

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



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.

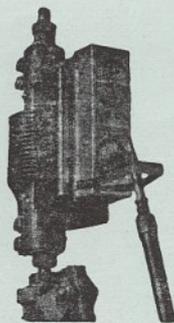
COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.^a (FILHOS)

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



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.^a • TEL. 23411 • PORTO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID
ANTONIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º-D.to

COMPOSTO E IMPRESSO

na _____

Escola Tipográfica das Missões

Telefone, 23455

Cucujães

● ASSINATURAS ●

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha.

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º

LISBOA - 2

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20



Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

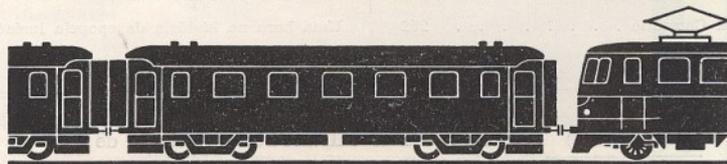
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

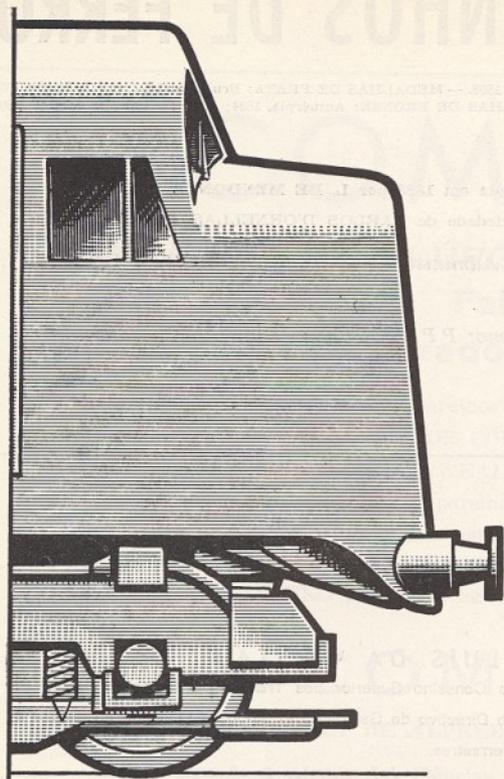
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

DR.S

Manuel Busquets de Aguiar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Emílio Barbosa Estácio

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente !

Sumario

Nota de abertura	243	O rendimento do turismo em Espanha	252
Tráfego	244	Dr. Alvaro Dias Saraiva	252
Os Grandes Viajantes	245	Exposição Filatélica Internacional Ferroviária	252
O interesse turístico de Évora	246	Fqtonoticias	253
Jornal da quinzena	247	16 milhões de turista na Inglaterra	254
Movimento Turístico	248	Um hotel flutuante	254
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro		Mais de 200 quilómetros à hora	254
em Portugal	249	O Arco de Triunfo é uma das maiores atracções	
A Capital ligada à outra margem do Tejo	250	de Paris	254
Guilherme Pereira Carvalho	252	Panorama	255
		Uma hora na história da epopeia lusiada	256

NA CAPA



COSTUMES MINHOTOS — Estudo de luz,
em Nine (fotografia de Alvão)

nota de **abertura**



No Ministério do Ultramar, em colaboração com o Commissariado do Turismo, prossegue a fase preparatória do II Congresso Nacional de Turismo, a realizar de 17 a 24 de Outubro na capital de Moçambique. Os trabalhos em curso visam a concretização de um útil encontro de todas as actividades ligadas ao turismo português, de modo a obter-se a longa projecção justificada pela importância deste sector da vida nacional. Da agenda do Congresso já aprovada constam cinco sessões plenárias e sessões de trabalho, divididas por quatro sessões. Nestas serão focados e analisados os problemas técnicos da indústria turística, com base nos estudos que estão a ser ultimados por grupos de trabalho e nas comunicações a apresentar pelos congressistas. Quanto às sessões plenárias, cumprir-lhes-á pôr à discussão as exposições elaboradas por entidades especialmente convidadas para o efeito, bem como debater as conclusões. O Congresso constituirá assim, não só uma potencialidade do turismo português, como uma autêntica panorâmica das realizações e dos resultados obtidos nas últimas décadas.

