dos transportadores rodoviários que contratam directamente com a clientela o transporte de ponta a ponta e pagam à S. N. C. F. a parte ferroviária desse transporte.

Este sistema tem tido grande sucesso em França e basta dizer que no começo de 1960 o número de semi-reboques abrangidos era superior a 2000, interessando 135 empresas de camionagem. Pode afirmar-se que todo o território francês pode utilizar esta modalidade de coordenação técnica, através de 165 centros judiciosamente espalhados.

A carga transportada com este sistema foi em 1960 de 780 mil toneladas, o que traduzia já naquele ano um crescimento de 20 vezes em relação ao tráfego de 1946 (1).

De notar ainda que os semi-reboques U. F. R. podem revestir várias formas, desde o tipo «furgão» ordinário ou isotérmico até às cisternas para líquidos e gases.

4. — Mais recentemente (ano de 1959), foi lançada em França uma nova técnica para o transporte combinado carril-estrada com vista ao encaminhamento por vi férrea dos veículos rodoviários de grande tonelagem afectos ao transporte de mercadorias. Quer dizer, ao contrário da técnica anteriormente descrita, não se faculta o carregamento sobre vagão tão somente aos semi-reboques rebaixados, de média tonelagem, mas até a grandes camiões, semi-reboques e reboques (15 a 23 toneladas), todos eles dos que correntemente circulam nas estradas, sem sujeição ao condicionamento da altura. É o

que constitui a técnica S. E. G. I. (*Société d'Équipement des Grands Itinéraires*), ou o sistema de comboios que circulam sob o título «*Le Poids Lourd Express*».

Dois tipos de vagões são utilizados para o efeito:

— os vagões rebaixados próprios para o transporte dos camiões, conjuntos de camiões e reboques ordinários e tractores; trata-se de vagões de «bogies», com um nível de plataforma inferior em cerca de 50 cm ao de um vagão plataforma vulgar.

— os vagões do sistema «canguru», os quais dispõem como os do sistema U. R. F. de carris de condução onde vão assentar as «taleiras» (1), colocadas entre as rodas geminadas do semi-reboque; a particularidade notável destes vagões é a de os carris de condução poderem tomar duas posições e numa delas o semi-reboque descer numa espécie de fossa entre os varais do vagão e os eixos do veículo ficarem ao nível da caixa do vagão, ficando aquele também calçado automaticamente pelo apoio dos pneus sobre uma travessa.

Um e outro tipos de vagões dentro do sistema S. E. G. I. permitem o transporte de cargas elevadas e velocidades de circulação ferroviária que pode atingir mesmo 100 km/h.

No caso da utilização de vagões rebaixados a carga e a descarga dos veículos rodoviários é efectuada pelos próprios motoristas com recurso a rampas móveis especiais; tratando-se de vagões «canguru» a carga executa-se com um tractor especial de manutenção da empresa que centraliza a

(1) Temos razões para crer que o tráfego assim canalizado seja hoje já da ordem de 1 milhão de toneladas anuais.

(1) Na designação francesa: «entretoises».



exploração conduzido em movimento de recuo por intermédio de rampas fixas ou móveis.

São igualmente muito rápidas tais operações de carga e descarga.

Também estas novas formas de coordenação técnica têm alcançado grande sucesso. Basta dizer-se que em 1960, ou seja no segundo ano de exploração, o tráfego assim encaminhado ascendia a 50 mil toneladas, embora o parque de vagões, para tal fim, não fosse além de 1 centena. Em 1963 esse tráfego foi superior a 370 mil toneladas e o número de veículos rodoviários transportados de 16 000.

A forma de exploração comercial de «Le Poids Lourd Express» é, por seu turno, bem significativa e mostra o exemplo de uma colaboração frutuosa baseada no livre entendimento de caminho de ferro e camionagem. A própria empresa que tem a seu cargo a exploração — *Société de Traction et d'Exploitation de Matériel Automobile (S. T. E. M. A.)* é presidida pelo Presidente da Federação Nacional dos Transportadores Rodoviários de França.

«Le Poids Lourd Express», por razões técnicas e económicas, tem uma esfera de acção própria: limita-se aos grandes eixos ferroviários, particularmente bem equipados (portanto com custo de produção mais baixo) com trajecto de apreciável quilometragem. Os itinerários explorados em França são os seguintes:

Paris-Lyon-Marselha, Paris-Bordéus-Puyoo, Paris-

Limoges-Toulouse-Lezignan, Paris-S. Quentin, Paris-Montmélian, Paris-Trappes-Le Mans e todas as circulações se efectuam, em grande parte, de noite. O aperfeiçoamento chegou ao ponto de se dispor já de carruagens com cabines e «couchettes» para os motoristas que se deseje fazer acompanhar os veículos e prosseguir com estes a marcha nos percursos terminais.

Quanto ao chamado sistema «piggy-back», a sua difusão nos Estados Unidos da América tem sido, nestes últimos 10 anos, verdadeiramente espectacular. Ali as grandes redes de caminho de ferro constituíram um «pool» de vagões especiais (*Trailer Train Co.*), cujo parque já era superior a 4600 unidades em 1958.

Em 1960, já o Director do *Pennsylvania Railroad* profetizava que dentro de 10 anos metade do tráfego dos caminhos de ferro seria constituído por transportes «piggy-back» de reboques rodoviários, e já então a maior parte das indústrias havia adoptado como unidade de tráfego a capacidade de um reboque. Só aquela companhia tinha à sua conta a exploração de 25 centros para a recepção e expedição dos veículos a carregar.

Note-se, aliás, que o maior «gabarit» ferroviário e as enormes distâncias criam condições excepcionalmente favoráveis ao sistema em causa no continente americano, bem diversas das existentes em muitos países da Europa.



# SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA  
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

## MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

**SOREFAME DE ANGOLA, SARL**

Fábrica e estaleiro naval em  
**LOBITO-ANGOLA**

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

**AMADORA**  
**PORTUGAL**



5. — Ora todas estas formas de coordenação técnica, além do que representam de saudável para a harmonia dos transportes terrestres — o que também é muito — assumem uma importância muito especial para a problemática do trânsito rodoviário, objecto do presente Congresso.

Na realidade, o encaminhamento diário de umas dezenas, senão de centenas, de engenhos rodoviários por caminho de ferro subtrai a presença daqueles ao trânsito na estrada, traduzindo-se por vantagens de vária natureza.

E assim:

- a estrada é mais poupada, e portanto será menor o seu desgaste com evidente benefício não só dos utentes habituais como do Estado, quanto a este último por virtude dos menores dispêndios de verbas na reparação e conservação;
- a circulação na estrada é aliviada de muitas unidades por dia, mormente de grande tonelagem, de grande dimensão e extensão como no caso de conjuntos rodoviários (tractor + reboque) <sup>(1)</sup>, facultando uma circulação mais fluida e portanto mais fácil, mais rápida e menos enervante;
- a circulação na estrada, aliviada dessas mesmas unidades (que pelas suas dimensões, pesos e horas tardias de circulação representam no momento actual, com o tipo de estradas de que dispomos, um perigo sempre latente para os automobilistas), terá mais segurança;
- as próprias equipas de condução dos camiões deixando de efectuar na estrada percursos tão longos e nocturnos beneficiará de melhores condições de circulação (condução menos arriscada) e de menor penosidade no trabalho, esta última, de resto, pela fadiga que provoca, grande responsável de muitos dos actualis desastres com camiões.

Por outro lado, se ponderarmos que a circulação automóvel tende entre nós a crescer muito nestes anos que vão seguir-se, seja pela expansão que é de vislumbrar para o tráfego nacional <sup>(1)</sup> seja pelo incremento espectacular que todos conjecturam para o turismo; que não disporemos tão cedo de auto-estradas nos grandes itinerários, e as que fizer-



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias H. J. Oliveira,  
filhos & C., Lda.**

**O L I V E I R A**

**S. JOÃO DA MADEIRA**

mas não de ser quantiosas; que não nos convém desperdiçar os fundos destinados às estradas, aproveitando-os na maior escala possível em rectificações de traçados e beneficiações várias e novas construções de preferência a reparações do desgaste causado pelos veículos pesados; que a tendência, que já largamente se vem notando em outros países e também se começa a esboçar entre nós, da proliferação dos conjuntos rodoviários (tractor + reboques ou semi-reboques), mais tenderá a agravar as condições de trânsito nos grandes itinerários <sup>(1)</sup>; e que finalmente, os transportes internacionais rodoviários também porventura se poderão intensificar, teremos razões que nos parecem suficientemente válidas, para, como atrás dissemos, atribuímos à coordenação técnica que preconizamos um papel interessante na problemática do trânsito.

E se ainda tivermos presente que os conhecimentos ultimamente adquiridos no tocante ao desgaste das estradas, após o já célebre *AASHO ROAD*

<sup>(1)</sup> O comprimento previsto no Código da Estrada é de 14 m para esses conjuntos.

<sup>(1)</sup> Segundo o quarto recenseamento do tráfego nas nossas estradas levado a cabo pela J.A.E. (1960), o aumento médio do tráfego motorizado foi de 77 % em relação a 1955 (todas as estradas nacionais); nas grandes estradas de tráfego internacional esse aumento foi de 75 % (V. *Estatística do Tráfego nas Estradas Nacionais de Portugal*).

<sup>(1)</sup> Embora, segundo o referido recenseamento, os conjuntos de camiões ou tractores, com um ou mais reboques, não representassem em 1960 senão 4 % do tráfego de veículos pesados, o certo era que tal categoria de veículos revelou o aumento mais espectacular: 435 % em relação ao recenseamento de 1955.

(Continua na pág. 54)



# Como os franceses apreciam o nosso País e a cozinha tradicional

Uma carta de Mademoiselle Andrée Savoie ao nosso colaborador Eurico Gama

*Mademoiselle Andrée Savoie é uma grande amiga de Portugal, como se verifica pela seguinte carta, escrita em português, ao nosso ilustre colaborador sr. Eurico Gama, director da Biblioteca Municipal de Elvas. É sempre com prazer que nos encontramos com estrangeiros que apreciam os nossos monumentos e as nossas ementas regionais. Mademoiselle Andrée Savoie, que visitou o Algarve e a Ilha da Madeira o ano passado, é possível que volte, muito em breve, a visitar o Alentejo para provar, nessa bela Província, mais alguns pratos tipicamente portugueses.*

*Segue a carta de Mademoiselle Andrée Savoie:*

Le 30 Janvier 1966

Ex.<sup>m</sup> Senhor  
Eurico Gama  
c/ o Câmara Municipal  
Elvas — Portugal

Há poucas semanas tive entre as mãos o seu excelente artigo sobre «Turismo», na Revista *Via-gem*.

Tive o prazer de visitar Elvas, embora rapidamente e pela primeira vez, num dia de Fevereiro do ano passado. Várias vezes havia visitado o Alentejo porque é uma bela Província. V. Ex.<sup>a</sup> tem toda a razão quando se refere à cozinha portuguesa. Eu gosto imenso de pratos tipicamente portugueses e procuro sempre conhecer especialidades da região que visito. Já provei alguns pratos alentejanos mas nem todos que vêm citados no seu artigo.

Durante aquela minha visita — jantei na Pousada de Santa Luzia o delicioso bacalhau dourado. No dia seguinte almocei no Restaurante da Cave do Hotel Alentejano. Lembro-me da placa de azulejos da escada com vários nomes da cozinha alentejana. Almocei cedo por causa da caminheta para Extremoz e Évora, e não pude apreciá-los.

Continuo então com o desejo de comer as migas, o ensopado, etc. Já conheço a sopa de coentros e o delicioso porco à alentejana no Restaurante «Glão», de Évora. Provei as amêijoas e azeitonas. Voltarei a esta região porque há ainda muitas coisas que não conheço e um almoço na vossa companhia seria para mim um prazer.

Tive pena de não visitar a Catedral (Sé) porque estava fechada naquela manhã, mas visitei a bela Igreja de S. Domingos com o lindo Pelourinho ao lado. Também entrei na Câmara Municipal e pude apreciar ainda o aqueduto, as muralhas, as velhas ruas, a piscina, a estação experimental de plantas e a Capela dos Ossos de Campo Maior.

Sem mais para hoje, apresento a V. Ex.<sup>a</sup> os meus melhores cumprimentos.

*Andrée Savoie*

P. S. — Visitei a Madeira em Agosto passado e também o Algarve.

Mademoiselle Andrée Savoie  
8, Rue Voltaire  
78 — Saint — Germain — en — Laye  
Seine et Oise  
Ivellnes



*para  
combóios...*

# TUDOR

A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade - ro



# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

2.º A construção e exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos e ramal de Coimbra;

3.º A construção e exploração da linha de caminho de ferro denominados da Beira Baixa;

4.º A construção e exploração das concessões feitas à companhia por alvarás régios de 7 de Julho de 1886 e 9 de Abril de 1887, e a construção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidas à sociedade ou que ela obtenha por arrendamento, compra ou de qualquer outro modo;

5.º A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por água, que possam ser legitimamente estabelecidos, em confluência com os caminhos pertencentes à sociedade ou por ela tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões já outorgadas;

6.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à sociedade, tomados de arrendamento ou por ela comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro pertencentes à mesma sociedade.

Artigo 2.º A sociedade continuará a denominar-se «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses».

Artigo 3.º A sede da companhia é em Lisboa.

Artigo 4.º A duração da companhia será a das concessões de linhas férreas que lhe forem ou vierem a ser feitas, cessando para a companhia a exploração de cada uma das respectivas linhas sucessivamente e à medida que se forem verificando os prazos estipulados nos referidos contratos, para elas deverem ser entregues ao Governo.

## TÍTULO II

### Capital social, acções e prestações

Artigo 5.º O capital social é de 9000000\$000 réis, ou 50000000 francos, ou 2000000 libras esterlinas, ou 40000000 marcos, dividido em cem mil

acções de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, ou 20 libras esterlinas, ou 400 marcos, e formuladas por tal maneira que possam ser negociadas nas praças de Portugal, França, Inglaterra e Alemanha. Destas acções setenta mil encontram-se em circulação e trinta mil ficam na carteira da companhia. Com respeito a estas últimas é o conselho de administração autorizado a cedê-las aos accionistas portadores das actuais setenta mil acções, na proporção de três para sete, quando o julgue conveniente, fixando também a forma das entradas e o prazo que concede para a declaração por parte do accionista da aceitação ou recusa das novas acções.

§ único. Além das acções acima indicadas poderão criar-se, com prévia autorização do Governo, obrigações ao portador de amortização limitada ao prazo das concessões da companhia, de juro e do tipo que for autorizado pelo Governo, com privilégio sobre essas concessões e seus rendimentos e sem prejuízo dos direitos do Estado.

Artigo 6.º As acções serão nominativas e ao portador.

Artigo 7.º Todo o accionista terá direito de depositar as suas acções ou em Lisboa, no cofre da sociedade, ou em Paris, Londres, ou Berlim, nos cofres que forem designados pelo conselho de administração.

Deste depósito se passará recibo pela forma e com condições que determinar o conselho de administração.

Artigo 8.º As acções são indivisíveis, e a companhia não reconhece senão um proprietário para cada uma. Quanto às acções, obrigações e coupons extraviados, observar-se-ão as disposições das leis em vigor.

A subscrição ou posse de uma ou mais acções importa plena adesão aos estatutos.

Artigo 9.º Todos os anúncios relativos a negócios da companhia serão publicados no jornal oficial de Lisboa e periódicos de Paris, Londres e Berlim, que forem designados pelo conselho de administração.

Artigo 10.º Os herdeiros ou credores de qual-



GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION  
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION  
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND  
DURCHFÜHRUNG VON  
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Actividades do GROUPEMENT  
na electrificação de caminhos de ferro  
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Unidades múltiplas eléctricas  
Subestações · Catenárias · Instalações de sinalização e de  
telecomunicação · Estudos de electrificação

Comprendendo as firmas

ACEC  
AEG  
ALSTHOM  
BROWN BOVERI  
JEUMONT  
OERLIKON  
SCHNEIDER-WESTINGHOUSE  
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification  
Löwenstrasse 31, Case Postale 605  
ZURICH 1 (Suisse)

## Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas  
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram fornecidas ou estão sendo construídas para as administrações dos caminhos de ferro dos seguintes países:

|         |            |          |
|---------|------------|----------|
| Bélgica | Alemanha   | Portugal |
| China   | Húngria    | U.R.S.S. |
| Congo   | India      | Suiça    |
| França  | Luxemburgo | Túrcia   |



## Estudos

de projectos para electrificação em 50 Hz foram elaborados pelo GROUPEMENT para

Finlândia      Jugoslávia      Paquistão



quer accionista não podem, sob pretexto algum, penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios de administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e decisões da assembleia geral, tomadas em conformidade destes estatutos.

### TÍTULO III

#### Do conselho de administração

Artigo 11.º A companhia é administrada por um conselho de 25 membros, cuja maioria será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal.

Os membros do conselho serão eleitos pela assembleia geral.

Junto do conselho de administração haverá um comissário régio nomeado pelo Governo, que terá voto consultivo e será retribuído como o forem os membros do conselho.

Dentro de oito dias da sua nomeação cada administrador deverá justificar a propriedade de cem acções, que serão depositadas nos cofres da companhia, e inalienáveis durante a sua gerência.

§ único. A sede do conselho é em Lisboa.

O conselho fica autorizado a nomear delegações ou comissões financeiras naquelas praças onde os interesses da companhia o aconselharem, devendo a despesa com estas comissões ser anualmente votada pela assembleia geral.

Artigo 12.º Os administradores receberão uma remuneração fixa, votada pela assembleia geral na sua sessão ordinária de cada ano.

Além disso será retribuída uma percentagem de 5 por cento do excedente dos produtos líquidos aos conselhos de administração e fiscal nos termos do artigo 45.º.

Artigo 13.º O conselho será renovado todos os anos na quinta parte dos membros pela assembleia geral. Até ao renascimento completo a sorte designará quais os membros que devem sair.

O renascimento será feito depois por antiguidade; os membros que saírem poderão sempre ser reeleitos.

Artigo 14.º O conselho de administração elegerá todos os anos dentre os seus membros um presidente e dois vice-presidentes, que poderão ser reeleitos indefinidamente. No caso de ausência simultânea do presidente e vice-presidente, o conselho designará um dos membros para exercer a presidência.

Artigo 15.º O conselho de administração reunir-se-á na sede da companhia por convocação do presidente, do administrador ou administradores delegados, ou por convite de três administradores

**Rafi**

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOFIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.  
AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59  
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)  
LISBOA  
FORNECEDORES DA C. P.

todas as vezes que o interesse da companhia o exigir e pelo menos uma vez por mês.

As decisões serão tomadas por maioria absoluta de votos dos membros presentes, ou devidamente representados conforme o artigo 16.º.

Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

Devem estar presentes pelo menos seis administradores, para que as deliberações sejam válidas; neste caso as decisões só podem ser válidas por unanimidade.

§ 1.º Todas as vezes que um dos membros do conselho peça o adiamento de qualquer questão até que se possa conhecer a opinião dos ausentes, este adiamento é obrigatório e suspende qualquer deliberação sobre o ponto controvertido, e o conselho dará conta da questão aos administradores ausentes para que eles possam emitir o seu voto por escrito.

§ 2.º As comunicações dirigidas aos administradores ausentes para darem o seu voto devem ser respondidas nos seis dias imediatos à remessa por carta registada.

O voto que chegar dentro deste prazo considera-se dado de viva voz; os votos que chegarem



depois de findos os seis dias não se contam, mas faz-se menção deles na acta.

Artigo 16.º Os administradores que residirem em país estrangeiro poderão ter assento no conselho sempre que assim o desejarem.

Tanto estes administradores como os que se acharem ausentes poderão também fazer-se representar, mesmo por simples carta, nas sessões do conselho, por um dos seus colegas de Lisboa, mas este não poderá reunir mais de três votos ao seu próprio.

Artigo 17.º As deliberações do conselho serão autenticadas pelas actas assinadas pelo presidente e dois outros membros; os extractos ou cópias destas actas, para serem válidas, deverão ser assinadas pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes, e pelo menos, por um membro do conselho.

Artigo 18.º Em caso de falecimento ou demissão de um ou mais administradores, o conselho de administração preencherá as vacaturas por eleição, eleição essa feita pelos membros do mesmo conselho e na conformidade com o disposto na primeira parte do artigo 11.º.

Os administradores assim nomeados terão os mesmos poderes que os outros administradores, mas não poderão funcionar senão pelo tempo de exercício que faltava aos seus predecessores.

Estas nomeações serão submetidas à aprovação da primeira assembleia geral.

Se a assembleia geral não aprovar a escolha do conselho de administração, nomeará o accionista ou actionistas que julgar mais apto para exercerem estas funções.

Artigo 19.º O conselho é investido para a direcção dos negócios da sociedade dos poderes os mais amplos; a saber:

a) Faz e ratifica todas as convenções com referência a aquisição, construção, alienação, compra ou arrendamento de qualquer caminho de ferro, estabelecimento ou empresa, compreendidos no fim da companhia, salva a prévia autorização ou ratificação da assembleia geral;

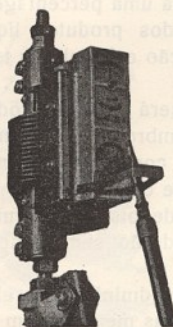
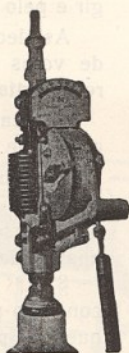
b) Autoriza e efectua toda a compra ou venda de terrenos ou outros imóveis que forem necessários para a realização do fim social;

c) Faz convenções relativas às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro ou qualquer empresa de transporte, por terra ou por água, para assegurar a correspondência dos mesmos transportes, excepto quando essas convenções importarem o pagamento de qualquer subsídio, porque nesse caso deverão, para terem legalidade, ser ratificadas pela assembleia geral;

(Continua)



# RELÉS



para protecção  
contra curto-cir-  
cuito e sobrecarga  
de alternadores,  
transformadores,  
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.  
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

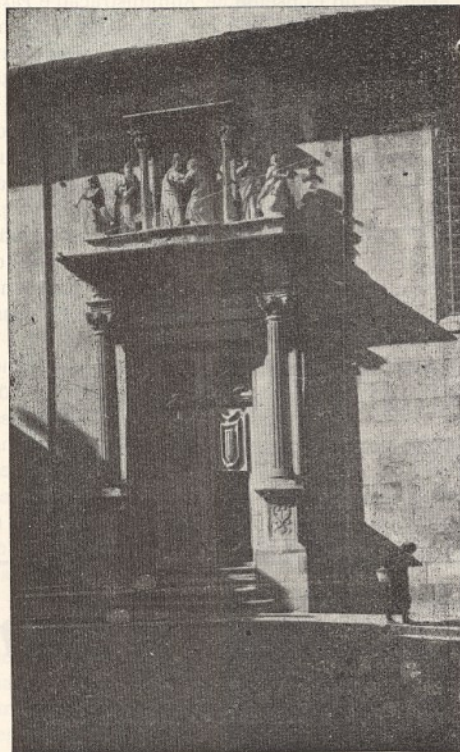
## Francisco Franco no S. N. I.