O II CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO



Um aspecto da cidade de Lourenço Marques onde se vai efectuar o Congresso

tráfego

a linha férrea ligando directamente a Rodésia à Africa do Sul

A construção da linha de caminho de ferro, ligando directamente a África do Sul à Rodésia, foi considerada sem interesse económico para os Caminhos de Ferro rodesianos, num relatório finalmente publicado e já apresentado ao Parlamento.

Orçando a referida linha, caso passasse na Rutenga, em 240 mil contos, o relatório conclui que apesar de esta solução ser mais barata, entre as quatro propostas, ela significaria um prejuízo médio de 32 mil contos anuais, após os primeiros quatro anos de exploração. Deste modo, é provável que o trânsito, circulando entre a Rodésia e a África do Sul, tenha de continuar a seguir via Bechuanalândia e Moçambique, o que, segundo a imprensa de Joanesburgo, será como que um balde de água fria para os círculos financeiros governamentais, interessadíssimos na construção da nova linha.

Qualquer das propostas apresentadas aproveitaria a linha sul-africana já construída até Beit Bridge, na fronteira com a Rodésia, sendo então continuada para o interior do território. Esta será, porventura, a principal razão por que o relatório da autoria dos técnicos rodesianos, trabalhando nos Caminhos de Ferro da Rodésia, afirma que os únicos beneficiários da construção seriam os Caminhos de Ferro da África do Sul que assim passariam a receber maiores lucros que os actualmente usufruídos, embora, em contrapartida, os Caminhos de Ferro da Rodésia perdessem considerável quantidade de benefícios.

Uma outra afirmação do relatório é que a actual via Bechuanalândia possui a capacidade suficiente para movimentar mais tráfego que o que pode ser previsto para um futuro próximo.

Estas conclusões são o resultado de cuidadosos estudos, vindo, porém, corroborar o ponto de vista já expresso há dois anos pela então Federação.

A linha da Rutenga levaria um ano a construir, servindo as regiões designadas por Lowveld, Midlands e Mashonaland, e deixaria o restante tráfego da linha da Bechuanalândia.

Uma das outras propostas consideradas como de ligação directa a partir de Jessiejunction, custaria cerca de 500 mil contos, levando a sua construção cerca de dois anos.

...já não será
construída porque
custará
240.000 contos

A via Bechuanalândia possui capacidade suficiente para movimentar mais tráfego que o que pode ser previsto para um futuro próximo.

LOCOMOTIVAS PARA O PROJECTO MINEIRO DE CASSINGA

Descarregou no porto de Moçâmedes três locomotivas destinadas ao projecto mineiro de Cassinga o navio alemão «Getuland» procedente de Antuérpia. Com estas unidades eleva-se a cinco o número de locomotivas chegadas aquele porto, no total de vinte encomendadas.

Alterações e Modificações na linha do DOURO

Na recente visita que o sr. Ministro das Comunicações fez à Linha do Douro, percorrendo-a desde S. Bento até à estação de Barca de Alva, estudou não só o tráfego naquela linha que serve uma grande região do País como ainda o palpitante problema das ligações com Espanha por aquela fronteira. Dessa viagem de investigação e estudo vão resultar modificações, entre elas uma melhor ligação ferroviária entre Barca de Alva e Fregeneda, fronteira portuguesa e espanhola, respectivamente. Tais alterações impunham-se a bem dos utentes, porquanto quem quisesse, hoje, ir do Porto para a Espanha, pela fronteira de Barca de Alva (que é o trajecto mais curto) terá de utilizar o comboio que sai de S. Bento às 0,50, que só chega a Barca às 13,11 horas. Para um percurso de 203 quilómetros 12 horas e 1 minuto é demasiado. Quem vier de Espanha pela fronteira tem ali como ligação um comboio-misto, que parte de Barca de Alva às 15,15 e chega a Campanhã às 2,45 — a hora nada própria para um turista que chegue pela primeira vez ao Porto.

O estado da linha, sobretudo entre Barca de Alva e Fuente de San Esteban, cerca de 50 quilómetros, não oferece a necessária segurança.

Os Grandes Viajantes



MILIO SALGARI é hoje ainda, um dos escritores mais populares em todo o mundo. Com o seu universo de aventuras, colorido e exótico, criou uma atmosfera de sonho e de fascinante imprevisto. Quem não se recorda das proezas inconcebíveis do *Capitão Morgan*, o último felibusteiro que deixou na vastidão do Índico e do Atlântico, uma legenda de intrepidez e de audácia? Capitão de corsários, pondo por vezes os

Encontra-se sózinho em Bombaim, sem destino, sem planos para o futuro, numa cidade imensa e desconhecida. O acaso põe-no em contacto com um emissário do rajá de Borneo que faz «a guerra de piratas» contra os ingleses. Salgari percorre nos barcos corsários todos os mares da Índia e da Malásia. Regressa mais tarde a Verona para se dedicar ao jornalismo. Porém, a sua verdadeira vocação era o romance de aventuras. O que vira nas terras malaias, o que anotara no seu diário,

Corsário Negro», «Os Tigres de Mapucen», «Sandokan, o pirata» — para criar heróis e cenários prodigiosos.

Os segredos das savanas impenetráveis e o mistério das florestas imensas converteram-se em páginas empolgantes, na maior parte escritas na modestíssima residência de Corso Canale n.º 205, em Turim, onde Salgari viveu como um exilado do mundo, no silêncio e na solidão de um desconfortável gabinete de trabalho. Apesar do êxito de «Mistérios da Selva Ne-

TODOS OS MARES DA ÍNDIA
E DA MALÁSIA FORAM PER-
CORRIDOS POR EMILIO SALGARI

seus piratas ao serviço da pátria, *sir Henry Morgan*, herói da vida real viveu também as suas façanhas, entre abordagens e combates, nas narrativas de viagens e nas novelas de espadachins e bucaneiros de Emilio Salgari.

Nascido em Verona a 25 de Agosto de 1862 de uma família de comerciantes de tecidos, de origem persa, desde muito novo Salgari se tornou notado pela vivacidade invulgar. Os seus camaradas de colégio apelidaram-no de *indiano* talvez pela fisionomia de traços orientais.

Após os estudos no Instituto Náutico de Verona, com o «diploma de capitão de longo curso» prestou serviços na marinha mercante italiana. Abandonaria esta carreira para se dedicar exclusivamente à literatura. A bordo do «Itália Una» percorreu toda a costa mediterrânica, recolhendo muitos elementos para os seus livros. Um conflito com o comandante daquele barco obriga-o a abandoná-lo.

homens, costumes, paisagens, tudo serviu de documentário para «O



Sir Henry Morgan (Capitão Morgan)

gra», que iniciaram o fabuloso ciclo das obras de viagens e aventuras (208 romances e novelas, durante vinte sete anos de intenso trabalho) Emilio Salgari viveu na pobreza. Irmão espiritual de Júlio Verne, Salgari possuía também a vocação de um profeta científico: tudo o que foi capaz de imaginar e inventar se realizou ou está em vésperas de ser realizado.

Como em Júlio Verne, a imaginação de Salgari escalou montanhas, debruçou-se na cratera dos vulcões, desceu aos abismos do oceano, percorreu os desertos sem fim, penetrou na eterna noite húmida e ardente das inextricáveis florestas virgens. Quando o seu nome passou os umbrais da celebridade, quando a fortuna lhe bateu finalmente à porta, a solidão e a tristeza de uma existência que fora amargurada e difícil, já tinham aniquilado a sua coragem e o seu amor pela vida. Suicidou-se rasgando o ventre com uma faca, à maneira dos samurais. No dia 16 de Setembro de 1911...



Um dos mais sugestivos monumentos eborenses:
o templo romano.



e o turista quiser dar tratos à imaginação, para tentar descobrir as razões secretas por que os poetas e artistas tomaram Évora como lugar de eleição para espevitar o engenho ou para despertar a sensibilidade, cedo encontra alguns desses motivos, dessas ponderosas razões.