Não podíamos deixar de visitar, nos grandes salões do SNI, a Exposição Retrospectiva do eminente escultor português Francisco Franco. Falecido em 1955, é ainda um artista dos mais vivos da actualidade. Um Mestre entre os grandes Mestres da estatuária. Um artista de vibração humana.

Quem escreve estas linhas conheceu pessoalmente o grande escultor, e lembra-se, como se tivesse sido há pouco, da visita que lhe fez, há muitos anos, na sua casa do Funchal. Francisco Franco era dotado de uma inteligência invulgar e portador de uma surpreendente cultura cristã. E sempre que passamos pela Madeira, a caminho dos Açores, não podemos deixar de contemplar, mais uma vez, o monumento a Gonçalves Zarco, que enobrece a cidade do Funchal. Tudo, na estatuária deste grande artista, é pensamento e acção, inteligência e sensibilidade.

Mas não é sòmente na Madeira que podemos ver e admirar o grande escultor. Nas Caldas da Rainha, em Vila Viçosa, em Coimbra, na Igreja de Fátima, de Lisboa, o grande artista também está presente.

Há que agradecer ao SNI a Exposição retrospectiva de Francisco Franco, artista que não tendo morrido, também não envelheceu.



Braga. A porta lateral da Misericórdia, encimada pelo grupo escultórico «A Visitação»

## Um novo livro de Alice de Azevedo

A poetisa Alice de Azevedo enviou-nos do Porto um novo livro de poemas, a que deu o título de *Há Bruma no Roteiro dos meus Passos*. Data de 1947 o seu primeiro livro, constituído por sonetos o intitulado *Escuta, meu Amor...* Em vinte anos a poetisa fez um nome e construiu uma obra de grande interesse literário. Literatura, para Alice de Azevedo, como, afinal, para todas as autênticas mulheres de letras, é uma atitude verdadeiramente humana. Tão humana, tão sincera, que nem si próprias sabem ou podem mentir.

Vários e distintos artistas enriqueceram esta edição com valiosas ilustrações.

## MEU PORTUGAL

*Meu Portugal, tão nobre e altaneiro,  
Torre de luz onde se roja o mar,  
Caravela de estrelas a vogar  
No mais ousado e triunfal roteiro!*

*Meu Portugal, tão nobre e altaneiro,  
Reino do amor, das rosas, do luar,  
Das ermidas e fontes a cantar,  
E do mais belo Sol do mundo inteiro!*

*Meu Portugal de gentes valorosas,  
De heroicidades raras, espantosas,  
De voos a rasar a imensidade,*

*Que Deus te guarde sempre nos Seus braços,  
Que Ele seja clarão sob os teus passos  
E, vencedor, te leve à eternidade!*

(Do livro *Há Bruma no Roteiro dos meus Passos*)

Alice de Azevedo



# Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal

## EXERCÍCIO DE 1965

O Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, que foram presentes à Assembleia Geral Ordinária de 19 de Março do corrente ano de 1966, oferecem-nos leitura de bastante interesse sobre o exercício de 1965.

Abre com as homenagens devidas à memória de dois grandes amigos do nosso «Zoo»: general Luís António de Carvalho Viegas e conselheiro Eduardo Augusto de Sousa Monteiro, falecidos o primeiro em 29 de Outubro de 1965, contando 78 anos de idade, e o segundo, que atingiu a linda e rara idade de 101 anos, em 22 de Agosto. Serviram exemplarmente o País, e foram dois dos grandes amigos do nosso Jardim Zoológico.

Os 80 anos de existência do Jardim e os 60 anos passados nas Laranjeiras foram celebradas no dia 31 de Maio de 1965 com o maior brilhantismo. Essas comemorações tiveram a presença ilustre do Senhor Presidente da República, tendo tomado lugar na mesa de honra os senhores Ministros das Obras Públicas Eng.º Eduardo Arantes e Oliveira; Subsecretário da

Administração Ultramarina, dr. José Coelho de Almeida Costa; Presidente da Câmara Municipal, general António Victorino França Borges; presidente da Assembleia Geral do Jardim, Marquês de Fontes; presidente da Administração do Jardim, Professor Doutor Fernando Emygdio da Silva e Administrador-Delegado do Jardim, general Luís António de Carvalho Viegas.

O Chefe do Estado, que havia, um pouco antes, presidido à inauguração, na Mata das Aguas Boas de vários melhoramentos, agraciou a bandeira do Jardim com a Ordem de Benemerência e entregou aos empregados do Jardim que haviam completado 25 anos de serviço, o relógio de prata e o respectivo diploma.

Nessa sessão solene o Sr. Doutor Fernando Emygdio da Silva pronunciou um notável discurso, de fino recorte literário, sobre a História do nosso Zoo.

Acerca das características do ano findo em 31 de Dezembro de 1965, há que assinalar que voltaram a ser ultrapassadas as 600 000 entradas pagas no Jar-

# Companhia Portuguesa RÁDIO MARCONI

ORGANIZAÇÃO E EQUIPAMENTO TÉCNICO  
SEMPRE ACTUALIZADOS PARA MELHOR SERVIR O PÚBLICO

Serviços telegráficos, Telefónicos e Fototelegráficos

**DE TODO O MUNDO PARA TODO O MUNDO**

ESTAÇÕES EM CARNAXIDE — ALFRAGIDE — VENDAS NOVAS  
— PORTO — FUNCHAL — PONTA DELGADA — PRAIA (Cabo Verde)  
— LUANDA — LOURENÇO MARQUES

Serviços especiais de aceitação e distribuição de telegramas

LISBOA — R. de S. Julião, 131 — Telef. Telegramas Telefonados 3 45 31  
Recolha de Telegramas 3 45 37

PORTO - P. Almeida Garrett, 27 - Tel. 25680 — FUNCHAL - Av. Arriaga, 7-9 - Tel. 20011



dim, e que as obras de maior relevo foram as seguintes: a Torre da Bela Vista, no alto da mata, com os seus 12 metros de altura; o largo que a circunda; a Avenida da Torre, com 300 metros de comprimento do novo parque infantil, a dois passos do restaurante da mata, destinado a recrear a população juvenil das manhãs de Domingo; o vistoso Abrigo, com artísticos «panneaux» de azulejos e aquários, próximo também do restaurante da Mata; a imponente gaiola das milhentas rolas que encima todo o Abrigo; o alargamento da Mata, franqueada ao público, na encosta que desce da Avenida da Torre até nos baixos da Quinta de S. António.

Entre as obras em curso e projectadas para 1966, figuram uma grande e vistosa instalação para hipópotos para albergar 8 destes animais, uma nova instalação para tigres; grande instalação para gorilas, orangotangos e chimpanzés.

No capítulo «Obras Sociais», lemos que mais uma vez ficou o Jardim devendo à Ex.<sup>ma</sup> Senhora D. Maria Antónia Emygdio da Silva, a organização e confecção, para a distribuição do Socorro do Inverno, no Natal de 1965, todo o pessoal e a seus filhos, de agasalhos, tabaco, enxovais e brinquedos.

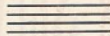
No Posto Médico, o sr. dr. Mário Barreiros Maymon, coadjuvado pelos enfermeiros; sr.<sup>a</sup> D. Otilia das Dores Costa e sr. Diniz Ferreira do Amaral, deu mais um ano de desvelada dedicação; honrando assim a sua nobre profissão. O movimento do posto foi o seguinte: 55 consultas domiciliárias, 1032 consultas no posto, 239 radioscopias e 488 injeções.

O Relatório assinala também, em capítulo especial, o facto de Sua Excelência o Senhor Presidente da República ter agraciado com o Grau de Oficial da Ordem da Benemerência, a sr.<sup>a</sup> D. Maria Antónia Emygdio da Silva, justo galardão atribuída a esta ilustre Senhora, pelos notáveis serviços prestados às Obras Sociais do Jardim.

Sobre o custo da Assistência ao Pessoal do Jardim, o Relatório informa-nos que na manutenção da Escola António Loureiro, Posto Médico do Pessoal, Caixas Sindicais, e de Previdência, auxílio de rendas de casa, consumo de água e electricidade, medicamentos, gratificação, café da manhã, Socorro de Inverno, funerais, despendeu a quantia de 633 826\$20. Se juntarmos a esta quantia os subsídios por incapacidade de trabalho, atinge-se a verba de 7 610 291\$60.

No ano de 1965 registou-se um grande movimento de entradas de animais, quer por nascimento, alguns de grande valor pela sua raridade, que tal aconteça no cativeiro, quer nas compras, troca e oferta.

Entre os animais nascidos, apontemos apenas os seguintes: 1 rinoceronte, 2 zebras, 1 camelo, 4 leopardos, 16 gatos siameses, 1 búfalo, 4 leões, 221 periquitos diversos, etc. Por compra, troca e oferta entraram, entre outros, os seguintes animais: 1 rinoceronte, 1 casal de panteras negras, 1 casal de ursos

Construa com   
**NOVOPAN**

 **EMPRESA PRODUTORA  
DE AGLOMERADOS  
DE MADEIRA  
S. A. R. L.  
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)**

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55004

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infanteria, 27-D — Telef. 689806

do Himalaia, 5 chimpanzés, 3 leopardos, 3 crocodilos, etc.

O Relatório, ao terminar, presta homenagem a todo o pessoal da Secretaria, Secção Zoológica, Botânica e Construção Civil, que sempre manifestou a maior dedicação e o maior zelo pelo Jardim e faz uma referênciua especial aos srs. Eduardo Sena Ribeiro, chefe de secretaria; Saul Maria Guerra, Inspector; António Gomes, tratador — chefe dos animais, e Diamantino Pinheiro Lopes, guarda-livros.

Ao ilustre Conselho de Administração, presidida pelo eminente Professor Fernando Emygdio da Silva, e de que fazem parte os Drs. Alvaro de Melo Gouveia, Armando Cancela de Abreu e José Coelho da Cunha, apresentamos o testemunho da nossa gratidão pela obra de beleza que vem realizando no nosso Zoo e à qual não é estranho o grande arquitecto sr. Raúl Lino.

## TURISMO ESPANHOL

O Ministro da Informação de Turismo, Manuel Fraga Barne, forneceu aos representantes da Imprensa dados muito importantes acerca do movimento turístico em Espanha, no ano de 1965.

Mais de 14 milhões de turistas estrangeiros — afirmou o ministro — proporcionaram à Espanha o rendimento de 1 156 870 000 dólares; ou seja, em moeda portuguesa, 39,5 milhões de contos.



# Os Serviços Sociais do Caminho de Ferro de Benguela

## e um empreendimento invulgar: o casamento de 34 indivíduos e o baptismo de 62 na cidade do Luso

No excelente «Boletim do Caminho de Ferro de Benguela», que, sob a proficiente direcção do sr. Aginaldo Branco, entrou em Janeiro, no ano 6.º da sua publicação, lemos, sob o título de «Um empreendimento invulgar do Serviço Social do CFB»; um artigo assinado pelo sr. Rui de Carvalho, que, pelo seu alto interesse, passamos a transcrever integralmente:

«No dia 21 de Novembro, registou-se no Luso um acontecimento invulgar, que prendeu a atenção de toda a população. Na verdade, não se realizam todos os dias o casamento de 34 indivíduos e o baptismo de 62, todos pertencentes à nossa Companhia: naquela cidade. Com efeito, os serviços Sociais do CFB, no Luso, empenhados como estão na promo-

ção social das famílias trabalhadoras menos evoluídas, conseguiram agora a legalização cristã e civil de uma parte dos agentes que não estavam ainda naquelas condições.

Um empreendimento desta grandeza provoca enorme dispêndio de energias, carece de colaboração efectiva de pessoas de boa vontade e exige muita perseverança e muito tempo. Felizmente, foi possível reunir todas estas condições nas pessoas do Rev. Padre Inácio de Oliveira, da Sr.ª D. Margarida Cruz Soares, do Inspector Cruz Soares e dos catequistas Carmino Lemos e Miguel Lucas, de quem principalmente resultou o êxito do empreendimento.

Os Serviços Sociais da Companhia, através da sua monitora Social, Sr.ª D. Margarida Cruz Soares, de quem partiu a ideia e a iniciativa de tal realização e secundada pelo seu marido o Inspector Cruz Soares, expuseram a sua intenção ao pároco do Luso, Rev. Padre Inácio de Oliveira, e solicitaram a sua ajuda para o empreendimento a realizar, tendo obtido a mais pronta, generosa e eficiente colaboração. E assim, todas as noites e durante cerca de seis meses, com os catequistas Carmino Lemos e Miguel Lucas, da Missão Católica, todos se esforçaram com o maior espírito de sacrifício e amor do próximo, por convenientemente preparar os 62 indivíduos e os 17 casais nos aspectos moral e religioso, a fim de devidamente regularizarem a sua situação familiar, social e religiosa. Mas depois desses longos e porfiados meses de esforço persistente e de vencer dificuldades e contrariedades várias, tiveram a alegria de contemplar o fruto desse seu esforço, nas cerimónias que concretizaram a realização dos baptismos e casamentos já referidos.

Estas cerimónias levaram à Igreja local, além dos convidados que eram bastantes e das figuras mais representativas do CFB, bastantes curiosos, quase se podendo dizer que no final o trânsito parou nas ruas, devido à «marcha» das centenas de pessoas no percurso da Sé Catedral para o Clube Ferrovia, onde viria a ter lugar um copo-de-água, para o qual muito contribuiu a generosidade e compreensão de toda a família ferroviária do Luso e que teve as presenças do ilustre Governador do Distrito e de

### Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas

para passageiros e carga,

servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,

MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA

ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Loboito: HOTEL TÉRMINUS



sua Ex.<sup>ma</sup> Esp<sup>ca</sup>, do Rev. Padre João Simões em representação do Venerando Bispo da Diocese, do Administrador do Concelho e de outras autoridades.

Um dos nubentes falou em seu nome e no dos seus colegas, para expressar a satisfação que lhes ia na alma e o reconhecimento pelo muito que devem à obra social do CFB, terminando por reafirmar o seu indefectível patriotismo e a sua fidelidade à Igreja.

Seguidamente usou da palavra o representante do Serviço do Pessoal, Sr. Dr. Aguinaldo Branco, que depois de agradecer a presença de todos e em especial de Suas Ex.<sup>as</sup> o Governador do Distrito e representante do Reverendíssimo Bispo, de se referir à mágoa do Chefe do referido Serviço, Sr. Dr. Álvaro Saraiva e da responsável do Serviço Social, Senhora D. Cândida Freire de Brito, pela impossibilidade de comparecerem, o que lhes permitira a ele a alegria de estar ali presente e de, por último, se dirigir a todos os novos casais e baptizados, felicitando-os e exortando a saber cumprir e realizar as responsabilidades que haviam assumido e de que por certo estavam consciencializados pela preparação que haviam recebido, afirmou a terminar:

«Está o mundo preocupado com o problema da promoção nos mais diversos aspectos, em especial do económico a social; está a Igreja interessada como sempre e cada vez mais em definir e fomentar os grandes princípios de promoção, em especial nos aspectos moral e espiritual, sem descurar também o económico e o social, como bem o comprova a sua doutrina social; está Portugal empenhado profundamente numa missão de promoção, desde a económica e social até à moral e espiritual e esta tem sido, em boa verdade e desde sempre, a sua missão providencial, na dilatação da Fé e do Império; está o Caminho de Ferro de Benguela, nesta linha de rumo universal, espiritual e nacional, preocupado em estabelecer e realizar uma política de promoção nos seus diversos aspectos e a prova dessa preocupação está no acontecimento que aqui nos reúne. Está, pois, de parabéns a Igreja por este acontecimento religioso e creio praticar a mais



RUA DO OURO, 472

**CAMISEIROS  
ESPECIALIZADOS  
DESDE 1910**

CAMISAS - GRAVATAS  
MALHAS - GABARDINES  
SOBRETUDOS

*Fornecedores da Companhia  
dos Caminhos de Ferro e do  
seu pessoal*

elementar justiça se as felicitações devidas as dirigir ao Rev. Padre Inácio de Oliveira e aos catequistas Carmino Lemos e Miguel Lucas, pelo espírito e esforço missionário de que deram testemunho; está de parabéns a Nação por este acontecimento integrador de cidadãos na orgânica civil e as minhas felicitações dirijo-as a Sua Ex.<sup>a</sup> o Governador do Distrito; está de parabéns o Caminho de Ferro de Benguela como fomentador deste acontecimento de promoção social e também penso praticar devido acto de justiça se as felicitações as dirigir à Senhora D. Margarida Cruz Soares e a seu marido e primeiro colaborador, o Inspector Cruz Soares, pela compreensão e generosidade humanas demonstradas. E também eu me sinto de parabéns como católico, como português e como funcionário do CFB por este acontecimento humano e social e felicito-me por a ele ter estado presente».

Também nós não queremos deixar de felicitar o Centro Social do Luso na pessoa da sua dinâmica responsável, a Senhora D. Margarida Cruz Soares, e de incentivar todos a que prossigam na sua obra, de tanto interesse e de tão grande alcance social. Aliás, sabemos que acontecimento semelhante se prepara já para o mês de Junho próximo, a quando das festas do patrono do Bairro de S. Paulo, o que é bem demonstrativo da vitalidade do Centro Social do Luso.»

## MICHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

**TEXAS REFINING CORP**

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Entregas imediata em Lisboa

**VARIA, LDA.**

Rua Nova da Trindade, 1-3.º-E. Telef. 36 79 62

LISBOA - 2



# Feira Internacional de Lisboa

## 3.º Salão de Antiquidades

Nas amplas e modelares instalações da Feira Internacional de Lisboa, consagradas por grandes certames do mais diverso estilo, vai realizar-se (de 14 a 30 de Abril) o Salão de Antiquidade de 1966. Pela terceira vez, numa cadência anual que, em breve prazo, consagrou o seu significado e os seus objectivos culturais e económicos, este certame vai trazer aos visitantes portugueses e estrangeiros um testemunho de alta civilização e de gosto a que não faltam os mais multiformes atractivos.

A exemplo dos anos anteriores, o Salão deste ano reunirá, nas suas extensas galerias exposicionais, os mostruários do comércio de antiquidades, que tem florescido brilhantemente em Portugal nas últimas décadas, e as colecções de particulares que trazem ao público, generosamente, a revelação das suas preciosidades nos mais variados géneros. A finalidade comercial do empreendimento, que já encerra pela sua própria índole uma projecção valiosa de arte e cultura, é assim transcendida expressivamente e ganha o nível de uma jornada de superiores interesses.

O 3.º Salão de Antiquidades apresentará, como os anteriores, novidades de todos os géneros, em mobiliário que o tempo e o gosto valorizaram, quadros, cerâmicas, objectos decorativos, ourivesaria e pratarias, peças raras de múltiplas especialidades, colecções de arte ou de curiosidade. O panorama será vasto e variado, mais uma vez. Os valores expostos, como o seu arranjo expositivo, serão necessariamente diferentes dos que foram vistos em Salões anteriores. O público terá assim a visão condensada de um mundo vasto de coisas que não são mortas porque o interesse vivo e perene do que representam e do que valem lhes conservou para além do tempo a indeclinável sugestão.

A organização dos serviços da Feira Internacional de Lisboa, a que está confiada a realização do certame, não se poupou a esforços, mais uma vez, para que a prestigiosa demonstração de cultura e de valores comerciais se revista de dignidade, de brilhantismo e de atractivo. O grande pavilhão central das instalações da Junqueira apresentará um arranjo renovado, com elementos decorativos originais, novas concepções de «stands» e combinação expressiva de todos os valores em exposição. Numa nota bastante curiosa, pode informar-se que, na nave pequena do pavilhão central da Junqueira, funcionará durante o certame, um sensacional «mercado de pechinchas»,

onde os comerciantes de antiquidades apresentarão diversas peças a fim de serem vendidas por baixo preço, de forma a corresponder ao interesse dos amadores de objectos de arte antiga. Do conjunto dos elementos expostos e do seu enquadramento resultará, sem dúvida, um verdadeiro espectáculo de valores artísticos — museu transitório mas fascinante de que ficam gravadas recordações indeléveis.

O número e a qualidade dos expositores, tanto no que respeita a comerciantes de antiquidades como a coleccionadores particulares, constituem no Salão um expoente da projecção que o certame tem tomado. Após outras capitais ou grandes cidades europeias, Lisboa criou um Salão de Antiquidades que está a conquistar nomeada internacional pelo valor das peças que apresenta e pelo que significam no mundo da arte e das cotações mundiais da especialidade. E não são apenas os virtuais vendedores e compradores, os apaixonados de colecções preciosas, os investigadores e estudiosos do ramo, que se interessam por estas demonstrações. Em Portugal, como em todo o mundo, existe hoje um vastíssimo público que sabe reconhecer o alcance de iniciativas desta natureza e que as consagra na afluência de grandes multidões interessadas. Assim deverá verificar-se, mais uma vez, com o 3.º Salão de Antiquidades, que é aguardado com grande expectativa em largos sectores.

Por todas estas razões, aguarda-se a presença no 3.º Salão de Antiquidades de numerosos visitantes — e não só amadores. Conta-se também com a presença de muitos turistas, que estarão em Lisboa por essa altura, atraídos pelo «Abril em Portugal», sendo ainda de pôr em relevo a organização de diversas excursões vindas de Inglaterra, França e Espanha (e já programadas com uma agência de viagens britânica), constituídas por categorizados amadores de antiquidades, que se deslocam então propositadamente à capital portuguesa.