Uma delas, talvez a mais forte, foi a fundação da Universidade de Évora, em 1559, pelo Cardeal D. Henrique e que, depois de alcançar grande fama em toda a Europa, virria a ser extinta, em 1759, pelo Marquês de Pombal.

Para os poetas e foram muitos os que por lá passaram, oferecia e oferece, ainda hoje, os longes da planície, a imensidade que, de há muito, vem sendo o único padrão por que o vale mede diversos dos sentimentos humanos que se albergam no peito para crescerem numa medida que só pode comparar-se com o infinito.

O turista apercebe-se de isso mesmo quando entra no Alentejo, seja nas imediações de Évora seja mais para o Sul, em pleno Baixo-Alentejo, onde a distância parece mais saliente, devido a menor densidade populacional.

O Alentejo, de que Évora constitui encantadora mancha branca, dá a quem o visita essa noção de nostalgia que tão bem se reflecte no folclore regional; fornece aquela solidão que é o ambiente preferido dos sonhadores; dá a grandeza que torna aquele pedaço de Portugal, num recanto apetecido.

Mas se o turista, depois de percorrer a cidade, se der ao trabalho de demorar um pouco em qualquer miradouro de Évora, seja para nascente ou para poente, há-de encontrar a razão forte por que a Liberalitas Julia parece sonhar.

O INTERESSE TURÍSTICO DE ÉVORA

De manhã, oferece-se à cidade e ao seu habitante ou a quem a visita, a oportunidade de contemplar o sol nascente que parece surgir do fim do Mundo.

À tarde, a cidade começa a ser polvilhada de tons amarelos, laranja, roxos e avermelhados. É o pôr do sol, um dos momentos de maior encanto que, até hoje, nos foi dado ver, enriquecido por tanta luz, por tanto esplendor, por tanta grandeza.

Dir-se-ia que estaros à beira-mar, assistindo ao afogamento desse medalhão de ouro e fogo que percorre o céu como estrela que perdeu o trilho do redil celeste. E, no entanto, quantos quilómetros, até junto do mar!...

O fim do dia, momento tão desejado para quem, como o alentejano anda sempre empenhado, em luta sem tréguas, contra uma terra que se não compadece com a falta de zelo, ganha mais grandeza e mais encanto, quando chove. Nesses momentos, pode admirar-se, ao longe, muito longe, um céu plúmbeo, semi-transparente, levemente iluminado, por detrás, e longos cortinados que parece penderem do céu, em carinhoso arranjo. É lindo, muito lindo. Mas não se trata de enfeite ou capricho da natureza. Não. Nessa região chove copiosamente, como algumas vezes pudemos testemunhar, ao cair da noite, quando o lampear dos raios emprestava ao céu, em fúria, o ar de tempestade.

Mesmo assim, nesses momentos de mau tempo, o Alentejo não perde a sua beleza, não consente que lhe alterem a sua fisionomia e persiste, cheio de magnitude, de importância, de grande encanto.

Estas e outras coisas congregaram-se para que Évora se transformasse, numa das salas de visita de que Portugal dispõe, hoje, para receber, quem o visita. Há, até, certa pontinha de vaidade nisso, pois o alentejano sabe, de antemão, que o turista há-de partir cantando: «Eu não sei que tenho em Évora, que de Évora me estou lembrando!...» E é verdade.

JORNAL DA QUINZENA

NOTÍCIAS—NOT
NOTÍCIAS—NOT
NOTÍCIAS—NOT

NOTÍCIAS—NOTÍ
NOTÍCIAS—NOTÍ
NOTÍCIAS—NOTÍ

O príncipe Rainier do Mónaco, impôs ao comissário português de Turismo, eng.º Álvaro Roquette as insígnias da ordem de Grimaldi. A cerimónia assistiram a princesa Grace, o conde de Robone, cônsul do Mónaco em Lisboa, e os delegados portugueses às jornadas que se efectuaram no Parlamento.

● Os estaleiros da Lisnave foram visitados por altas individualidades que se deslocaram a Lisboa expressamente para apreciarem as obras em construção daquele grandioso empreendimento, que está tecnicamente a ser concebido à escala mundial.