Assinala-se, ainda, o interesse que este salão está a despertar nos círculos internacionais da especialidade, aliás bem definido pelas frequentes referências feitas ao certame da Junqueira por conhecidas e importantes revistas que se dedicam a manifestações de arte, entre as quais se podem citar: «Plaisir de France», «Apollo» e «Connoisseur».

Jornada de cultura, de gosto artístico e de valores económicos, o Salão de Antiquidades de Lisboa vai ter neste ano mais uma expressão vitoriosa do seu relevante significado.



# Vida Ferroviária

## O Lobito Sports Club

Por Portaria n.º 14 134 de 3-1-66, publicada no Boletim Oficial n.º 1, 1.ª série, de 3 de Janeiro de 1966, foi este Clube considerado Instituição de Utilidade Pública.

Com esta Portaria, o Governo reconhece o muito que aquele Clube tem contribuído, em mais de 50 anos de actividade, para a educação física da juventude, o desenvolvimento do desporto e o recreio saudável da população da cidade do Lobito.

## Vice-Almirante Libby

No dia 13 de Janeiro visitou, no Lobito, alguns sectores da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, o sr. R. E. Libby, vice-Almirante da Marinha Norte-Americana. Embora aposentado, continua no Serviço Complementar de Informação, a que junta actividades jornalísticas como fundista e comentador.

Os aspectos do ensino foram os que mais directamente o interessaram e nas palavras que escreveu, no livro dos visitantes, manifestou congratulações pela «excelente organização do ensino e pelo uso que dele o CFB está a fazer».

Em Nova Lisboa o Vice-Almirante Libby também se confessou muito bem impressionado pela visita que fez às Oficinas Centrais que o Caminho de Ferro de Benguela possui ali.

## Dr. Georges Grojean

De visita a Angola, como convidado do Governo Português, passou no Lobito em 22 de Janeiro, onde observou a obra social do C. F. B., o sr. dr. Georges I. Grojean, Inspector Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica. Conhecedor profundo dos problemas africanos, manifestou a sua admiração pela atitude de Portugal em relação a Angola.

Na companhia do sr. dr. Saraiva, chefe do Berço do Pessoal e da Assistente Social D. Cândida de

Brito, o ilustre visitante pôde apreciar alguns trabalhos do Parque Infantil que o Caminho de Ferro de Benguela possui no Lobito para os filhos do seu pessoal secundário.

O sr. dr. Georges Grojean teve palavras de admiração para o esforço que a Companhia vem fazendo para a promoção social dos meios evoluídos.

## Engenheiro Pinto Elyseu

Por ter atingido o limite de idade, deixou de exercer a sua actividade como Inspector Provincial em Moçambique o sr. eng. Fernando Francisco Pinto Elysen.

Em 1941 foi nomeado engenheiro-chefe da Brigada de Fiscalização e Construção daquele caminho de ferro, sendo seu Chefe de Exploração lugar que exerceu até 1946, acumulando com o de engenheiro-fiscal dos caminhos de ferro particulares. Em 1946 foi nomeado chefe da Divisão de Exploração de Lourenço Marques e subdirector dos Serviços. Em Agosto de 1959 foi nomeado engenheiro-director do quadro comum, mantendo-se em Moçambique no cargo que há anos vinha desempenhando de Subdirector dos Serviços.

Substituiu frequentemente o Director dos Serviços, até que em 1960 foi transferido para a Província de Angola e colocado como Director dos Portos e Caminhos de Ferro daquela Província.

Ali se conservou durante um ano, voltando a Moçambique ao seu antigo lugar de Subdirector, até ser promovido a Inspector Provincial da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, em 7 de Novembro de 1961.

Da sua folha de serviços constam imensas deslocações a vários países em representação da Província e vários louvores, entre os quais destacamos um com data de 25 de Agosto de 1960, que diz: «Lou-

## CATELDA — Materiais de Construção CARRASQUEIRO & TEIXEIRA, LDA.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE  
SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA  
ARMAZÉM DE FERRO

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175

\*

TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)



vado pela inexcusável lealdade, competência, apurmo inteligência, com que exerceu diversos cargos da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique».

O outro publicado também em Portaria no «Boletim Oficial», n.º 23, de 12 de Junho de 1961 é do seguinte teor: «Louvado pela forma muito competente e eficiente, revelando muito saber e experiência, com que desempenhou as suas funções, imprimindo maior dinamismo aos serviços em Angola».

O engenheiro Pinto Elyzeu, que é natural de S. Martinho do Porto, é Major de Engenharia na situação de reserva.

#### O Clube Ferroviário de Moçambique e as suas notáveis iniciativas

«Pouco espectacular, talvez por deficiência de divulgação embora profunda, tem sido a obra do Clube Ferroviário de Moçambique, quer na sua sede em Lourenço Marques, quer nas Delegações pela Província.

Estádios, piscinas, ginásios, escolas de dança e de música, parques infantis, desportos na quase totalidade das suas modalidades, assistência médica e de enfermagem, além daquela que os próprios C. F. M. prestam, tudo se inclui no programa do Clube Ferroviário.

Iniciativas de todo o género desde as mais modestas às mais arrojadas, ocupam há 41 anos a actividade dos «locomotivas», como por vezes lhes chama a população.

Está na primeira linha a sua banda de música — um conjunto que honra também a capital — e cujos concertos têm merecido do público a maior simpatia e interesse e da crítica as melhores referências, como ainda recentemente sucedeu nas festas do aniversário do clube.

A secção de teatro que já conseguiu dar à população de Lourenço Marques algumas revistas, cuja montagem não foi inferior ao que se faz na Metrópole, e a Academia de Música Pereira Leite, são duas actividades bem demonstrativas da elevação do grau

**Fábrica de Tapeçarias Competidora**

**Maiense**

Fundada em 1950

**Joaquim Moreira de Sousa**

Limitada

End. Teleg. **Maiense** Telefone, 991054

**CASTELO DA MAIA**

TAPETES — CARPETES — PASSADEIRAS DE LÃ

**Fornecedores da C. P.**

cultural procurado pelas várias Direcções do Clube Ferroviário.

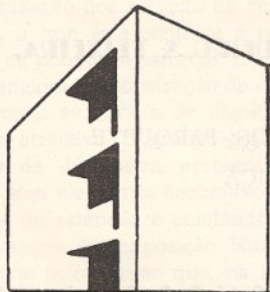
Por sua vez o nosso Clube tem lugar destacado nas actividades desportivas, como o são prova evidente as centenas de taças e troféus que possuem e reforçam o título de campeões provinciais e até nacionais inscrito na sua longa vida de quase meio século.

A propósito projecta a Propaganda dos C. F. M. realizar dentro em breve, em Lourenço Marques, uma exposição de troféus do Clube Ferroviário e das suas Delegações que constituirá, estamos certos, um êxito, em presença do seu elevado número e qualidade.

Mais uma vez e incluída no programa das festas do 41.º aniversário, foi feita uma larga distribuição de emblemas de prata aos sócios com mais de 25 anos de inscrição no Clube, abrilhantada com o 307.º concerto da Banda.

Também na Beira foi levada a efeito no seu Pavilhão de Desportos, uma festa desportiva em que foram apresentadas mais de 150 crianças em ginástica e várias modalidades desportivas, que constituiu um êxito total e a que a imprensa se refreiu muito destacadamente.

[Do Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique].



**J. Santos Paixão & Irmão, Lda.**

CONSTRUÇÕES CIVIS INDUSTRIAIS — OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.

LISBOA

TELEFONES: 845341 - 842551



# Electrificação da Linha do Norte

## Um esclarecimento do sr. Eng. António da Costa Macedo, Administrador da C. P.

A propósito de duas notícias, publicadas no nosso número de 16 de Janeiro do corrente ano, colhidas no noticiário de um diário da tarde, recebemos do sr. Eng. António da Costa Macedo, ilustre Administrador da C. P., a seguinte carta acompanhada de um esclarecimento enviada ao sr. Director do «Diário Popular».

Ex.<sup>mo</sup> Senhor  
Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
Lisboa

Ex.<sup>mo</sup> Senhor  
Em seguimento do telefonema de ontem, tenho a honra de enviar a cópia da carta nesta dada dirigida ao Director do «Diário Popular», acerca das notícias publicadas no n.º 1874 da «Gazeta» de que V. Ex.<sup>a</sup> é mui digno Director.

Aproveito o ensejo para lhe apresentar os melhores cumprimentos e subscrevo-me

De V. Ex.<sup>a</sup>  
Mt.º Att.º Vndr.,  
Um administrador  
António da Costa Macedo

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director do Jornal  
«Diário Popular»  
Lisboa  
Ex.<sup>mo</sup> Senhor,

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», publicou no seu número de 16 de Janeiro p.º passado duas notícias cujo conteúdo era contraditório. Uma a pág. 471, sob o título e subtítulo «Electrificação das nossas linhas férreas - Um esclarecimento da C. P.», dava a conhecer, em nome da Administração da Companhia, que para além da conclusão da electrificação da Linha do Norte, no momento apenas se prevê a hipótese de virem a ser electrificados pequenos troços afluentes àquela linha; outra, a pág. 479, sob o título e subtítulo «A electrificação da linha Setil-Vendas Novas - Começaram os trabalhos preliminares», divulga-se a notícia de que já haviam começado os trabalhos preliminares para a electrificação da linha em referência.

Semelhante contradição foi posta em foco no número de 1 do corrente do jornal de que V. Ex.<sup>a</sup> é mui digno Director com base numa carta recebida do vosso leitor, Sr. João Costa. E pergunta o vosso Jornal: «Em que ficamos? Há ou não há electrificação do troço Setil-vendas Novas?».

Não querendo deixar por mais tempo a pergunta em aberto, é com a aquiescência do ilustre Director

da «Gazeta» que me dirijo a V. Ex.<sup>a</sup> para comunicar que se tratou de uma falha a que qualquer jornal não deixa de estar sujeito e que, por isso mesmo, deverá merecer a nossa condescendência.

Mas a pergunta não deixa de ser pertinente e, por isso mesmo, muito agradecia que esclarecessem o vosso leitor. e anotassem, que, quanto à electrificação das nossas linhas férreas, prevalece o que foi anunciado na nota distribuída pela Administração da C. P. e não o que consta de uma notícia em que a execução de determinados trabalhos foi tomada como prenúncio de que já se está a proceder à electrificação de uma linha que não havia sido citada naquela nota.

Aproveitando o ensejo, Sr. Director, para lhe apresentar os melhores cumprimentos, subscrevo-me

De V. Ex.<sup>a</sup>  
Att.º Venr. Obg.º  
Um Administrador  
a) António da Costa Macedo



### HYGIAPHONE O GUICHET

mundial conhecido, foi concebido especialmente para defender a pessoa que está em contacto directo com o público das correntes de ar, contágio de doenças, mau hálito e segurança de diversos. Em Portugal, este indispensável guichet, já se encontra em larga escala ao serviço de: Bancos, Hospitais, Sanatórios, Cinemas, Gares, Companhias de Seguros, etc.

Representantes exclusivos:

«SAPEL» SOC. DE ACESSÓRIOS para ESCRITÓRIO, L.<sup>DA</sup>  
Rua da Madalena, 48, 2.º - Telef. 87 06 36 - LISBOA



# Sociedade Industrial de Curtumes

PAULO DA SILVA RANITO, S. A. R. L.

**FÁBRICAS DE  
CURTUMES E  
CORREIAS DE  
TRANSMISSÃO**

## RANILON

CORREIAS DE TRANSMISSÃO  
DE PLÁSTICO E COURO  
PLANAS E TRAPEZOIDAIS

LEVE



MAIOR  
PRODUÇÃO



+30%



NÃO ESTIC.

NÃO DESLISA

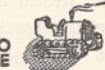


USE CORREIA PLANA RANILON MAS  
SE NÃO PUDE, USE A TRAPEZOIDAL  
RANILON COM 1 FAZ O SERVIÇO DE 2

IMPERMEÁVEL



MUITO FORTE



COM O TIPO SE PODE  
USAR TAMBOR DE PRESSÃO

POUCO



Transmissões  
muito próximas



*Ranilon*

CADA 1/2 =



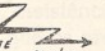
GRANDES DIFERENÇAS  
DE TAMANHOS  
1 PARA 20



PEQUENA LARGURA



VELOCIDADES



ATE 60 M/SEG.

## PONTE DA PEDRA (S. MAMEDE DE INFESTA) PORTUGAL

TELEFONE P. P. C. S. M. 900513 (4 LINHAS)

TACOS PARA TECELAGEM EN PLÁSTICO  
**CORREIAS DE PLÁSTICO RANILON**  
FITA DE CONTÍNUO EM PLÁSTICO  
LANIERES EM COURO E PLÁSTICO  
CORREIAS TRAPEZOIDAIS EM PLÁSTICO  
SALVA ESPADAS EM PLÁSTICO  
ABRAÇADEIRAS EM PLÁSTICO PARA TEARES  
CORREIAS DE TANINO E DE CROMO  
TACOS EM COURO - TIRA-TACOS  
MANCHONS DE PENTEACÃO  
e todos os utensílios de couro para a indústria

OFICINA SOLDADURA ELÉCTRICA

## A Progresso, Lda.

- SOLDADURA ELÉCTRICA E OXI-ACE-TILÉNICA
- CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES NAVAIS E MECÂNICAS
- SERRALHARIA MECÂNICA E CAL-DEIRARIA
- MÁQUINAS DE VAPOR, MOTORES DE COM-BUSTÃO INTERNA E DE EXPLOÇÃO
- GRUPOS AUXILIARES DE BORDO, GUIN-CHOS, MOLINETES E CABRENTANTES
- CONSTRUÇÕES METÁLICAS
- CARPINTARIA NAVAL - PICAGENS E PIN-TURAS

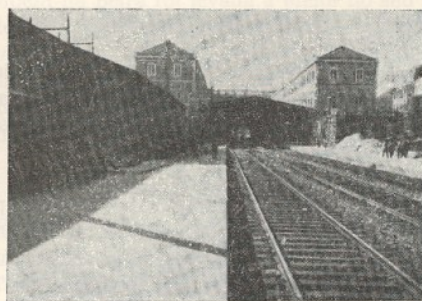
Doca Sto. Amaro

Esc. e Ofic. : 663952  
Armazém : 6377 30

## HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL



Estação de Santa Apolónia-Lisboa - Aspecto parcial do cal, à esquerda, tratado com HYDROLIT-FLUAT

- Impermeabilização** até pressões de 50 atmosferas.
- Aceleração de Presa** das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.
- Inocuidade** das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.
- Aumento de resistência** à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.
- Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.
- Consultas, referências e pedidos a
- Bettencourt & Silva, Lda.**
- Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISEO-A-2



## Madrid e o turismo

Os números falam com eloquência. O ano passado visitaram a capital espanhola 1 700 000 turistas, dos quais 600 000 franceses; 250 000 ingleses, 250 000 norte-americanos, 125 000 Latino-americanos e 100 000 portugueses. Seguem-se os alemães e italianos com uma percentagem que atinge as 90 000 pessoas; 50 000 belgas e 180 000 visitantes de várias nacionalidades.

Segundo os dados facilitados pelas Delegações de Turismo, o maior atractivo turístico de Madrid é o Museu do Prado e a época melhor para a visita da capital da Espanha o Outono. O turista inglês dirige-se à capital espanhola procurando antiguidades; o americano interessa-se pelas salas de festas, restaurantes típicos e «tablaos» flamencos; o francês prefere os «souvenirs».

## As Ilhas Baleares e o seu crescente número de turistas

Durante o passado ano de 1965 registou-se nas Ilhas Baleares o índice mais elevado de Espanha; sob o ponto de vista turístico: mais de onze milhões de turistas e a média de 10,3 dias de permanência por turista.

A média de afluência turística em Mallorca durante 1965 foi de 21%. Os turistas chegados à esta ilha elevaram-se a 1 080 826.

O tráfego aéreo no aeroporto de Palma bateu as suas marcas anteriores registando um movimento de 40 224 aviões em 1965 e 2 046 196 passageiros com um aumento de 25% sobre o ano anterior. A média deste movimento aéreo é de 191 aviões e 11 095 passageiros diários.

A capacidade hoteleira em Baleares até 31 de Dezembro de 1965 era de 1 284 hotéis e 67 589 lugares. Inaugurou-se em 1965 um hotel para cada 49 horas: Por cada 345 habitantes há um hotel.

## A Grã-Bretanha e o Turismo

Segundo anunciou a Associação Inglesa de Viagens, a Grã-Bretanha recebeu em 1965 número «record» de visitantes estrangeiros; 2 165 000, mais duzentos e cinquenta mil do que em 1964.

Do total do ano passado, 1 316 000 vieram de países europeus e 674 mil dos Estados Unidos. Por outro lado, noventa e seis mil visitantes chegaram em Dezembro — mais nove mil do que no mesmo mês de 1964.

## Nova Carreira de Autocarros Sevilha - Lisboa

A partir de 1 de Abril até 30 de Setembro, os autocarros da Empresa «Casal» de Sevilha, efectuarão o seu percurso entre a citada capital e Lisboa, passando por Rosal de la Frontera (Huelva), da seguinte forma:

Saída de Sevilha (Estación de Autobuses del Prado de San Sebastian), às 6,45 horas.

Chegada a Lisboa às 19 horas.

Saída de Lisboa às 8 horas.

Chegada a Sevilha às 22 horas.

Também a Empresa «Damas», com sede na calle Segura, 18, Sevilha, que tem a sua estação própria de autocarros, despacha bilhetes Sevilha - Lisboa, fazendo-se o percurso Sevilha - Ayamonte em autocarros e depois em combinação com os Caminhos de Ferro Portugueses em comboio de Vila Real de Santo António - Lisboa. Este autocarro sai às 11 h. para chegar a Ayamonte às 14,30 h. e depois de atravessar o rio Guadiana liga com o comboio que tem a saída de Vila Real de Santo António às 15,40 h. para chegar a Lisboa às 22,50 h..

O regresso de Lisboa efectua-se em comboio, com saída às 7 h., chega Vila Real de Santo António às 14 h. e logo depois da travessia do Guadiana liga com o autocarro que sai de Ayamonte às 16,15 chegando a Sevilha às 20 h.. A Empresa «Damas» não tem representante em Lisboa, mas na estação dos Caminhos de Ferro Portugueses despacha-se o bilhete combinado Lisboa - Sevilha.

**THREE HORSES BEER**  
**CERVEJA HOLANDESA**



**UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA**

Representante:

**Benarus, Lda.**

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74



# FERODO

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

Representantes exclusivos:

**Comptoir Français d'Accessoires**

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

**LISBOA**

# ÁGUA DE LUSO

*A mais fina e a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagens-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 770396 \* LISBOA-4

# Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE - SECO  
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

**Sociedade Dómús, L.<sup>da</sup>**

**ELVAS**

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

**Francisco Velez Conchinhas**

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 8674 64



# Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

S. A. R. L.

**CAMPELOS**

GUIMARÃES

*FIOS, ATOALHADOS  
E TECIDOS DIVERSOS*

Telefones { 472 41  
472 40  
472 29 TAIPAS  
472 39

Endereço Teleg. CAMPILOS

CALDAS DAS TAIPAS



NA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA

# Eng.º Trigo de Moraes

Na noite de 5 de Março, realizou-se na Sala Portugal, de Sociedade de Geografia, uma sessão de homenagem à memória do eng. Trigo de Moraes, que foi, como se sabe o portentoso criador do Colono do Limpopo. Presidiu à sessão, o Prof. Adriano Moreira, na qualidade de presidente da Direcção daquela douta e benemérita instituição, baseado pelo Prof. António de Almeida, secretário perpétuo, o coronel António José Caria, secretário-geral. Em lugar especial, via-se o Senhor Arcebispo de Cízio. Presentes, a viúva e pessoas de família do homenageado. E entre as inúmeras individualidades que não faltaram a esta grande manifestação de pesar pela perda de uma grande figura do ultramar, viam-se deputados à Assembleia Nacional, altos funcionários, e sacerdotes missionários. A sessão foi aberta pelo sr. Prof. Adriano Moreira, que ao findar a sua homenagem à memória de um grande português, concedeu a palavra ao deputado por Moçambique, dr. Gonçalo Mesquitela. Dois discursos admiráveis, não apenas como peças literárias, mas como afirmações de límpido e válido patriotismo. Vamos arquivar os dois discursos.

## Discurso do sr. Prof. Adriano Moreira

«Reunimo-nos hoje aqui para consagrar a memória de um grande português do nosso tempo, dos poucos que já em vida puderam ser apontados como exemplo. Recordo-me da impressão viva e imediata que senti a primeira vez que encontrei o Eng. Trigo de Moraes, então na plenitude da sua vitalidade e sólidamente enraizado na sua vontade para resistir aos opositores; foi exactamente a mesma que senti a última vez que o encontrei, já na plenitude da serenidade das vidas cumpridas e sólidamente projectado na obra realizada para resistir à erosão do tempo: era um verdadeiro patriarca. Era da estirpe dos poucos escolhidos que ouviram aquelas misteriosas vozes que chamam para uma missão definida no caminho do essencial e acima das contingências do quotidiano; teve o seu povo; teve a sua terra prometida. Teve, acima de tudo, a rara felicidade de poder realizar, na idade madura, o sonho que pensou na juventude. Tanto reconhecia e agradecia essa circunstância, que lhe ouvi dizer, poucos dias antes do seu falecimento, que por isso morreria feliz e dando graças a Deus. O profundo sentido de mis-

são permitiu-lhe atravessar com grandeza a sua época e permanecer intocado pelos defeitos fundamentais do meio».

O Prof. Adriano Moreira acrescentou;

«Conheci, ouvi, atendi, por força das circunstâncias, muitos dos detractores, opositores e até inimigos de Trigo de Moraes que lhe inventariavam minuciosamente os erros e os defeitos: Trigo de Moraes nunca deu mostras de saber fosse o que fosse a respeito de qualquer deles. Num ambiente em que sempre sobejam às sólidas inteligências que demonstram, de maneira cabal, porque é que as coisas se não devem fazer, Trigo de Moraes pertencia à raça menos numerosa e por isso mais ocupada que leva a vida a tentar deixar este mundo um pouco menos inacabado do que o encontraram. Profundamente grato por ter nascido português, não concebia o seu povo sem uma projecção ultramarina.

Crente na existência de uma missão nacional, não se vergava às contingências da conjuntura, e continuava humildemente a colaborar na tarefa que o transcendeu.

Ficou como uma fonte de inspiração. Ao decidir consagrar públicamente a sua memória, a Sociedade de Geografia de Lisboa tem a certeza de estar a prestar homenagem a um grande português».

## O elogio do homenageado pelo Dr. Gonçalo Mesquitela, deputado por Moçambique

«Para podermos avaliar o homem em toda a sua plenitude, começarei por uma brevíssima análise da sua vida e dos seus trabalhos.

Se aceitássemos a predestinação do ser humano poderíamos dizer, sem erro, que o signo sob o qual nasceu António Trigo de Moraes foi o de vencer a água, o de a dominar, o de a colocar ao serviço dos grupos humanos que tanto dela dependem na sua riqueza, no seu bem-estar, no seu descanso, na sua própria vida.

Formado em Engenharia Civil pelo Instituto Superior Técnico, de qual foi assistente, logo o vemos engenheiro dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e também ensinando no Instituto Superior de Agronomia a cadeira de Topografia e Construções.

Mas em 1921 toma pela primeira vez rumo ao Ultramar, precisamente para Moçambique. Durante esse ano e o seguinte estuda o rio Buzi e em 1924



inicia o estudo do que havia de ser a grande obra que vai legar ao Mundo: o Limpopo e o seu vale. As possibilidades económicas e principalmente humanas que antevê apaixonam-no. Em 1925 apresenta superiormente a conclusão do seu trabalho.

E neste mesmo edifício, quem sabe se nesta mesma sala, o Eng.º Trigo de Moraes, profere em 16 de Junho de 1926 uma conferência que ficou memorável, sob o tema «Política Hidráulica na Província de Moçambique e o aproveitamento agrícola das terras do Limpopo». É mais uma das grandes realizações nacionais que aqui foram expostas e que através da Sociedade de Geografia foi dada a conhecer ainda nos seus esfumados primórdios quando mais não era que a esperança de um técnico e o sonho do homem que viria a ser capaz de o realizar.

Em 1927, o então Conselho Superior de Obras Públicas e Mipás, recomenda o seu projecto, de preferência a outro que se lhe contrapunha. É que o Eng. Trigo de Moraes, no projecto do Limpopo, teve que provar contraditóriamente a sua ideia, perante a de outros técnicos estrangeiros de indiscutido valor.

A história é esta, como se sabe. Manuej Moreira da Fonseca, ao tempo Governado-Geral de Moçambique, ao preparar um Plano de Fomento para a província, mandou executar o estudo sobre o Vale

do Limpopo a dois técnicos: ao Coronel John Balfour e ao Eng. Trigo de Moraes.

Os projectos resultantes diferiam fundamentalmente. O da missão chefiada por Balfour advogava a rega de 20 000 ha na margem direita do rio, situando a barragem derivadora dos caudais de irrigação a 19 quilómetros a jusante da povoação do Gnjá. O de Trigo de Moraes, prevendo a irrigação de 29 000 ha também na margem direita, entre o Guijá e a Mianga, localizava a barragem a 25 quilómetros a montante de Gnjá, concebendo-a de tal sorte que sobre ela passaria o caminho de ferro de Lourenço Marques para a Rodésia, que também preconizava já nesses tão recuados tempos.

#### Em 14 anos sob a sua orientação várias obras se ergueram na Metrópole

É este o trabalho que em 1927 merece a recomendação. Já então o técnico se tinha imposto pelas suas concepções. Mas a aprovação não significa a execução. O projecto aguarda adormecido, esquecido durante largos anos, como veremos».

Recorda depois, o orador a ida de Trigo de Moraes à África Oriental onde casa com a filha do comandante Augusto Cardoso, e a sua nomeação, em 1935, para presidente da Junta Autónoma de Hidráulica Agrícola e, em 1936, director-geral do Fomento para o Ultramar.

Regressa à Metrópole e aqui, sob a sua orientação no decurso de catorze anos, estudaram-se e executaram-se inúmeras obras, tal como na ilha da Madeira.

Entretanto, em 1942 toma assento pela primeira vez, na Câmara Corporativa a que pertencia ainda quando morreu.

Em 1946 chefia a missão que estudou no Sul de Angola o vale do Cunene o que o leva a projectar a barragem da Matola, brilhante realidade de hoje.

Três anos após passa a ser director-geral da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos e, em 1951, é nomeado para o cargo de Subsecretário de Estado do Ultramar, ainda delineou o 1.º Plano de Fomento para o Ultramar. E em 1953 deixa o Governo. Nomeado inspector-geral do Fomento do Ultramar é-lhe confiada a superintendência das obras de irrigação do vale do Limpopo em Moçambique e as do vale do Cunene, a da barragem de Matola e do Biopio, em Angola.

#### A obra do Limpopo era grande demais para as dimensões a que estamos habituados

Referindo-se, então, ao sonho do Limpopo, o conferencista recorda:

«Da revisão de 1951 resultara que o projecto passou a considerar a rega de 31 000 hectares entre o Guijá e a Mianga e o povoamento da área com portugueses brancos e pretos, sem distinção de raças.



BADISCHE MACHINENFABRIK A-G  
ALEMANHA

## MECANIZAÇÃO DE FUNDIÇÕES

- Máquinas
- Equipamentos
- Projectos

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.

RUA NOVA DO ALMADA, 46 — LISBOA-2

Telefones: 3 01 32 (6 linhas)



É a isso que se vai dedicar, de alma e coração, a Brigada Técnica de Fomento e Povoamento do Vale do Limpopo, que foi, para o efeito, o órgão executivo do conselho superior de Fomento Ultramarino, a que preside Trigo de Morais».

Recordou, a seguir, as críticas feitas à obra pelos moçambicanos e acrescentou:

«A obra era grande demais para as dimensões a que estávamos habituados. O que se pretendia envolvia cifras superiores ao milhão de contos e esvair-se-ia na burocracia o que se não esboroasse nas constantes mudanças de funcionários seguindo o caminho de tantas outras que se tinham tentado: a produtividade do vale, depois de irrigado, não seria compensadora: o regime inter-racial concebido por Trigo de Morais fal faliria, etc.»

Muito rapidamente as realidades começaram a surgir e dez anos depois, em 1962, o colonato attingira já dimensões que pareciam impossíveis no início.

«Estava construída a barragem e sobre ela circulava o caminho de ferro para a Rodésia que em fins de 1963 transportou 11 milhões e meio de toneladas de mercadorias e cujo tráfego aumenta de tal modo que se está, actualmente, substituindo os carris da linha para suportar o acréscimo de mais alguns milhões nos próximos tempos.

**Em dez anos instalaram-se no Limpopo 1205 famílias, 934 europeias e 271 autóctones**

«Naquele primeiro decénio tinham aberto 55 quilómetros de canais principais, 260 quilómetros de canais distribuidores, 1 450 quilómetros de regadeiras e estavam já cobertos 17 000 dos 31 000 hectares projectados.

Nele 5 milhões de árvores fixavam já as suas raízes. Delas, só os eucaliptos — 4 milhões e setecentos mil — ao valor corrente do mercado sul-africano — representavam uma riqueza avaliada em 400 000 contos.

Decididos os inúmeros problemas humanos, jurídicos e técnicos que em torno da questão se levantaram, estavam atalhados 960 hectares, vedados e com água e albufeiras.

Na área da brigada existia já uma vila — a do Guijá e 12 aldeias — todas elas com lusitaníssimos e evocadores nomes como Sagres, Ourique, Flogares, S. Tiago, Senhora da Graça, Pegões, Madragoa. Nelas tinha a brigada construído 1551 moradias, 13 postos médicos, 13 escolas no total de 56 salas de aula, uma igreja e 12 capelas, 12 cemitérios.

Em seu torno a actividade privada desenvolvera-se através do comércio, da indústria e do artesanato e e tinha construído para isso mais de 100 edifícios em que trabalhavam cerca de 1 500 pessoas.

Já a camionagem ligava as aldeias através das estradas do colonato; havia telefones servindo 5 delas e o conjunto.

## IMPECÁVEL



### SÓ COM CAMISAS REGOJO

Nos bons estabelecimentos

**Fabrica:**

Rua de S. Lázaro, 18

**Escritório e Armazém:**

Rua José António Serrano, 5 a 11

Telefs. 86 21 6576 e 86 69 79 = LISBOA

QUASE MEIO SÉCULO AO SERVIÇO DA INDUMENTÁRIA MASCULINA

O ponto feito no fim deste decénio apresentava a instalação de 1205 famílias, sendo 934 europeias originárias de Trás-os-Montes, do Alentejo, dos Açores, da Madeira e de quase todas as províncias da Metrópole — e 271 autóctones, num total de 7500 pessoas, além das 2000 famílias que ali habitavam antes das obras e que agora se enquadravam no conjunto com glebas de dois hectares de regadio.

Previam-se para o ano de 1965 a instalação de umas largas centenas mais. Destas, 70 eram constituídas por casamentos celebrados já no colonato.

Nasceram nesse ano 171 crianças, enquanto se incorporaram na recruta militar 200 mancebos ali censoados.

Era já a vida colectiva a institucionalizar-se. Em 10 anos, Trigo de Morais transformara, em nome de Portugal, o Vale do Limpopo na realidade que se firmara irreversivelmente em Moçambique».

Ao conjunto das 15 povoações, a Associação dos Regantes prestava assistência técnica e financeira, com um movimento de caixa excedendo os 15000 contos, com empréstimos aos colonos no valor de 7 191 contos para sementes, tractores e alfaias, insecticidas, géneros alimentícios, gado, etc.

A produção comerciada excedeu nesse ano os 66 000 contos, representando menos de metade do rendimento real do colonato por não se terem in-



cluído neste valor os produtos de subsistência dos próprios colonos e a produção dos seus gados.

Através da Cooperativa Agrícola eram já explorados uma fábrica de descasque de arroz, uma fábrica de moagem de cereais e uma fábrica de desidratação e farinação de forragens. Preparavam-se as que no ano seguinte eram inauguradas: uma fábrica de lacticínios para laborar diariamente 20 000 litros de leite, uma fábrica de concentrados de tomate com capacidade de 15 000 toneladas, adquiridas aos colonos e uma fábrica de salsicharia para abate diário de 20 porcos.

O movimento do armazém dessa Cooperativa foi nesse ano da ordem dos 70 000 contos».

**Antes da irrigação o vale do Limpopo apresentava como características 53% de anos de fome**

Continuando, o Dr. Gonçalo Mesquitela disse: «Tudo isto nasce num vale que, antes da irrigação e do povoamento apresentava como características 53 por cento de anos de fome, 25 por cento de colheitas escassas e apenas 22 por cento de boas colheitas, dadas as irregularidades das chuvas, o reduzido número e o espaçamento dos dias em que se verificavam durante o ano e à forte evaporação que ali se dá».

Referiu depois, a importância que Trigo de Morais dá ao Homem, a sua dimensão transcendente.

«Por outro lado — diz — o povoamento nunca foi para ele o simples facto de enviar gente da Metrópole para o Ultramar. Caldear comunidades mistas em que «a tenacidade, a sobriedade, o apego ao trabalho do agricultor metropolitano servissem de exemplo para os seus irmãos de África», como escreveu ainda naquelas instruções que já citei era para ele o caminho da verdade portuguesa.

Quis o tempo demonstrar-lhe como estava na razão. Quis o Destino do grande continente negro e o de Portugal que ele ainda os visse unidos nesta luta ideológica em que o «seu» Limpopo tanto tem servido para demonstrar aos que querem ver o caminho certo que trilhamos. Em 1963, o Embaixador dos Estados Unidos na Tanzânia, afirmava, depois depois de visitar o Colono:

«Não conheço em África qualquer realização igual, principalmente sobre o aspecto social. A verdadeira comunidade de brancos e pretos que ali existe é muito significativa».

**Citada a admiração de Trigo de Morais pelo Doutor Salazar**

E, mais adiante:

«Formou gerações de técnicos que habituou ao lema da oferta total ao trabalho, da honestidade integérrima e da dedicação total ao chefe.

Neste último aspecto também Trigo de Morais foi inexcusável. Em todos os seus trabalhos transparece a imensa admiração e obediência ao pensamento de Salazar, a quem prestou a maior homenagem que podia vir de si, qualificando-o de Mestre de pensamento e da acção e de primeiro e o maior de todos os trabalhadores do Limpopo».

O orador recordou depois, que Trigo de Morais se considerava escravo das suas obrigações que entendia com o mais rigoroso escrupulo e que exigia dos outros o mesmo.

«Era um homem venerável como um patriarca» — disse o presidente da Assembleia Nacional ao prestar-lhe homenagem quando do seu falecimento. E tinha, na verdade qualquer coisa de patriarca».

**Um exemplo que cabe a Portugal consagra r**

A terminar, disse:

Choram-no os familiares, os amigos, os «seus» colonos. Homenagearam-no, com respeito as mais altas instituições oficiais.

Mas o País deve-lhe mais.

No Limpopo frente ao rio, deve-lhe um sinal perpétuo na pedra dos seus Trás-os-Montes que, com imponência e simplicidade diga a quem passa que, ali, em terras de África está sepultado um homem que, por amor aos outros homens e a Portugal dedicou toda a sua vida a reconstruir a natureza para que tudo o mais que ali virem pudesse ser.

E, porque a vida de Trigo de Morais é um exemplo, digno do que nos deixaram os mais nobres varões da História Portuguesa, cabe a Portugal consagrá-lo para além dos monumentos por mais belos que sejam.

Havia que o levar à infância e à juventude. Os livros de estudo em que as futuras gerações venham a formar o seu espírito deveriam inserir a lição da vida de António Trigo de Morais, padrão das maiores virtudes da raça e um dos pioneiros do que tem que ser a nossa luta do futuro para a instauração de uma sociedade plurirracial.

Porque, para além de tudo o mais Trigo de Morais fez esta preciosa e rara doação à Pátria: a de um exemplo para todos os jovens, uma conduta a ser continuada porque ele, sim, estava no caminho certo.

Assim possa vir a suceder».

## Ferreira & Sousa, Limitada

IMPORTADORES E ARMAZENISTAS  
DE FERRAGENS E QUINQUILHARIAS

Rua dos Bacalhoeiros, 14-A-B-C

Casa Fundada em 1902

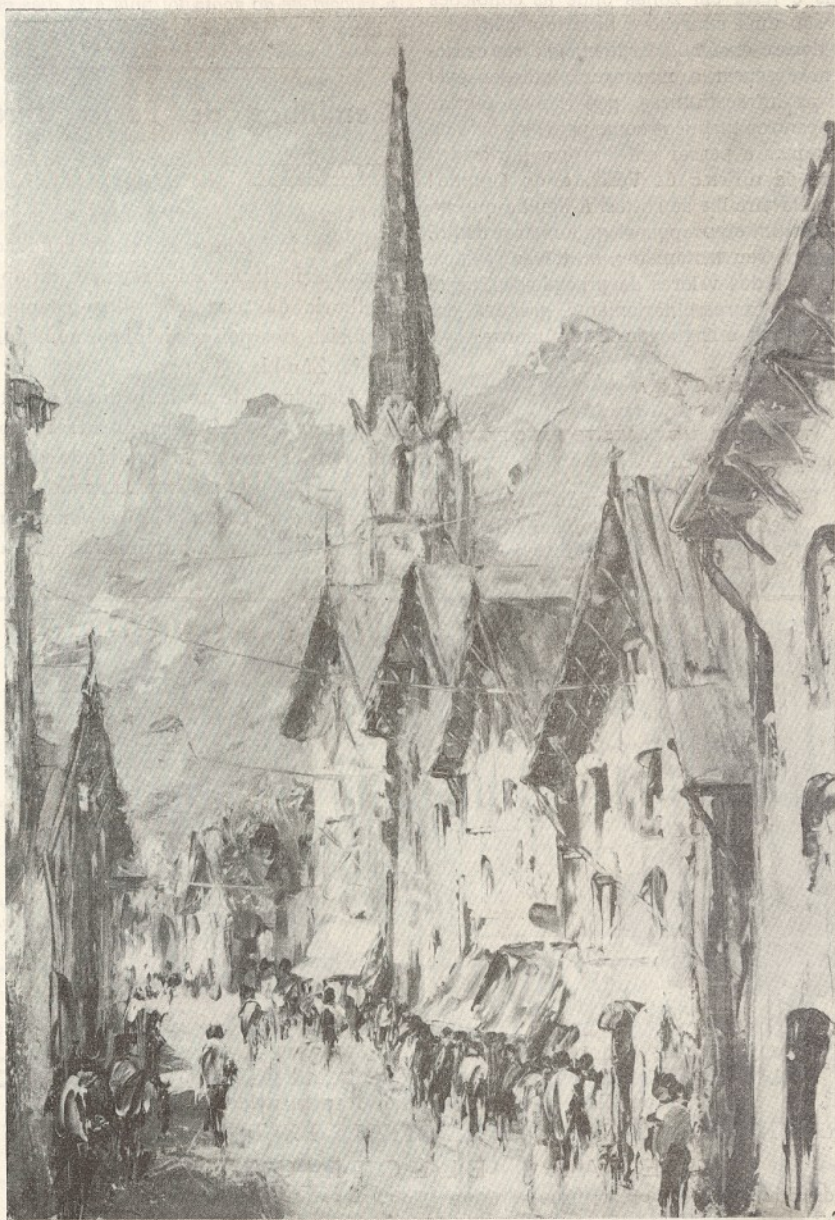
Vendas só por atacado

Telefs: } Escritório: 87 02 72  
          } Armazéns: 86 95 41

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro



# Os nossos artistas



Uma rua de Munique (Alemanha) – João Mário



## O excepcional clima de Sintra

O factor tempo é, actualmente, um peso na balança turística que não é de desprezar. Um peso que escapa à vigilância das aferições mas interessa sobremaneira aos que se deslocam em gozo de férias. O nosso país é fértil em zonas onde as condições climatéricas são uma atracção e uma tentação. Se a planificação tivesse encarado desde início essas características sem descurar a montagem indispensável das respectivas infraestruturas, poderíamos ofertar uma rede de centros turísticos como poucos países da Europa. E estamos a pensar em Sintra como centro extraordinário de turismo de Verão e do Outono! Mas... a bússula vira-lhe as costas. A agulha que no quadrante gira num eixo a poucos quilómetros daqui, está desfasada no seu movimento, ou talvez estática.

Abstraindo-nos dos valores da precipitação, neste último trimestre, extraordinariamente grandes em todo o país, vejamos a linguagem dos números:

### SINTRA

|          | TEMPERATURAS        |                    | VENTO      | PRECIPITAÇÃO |
|----------|---------------------|--------------------|------------|--------------|
|          | Máxima              | Mínima             |            |              |
| Outubro  | 19 <sup>o</sup> ,3  | 8 <sup>o</sup> ,34 | 9, km/h.   | 8,9 mm.      |
| Novembro | 15 <sup>o</sup> ,4  | 13 <sup>o</sup>    | 9,1 km/h.  | 6,2 mm.      |
| Dezembro | 13 <sup>o</sup> ,44 | 6 <sup>o</sup> ,8  | 10,1 km/h. | 4,4 mm.      |

### AZENHAS DO MAR

|          |                    |                    |            |          |
|----------|--------------------|--------------------|------------|----------|
| Outubro  | 20 <sup>o</sup> ,7 | 18 <sup>o</sup> ,6 | 8,8 km/h.  | 8,5 mm.  |
| Novembro | 16 <sup>o</sup> ,2 | 11 <sup>o</sup> ,3 | 16,3 km/h. | 3,9 mm.  |
| Dezembro | 14 <sup>o</sup> ,7 | 9 <sup>o</sup> ,93 | 11,2 km/h. | 2,67 mm. |

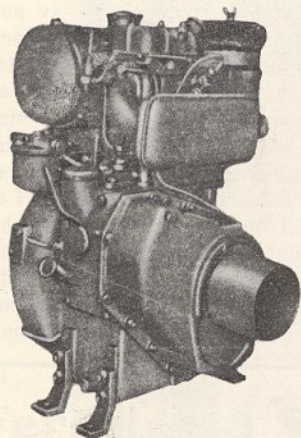
Note-se que durante este período, sem igual nos últimos anos, ainda houve, em Sintra, 21 dias em que a velocidade do vento foi nula e 21 dias de precipitação nula.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

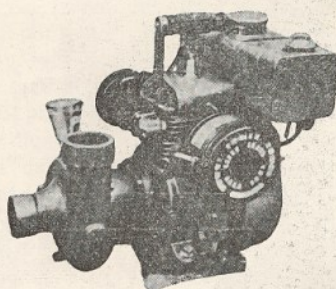
### MOÇAMBIQUE

Cerca de 40 mil contos, só em mão-de-obra vão ser investidos na total renovação da linha ferroviária internacional do Limpopo, visando a melhoria das condições do escoamento das mercadorias dos países vizinhos, nomeadamente, Rodésia, Zâmbia e Congo.

Centenas de trabalhadores e de técnicos participarão nesses importantes trabalhos dos Caminhos de Ferro de Moçambique, devendo prolongar-se por alguns meses, mas sem impedir a circulação das composições ferroviárias que diariamente cruzam a movimentada linha.



# BERNARD



## MOTORES E GRUPOS MOTO-BOMBAS

a petróleo, gasolina ou «Diesel» para todos os fins

PARA ENTREGA IMEDIATA NOS AGENTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

MECANO ELÉCTRICA, L.<sup>DA</sup>

Rua da Boavista, 84-1.º (escritório)

Stand: Rua da Boavista, 88-94

Telefs.: 36 13 96-32 23 00-36 86 42-36-86-43

**LISBOA**

Avenida dos Aliados, 156-162

Telefs.: 2 05 13-3 15 47

**PORTO**



## TURISTAS EM SINTRA

No último trimestre do ano de 1965, como sempre acontece na generalidade dos centros turísticos portugueses, a afluência de turistas decresce — o contrário seria de admirar. Não só não possuímos «estações», que chamem os jovens que possam rivalizar com o que há tanto existem noutras paragens, como (e aqui reside a razão forte) não ser já esta a época do ano das deslocações em massa.