● Os Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola adquiriram a uma firma da província 10 locomotivas modernas, com potência nominal de 1 445 CV.

● A China Continental anunciou um novo plano quinquenal de fomento que prevê uma maior expansão das linhas férreas.

● O Parque Nacional de Gorongosa, em Moçambique, foi visitado o ano passado por 7 780 turistas de vinte e oito países, segundo informa o Boletim de Turismo de 1 do corrente.

● O plano romeno de fomento deste ano continua a dar preferência à rápida industrialização do país. Onze por cento dos 46 milhares de milhões de «lei» serão destinados à aquisição de material ferroviário e a investimentos noutros sectores de comunicações e transportes.

● Com o fornecimento de energia eléctrica pela barragem do *Cambambe*, Malanje passa a dispor de condições para se tornar um grande centro industrial, para o que concorrerá também, o caminho de ferro que possui, e que serve, com bitola internacional de África, os 430 quilómetros que a separam de Luanda.

● O Ministro das Comunicações visitou as obras de remodelação e electrificação do troço da via férrea compreendido entre General Torres e Contumil, e da estação de Campanhã. O sr. eng.º Carlos Ribeiro percorreu demoradamente, acompanhado pelo Director-Geral dos Caminhos de Ferro, os referidos melhoramentos, cuja inauguração está prevista para princípios de Novembro.

● No dia 27 do mês passado, o sr. General França Borges, ilustre presidente da Câmara Municipal, acompanhado de alguns vereadores, altos funcionários municipais e, ainda, por superiores representantes da Empresa do Metropolitano de Lisboa, procedeu à cerimónia oficial da inauguração do novo

NOTÍCIAS—NOTÍCIAS
NOTÍCIAS—NOTÍCIAS
NOTÍCIAS—NOTÍCIAS

troço do Metropolitano, numa extensão de 1500 metros que, com os 7 000 já existentes, perfaz 8 500 metros em exploração. A nova linha do Metropolitano tem o seguinte itinerário: Praça da Figueria, Socorro, Intendente, Anjos.

● Uma das mais importantes companhias de navegação de todo o mundo, a «Orient Sines», resolveu incluir os portos da Terceira e do Faial nos seus cruzeiros de turismo, tal como já vem fazendo em relação ao porto de Ponta Delgada.

● Inaugurou-se em Luanda no dia 10 do corrente a Exposição - Feira do Artesanato que se manterá aberta ao público durante dois meses. Na exposição figuram trabalhos de artesanato regional, do Minho a Timor. Restaurantes assegurarão aos visitantes (cujo número se prevê atinja 100.000 em dois meses) refeições de culinária regional desde os pratos minhotos e trasmontanos até aos da cozinha tipicamente angolana. Ocupa uma área de 15 000 m². A Exposição - Feira é uma realização da Campanha de Cultura Popular, e em curso na província de Angola, cuja organização, neste caso, está confiada ao Centro de Turismo de Luanda.

● A C. P. está a proceder em Gaia a importantes obras, devido à electrificação da linha, sendo a principal a do alargamento do viaduto que atravessa a Rua Cândido dos Reis.

● Na Avenida Marginal, de Ponta Delgada, vai construir-se um novo hotel. A referida construção, que custará cerca de 30 mil contos, é de iniciativa particular e terá 104 quartos.

● O novo hotel que será inaugurado nos primeiros dias do próximo mês no Algarve situa-se a 4 quilómetros de Portimão, muito perto da praia de Alvor, e dispõe de 214 quartos. Ao lado haverá uma piscina com dimensões olímpicas, campos de ténis, de tiro e de golf e um aeródromo para aviões de turismo. Como novidade na península assinala-se ainda a instalação de um teleférico que permitirá mais rápida a ligação entre o hotel e a praia de Alvor.

● Além de numerosos espanhóis de localidades fronteiriças principalmente de Ayamonte, registou-se também grande afluência de turistas estrangeiros, sobretudo alemães na feira anual de Vila Real de Santo António.