Sintra não poderia fugir à regra. Mas nem por isso ela deixou de ser visitada pelos estrangeiros. Eles vieram ainda em número suficiente para provar aos responsáveis a necessidade urgentíssima de se cuidar do seu problema hoteleiro. Só os cépticos não querem ver essa carência absurda num meio de tão extraordinárias condições.

Nos Serviços de Turismo, registou-se o seguinte movimento de pessoas ali entradas:

|                     |             |
|---------------------|-------------|
| Alemães             | 253         |
| Americanos          | 223         |
| Belgas              | 105         |
| Brasileiros         | 132         |
| Espanhóis           | 244         |
| Franceses           | 253         |
| Inglese             | 273         |
| Italianos           | 130         |
| Mexicanos           | 81          |
| Suecos              | 72          |
| Suíços              | 54          |
| Outros estrangeiros | 80          |
| Portugueses         | 375         |
| <b>Total:</b>       | <b>2275</b> |

Entre os «outros estrangeiros» figuram Argentinos, Australianos, Chilenos, Colombianos, Dinamarqueses, Holandeses, Japoneses, Polacos, Sul-Africanos e Venezuelanos.

## Publicações recebidas

### Autores

Acabámos de receber o número de Janeiro de 1966 do magnífico Boletim *Autores*, editado pela Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses e dirigido pelo ilustre escritor dr. Luís de Oliveira Guimarães. Trata-se de uma publicação que muito honra não apenas o teatro mas também a cultura portuguesa, pelo alto nível da sua colaboração.

O presente número é colaborado pelos escritores José Galhardo, Augusto de Castro, João Ameal, Francisco Ventura, Cristiano Lima, Xavier de Magalhães.

Os admiradores de Júlio Dantas poderão matar saudades do grande mestre da prosa portuguesa lendo um capítulo inédito da sua obra *Lisboa dos nossos avós*, que a Câmara Municipal de Lisboa vai editar brevemente.

## Comunicações e Transportes de Angola

### Movimento ferroviário

(Janeiro / Setembro)

| Elementos de tráfego | C. F. de Benguela |                | C. F. de Luanda |         | C. F. de Moçâm. |         | C. F. do Amb. |        |
|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|---------|-----------------|---------|---------------|--------|
|                      | 1964              | 1965           | 1964            | 1965    | 1964            | 1965    | 1964          | 1965   |
| Passageiros. . . .   | 1064 599 285      | 1065 639 635   | 186 933         | 251 958 | 78 091          | 95 710  | 7 872         | 9 380  |
| Carga (toneladas) .  | 1064 1 332 751    | 1965 1 375 748 | 547 234         | 447 918 | 186 284         | 214 222 | 12 101        | 14 101 |
| Gado (cabeças) . .   | 1064 9 561        | 1965 11 113    | —               | 25      | 23 991          | 15 758  | —             | —      |
| Receita G. (contos)  | 1064 409 975      | 1965 427 731   | 48 923          | 40 399  | 24 575          | 22 800  | 2 293         | 2 902  |

**Carlos Cardoso** — ANILINAS E PRODUTOS QUÍMICOS, S. A. R. L.

Rua do Bonjardim, 551 a 571 — PORTO

Telefs. 2 49 55 (4 linhas), 2 67 37/8 Telegr. **CARDO**

Filial: Rua da Trindade, 20-2.º-LISBOA-Telef. 362801 e 321257-Telegr. **LISCARDO**

Anilinas e produtos auxiliares — Pigmentos — Pesticidas — Especialidades farmacêuticas

Representantes de **J. R. GEIGY S. A.** — Basileia — SUÍÇA





FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 73 0156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

## Fábrica de Fiação e Tecidos de Délães

PINHEIRO MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados — Cotins — Zéfires — Fantasias  
FIOS PENTEADOS E CARDADOS

Fábrica:

DELÃES — FAMILIÇÃO

Riba d'Ave

Telef. 9 32 02

Escritório:

Rua de Avis, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 2 04 61

Teleg. «Fabridélães»

PORTO

## ANTÓNIO MOREIRA RATO & FILHOS, LDA.

\*\*\*\*\*  
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO  
CIMENTO TEJO  
MÁRMORES — CANTARIAS  
GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA  
Fibrocimento «NOVINCO»  
\*\*\*\*\*

Telefones: 66 0879 - 66 3708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

## COSTAMANO

COSTA, TRIGO & C.ª L.ª DA

— ARMAZENISTAS — IMPORTADORES —

FERRAGENS — FERRAMENTAS

UTILIDADES DOMÉSTICAS

Largo de S. Domingos, 39-40-41

Telef. 31277

PORTO

# BURROUGHS

A mais completa linha de Máquinas de SOMAR

CALCULAR - CONTABILIDADE - FACTURAR - ESTATÍSTICA - FOLHAS DE FÉRIAS - CONTROLE DE ARMAZÉNS

## COMPUTADORES ELECTRÓNICOS

ROBINSON, BARDSLEY SARL — Av. 24 de Julho, 3-1.º Esq. — LISBOA - 2

FORNECEDORES DA C. P.



# Beja—Cidade de Turismo

Por JULIÃO QUINTINHA

Beja, com as suas antigas e pitorescas tradições, o seu típico ambiente arquitectónico tão evocativo, possuindo valiosos monumentos históricos e rodeada pelos vastos horizontes da planície, por tudo isto e mais por seus usos e costumes originaes e sua conhecida feição hospitaleira bem gentil, é o que pode considerar-se uma cidade de turismo.

Tal como já se encontra e pelos importantes melhoramentos que estão em curso, e outros que se anunciam, não oferece dúvidas de que Beja é uma cidade digna de ser visitada pelos turistas que se destinam a paragens do Sul, e onde estes poderão passar algumas horas, mesmo alguns dias sem se aborrecer.

A poucas horas da fronteira de Espanha, a grande porta internacional por onde passam milhares de turistas estrangeiros; e também a poucas horas de Lisboa, o grande centro de concentração turística, Beja poderá ser a cidade acolhedora e atraente, por tudo que guarda dentro dos seus muros e merece visita de turistas, e oferecerá óptimos aspectos, diferentes e de grande novidade, aos viajantes que vão ou regressam do Algarve.

Do que precisa a cidade de Beja para se transformar num centro de turismo? Necessita, talvez, da coordenação e valorização de elementos de atracção turística, que estão dispersos; e, principalmente, da solução do problema hoteleiro. Mas tanto a valorização desses elementos de natureza turística, como a solução do problema hoteleiro são assuntos debatidos em todo o País, em todas as regiões turísticas, e que estavam por resolver quando o País começou a ser frequentado por turistas em mais larga escala.

Em Beja esses problemas poderão ser resolvidos, praticamente, do mesmo modo que estão sendo solucionados em outras regiões. E no que respeita a hotéis, Beja pode ainda contar com os seus valiosos recursos naturais—excelente cozinha, magnífica doçaria, frutas e vinhos de qualidade.

A cidade de Beja, pode, ainda, orgulhar-se de possuir bons elementos representativos de cultura e outros que constituem apreciável repertório turístico.

Possui um bom Museu, tem valiosa Biblioteca e não lhe falta salão para Teatro e Cinema. Para animar e elevar o nível das diversões locais, tem os cantares tradicionais, sem dúvida do maior interesse para os turistas.

Quanto ao panorama monumental, além das ruas e recantos típicos, alguns tempos antigos

e bons edificios modernos, é sempre de mencionar o antiquíssimo castelo, com a célebre torre de menagem do tempo de D. Diniz, bela obra sem par na Península; e ainda o que resta, de muito valor, do antigo convento da Senhora da Conceição, um dos mais importantes que existiram no País e de notáveis tradições históricas. Foi este convento fundado pelo príncipe D. Fernando, irmão do rei D. Afonso V, que teve casa em Beja, e pai da rainha D. Leonor, mulher do rei D. João II e irmã de D. Manuel. Não esquecer que neste convento viveu e morreu Soror Mariana Alcoforado, considerada, com boas razões, autora das famosas «Cartas de Amor», primorosa obra literária do século dezassete, que correu Mundo e ficou ligada a Beja, obra certamente conhecida de alguns turistas dos mais cultos.

Por certo as entidades a quem está entregue o problema do turismo não perderão a oportunidade de o impulsionar em Beja. E serão utilizados todos os elementos e iniciativas futuras para a cidade de Beja ser incluída nos roteiros turísticos como merece; e com mais larga projecção.

(Do Diário do Alentejo)

## PRÉDIOS HERDADES MORADIAS QUINTAS ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA  
ÓPTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA  
MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseja por intermédio da

## Empresa Predial Nortenha

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8%.

## Empresa Predial Nortenha

Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da *Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier — FIABCI*

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telef. 267 06-30 1811

COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º

LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telef. 36 22 28-36 67 31



## CRÓNICA DA GUINÉ

## DIVERSIDADE

Para quem nunca saiu da Europa, o Continente Africano apresenta-se algo de misterioso, cheio de lendas e histórias que fazem com que o viajante que pela primeira vez abandona o solo da Velha Europa, venha suspenso em pensamentos e imagens de ansiedade quanto ao que irá encontrar nessas terras.

A literatura sobre Africa e a leitura dos jornais e revistas, em que o Continente Africano aparece obrigatoriamente na ordem do dia, dão, por vezes, ao candidato a visitante, noções profundamente erradas sobre o que se poderá deparar nessa visita. Não é que a maior parte da literatura e dos jornais não divulguem a verdade, mas porque levam muitas vezes o observador menos atento a generalizar para todo o continente o que é próprio de uma determinada região.

Ora, apesar do grande interesse que alguns dirigentes africanos têm, em apresentar ao Mundo a Africa como um todo mais ou menos homogéneo, isto especialmente a sul do Saará, verifica-se que essa homogeneidade, origem de um pretensão nacionalismo africano, reside, quase exclusivamente, na cor predominante da maioria dos habitantes dessa região do Mundo. Escusado será dizer que uma solidariedade africana baseada exclusivamente na pigmentação da pele é utópica, uma vez que, embora a cor seja mais ou menos comum, encontramos diferenciações básicas profundas, caracterizadas por culturas, religiões, tipos físicos e línguas, próprios de determinados grupos étnicos.

Por isso, quando desembarcamos pela primeira vez em terras de Africa, vamos desfazendo dia a dia as ideias erradas que trouxemos, for-

mando uma mentalidade que se poderá considerar universal.

A Guiné, com todos os seus contrastes, bem se poderá considerar um exemplo da diversidade dos povos africanos. Situada entre o Cabo Roxo, a 12° e 20' de latitude Norte, e a Ponte de Cafete, a 10° e 59' de latitude Norte, ocupa uma área de cerca de 36 125 km<sup>2</sup>, em que se englobam três regiões distintas: a insular, constituída pelo arquipélago de Bijagós; a do litoral, formada pelas ilhas que estão junto à costa e as bolonhas imensas, todos os anos alagadas pelas chuvas torrenciais; a continental, para lá do limite das marés, região de Bafatá e Nova Lamego, onde aparecem alguns relevos.

E, no entanto, sobre o ponto de vista populacional que as diferenciações são profundamente acentuadas. Com um total de cerca de 511 000 habitantes, distribuídos pelas numerosas tribos étnicamente diferentes: 30% de Balantas; 20% de Fulas; 14% de Manjocos; 12,5% de Mandingas; 7% de Papéis, e Brames, Nalus, Beafadas, Selupes, Bijagós e Cunantes com os restantes.

Há ainda a acrescentar os europeus, agora em número mais reduzido, e os caboverdeanos, em quantidade apreciável.

Há que ter em conta que os vários grupos básicos da Guiné têm diferenciações que se situam tanto no aspecto físico como em ancestrais tradições, tão bem documentadas nas lendas e narrações dos feitos dos gloriosos guerreiros seus antepassados, especialmente entre Fulas e Mandingas. Diferenciações de línguas que fazem com que as diversas tribos usem o crioulo como língua comum. Diferenciações de religiões que separam as raças islamizadas, Fulas, Mandingas, Nalus e Beafadas, das restantes, quase todas animistas e feiticistas.

Todas estas diferenciações imprimem a cada um destes grupos étnicos costumes díspares que vão desde o trajar às relações familiares e aos hábitos alimentares. É perante esta diversidade que surge o conceito de um estado que reconheça e faça respeitar os costumes e os direitos naturais daqueles que se encontram profundamente enraizados na vida tribal, e dê aos destribalizados, estes especialmente alguns dos habitantes de Bissau, a possibilidade de colaborarem mais de perto na construção de um estado de que é a única possibilidade de garantir a unidade de um todo tão disperso.

António Pardete da Fonseca



OCULISTA

**JOMAN**

RUA AUGUSTA, 175 — LISBOA

BÚSSULAS PARA BARCO AUTOMÓVEL  
BINÓCULOS - BARÓMETROS - HYGRÓMETROS - MICROSCÓPIOS E LUPAS

ÓCULOS DE SOL RAY-BAN  
ZEISS PERSOL e SPORT-MIL, ETC.

Armações e lentes das melhores marcas



## Leal da Câmara — um grande artista em terras de Sintra

A Rinchoa nasceu do espírito criador desse grande Artista. Os «saloios» foram a última matéria plasticada pelo seu lápis e pelos seus pinéis, dos mais probos e irrequietos de quantos nasceram portugueses.

Mal sabiam os «saloios», entre os quais o artista pontificou como «patriarca», na última fase da sua vida, o que fora a existência desse homem bondoso, quando dele se abeiravam para lhe escutarem um conselho ou um ensinamento ou, como por vezes acontecia, algo não lhes agradava e vá de bater ao ferrolho da casa do sr. Leal, hoje Museu Municipal, entre cujas paredes paira o perfume de um passado artístico sem paralelo e se adivinham, esfumadas, as silhuetas de um casal bondoso, porque o era também a senhora D. Júlia, de quem nos despedimos, no ano passado, junto desse abismo que é a última morada.

Tivemos a sorte de transpor os umbrais de sua casa, no N.º 50 da Rua do Século, por alturas de 1929-30, casa que era, a um tempo, lar e cenáculo de artistas e de letrados e até de diletantes — o nosso caso — que ali acorriam a ver os seus trabalhos e a deleitarem-se com a verve do artista extraordinário que vivia naquele corpo robustecido pelos anos, calejado pelas andanças da aventura vivida em Espanha e em França, onde Leal da Câmara fez escola malbaratando carradas de talento e argamassando sonhos de poeta, ou não lhe corresse nas veias a marca ancestral de um tio seu.

Desde que ainda jovem — lá pelos seus vinte anos — teve de emigrar mercê do seu lápis acutilante, sempre em riste nas *charges* políticas de de flagrante poder crítico, num estilo muito seu, Leal da Câmara, primeiro em Espanha e depois nesse extraordinário país que, ao tempo, era ainda um pouco de todos nós — a França —, impôs-se pela vontade e pela força do seu carácter que lhe permitiram desmultiplicar-se numa série de facetas artísticas, ficando no tope a *caricatura*, essa caricatura a que a criadora de «La Retraite Sentimentale» chamava *les dessins barbares de Camara*. Era a homenagem da grande Colette para alguém diferente do que até então existia em Paris. E nesse *avant e durant* o conflito 1914-18, a Europa tomou conhecimento da ponta acerada do lápis de Leal da Câmara, quer criticando com sensibilidade estética, quer ridicularizando as mais destacadas figuras do xadrez mundial.

Passaram os anos e muitos dos seus sonhos lindos. Lá muito ao longe, no desbravar de um caminho fecundo de artista activo, ficavam os seus dias do Madrid abúlico, aonde a sua passa-

gem meteórica deixou um rastro de luz até então ignorado; e mais além, na *Ville Lumière*, as labaredas da sua mocidade que ardera para ombrear e impor-se aos mais notáveis artistas dessa época: Sancha, Picasso (ainda ignorado), Braun, Villon, Grtin, Rouveyre, Gotlob, Pablo Arieran, Caran d'Ache, tendo ingressado na famosa equipa de *Assiette au beurre*, onde havia um Keess Van Dongen, um Paul Balluriau, um D'Ostoya, um Heibrinck, entre outros, tendo o artista português honras de primeira página. A sua obra corre mundo, dispersa em muitas outras publicações francesas, espanholas, brasileiras e portuguesas e colecções particulares.

Um dia, o acaso trouxe esse homem às terras fronteiras da Serra de Sintra, essas terras onde adquiriu uma casa saloia que viria a ser o seu último lar e em torno da qual viria a crescer a Rinchoa «dos bons ares e das lindas vistas».

Ali se acoitou Leal da Câmara, carregando com a sua experiência amadurecida de caricaturista, de pintor, de decorador, de jornalista profissional que o foi e notável, de letrado, de professor insigne, de metodólogo, de conferencista e de homem para quem a Rinchoa e os «saloios» foram os seus últimos amores. Como artista fixou-os como ninguém, no papel, em traços de Mestre, simples, sem arrebiques, traços que os ligam à terra que amanhã e que lhes marcam o carácter idiossincrásico. Os «saloios» que, como Aquele que os fixou para posteridade, teimam em desaparecer da terra saloia sintrense, assimilados pela modernidade trepidante que lhes invadiu os domínios, como outrora os cristãos já o haviam feito na sua caminhada para o Sul.

Aqui deixamos um apagado «esboço» desse grande Artista que foi Leal da Câmara. Inserir-lo nas páginas do «Boletim» era dever que se impunha como modesta homenagem ao Artista que firmando o seu valor além fronteiras, merece que o seu nome volte a correr Mundo. Para os que conhecem a sua obra será um rememorar de saudades; para os outros será uma revelação que ainda hoje se poderá ter, ao percorrer as paredes da sua Casa-Museu, na Rinchoa, e nas quais ainda existem obras das mais representativas do seu carácter e do seu espírito. Que as saibam preservar da acção destruidora do tempo! Exige-o, esse valor maior dos artistas do seu tempo.

**Nota da Redacção.** Transcrito, com a devida vénia, do excelente Boletim editado pela Comissão Municipal do Turismo de Sintra e de que é redactor o distinto escritor Vasco Vidal, e que dirige também o arranjo gráfico desta artística publicação.



## o Turismo e a vida económica

Já foi anunciado, de origem qualificada, que se espera a vinda a Portugal de 1 800 000 turistas em 1966, dilatando assim em considerável ritmo os progressos espectaculares dos últimos dois anos. Na conta da balança de pagamentos de Portugal metropolitano regista-se que o ingresso de divisas resultante da presença de estrangeiros no País se elevou de 3 480 milhares de contos em 1964 para 4 721 no ano passado. E, se é certo que também aumentou a saída de recursos pelo acréscimo de turismo de portugueses no estrangeiro — de 1 535 para 2 377 milhares de contos nos últimos dois anos — a verdade é que o saldo de «invisíveis» no capítulo em causa se dilatou apreciavelmente, subindo de 1945 para 2 344 milhares de contos. O turismo está a converter-se, inegavelmente, num factor económico de primeira grandeza, havendo que contar-se com ele como força positiva de crescimento da nossa economia no futuro imediato. Portugal acompanha assim, animadoramente, uma tendência mundial em marcha que é uma força viva de civilização.

O presidente da União Internacional dos Organismos Officiais de Turismo, Arthur Haulot, assinalou recentemente em expressivas cifras o papel cada vez mais considerável que essa movimentação humana

está a desempenhar na vida económica nas nações. O número total de turistas que circularam entre os diversos países do Mundo em 1965 elevou-se a 117,7 milhões. O montante das receitas que suscitaram somou cerca de 11 460 milhões de dólares, ou seja, o equivalente a mais de 340 milhões de contos. A Europa, naturalmente, vem à cabeça do movimento turístico, com 87,4 milhões de visitantes entre os países que a constituem, contra 20 milhões nos Estados Unidos e apenas 2 milhões na África. A despesa efectuada por cada turista nas suas deslocações, que em 1963 e 1964 tinham diminuído ligeiramente, voltou a aumentar em 1965. Os acréscimos de receitas mais avultados registaram-se na Itália e na Espanha mas houve pequenos retrocessos na Alemanha Ocidental, na França e na Checoslováquia. No entanto, o turismo é já a mais importante e rendosa das indústrias exportadoras em diversos países — como é o caso de Portugal. Mesmo na Grã-Bretanha, que recebeu em 1965 cerca de 2,8 milhões de visitantes, obtendo deles 300 milhões de libras de receitas, o turismo é hoje a quarta indústria do país em rendimento.

Em 1946, no início da sua brilhante carreira como comissário-geral do Turismo na Bélgica, Arthur Haulot afirmava: «As semanas de férias são as mais importantes do ano; é preciso que cada país se mostre capaz de assegurar às pessoas o maior proveito material e espiritual da matéria como utilizarem as suas férias». E, no ano passado, o delegado do Vaticano, padre Arrighi, na assembleia da União Internacional dos Organismos Officiais de Turismo, acentuava: «O turismo é, e deve ser, não só um motivo de prosperidade económica mas, sobretudo, de desenvolvimento e interpenetração das civilizações». A Rússia e a China estão igualmente a fomentar em notável escala o turismo. O movimento nesse sentido é universal. Cumpre intensificar entre nós as iniciativas, realizações e investimentos que permitam aproveitar, cada vez mais largamente a expansão turística mundial.

São numerosas as indústrias que beneficiam directamente dessa evolução. O estímulo à vida local, com as suas incontáveis necessidades empreendidas, é um dos efeitos mais substanciais do turismo. O enriquecimento do património financeiro que resulta dele vem a reflectir-se, pela circulação de crescentes disponibilidades, na capacidade de realização económica. Por isso deverá lembrar-se sempre que, ao investir dinheiro em estradas e serviços ferroviários, em hotéis e em iniciativas locais de interesse turístico, se está de facto a aplicar capital para progressivos rendimentos futuros e não a dissipar recursos improdutivamente.

(Do Jornal do Comércio)



### Corporação Industrial do Norte, L. da

#### FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

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

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

**A vossa consulta será sempre no v. interesse**

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

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Apartado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:

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

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Apartado N.º 2 912



## SOCORROS A SINISTRADOS — Novo motivo de controvérsia

Vários automobilistas, próximo de Amarante, recusaram-se a prestar socorro a duas vítimas de um desastre de viação, uma das quais já faleceu. Foi este o título com que o «Diário de Notícias» encabeçou, há dias, a sua informação sobre um lamentável acidente. E a sua leitura, embora não se trate, infelizmente, de caso inédito, nem sequer raro, sugeriu-nos algumas considerações que nos parecem pertinentes e até necessárias.

Efectivamente, nenhuma consciência bem formada, nenhum ser humano com o coração no seu lugar, pode ler sem mágoa e sem protesto (até porque pode vir a ser vítima de culpas idênticas) que foram abandonados sem socorros quaisquer sinistrados. E os deveres morais que, em tais casos, a todos se impõe são tão evidentes que chega a parecer supérfluo codificá-los, isto é, dar-lhes forma jurídica, incluindo-os na responsabilidade criminal. Mas assim aconteceu.

Com efeito, no n.º 4 do artigo 60.º do Código da Estrada estabelece-se:

«Todos os condutores de veículos ou animais que encontrem nas vias públicas quaisquer feridos, que careçam de socorros e não possam obtê-los pelos seus próprios meios, sem grave perigo, e não prestem ou não colaborem na prestação do auxílio necessário, serão punidos com prisão e multa até seis meses, conforme a gravidade do perigo em que fique o sinistrado. Se da omissão resultar a morte, a pena será de prisão e multa até um ano. As mesmas penas serão aplicadas aos peões que não prestem ou não colaborem na prestação dos necessários socorros, na medida em que lhes seja possível».

A lei é, pois, muito clara e justa neste particular. Acontece, porém, de há uns tempos cara — mormente,

ao que parece, depois que foram criados em Lisboa e no Porto Serviços de Socorros Urgentes da P. S. P. — estar a formar-se uma mentalidade nova, no público, quanto à participação deste em tais socorros.

Assim, enquanto os imperativos da lei e do coração nos dizem que devemos acudir, como pudermos, a todos os que carecem do nosso auxílio de muitos lados se levantam vozes discordantes, desencorajantes, a impedir-nos de fazê-lo. Mas as opiniões emitidas através da Televisão, da Rádio e da Imprensa são tão desencontradas como as das pessoas que se juntam à volta de um sinistrado.

Uns clamam que se lhe deve prestar socorro imediato, transportando-o como for possível, mas rapidamente, ao hospital; outros gritam que não se lhe toque, que se aguardem os socorros adequados. Estes opinam que o sinistrado correrá maior perigo, se lhe pegarem de qualquer maneira do que se permanecer mais algum tempo — e nunca se sabe qual será o limite desse tempo — na posição e condições em que o acidente o deixou. Outros — e neste número nos incluímos —, sabendo, por experiência, que na maioria dos casos, é praticamente impossível averiguar, in loco, o verdadeiro estado do ferido, e observando que, afinal, ao chegarem, os empregados dos Serviços de Socorros Urgentes também pegam no sinistrado de qualquer maneira, entendem, ou continuam a entender, que ainda o melhor será ganhar tempo e evitar o triste espectáculo que dá sempre qualquer indivíduo abandonado à sua sorte na rua, às vezes até à chuva.

Mas é evidente que a disparidade de opiniões e as controvérsias geradas, nos últimos tempos, à volta de tão momentoso assunto exigem um esclarecimento oficial, que ponha os pontos nos ii e evite as cenas desagradáveis que, se até agora apenas se esboçaram, podem tomar mais sérias proporções, em qualquer caso de acidente grave.

Precisamos de saber claramente em que regime vivemos. Deve, ou não, prestar-se imediato socorro, em todas as circunstâncias, às vítimas de desastres? Deve, ou não, comprir-se à letra o Código da Estrada?

Admitindo-se que há casos em que deve ser prestada imediata assistência a sinistrados — quando, por exemplo, o acidente se verifique longe de qualquer aglomerado urbano — achamos de maior conveniência que sejam amplamente divulgadas as regras essenciais a que se deve obedecer o transporte de sinistrados.

Assim, uma vez definidas e esclarecidas as situações, não haverá desculpa para certas atitudes de aparente desumanidade que, nalguns casos, poderão ser o reflexo da campanha que se está generalizando de que não se deve mexer num ferido sem a presença de «peritos» e meios de transporte adequados.

Se, como acima dizemos, somos de opinião que, pelo menos na maioria dos casos, os sinistrados devem ser socorridos sem perda de tempo, nem por isso estamos de acordo com os exageros que se têm cometido, quer com carros particulares, quer com ambulâncias. Não têm sido tão raros os desastres resultantes desses excessos de velocidade que não chegue a recear-se mais os perigos de tão alucinados transportes do que as consequências dos desastres que os exigiram.

A prudência nunca fez mal a ninguém... e muito menos a doentes.

### Empresa João Carlos Soares & Filhos, Lda.

Concessionários dos Transportes Urbanos na cidade de Guimarães

**Carreiras de passageiros entre Guimarães e: Póvoa de Varzim, Famalicão (Est.), Fafe e Braga**

**Póvoa de Lanhoso e: Porto e Caldas das Taipas**

Serviço combinado com a C. P. pela Est. de Famalicão

**Serviço de excursões em colaboração com a Agência de Viagens e Turismo CARSO, Lda.**

Telefs. n.ºs 40158 e 42392

**GUIMARÃES**



# Mercadorias e Máquinas, Lda.

DEPARTAMENTO AUTÓNOMO

Rua da Palmeira, 21 - LISBOA

Telefone 37 06 92

**Produtos Expandite**

**Materiais Isolamento, Vedantes para todos os tipos de Juntas**

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

# FERRARIA FRANCO-PORTUGUESA, LDA.

**CONSTRUÇÕES METÁLICAS**

**DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO**

(LICENÇA FRANCESA)

CAMPO GRANDE, 288

TELEFONE 790313

LISBOA-5

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

# Marcelino Ilídio Pereira & C.ª (Irmão)

**Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A**

Telefones 32 67 92 - 3 45 05 - 32 59 52

**IMPORTADORES-ARMAZENISTAS**

**MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES**

**SECÇÃO D - Matérias-primas para a indústria,**

**Drogas e Produtos Químicos**

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



# COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÉIA

TELEF.: 37 01 61

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

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



## Na Ilha de S. Miguel

Vai construir-se um bairro com o nome de Cristiano Frazão Pacheco

A Imprensa de Ponta Delgada, como acabámos de ler no semanário «A Ilha», fez largas referências ao notabilíssimo e benemerente gesto da sr.<sup>a</sup> D. Valentina Pinheiro Chagas Frazão Pacheco, que doou à Junta de Freguesia de Fajã de Cima 15 hectares de propriedade que ali possui, com destino à construção de um bairro para pobres.

«Esta illustre senhora, embora continental, há muito que está ligada a esta terra pelo mais íntimo do seu coração, por nela ter nascido o seu falecido marido, o illustre micalense sr. Cristiano Frazão Pacheco, em memória de quem foi feita a valiosa doação.

A configuração da propriedade doada, com duas largas frentes, uma para a Rua dos Barões de Nossa Senhora de Oliveira e outra para a Canada das Províncias, torna-a ideal para o fim em vista, estando já o sr. João Soares Miguel, digno presidente da Junta de Freguesia, envidando os melhores esforços para concretizar a generosa iniciativa. Assim, já no próximo mês será iniciado o levantamento topográfico do futuro bairro, como igualmente os trabalhos de urbanização do mesmo.

Estão de parabéns os pobres da Fajã de Cima, a activa e próspera freguesia, a dois passos da Cidade, onde no futuro bairro lhes será reservada uma moradia digna desse nome, e em que, livres de promissuidades aviltantes, poderão viver como criaturas de Deus e bem-dizer os nomes daqueles que tornaram possível este milagre.

No futuro bairro, que por louvável iniciativa da Junta de Freguesia vai dado o nome de «Bairro Cristiano Frazão Pacheco» em homenagem à memória do homem que foi um dos maiores impulsionadores da riqueza colectiva na sua terra, neste bairro, como já nos a dizer, poderão ser construídas cerca de 250 moradias, número que documenta bem o valor da generosa dádiva.

Deus permita que o nobre gesto, ditado pelo magnânimo coração de tão illustre Senhora, venha a fructificar nesta terra onde existe tanta gente que sem sacrificio algum poderia secundá-lo.

Bem haja, pois, quem assim tão nobremente soube compreender que «quem dá aos pobres empresta a Deus».

**N. da R.** — Cristiano Frazão Pacheco, merece, com efeito, essa homenagem. Fundador da Companhia de Navegação «Carregadores Açorianos», da «Sociedade Corretora, Limitada» e de várias fábricas de conservas, era também um illustre homem de letras. Deveremos-lhe, nessa qualidade, as traduções, em francês, de alguns contos de Eça de Queiroz.

## EM BEJA

### Foi criado um Gabinete de Estudos e Projectos de Engenharia

No «Diário do Atentejo», acabamos de ler a notícia de que em Beja foi criado o «Cabinete de Estudos e Projectos de Engenharia» (G. E. P. E.) que se ocupará especialmente da elaboração de projectos, estimativas orçamentais e fiscalizações de obras de moradias, prédios ou blocos habitacionais, hotéis, casas de espectáculo, piscinas, oficinas e armazéns em betão armado, pré-esforçado ou em construção metálica metálica; pontes, estradas e pavimentos para pequena e grande circulação; grandes e pequenos campos de aviação e heliportos; drenagens e esgotos; e urbanização e loteamento de terrenos.

Emitará também pareceres quer sobre projectos quer em obras já em curso, a fim de adaptá-las melhor aos terrenos locais ou tendo em conta uma maior e melhor valorização dos materiais da região onde essas obras ocorrem.

Esse Gabinete, que ficou instalado na rua de S. Tomé e Príncipe, n.º 65 é constituído pelos srs. eng.ºs Arménio Domingos Quaresma Guerreiro, Carlos Eduardo Macedo da Cruz Ferreira, Francisco José Ribeiro de Barros e José dos Santos Gomes Pinto.

Tem ainda o mesmo Gabinete possibilidades de resolver problemas relativos à geotécnica de solos, laboratório de solos e betões, terraplanagens e compactações e de estudar a aplicação de pavimentos especiais, como por exemplo o solo-cimento.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### MOÇAMBIQUE

Os números totais dos caminhos de ferro de Moçambique revelam-nos que a sua extensão se abrange já a 2 640 km, com os seguintes escalões:

Lourenço Marques (com a linha de Ressano Garcia de 103,8 km, linha de Goba de 70,9 km, linha do Limpopo de 521,7 km, e linha de Xinavave de 97 km; Beira (com a linha da Beira 440,4 km e a linha de Tete de 254,6 km) e Moçambique (com a linha de Moçambique de 722,5 Km e o ramal do rio Monapo de 42,5 Km).

Em Moçambique há ainda o Caminho de Ferro de Gaza com 141,3 km e o Caminho de Ferro de Quelimane com 147,7 km.

## Caminhos de Ferro Estrangeiros

### ITÁLIA

Recentemente foi submetido a experiências, com grande êxito, um motor diesel turbocarregado, de 12 cilindros, que vem acrescentar-se a três outros fabricados pela mesma casa — uma importante firma Inglesa — e oficialmente submetidos a experiências de 100 horas pela Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. D.).

O novo motor tem um regime de 1 350 cavalos de travão e 1 500 rotações por minuto.

Os motores aprovados constituem equipamento normal dos caminhos de ferro italianos.



**COMPANHIA HANSEÁTICA****LOHMANN & C<sup>A</sup>., LDA.**Avenida Defensores de Chaves, 35-5.<sup>o</sup> — LISBOA

Caixa Postal n.º 1425 — PO Box.: LISBOA — Telef. 73 64 78-73 65 66-73 65 82

**OSNABRUECKER KUPFER-UND DRAHTWERK**: COBRE E SUAS LIGAS, METAIS LEVES, EM TUBOS, CHAPAS, PERFIS, ARAMES. ■ CABOS ELÉTRICOS.**HOESCH-EXPORT G. M. B. H.**: TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRGICOS.

Material de construção para Caminhos de Ferro, molas.

**USINES GILSON**: AÇOS DE CONSTRUÇÃO E AÇOS ESPECIAIS PARA CAMINHOS DE FERRO.

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas.

Perfis e Ferragens modernas de alumínio anodizado ● Tintas e Vernizes.

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

OS MAIORES ARMAZÉNS DO PAÍS EM ARTIGOS PARA ESTOFADORES E DECORADORES

**Veludos nacionais e estrangeiros ■ Carpetes nacionais, francesas e inglesas**  
**Alcatifas, fabricação especial até 4 metros de largura ■ Feltros ingleses**RUA DA PRATA, 214-1.<sup>o</sup>

TELEFONES 32 30 51 - 32 367 - 32 02 83

LISBOA

**J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS**(Antigas firmas **JOSÉ DA SILVA CARTAXO** e **ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.<sup>DA</sup>**)  
SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: Rua do Sol a Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36-84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 52 44 65

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

**A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.**

ESTABELECIDOS DESDE 1894

TRÂNSITOS \* NAVEGAÇÃO \* SUPERINTENDÊNCIA \* TURISMO

Uma Organização completa e especializada em todos os serviços inerentes a  
Exportações, Importações e Transportes Internacionais

PORTO — R. da Nova Alfândega, 48 — Telefone 2 87 44 (40 linhas) — Telex. 381 &amp; 382

LISBOA — Rua de S. Paulo, 26 — Telefone 3 49 43 (40 linhas) — Telex. 296 &amp; 297

PORTO \* LISBOA \* LEIXÕES \* AVEIRO \* FIGUEIRADA FOZ \* COIMBRA



# O Centenário das Missões do Espírito Santo

A afluência de mercadorias de todo o género ao porto de Lourenço Marques, verificada em ritmo sempre crescente, mas especialmente desde há três décadas, obriga os responsáveis a uma atenção constante relativamente ao que se passa nos territórios que ele serve.

Assim, e desde que mais se fez notar o desenvolvimento mineiro na sua zona de influência, logo foi projectado equipar o porto com adequada aparelhagem de modo a manter a tradição de que sempre tem gozado: um porto de rápido despacho e desembarço de navios.

De facto, Lourenço Marques sempre se manteve «fluido»<sup>(1)</sup> acompanhando o desenvolvimento das zonas e países seus utentes, onde conquistou confiança pela certeza duma permanente evolução que, se uma vez ou outra não se antecipou às exigências, foi mais por culpa de factores exteriores do que por falta de previsão.

As dificuldades provenientes dos conflitos mundiais, de incertezas e quebras de poder de aquisição, do abaixamento da tonelagem na marinha de comércio, da concorrência portuária, etc. e a prudência que antecede os fortes investimentos enquanto a sua justificação se apresenta mal definida, deram, embora raramente, lugar a que alguns sectores nisso interessados propalasses congestionamentos no porto e faltas que realmente não existiam.

Logo que se previu o aumento das necessidades foram projectadas e iniciadas as obras de construção de mais um troço de 300 metros de cais acostável, embora o último fosse ainda recente de cerca de uma década.

Os navios que frequentam o porto de Lourenço Marques aumentam cada vez mais de dimensões e capacidade, especialmente aqueles destinados a carga de minérios e óleos, o que obriga a maiores calados.

Embora o investimento de capital para obra de tamanho vulto fosse da ordem dos muitos milhões, a Administração enfrentou o problema e rapidamente se iniciaram as obras de um cais especial

e as instalações para manuseamento mecânico de minérios.

Depois dos necessários estudos ficou estabelecido que este seria implantado a montante da baía, na área da Vila da Matola, para o que seria necessário aterrar uma área considerável da baía, e assim se fez.

Integrado no plano geral do porto de Lourenço Marques e considerada a secção da Matola como reunindo as condições necessárias para a criação de cais, denominados de «carga suja», como sejam os carvões, os minérios e os petróleos, pode dizer-se que com a construção do Cais de Minérios se deu início à materialização desse considerado grande projecto.

Este cais, localizado a jusante das actuais estâncias de madeiras, tem 200 metros de comprimento e está fundado à cota de -12.00 m., o que permite a atracação dos grandes navios de 65 000 toneladas, construídos expressamente para transporte de minérios, tendo-se criado à sua frente uma zona dragada àquela mesma cota, para uma segura permanência de navios.

Para conveniente amarração e manobra desses grandes cargueiros, que excedem os 240 metros de comprimento, foi o cais dotado de 2 «Duques d'Alba», providos de órgãos de amarração especiais, à distância de 80 metros, para ambos os extremos do cais e cujo acesso se faz através de passarelas de betão preesforçado.

O terreno de fundação — grés de elevada dureza — excelente para cais contínuo de fundação directa, teve que ser previamente desagregado com explosivos após o que foi dragado, sendo os dragados desse trabalho resultantes quase totalmente utilizados no aterro posterior do cais.

Tais obras, realizadas por uma firma especializada, removeram cerca de 30 000 metros cúbicos de material.

Entretanto, os Serviços de Marinha encarregavam-se da maior obra de dragagens até hoje realizado em território nacional, «atacando» simultaneamente, com um grupo de potentes dragas, os canais da Polana e da Matola e abrindo outro que ficará a denominar-se canal da Xefina.

Deste modo, os acessos ao porto, depois dos

(<sup>1</sup>) Termo muito usado na linguagem portuária para significar que o tráfego se faz, naturalmente, sem dificuldades.



trabalhos totalmente realizados, permitirão a entrada dos grandes navios.

Ao mesmo tempo, pela Repartição de Faróis da Direcção Provincial dos Serviços de Marinha eram instalados novos faróis e bóias tendo em vista o mesmo compromisso, isto é, a livre franquia do porto pelos grandes navios carregadores de minérios, a qualquer hora do dia ou da noite, e ainda com vista a permitir a abertura de uma nova barra — a Barra Norte do Porto de Lourenço Marques — e a entrada ao serviço de um novo acesso, o Canal da Xefina — que será inaugurada pelo Chefe do Estado quando entrar no porto pelo novo canal, a bordo do Paquete «Príncipe Perfeito».

Este enorme trabalho, que ultrapassa 5 000 000 de m<sup>3</sup> de dragados que, realizado sob a superior orientação do almirante Cardoso de Oliveira, concretiza a grande transformação porque está a passar o porto de Lourenço Marques com vista a suportar o desenvolvimento de Moçambique e dos países vizinhos assegura, em maré de 2,40 metros, uma altura de água de cerca de 12 metros nos canais.

O cais de perfil «a chaise», projectado pelo professor Vasco Costa, é constituído por grandes blocos de betão de 30 a 70 toneladas, rematado no topo por superestrutura de betão moldado no local. Para a construção deste cais, em que se movimentaram 18 000 metros cúbicos de betão, para os quais foram necessários cerca de 3000 toneladas de cimento,

1000 toneladas de pozolana natural, de Cabo Verde, 12 500 metros cúbicos de areia e 25 000 de britas, foi utilizada uma potente grua flutuante, de 100 toneladas, e um batelão porta-blocos, de 450 toneladas.

O volume de enrocamentos lançados em vala de fundação, em alvíos e retenções marginais, foi de cerca de 65 000 metros cúbicos, executados simultaneamente por mar, em batelão, e por terra, em camiões basculantes.

O terrapleno, com uma área de 170 000 metros quadrados, 110 000 dos quais conquistados ao mar, movimentou cerca de 700 000 metros cúbicos de terras.

O cais está equipado com defensas elásticas, cabeças de amarração tipo «BEAN» e galeria de tubagens de combustíveis em toda a sua extensão. Eventualmente poderá vir a ser utilizado em carga geral, para o que está prevista a possibilidade de instalação de um armazém.

A construção, iniciada em Outubro de 1962, foi concluída em Janeiro de 1964. Está em curso a montagem do equipamento da instalação mecânica de manuseamento de minérios, em conformidade com o projecto que, considerando as condições de relevo natural existentes, possibilitou a realização, por gravidade, das manobras dos vagões, desde a gare de recepção dos comboios até à gare de expedição, após o seu basculamento nas tremonhas de recepção, permitindo assim a eliminação de duas



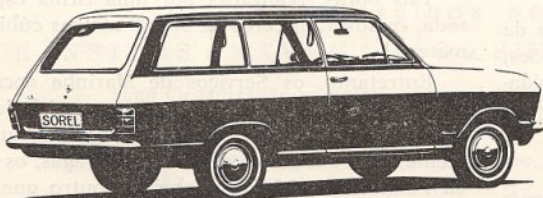
2 e 4 PORTAS

**OPEL**  
*Kadett*  
**66**

EM EXPOSIÇÃO

**SOREL** S. A. R. L.

R. TOMÁS RIBEIRO, 97-A - TEL. 58111 (6 LINHAS) • AV. ENG. DUARTE PACHECO - TEL. 682861 - LISBOA



CARAVAN 1100

CONCESSIONÁRIA





locomotivas de manobras, de cuja economia resultará a amortização, em cerca de 8 anos de freios de via instalados.

Os basculadores podem operar até vagões de 90 toneladas de peso, com um rendimento de 20 vagões por hora, tendo sido no entanto ensaiados para uma carga de 135 toneladas.

O sistema de transportadores é constituído por tapetes de cerca de um metro de largura, montados sobre roletes.

As máquinas empilhadoras-escavadoras são providas de uma lança de 28 metros de comprimento no extremo da qual tem montada uma roda de alcatruzes, cada com a capacidade de 200 litros, num total de 7 por roda, sendo o rendimento de escavações à base de 6,4 rotações por minuto, 543 metros cúbicos por hora.

As torres de carregamento dos navios são providas de lança com um alcance de 21 e 12,5 metros, máximo e mínimo, permitindo, na altura máxima de descarga, uma elevação de 14,2 metros acima do cais.

Phêvê-se que o cais, com a instalação mecânica suplementar, poderá fazer face, com «fluidez», a um tráfego anual de 5 000 000 de toneladas de minérios, rendimento que poderá aumentar sensivelmente com a redução do número de navios a operar, desde que se verifique o aumento da sua capacidade de carga.

O parque de minérios anexo à instalação poderá armazenar cerca de 800 000 toneladas.

A instalação permite, como já referido, o manuseamento de 20 vagões /hora por cada basculador, o que, para os vagões de 90 t previstos, permitirá um rendimento de descarga de  $2 \times 1200$  nos dois basculadores.

Pela flexibilidade dada à instalação será possível fazer embarques directos nos navios desde a descarga dos vagões, embora isso não possa considerar-se normal, dada a dificuldade que haverá no abastecimento de vagões em quantidade suficiente para manter o rendimento das terras de carregamento.