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

LSBOA - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 36 12 51/54 e 36 12 61/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 47 5 / 79

End. Teleg.: TRANSPORTES



*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

Movimento Turístico

O movimento turístico de estrangeiros registado em Portugal nos anos de 1960, 61, 62, 63, 64 e 65 foi, respectivamente, de 375.000, 410.000, 515.000, 1.010.000 e 1.510.000.

O movimento turístico de estrangeiros foi, em Espanha, no mesmo período, de 6.000.000, 7.500.000, 8.500.000, 11.000.000, 14.000.000 e 15.000.000.

O movimento geral turístico aumentou na Europa num ritmo que os 3 maiores países turísticos, isto é, a Espanha, Itália e França, não podem acompanhar, devido ao seu actual número insuficiente e, em certos casos, também precário quer das estruturas, quer das próprias infra-estruturas turísticas. Por isso, se prevê para breve, nalguns destes Países, como que uma supersaturação turística mais ou menos prolongada.

O turista procurará então, em mais larga escala do que está fazendo já, novos rumos, e Portugal, país turístico por excelência, beneficiará largamente dessa saturação.

O movimento turístico de estrangeiros entrados nos países da Europa, aquém da cortina de ferro, foi da ordem dos 75.000.000 em 1965, dos quais mais de metade distribuídos pela Espanha, França e Itália.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

GARANTIAS DE JURO

Por EMILIO BARBOSA ESTACIO

A 17 do mesmo mês, foi aprovada a conta de liquidação da garantia de juros na linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaiates, relativa do período de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1903, na importância de 4.104\$360 réis, tendo sido ordenado que o reembolso ao Estado tivesse lugar depois de feita a liquidação da garantia de juro relativa a todo o ano económico, visto o § 1.º do Art.º 28.º do contrato de 29 de Novembro de 1903 se referia ao produto líquido anual e não semestral.

Igualmente foi aprovada a conta apresentada pela Companhia Real concessionária da linha da Beira Alta da quantia de juro relativa ao período de 1 de Julho a 31 de Dezembro daquele mesmo ano, na importância de 163.295\$270 réis.

★ ★

Devendo realizar-se em Washington em 7 de Maio de 1905 o Congresso de Caminhos de Ferro, foram nomeados, como representantes da Companhia Real: Paul Chapny, Director Geral; Luciano Simões de Carvalho, Sub-director; António de Vasconcelos Porto, Chefe de Exploração; Ferreira de Mesquita, Chefe de Via e Obras e Paul Gravier, Chefe de Material de Tracção, faltando então nomear os Delegados dos Caminhos de Ferro do Estado.

★ ★

Em 26 de Junho reuniu-se a Assembleia Geral da Companhia Real, a que presidiu o dr. Augusto Vitor dos Santos, sendo escrutinadores, Gomes Neto, Alfredo Mendes da Silva e Patrone Jor., secretário. Assistiu o Comissário Régio Tavares Festa e estiveram presentes ou representados 67 accionistas com 17.000 acções.

★ ★

Em Janeiro de 1905 foi nomeado pelo Governo o Eng.º Fernando de Sousa, secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para em comissão de serviço ir a Zamora e Madrid a fim de propor as bases de acordo com o Governo de Espanha acerca de diversas ligações ferroviárias.

Os trabalhos deviam ser apresentados ao Governo até ao fim d'aquelle mês.

Para o desenvolvimento do tráfego da nossa rede importava prever várias ligações, sendo uma com a linha do Tâmega, uma terceira, da linha de Évora a Reguengos, em direcção a Zafra e finalmente o prolongamento da linha do Algarve para ligação de Ayamonte a Huelva completada com o serviço fluvial no Guadiana.

AUTOMOTORAS

Em 1905 foram feitas repetidas experiências das novas carruagens automotoras mandadas vir pela Companhia Real da casa V. Puvvelf, de Bordéus para serviço nos troços de linhas de pequeno tráfego, dando sempre o melhor resultado.

O trajecto Lisboa - Santa Apolónia a Sintra era feito em 1 hora e 10 minutos, tempo do qual tirados 14 minutos

de paragens para cruzamentos, ficavam 56 minutos, de marcha, o que dava uma velocidade de 32 km por hora.