A duplicação de transportadores e equipamento, em parte da instalação, permite um maior rendimento, sempre que necessário, como é o caso de embarques, pela operação simultânea dos transportadores e equipamentos, podendo ainda construir-se uma reserva permanente para os casos de avaria, sempre com a garantia de possibilidades de operação de descarga de vagões ou de carregamento de navios.

Pela montagem de três máquinas empilhadoras-escavadoras permite-se, dentro do que se pretendia, efectuar simultaneamente a descarga de vagões e empilhamento em parque com o carregamento do navio, este a pleno rendimento pela operação de duas escavadoras.

Está prevista ainda a possibilidade de transfe-

## Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos Fatos, sobretudoos, casacos de senhora, etc.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

**MANUEL MONTEIRO**  
**L AN I F Í C I O S**

**COVILHÃ**

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

rência das máquinas empilhadoras-escavadoras, para outros parques que se executem por virtude de aumentos dos actuais.

O rendimento de carga dos navios pelas duas torres, operando simultaneamente e deslocando-se ao longo dos porões, poderá atingir o máximo teórico de  $2 \times 1700$  t/hora, para minérios de cromo, e  $2 \times 1400$  t/hora, para o ferro. Consideram-se no entanto totais de  $2 \times 1200$  e  $2 \times 100$  t/hora, respectivamente, como médias de exploração.

O empilhamento nos parques poderá efectuar-se à média de 1200 t/hora à máquina.

A instalação está preparada para manusear produtos semiacabados sob a forma de «pellets».

As torres de carregamento dos navios estão preparadas para carregar os navios de 65 000 t, para o que a lança tem comprimento e altura suficientes.

A instalação virá permitir aumentar grandemente a capacidade do porto de Lourenço Marques, elevando-o a, conjuntamente com as obras em curso no prolongamento do Cais Gorjão, para um total de 12 500 000 t anuais.

E assim, além da quota parte do total de 3 000 000 t de minérios actualmente passando pelo porto e provenientes da União da África do Sul e Rodésias, que pela sua granulométrica e quantidades a embarcar num mesmo navio, passe a ser manuseada neste cais, há que contar com 1 200 000 toneladas anuais de ferro, oriundo da Suazilândia, para o qual se está construindo um caminho de ferro, e, dentro de poucos anos, anunciam-se outros 2 000 000 t anuais de concentrados de ferro, provenientes do Norte do Transval, minas da Palabora, que dentro em breve estarão em exploração, estando já em montagem os equipamentos da primeira fase.

A presente instalação poderá comparar-se favoravelmente com qualquer outra existente no Continente africano ao Sul do Equador.

O plano da instalação é da autoria do engenheiro Fernando Assis Camilo Pinto Teixeira, Chefe da Divisão de Estudos e Construção. Para fiscalização desta instalação, foi nomeada uma comissão de que fazem parte os engenheiros Caldeira Pinto, A. S. Lage, A. E. Lopes e Hélio de Oliveira.





# WEAREVER

**AGORA  
EM  
PORTUGAL**



832  
**40\$00**



188  
**22\$50**



130  
**20\$00**



161  
**17\$50**



G A R A N T I A

Os produtos WEAREVER são o resultado de muitos anos de investigação no fabrico de instrumentos de escrita a preços populares. Em todos os produtos WEAREVER são utilizados os melhores materiais, numa fabricação constantemente melhorada ao longo de 89 anos. Garante-se o todo o tempo a substituição gratuita de qualquer peça que apresente imperfeições de material ou defeito de fabrica.



978  
**25\$00**



969  
**12\$50**

**REPRESENTANTES EXCLUSIVOS**

## Papellaria Fernandes, s. a. r. l.

LARGO DO RATO, 13 - T. 60 21 31 • LISBOA • R. DO OURO, 145 - T. 32 83 61

## Computadores na Indústria Tipográfica

Um novo sistema de composição tipográfica com computador, conhecido como o «Computerset», está sendo empregado por um jornal londrino. Este sistema funciona aliado ao computador Elliott 803 B, de eficiência mais que comprovada. Em conjunto de doze teclados, cada um operado por um tipógrafo, encontra-se ligado a esse computador. Os tipógrafos batem os textos e faz a programação do computador quanto ao tamanho e estilo do tipo, o espaço e o comprimento da linha, etc.

Como garantia de precisão o computador retém na sua «memória» as últimas 70 instruções que lhe foram dadas, total esse correspondente ao número aproximado de caracteres em duas linhas de uma coluna de jornal. Memoriza também o tamanho e o estilo dos tipos. E, o que é bastante interessante,

além de ser infalível na ortografia, é capaz de corrigir os erros cometidos pelos tipógrafos. Ao receber instruções dos operadores, o computador produz fitas perfuradas que são destacadas e convertidas por foto-composição em colunas impressas. Estas são, então, coladas junto com as ilustrações necessárias, em páginas de facsimile que são fotografadas e transformadas em matrizes para a impressão.

Prevê-se, com o uso do «Computerset», uma redução nos custos superior a 30 por cento, além de se poderem tornar lucrativas as pequenas tiragens. Embora este sistema seja mais adequado em combinação com foto-composição e impressão em web-offset, os fabricantes afirmam que nada impede o seu introsamento com sistema de composição a chumbo.



# Linhas Estrangeiras

**BRASIL** O Governo do Estado da Guanabara instalou, em fins de Novembro de 1965, a comissão encarregada dos estudos e da construção do Metropolitano (C E M), constituída pelos engenheiros Jorge Ernesto de Miranda Ichoor, Mário Vieira Wellington e Herminio de Andrade e Silva.

Da mesma comissão devem fazer parte dois engenheiros da União, indicados pelo Ministro da Viação.

O Governo Federal consignou no orçamento uma verba de 500 milhões de cruzeiros para auxílio, neste estudo, à Guanabara.

— O grande arquitecto Oscar Niemeyer foi encarregado de projectar um palácio ferroviário, que deverá ser construído em Brasília, na terminal que receberá as linhas dos Troncos Nordeste, Sudeste e Sul, pois este último, já em fins do corrente ano de 1960 ou começos de 1967, atingirá a nova capital.

No Rio de Janeiro, a Rede Ferroviária Federal está construindo o seu edifício — sede, ao lado da estação D. Pedro II, da Central do Brasil.

**ESPAÑA** As novas carruagens restaurante-cafeteria de fabrico alemão e adquiridas pela RENFE, estão divididas dois compartimentos: um para restaurante e outro para a cafeteria. Ambos os compartimentos estão dotados com os mais modernos requisitos, como aquecimento eléctrico automático a 3000 voltios, cadeiras graduáveis etc. O bar é muito amplo e com balcão muito extenso.

— Desde 10 de Janeiro último que os comboios-expressos de Madrid-La Corunha e Vigo (que partem de Madrid às 23,50 h, de La Corunha às 9,30 h. e de Vigo às 8,55 h.) constam somente de segunda



**Senhores funcionários  
da C. P.**

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

**OCULISTA DE LISBOA, L. DA**  
RUA DA MADALENA, 182-B  
(Frente à Rua de Santa Justa)

**COMPANHIA  
DE  
SEGUROS  
FIDELIDADE**



Seguros em todos os ramos

Agentes em todo o País

Sede: Largo do Corpo Santo, 13-LISBOA-2  
Telef. 3 03 21

e terceira classes, excepto no percurso Madrid-Ponferrada, em que continua a circular a carruagem mista de camas-turista e primeira classe.

Igualmente desde 26 do mesmo mês que nos comboios-correios Valência-Barcelona se suprimiu a primeira classe, ficando a vigorar unicamente a segunda e terceira classes.

— Foram substituídos os comboios «Taf» das linhas Valência-Irun e Barcelona-Cerbere por composições «Ter», com primeira e segunda classes e serviço de bar, continuando no entanto o mesmo horário dos comboios «Taf».

— A Renfe estabeleceu os seguintes serviços de auto-cama (transporte de automóveis em comboios-expressos):

Madrid-Barcelona: diário, saída de Madrid no comboio 804 e regresso no 805.

Madrid-Málaga: diário, comboios-expressos «Costa del Sol» 409-410.

Madrid-Algeciras: comboios-expressos 406-405, saídas de Madrid às 2.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup>, e de Algeciras às 3.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup> e sábados.

A nova ponte internacional Irun-Hendaya funcionará no Verão próximo, esperando-se que possa prestar importantes serviços ao turismo franco-ibérico. Pretende-se denominá-la «Ponte de Santiago» em lembrança da famosa Rota Jacobea que passeava pelo citado lugar.



# O Porto de Lourenço Marques e o Cais de Minérios

PELO DR. NUNO SIMÕES

Passa, este ano, o centenário da instalação, em Portugal, da Congregação dos Missionários do Espírito Santo, que tem especialmente a seu cargo as gentes e as terras de Angola e Cabo Verde, embora em ambas haja missionários de outras Congregações trabalhando pela evangelização e civilização dos povos nativos.

A obra dos missionários do Espírito Santo votados hoje exclusivamente para a evangelização foi, também, antes, uma tarefa educacional das mais brilhantes e úteis. Em Braga, Porto e Sintra essa tarefa foi realmente notável, e ainda hoje os antigos

alunos do Colégio do Espírito Santo de Braga que vivem, se reúnem anualmente em memória dos seus professores e dos seus companheiros.

Mas a obra da evangelização tem-se ampliado e enaltecido muito, nos últimos anos.

Têm aumentado muito, na Metrópole, os Seminários de preparação e consequentemente a frequência do de Teologia. Há dos primeiros em Viana, Braga, Barcelos e Régua.

E em Lisboa construiu-se o da Torre d'Aguilha donde saem anualmente missionários formados para a evangelização de Angola e Cabo Verde. Em Espanha têm também dois Seminários de preparatórios.

Mas a obra dos espiritanos pode e deve aferir-se principalmente pela que eles têm realizado em Angola e Cabo Verde.

O número de missões em funcionamento em Angola era, em 1964, de 63. Em Sá da Bandeira havia 17, 15 em Nova Lisboa, 13 em Luanda, 10 em Malange e 8 em Silva Porto.

No mesmo ano as paróquias existentes na mesma província eram 11, sendo em Cabo Verde 12. Seminários havia em Angola, nesse ano, 7 e um em Cabo Verde. Os de Angola estavam assim distribuídos: 2 em Luanda, 2 em Nova Lisboa e 1 em cada uma das dioceses de Silva Porto, Sá da Bandeira e Malange. A frequência dos de Angola era de 764 alunos e no de Cabo Verde de 40.

Escolas primárias havia, em 1964, nas missões de Angola 350 e nas de Cabo Verde 62. Eram 160 em Nova Lisboa, 80 em Sá da Bandeira, 75 em Silva Porto, 22 em Luanda e 13 em Malange.

A frequência dessas escolas eleva-se a 34 244 alunos. Em Nova Lisboa era de 14 276, em Silva Porto de 9110, em Malange de 3099, em Luanda de 2856 e em Sá da Bandeira de 1955.

As escolas primárias de Cabo Verde tinham uma frequência de 3148.

Além disso havia, nas dioceses de Angola, 5763 escolas-capelas, sendo 2242 em Nova Lisboa, 1789 em Sá da Bandeira, 1304 em Silva Porto, 261 em Malange e 167 em Luanda.



## Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo - LISBOA  
Telefone 3828 62 (5 linhas)

### ■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO<sub>2</sub>.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Messer Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Depósitos em:

Delegações em:  
 LUANDA - LOBITO  
 L. MARQUES - BEIRA

COVILHA - FARO  
 M.GRANDE-TOMAR  
 S A N T A R É M



Catequistas havia 7689 incluindo 638 em Cabo Verde; e os catecúmenos eram 134 507, dos quais 11 568 em Cabo Verde.

Em Nova Lisboa eram estes 34 948, em Malange 31 923, em Sá da Bandeira 22 716, em Luanda 17 921 e em Silva Porto 15 431.

Nos 48 dispensários e asilos-hospitais dos quais 15 em Luanda, 10 em Nova Lisboa e 10 em Sá da Bandeira, realizaram-se, no ano considerado, 837 227 curativos.

O quadro dos padres missionários era, em 1964, de 217, sendo 69 em Nova Lisboa, 40 em Sá da Bandeira, 38 em Luanda, 29 em Malange, 24 em Silva Porto e 17 em Cabo Verde.

Irmãos auxiliares eram em Angola 44, sendo 12 em cada uma das dioceses de Nova Lisboa e Sá da Bandeira.

As dioceses mais populosas são as de Nova Lisboa: 870 622 habitantes; Sá da Bandeira: 547 415; Malange: 498 086; Silva Porto: 361 320 e Luanda: 368 110. Em Cabo Verde, o número de habitantes era de 97 379. O número de católicos em toda a área espirítana era estimado em 1 115 024 incluindo 92 660 em Cabo Verde. Os números mais altos eram em Angola, Nova Lisboa: 429 933; Sá da Bandeira: 207 000; Silva Porto: 149 000; Luanda: 125 011 e Malange: 117 420.

Estes números falam eloquentemente da obra realizada pela Congregação sobretudo se os confrontarmos com os que eram em 1950.

O aumento verificado em todas as rubricas demonstra o esforço realizado nos últimos 16 anos e que consagra a dedicação e tenacidade dos dirigentes espirítanos portugueses e a sua notável obra de evangelização, de instrução e de assistência que os honra e impõe ao reconhecimento da Nação.

Desde os padres missionários que ocupam os altos cargos directivos da Congregação, tanto nacionais como estrangeiros e que se chamaram Dunarquet, Bonnefoux, Keilfeg, Leconte, Antunes, Vieira, Baião, Albino, Alves e Campana, até aos actuais bispos D. Moisés, D. Daniel, D. Pompeu e D. Agostinho, passando pelo Dr. Alves da Cunha, padre Joaquim Alves Correia, padres Luís Cancela, Mendes Cardona, Kraft Wendeling, Clemente, Castro, Olavo, Firmino Cardoso, Augusto Maio, Esterman, José Felício, Nogueira da Rocha, António Brásio, Amadeu Martins, e tantos mais, todos integrados no alto pensamento, ao mesmo tempo religioso e cívico que os tem animado e afervorado sempre, não há dúvida de que a obra tem tido utilidade exemplar e que, mercê dos auxílios privados, ainda mais do que do apoio oficial, tem aumentado sempre, com êxito admirável e, cada vez mais, à escala nacional, mercê da devoção sem limites que procura ampliar todos os dias a área de simpatia pelos missionários e a acção de solidariedade com eles de um número cada

vez maior de gente jovem que de todo o país acompanhada, serve e apoia a obra missionária.

Salienta-se, com justiça, a actuação infatigável de D. Agostinho, padre Augusto Maio e padre José Felício, os organizadores da L. I. A. M. e os seus animadores devotadíssimos que, em poucos anos, conseguiram elevar às centenas de milhar os filiados dessa generosa organização expandindo-se cada dia, com mais vigor, em todo o país, e permitindo reunir somas para o custeio dos seminários na Metrópole e para o aumento da sua população escolar, infelizmente longe do que seria desejável e necessário.

A L. I. A. M. tem, hoje, meios de acção publicitária próprios e muito valiosos e está generalizando em todo o território da Metrópole a organização de seus núcleos de acção benemerente, sendo de assinalar a sua penetração nos meios escolares primários e profissionais em que alunos e professores se dão mãos num verdadeiro apostolado ideológico que consegue patrioticamente os seus iniciadores e mantenedores.

Há muitos anos — mais de 40 — que sou amigo dos missionários do Espírito Santo. Foi o conhecimento da sua obra em Angola e o respeito e o apreço que vi ter por ela o General Norton de Matos, com quem visitei algumas das suas missões que, em mim, criou essa amizade. Ouvi um coral de negros cantar a missa e o hino nacional na Missão da Huila sob o patrocínio insigne do ilustre padre Bonnefoux e sob a regência proficiente do padre Tapax — dois estrangeiros a quem ficamos devendo enormes serviços. Tenho acompanhado, depois, a acção patriótica dos missionários, com a maior simpatia e apreço e tenho-a ajudado quanto me tem sido possível. Estou certo de cumprir, ao fazê-lo, um dever cívico e humano.

Por isso anotei hoje, aqui, o centenário da instalação em Portugal da Congregação do Espírito Santo e os grandes serviços que lhe devemos. E que devemos tanto aos missionários nacionais como estrangeiros.

Não tinha razão o deputado Levy Maria Jordão, quando em 1866, acaloradamente atacou os missionários estrangeiros como inconvenientes para o aporluguesamento ultramarino.

O sábio que foi o Padre Duparquet, pensava, com mais consciência. Ele desejaria também padres portugueses. Mas não os tendo, utilizava com prazer os estrangeiros.

É fá-lo-ia porque os missionários protestantes estavam iniciando a sua actuação em África e o padre Duparquet receava que ela tivesse implicações políticas, contrárias ao nosso interesse.

Quase um século depois, realmente, se nem todas as missões protestantes se tornaram contrárias ao interesse português, não deixou de haver missionários delas que têm procedido como inimigos nossos e dos mais agressivos e injustos.



# Rocha, Amado & Latino, Lda.

## ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86  
TELEFONE 32 22 54

## FERRAGENS

13, R. NOVA DO ALMADA, 15  
TELEFONE 32 22 56

## METAIS

54, RUA DA BOAVISTA, 54  
TELEFONE 32 22 55

# Sacopel, L. da

PAPÉIS  
para  
ARTES GRÁFICAS  
nacionais e estrangeiros

— couché AMBASSADOR —  
— Papéis e cartolinas «PEERLESS» —  
(tipo Kromekote)

Rua do Arco a S. Mamede, 56  
Telefone 67 33 06 e 66 03 97

**LISBOA**



PISTÕES - SEGMENTOS  
CAMISAS - CAVILHAS

MÁQUINAS DE FURAR

TORNOS DE ALTA PRECISÃO

MOTORES DIESEL

FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA  
"MEEHANITE"

ED. FERREIRINHA & IRMÃO, LDA  
RUA DA BOA NOVA, 155-163 - PORTO

## Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»

TÁXIS — AUTOMÓVEIS DE LUXO, PARA CASAMENTOS E OUTRAS CERIMÓNIAS — TODO O SERVIÇO DENTRO E FORA DO PAÍS COM MOTORISTAS FALANDO INGLÊS E FRANCÊS

Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra

Escritório e Garagem : AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46 — LISBOA — Telef. : 77 40 41, 2/3  
Oficinas e Secção de camionagem : R. VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — LISBOA — Telef. : 55 32 16



## PELO MUNDO FERROVIÁRIO

## A revista «La Vie du Rail» concedeu o milésimo «Luís de Oiro» da amabilidade

O sr. Pierre Dumas, Secretário de Estado junto do Primeiro Ministro, entregou, em sessão solene, realizada no Palácio Matignon, Paris, o milésimo «Luís de Oiro» da amabilidade, prémio instituído pelo semanário «La Vie du Rail», a Madame Rolande Vacher, funcionária da secção de informações da estação de Poitiers.

Assim o grande hebdomadário parisiense mantém a campanha de recompensar o sorriso, entre os agentes de comboios e das estações, iniciada em Agosto de 1954.

O número de Luíses de Oiro atribuídos por *La Vie du Rail* anda à roda de uma centena por ano.

A moeda de oiro de vinte francos, autêntica, é acompanhada de um diploma.

## O «Rotel» ou hotel sobre rodas

Foi recentemente posto em serviço em Estugarda um novo tipo do «Rotel», a sensacional invenção de um especialista alemão em assuntos de turismo.

Durante o dia os viajantes estão sentados nas suas cómodas poltronas no pavimento inferior, onde também há um bar e se instalou televisão. À noite, sobem para o primeiro andar que abriga dormitórios, chuveiros, privadas e uma cozinha.

No dia 26 de Março este novo tipo de «Rotel» partirá para Jerusalém. Um mês mais tarde o autocarro gigantesco seguirá para os Estados Unidos. Organizou-se uma viagem de Nova Iorque até Rio de Janeiro. A viagem de seis meses custará apenas 7 900 marcos.

O programa da empresa prevê visitas a 82 países, figurando nele a Pérsia, o Paquistão, a Índia, a União Soviética, a Escandinávia e Portugal. A princípio, o «Rotel» consistia de um autocarro normal e um atrelado. O segundo «Rotel» do novo tipo será entregue ainda este ano. Cada um dos gigantescos «Rotels» custa 187 000 marcos, com as instalações especiais para os trópicos, o preço é de 267 000 marcos, ou sejam cerca de 1 800 contos.

## Skal Clube de Lisboa

Sob a presidência do sr. Conde de Caria, secretárioado pelo sr. Jacques Grasset, realizou-se no Hotel Ritz a assembleia geral ordinária do Skal Clube de Lisboa. O presidente da Direcção, sr. Luís Forjaz Trigueiros, depois de saudar o presidente da mesa e de se referir ao seu prestígio de industrial e economista, fez um minucioso relato da actividade do Skal Clube: em 1965, como elemento coordenador na indústria turística e ainda como fator de mútuo conhecimento entre técnicos da especialidade. Enumerou as várias realizações efectuadas durante o ano passado e anunciou a futura criação de Grupos de Trabalho para estudo dos problemas relacionados com a conjuntura turística no Mundo e essencialmente no nosso País.

Sobre o Relatório e Contas, que foi aprovado por unanimidade, falaram, a seguir, os Srs. Armando Buisson e dr. Aragão Pinto, que louvaram os esforços da Direcção. A encerrar a sessão, o Sr. Conde de Caria pronunciou um discurso no qual referiu a crescente importância do Turismo na economia nacional e fez judiciosas considerações sobre o papel que o Skal Clube de Lisboa rem desempenhado no âmbito a que pertence, tendo palavras de justo apreço para o trabalho efectuado pela Direcção.

### LITERATURA FRANCESA

## O «Prémio Chatrian de 1966» foi atribuído ao director de «La Vie du Rail», Roger Ferlet

Acabámos de ser informados que o Júri do Prémio Chatrian (prémio da literatura ferroviária criado em homenagem à memória do ferroviário Alexandre Chatrian, colaborador de Emile Erckmann) concedeu o seu XVI prémio a Roger Ferlet, ilustre director do semanário *La Vie du Rail*, pelo seu novo livro prefaciado pelo sr. Louis Armand, da Academia Francesa, *Les Contes de Ma Mère Le Rail*.

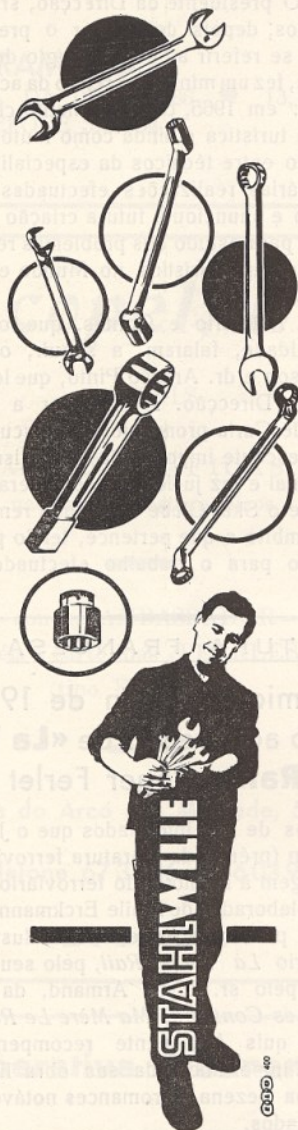
O Júri quis igualmente recompensar Roger Ferlet pela importância da sua obra literária que abrange uma dezena de romances notáveis traduzidos e premiados.

Entre estes, recordamos *Trilogie vivaroise* (Grande Prémio do Turismo) que compreende *Arlesco*, *La Madrague* e *Valentine* (prémio Sully-Olivier-de-Senas) e, sobretudo, *Veronique. Aivernése* (grande prémio do romance da Société des Gens de Lettres de France.)

Felicitemos muito sinceramente Roger Ferlet por mais uma distinção que lhe foi recentemente outorgada pela sua nova obra.



FERRAMENTAS  
DE PRECISÃO  
PARA UMA VIDA  
INTEIRA



**COFERTEL**

COMÉRCIO DE FERRAMENTAS TÉCNICAS, LDA.

Rua da Boa-Vista, 132-Lisboa-2-Portugal

Teleg.: COFERTEL — Telef. 366897

Distribuidor no NORTE:

**ALMOR VIEGAS, LDA.**

Rua do Bolhão, 126

Telef. 2 84 56 — PORTO

## A Coordenação Técnica do Caminho de Ferro com a Camionagem

Continuação da pág. 11

TEST<sup>(2)</sup>, vieram revelar, por exemplo, que um camião com carga por eixo de 9 t (carga máxima autorizada em grande número de estradas americanas) produz sobre a estrada os mesmos efeitos que 5000 automóveis ligeiros e que, se a referida carga subisse a 11 t por eixo os efeitos seriam equivalentes à passagem de 11 750 automóveis ligeiros, seremos tentados a meditar bem a sério nesta ideia: se, na realidade, não valerá a pena estudar o problema e enveredar em prazo relativamente breve por soluções de coordenação técnica rodo-ferroviária do tipo atrás referido e que já estão afinal largamente difundidas em países estrangeiros.

Claro está que ao abordarmos o tema deste possível contributo a recolher amanhã de uma coordenação técnica rodo-ferroviária do tipo já descrito, temos a consciência de que se trata, evidentemente, só de um pequeno contributo relativamente à magnitude dos problemas que afligem o sector do trânsito, e que são a razão de ser deste Congresso. Tem de reconhecer-se, no entanto, ante os exemplos apontados, que esse contributo, embora pequeno, poderá ser francamente positivo e por isso não parece de desperdiçar, tal qual acontecerá com outras soluções de âmbito restrito acerca de variados óbices ao trânsito das nossas estradas. E é com o somatório de pequenos contributos que se resolverão os grandes problemas.

6. — A introdução entre nós de tais modalidades de coordenação técnica — camiões, reboques e outros engenhos rodoviários de carga sobre vagões —, oferece obviamente certa complexidade e exige o prévio estudo económico de casos concretos para se avaliar o seu grau de rentabilidade, além de se requerer, também, um adequado enquadramento na política geral dos transportes.

Estamos em crer, no entanto que, talqualmente se reconhece nos Estados Unidos, na França e noutros países o interesse dessas soluções, também em Portugal Continental se justificará a sua adopção

(<sup>2</sup>) Investigação aprofundada levada a efeito nos Estados Unidos da América de 1958 a 1960 através da *American Association of State Highway Officials*, ou seja a Associação dos funcionários dos departamentos das estradas dos Estados Americanos.



em determinados itinerários, previamente seleccionados pela sua extensão, qualidade e quantidade de tráfego.

E ao assim pensarmos naturalmente nos ocorrem os itinerários Lisboa-Porto, Lisboa-Beiras e Lisboa-Algarve, todos eles podendo ir além de 300 km, mas sem excluir a hipótese de outros itinerários, mesmo de menor extensão <sup>(1)</sup>. Em especial o itinerário Lisboa-Porto (prolongado mesmo a outras estações mais ao norte), constituirá porventura um itinerário de eleição, já que alguns indicadores disponíveis nos fazem supor que a sua quota parte no tráfego total terrestre de mercadorias do País é considerável. Por outro lado, é nesse itinerário, que um alívio da circulação de veículos pesados de carga traduziria benefício mais sensível, se atentarmos em alguns números que nos são revelados pela Estatística do Tráfego nas estradas nacionais publicada pela Junta Autónoma das Estradas.

Na E.N. 1, entre Picoto e S. João da Madeira, por exemplo, (posto n.º 245), em 1960, para um tráfego médio diário de 4259 motorizados a parte relativa aos veículos pesados de carga foi <sup>(1)</sup>:

|             |     |  |
|-------------|-----|--|
| categoria f | 625 |  |
| » g         | 711 |  |
| » h         | 39  | 1375 veículos (em 1955 só<br>717 veículos) |

Na mesma estrada, entre Águeda e Albergaria-a-Velha, por exemplo (posto n.º 287), para um tráfego médio diário de 2008 motorizados a parte relativa aos veículos pesados de carga foi a seguinte:

|             |     |   |
|-------------|-----|---|
| categoria f | 158 |   |
| » g         | 459 |   |
| » h         | 20  | 637 veículos (em 1955 só<br>402 veículos) |

Isto significa que a quantidade diária média dos veículos pesados de carga representa, para o total,

<sup>(1)</sup> Tem-se afirmado, por exemplo, que o sistema «piggy-back» mostra-se mais económico que a camionagem por estrada para distâncias iguais ou superiores a 160 km.

<sup>(1)</sup> As categorias relativas aos transportes de carga (categorias f, g e h) são assim definidas na citada publicação:

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| categoria f   | — | — | — |
| — camiões ligeiros (auto-pesados cuja carga útil não exceda três toneladas), com ou sem reboque.  |   |   |   |
| » g   | — | — | — |
| — camiões pesados (auto-pesados cuja carga útil excede três toneladas), sem reboque; tractores com um semi-reboque; tractores com um reboque. |   |   |   |
| » h   | — | — | — |
| — camiões pesados com um ou vários reboques; tractores com um semi-reboque, e um ou mais reboques; tractores com dois ou mais reboques.       |   |   |   |

# QUIMAR

## Materiais de Construção, Lda.

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5

Telefones: 77 0025 - 76 81 95 - 77 43 32



Distribuidores Gerais em exclusivo:

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores:

CONTRAPLACADOS; APARITE;  
PLACAROL; PLATEX; LAMINITE;  
ORGANIT; LIXAS SINCAL;  
MADEIRAS; PERFIS DECORATIVOS.

em cada um dos troços considerados, cerca de 32,3 % e 31,7 %, respectivamente, e estes valores subiriam mesmo a 33,4 % e 32,3 %, se, ao total de motorizados, excluirmos os motociclos dado que este tipo de veículos, na verdade, tem no trânsito significado já bastante diferente.

No recenseamento de 1955, para os mesmos postos as relações verificadas foram 29,9 % e 35 % de pesados em relação ao total dos motorizados.

Também nas estradas que drenam o tráfego de mercadorias de, e para, o Algarve, os dados estatísticos são relevantes.

Na E.N. 2, entre Almodôvar e Castro Verde (posto n.º 763), no ano já referido, para um tráfego médio diário de 401 motorizados, a parte relativa aos veículos pesados de carga foi, pelas categorias antes indicadas:

|             |     |   |
|-------------|-----|---|
| categoria f | 26  |   |
| » g         | 168 |   |
| » h         | 4   | 198 veículos (em 1955 só<br>120 veículos) |

Não obstante os menores valores absolutos a percentagem, tal como foi calculada para os exemplos anteriores, é aqui de 49,4, o que só prova quanto predominam os veículos pesados no trânsito actual.



7.—A coordenação técnica, como uma das formas da coordenação dos transportes, terá que resultar de uma conjugação de esforços mas é evidente que aos Poderes Públicos caberá um importante papel, não só de impulsionador como de permanente catalizador. Neste sentido, em mais do que em uma oportunidade nos temos pronunciado. Por isso, vivamente nos congratulamos pelo facto de no importante conjunto de «medidas de política de transportes e comunicações» que o Governo apresentou em Outubro do ano findo no Relatório do projecto de Plano Intercalar de Fomento, se encontrar, esboçada, pela primeira vez entre nós, uma orientação acerca deste tipo de coordenação.

Lê-se naquele documento:

«A coordenação técnica, na medida em que assenta numa forma de colaboração economicamente vantajosa, competirá primordialmente à iniciativa privada, cabendo ao Estado o papel de prestar às empresas e organismos corporativos o apoio, porventura indispensável, na fase inicial de aplicação das providências que ela pressupõe e exige.»

Em nosso entender essas providências terão de ser múltiplas (de natureza normativa, fiscal e de participação em investimentos iniciais), além de que tudo parece aconselhar sejam financeiramente vulgares e empreendidas sem delongas.

Quanto a nós parece que a constituição oportuna de empresas de economia mista e o aproveitamento

de toda a experiência já colhida em países estrangeiros seria a orientação indicada.

E ao evidenciarmos um aspecto em que a coordenação técnica pode ter incidência benéfica nos problemas do trânsito, parece inegável que se encontra um argumento mais a reforçar a necessidade de intervenção do Estado em tal matéria. As esferas competentes, mormente às que tomarem a seu cargo o planeamento dos transportes nas suas múltiplas facetas e implicações, caberá ponderar e tomar as primeiras decisões.

Não encontramos, cremos nós, melhor remate a esta despreziosa comunicação ao I Congresso Nacional do Trânsito, do que transcrever de uma publicação francesa da especialidade, de 1957 — já lá vão perto de 8 anos! — o seguinte passo (1):

«La concurrence entre le rail et la route a donné naissance au transport mixte. Aujourd'hui des faits nouveaux l'imposent comme seule solution valable aux problèmes de demain.

Dans cinq ans le parc de véhicules automobiles français se sera accru d'environ trois millions de véhicules compte tenu de ceux qui seront retirés de la circulation. Quels que soient les grands travaux entrepris au cours de cette période, il est incontestable qu'à très brève échéance le réseau routier français, pourtant l'un des meilleurs du monde, atteindra un stade de saturation. L'exploitation des véhicules gros porteurs en sera affectée pour les transports à grande distance.

Dans ces conditions, l'importance du transport mixte rail-route apparaît encore plus élatante.

Sauvegardant les intérêts du transporteur public de marchandises, apportant à la S. N. C. F. un trafic et une recette importants, permettant une vitesse accrue dans la circulation des marchandises, dégageant les grandes voies routières menacées d'engorgement, le transport mixte rail-route se présente comme la technique qui modifiera profondément l'économie générale des transports en France au cours des prochaines années.»

Lisboa, Janeiro de 1965.

(1) V. *Transport mixte rail-route — Technique Moderne au service de l'économie*, folheto editado por G. T. T. M. e «Soframixte» Paris, 1957.

## Lar Ferroviário

**Mais dois sócios desta Sociedade Cooperativa de construções beneficiados com excelentes moradias**

No dia 13 de Fevereiro, a direcção do «Lar Ferroviário» (casas económicas para todos os ferroviários) entregou, em acto solene, na Quinta da Onia, Azambuja, a chave ao sócio fundador n.º 1, do 6.º escalão, sr. João Carlos Pereira Rios de Carvalho, e a sua esposa, D. Ilda Camacho Lança Rios de Carvalho, sócia n.º 6 do 4.º escalão.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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



# Queijo Tigre

EM TODAS AS CANTINAS DA C. P.

AGENTES EXCLUSIVOS **RIBEIRO, BOURQUIN, LIMITADA**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Praça de S. Paulo, 19

Telef. 32 18 38

LISBOA

## A. Pimenta, Limitada

EXPORTADORES

Fábricas e Armazéns de Lanifícios  
Fibras artificiais e sintéticas



Uma empresa que prima em bem servir e se impõe pela qualidade dos seus artigos e pelo alto sentido estético dos seus padrões



Rua de Paio Galvão  
Rua de Gil Vicente  
Telef. 4 2213 — (P. B. X.)

**GUIMARÃES**

## CARSO, LDA.

Agência de Viagens e Turismo

Representantes exclusivos no Concelho de Guimarães dos Caminhos de Ferro Portugueses

Passagens marítimas e aéreas

Passaportes e Revalidações

Excursões no País e no Estrangeiro

Rua de Paio Galvão, 8

Telef. 4 23 92-4 01 58 P. B. X.

**GUIMARÃES**

## J. C. P.

O melhor fabrico de máquinas e materiais para confecção de Botões Forrados

Soc. Metaloplástico J. Cunha Pinto, Lda.

Rua Luciano Cordeiro, 78-1.º

Telefone 4 41 07

**LISBOA**

## AUTO-VIAÇÃO DO TÂMEGA, L.<sup>DA</sup>

SEDE:

R. DE SANTO ANTÓNIO — TELEFONE 351 — **CHAVES**

Escritório e central de Serviços Combinados com a C. P. — Telefone 35 — **VALPAÇOS**

Carreiras diárias de passageiros:

CHAVES-VINHAIS ● CHAVES-MIRANDELA ● SONIM-VALPAÇOS ● VALPAÇOS-CHAVES ● VALPAÇOS-VILA POUÇA D'AGUIAR ● RÉGUA-VILA REAL ● RÉGUA-CANELAS ● CARRAZEDO e VALPAÇOS ● PASSAGEM-VILA REAL ● CHAVES-VILA REAL

Autocarros de Luxo para Excursões no País e Estrangeiro



## Fábrica de Fiação e Tecidos de Pevidem

Alberto Rodrigues de Figueiredo & Filhos

Exportadores para as Províncias Ultramarinas  
e Estrangeiro

Fornecedores da C. P.

**PEVIDEM**

Telefs.: 4 22 47-48 e 4 22 50

Carris e seus acessórios, mudanças  
de via, rodados, creosote para injeção  
de travessas, fio de trolley, vagões  
e outro material de via

**Alberto Maria Bravo & Filhos**

Praça de Londres, 3-3.º

LISBOA

## TAYLOR BROS. & C.º LTD.

- EIXOS
- RODAS
- MONOBLOCOS
- AROS
- RODADOS

REPRESENTANTES

**MONTEIRO GOMES, LDA.**

Rua Cascais, 47 (Alcântara)

LISBOA



LANIFÍCIOS EXCLUSIVOS

## MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

BILHETES DE CAMINHO DE FERRO

Passagens aéreas e marítimas,  
reservas de hotéis, etc.

## AREALVA, L.ª

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTA-  
DORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.º — Telef. 32 65 52

ARMAZENS:

QUINTA DA AREALVA - ALMADA - Tel. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA



**SCIAL**DISTRIBUIDORA  
DOS EXCELEN-  
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 6670 42

**LISBOA****ALUMINOTÉRMICA. LDA.**Todas as aplicações industriais da Aluminotermla  
**SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS**Fabrico e Execução pelo  
«PROCESSO BOUTET»Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.  
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. Antonino e Sá, II — Porta 5 — Tel. 684302

**LISBOA****NALCO**Estabilizador orgânico para os trata-  
mentos industriais de águas,  
utilizado na C. P.**SOC. COM. CROCKER,  
DELAFORCE & C.ª, L.ª****Rua D. João V, 2-2.º  
LISBOA****F. H. D'OLIVEIRA & C.ª, LDA.**

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção  
Ferros, Aços e Metais  
Madeiras Nacionais e Estrangeiras  
Ferragens, Ferramentas, Drogas e  
Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 15 - 67 05 14 — **LISBOA**

PURÍSSIMA



Na

**Livraria Portugal**...encontra V. Ex.ª livros sobre todos os assuntos  
escritos nas principais línguas europeiasDamos informações bibliográficas e aceitamos  
encomendas para todos os países**LIVRARIA PORTUGAL**Rua do Carmo, 70-74 **LISBOA-2**

Telefs. 3 05 82 — 3 05 83 — 32 82 20

**Eduardo Martins & C.ª, L.ª****FORNECEDORES DA C. P. e do SEU PESSOAL**

MODAS — CONFECÇÕES

TECIDOS PARA HOMENS, SENHORAS E CRIANÇAS

Malhas — Meias — Chapéus — Camisaria

Rouparia — Perfumaria — Retrosaria, etc.

Rua Garrett, 1 a 11 — Rua Nova do Almada, 103 a 115

Telef. P. P. C. 3 57 21

**LISBOA****DUQUE & CRUZ, LTD.**

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

Distribuidores das Tintas «MERKEL»  
Sempre grandes stocks de Louça Sani-  
tária, Azulejos, Manilhas de Grés e  
Madeiras

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. } 5 42 82  
          } 5 00 06**LISBOA**



# COMETNA

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

**Fabrica:**

**peças em aço vazado para Caminho de Ferro**

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras.

# COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5, — LISBOA — Telef. 32 00 11 (8 linhas)

## TACOS E PARQUETES

de MECRUSSE a mais linda e a mais dura madeira que os taccões das Senhoras não conseguem furar e de

MUCIBE — MUTENE — FREIXO e PINHO  
Colas brancas especiais para o seu assentamento

●  
TOROS e PRANCHAS DE MUCIBE

●  
Especialidade em Soalho à Inglesa  
Todos os tipos de madeiras serradas e aparelhadas

●  
AGLOMERADOS  
APARITE — NOVOPAN — TABOPAN — PLACAROL  
«PLATEX» — «LAMINITE»  
Colas para todos os fins

## EMIDIO DA COSTA PINHEIRO

R. da Beneficência, 209 - Telef: 768258-776736 e 772671

**LISBOA-4**

CORRESPONDÊNCIA: APARTADO 1501 — LISBOA 1

## Ach. Brito

**Sabonetes, Perfumarias, Loções,  
Dentífricos, Águas de Colónia,  
Pó de Arroz**

A maior Fábrica do País — As instalações mais completas — A técnica mais experimentada

Portanto:

**Produtos impecáveis — Apresentação original — Qualidade como só ACH. BRITO**

Compre produtos ACH. BRITO e dá prova de que sabe distinguir qualidades

**FORNECEDORES DA C. P.**





**a marca moderna  
da experiência antiga**

---

PORTUGUESA LDA

LISBOA

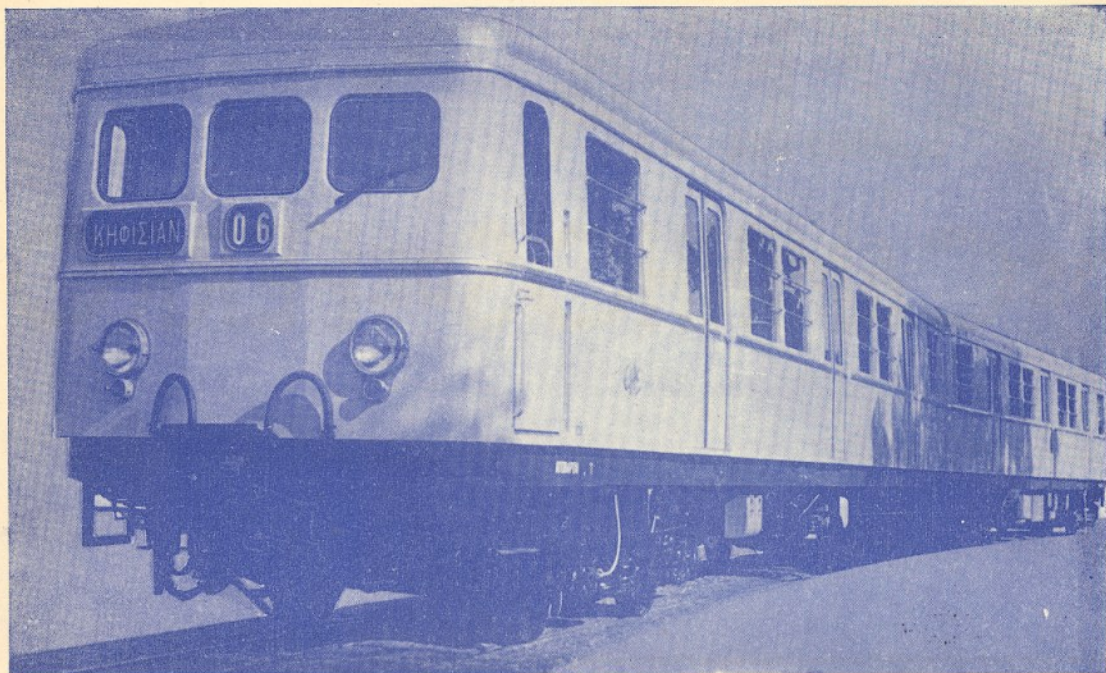
PORTO

Av. João de Deus, 100  
1000-000 LISBOA

Av. João de Deus, 100  
4000-000 PORTO

FAB

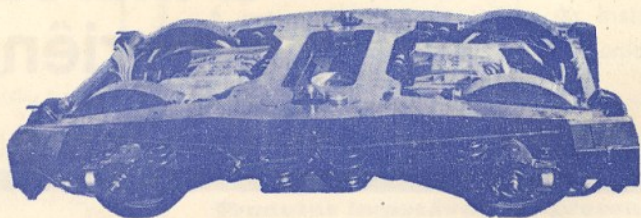




# FAG

Rolamentos axiais  
em todos os  
veículos sôbre carrís

segurança no trabalho  
ausência de manutenção  
economia no custo



# FAG®

## PORTUGUESA LDA.

**PORTO**

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

**LISBOA**

Rua do Telhal, 8 - c  
Tel.: 35 620, 36 8 666