Transportou apenas 8 passageiros, mas mesmo com a lotação completa e as bagagens correspondentes, atingiu uma velocidade de 40 km.

O veiculo era elegante, sendo dividido em 5 compartimentos, dos quais o da frente era destinado ao maquinista e atrás havia um outro para bagagens e 3 para passageiros das 3 classes, 8 de 1.ª classe, 9 de segunda e 19 de terceira.

Dois reservatórios de água, um na parte anterior, outro na posterior inferiormente ao leito, dava ao carro mais condições de equilibrio.

A caldeira era multitubular de sistema inexplorável. A pressão do regime era de 20 K por centimetro quadrado. O motor era do sistema Compound, de 4 cilindros, 2 de alta e 2 de baixa pressão colocados em ténem, o que consideravelmente diminuía o jogo lateral do veiculo.

A dar resultado na prática estas carruagens deviam prestar grande serviço à Companhia e ao público.

LIMPEZA DE CARRUAGENS

Data de 14 de Fevereiro de 1905 a primeira experiência em Portugal de uma máquina de limpeza por aspiração, no armazém da empresa exploradora dos artigos Booth, da limpeza por aspiração.

O aparelho constava de um pequeno carro sobre o qual estava montado um motor de gasolina, da força de 5 cav., accionando a máquina, que, produzindo o vácuo, recolhia num depósito todas as poeiras que eram aspiradas.

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

Foram nomeados pelo Ministro das Obras Públicas os delegados ao Congresso a realizar em 29 de Abril, que eram os Engenheiros Almeida d'Eça, Cabral Couceiro e Mendes Guerreiro.

ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO

Em 20 de Julho de 1889 e 14 de Maio de 1894 foi o Conselho Superior de Obras Públicas encarregado de se pronunciar acerca dos projectos elaborados para a construção da estação Central do Porto e por último em 6 de Dezembro de 1897 foi consultado sobre um projecto notável do architecto Marques da Silva. Em 1898 quando esse projecto estava sendo revisto resolveu-se reunir no mesmo edificio a secção do caminho de ferro e os Correios e Telégrafos.

Nova remodelação foi necessário fazer, da qual resultou o projecto datado de 20 de Setembro de 1901, orçado em 258.377\$700 réis.

Entretanto seguiam as obras de construção do terapleno do lado da rua do Loureiro, constituído pelas demolições da igreja de S. Bento, desaterro, construção de um edificio muro de sustentação do terreno de grande cota em que se ergiam numerosos prédios e construção de canos de esgoto.

(Continua na pág. 252)

A CAPITAL ligada

ULTRAPASSARÁ 267 mil contos a construção do esquema da margem da ligação ferroviária à ponte, com um traçado e dois ramais.

As ligações ferroviárias de longo curso, servindo o transporte exclusivo de passageiros, estão cada vez mais sujeitas à concorrência das carreiras aéreas, dispostas de aeronaves de lotação, velocidade e independência de voo crescentes, tudo isto a repercutir-se no embaratecimento do custo das respectivas taxas de utilização. Por outro lado, não estando as empresas de navegação aérea tão oneradas com a montagem e conservação de complexas infra-estruturas, e quadros de pessoal numerosos, conforme acontece com os caminhos de ferro, afigura-se que a competência entre os dois sistemas transportadores se torna inviável num futuro relativamente próximo.

Parece, portanto, que as linhas ferroviárias — se exceptuarmos a condução de mercadorias — devem confinar-se às carreiras de pequeno e médio curso, pois, devido à sua grande capacidade de lotação, podem solucionar a problemática das ligações suburbanas, nomeadamente no que toca aos grandes aglo-

merados citadinos e zonas periféricas, conforme é o caso, por exemplo de Lisboa, e encontrar, assim uma melhor rentabilidade. No que à capital portuguesa diz respeito — nó ferroviário incluindo as penínsulas de Lisboa e de Setúbal — há, no entanto, que melhorar o material em circulação e a velocidade das composições, só possível com a completa electrificação das linhas, que necessitam, aliás, de ser beneficiadas e, em alguns casos, passar de via dupla a quádrupla ou quintupla, sem esquecermos a rectificação de perfis.

Estabelecido o princípio de que é possível — e necessário — melhorar as ligações ferroviárias suburbanas, a partir de Lisboa, logo surgiram em causa as legítimas aspirações dos povos da margem esquerda, que há muitos decénios aguardam o prolongamento da via férrea do Seixal até Cacilhas. Estudos feitos, em tempos, não lograram qualquer êxito, mas a construção da ponte veio alterar completamente a situação, encarando-se agora com muito interesse a renovação dos processos ferroviários na península de Setúbal, por forma a conseguir-se um esquema de carreiras muito mais perfeito.

Está em causa, não só a península de Setúbal



Vista aérea da grandiosa obra de engenharia.

à outra margem do Tejo

mas também quase todo o sul do País, que não pode dispensar a exigência de transportes ferroviários mais rápidos e eficientes, o que se torna impossível de concretizar sem o aproveitamento integral da ponte sobre o Tejo, frente a Lisboa, ligando-se, então, em termos racionais, a rede de caminhos de ferro do continente português.

Deste modo, a construção da ponte foi feita de molde a permitir a montagem de um tabuleiro ferroviário, logo que as circunstâncias económicas ou outras tornassem esse empreendimento possível, visto que da sua indispensabilidade parece não restar qualquer dúvida. Completar-se-á, assim, o nó ferroviário de Lisboa, o qual se integra, numa conexa perfeita com todo o sistema de transportes urbanos, desde os autocarros até ao Metropolitano, cuja ampliação se prevê e executa — embora a ritmo lento. Só então será possível descongestionar o trânsito da capital e aliviar a pressão que se exerce entre a procura e a oferta de moradias, contribuindo-se, de alguma maneira, para o melhor aproveitamento das zonas urbanas periféricas, a traduzir-se num melhor equilíbrio de vida na capital.

As ligações ferroviárias à ponte sobre o Tejo (margem sul) foram definidas com bastante rigor, porquanto o seu estudo processou-se com tempo e contou com a intervenção de qualificados técnicos. Assim, a construção da ponte sobre o Tejo permitirá, de futuro, a ligação da rede Sul e Sueste ao sistema ferroviário que serve Lisboa, realizando-se, ao fim, a tão desejada interligação dos dois sistemas ferroviários separados pelo amplo estuário do Tejo.

A ligação da ponte à linha do sul constituirá a linha base de toda a rede ferroviária a estabelecer naquela vasta região, de harmonia com o seu progresso. Integrados no nó ferroviário de Lisboa, foram estudados os seguintes traçados: Ponte-Moita; ramal de Alhos Vedros e ramal da Costa da Caparica. Além destes traçados, foi estudado um outro, a partir de Coina, em direcção à estação de Pinhal Novo, por se afigurar que o entroncamento da nova linha nesta estação oferecia pers-

pectivas mais favoráveis em relação ao previsto na Moita.

A primeira ideia foi aproveitar o ramal do Seixal e a ponte sobre o rio Coina para esse fim. Era uma ligação relativamente económica e curta. A montagem do complexo siderúrgico, na margem do Coina, bem como outras razões de ordem urbanística levaram a pôr de parte esta solução. Acresce que se encontra em estudo o levantamento do ramal do Seixal, a fim de permitir o acesso de barcos de dez mil toneladas ao cais daquele centro fabril.

O entroncamento, por estas razões, deverá ser previsto em Alhos Vedros, Moita ou Pinhal Novo.



Alguns aspectos dos acessos à ponte.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 249)

No referido projecto corria-se sobre o cais coberto da rua do Loureiro um andar superior, cuja maior largura era obtida apoiando-a sobre pilares avançados em relação à frente do armazém e ao qual se dava acesso por uma passagem sobre o pátio em comunicação com a rua do Loureiro.

Ouvido sobre o projecto a Inspecção Geral dos Correios e Telégrafos, julgou que em relação ao presente, ficavam os serviços telégrafos - postais bem instalados sem ensanchar, porém, para o seu provável desenvolvimento futuro, não satisfaria.

Em consulta de 10 de Julho de 1902 foi pelo Conselho Superior de Obras Públicas examinado o projecto.

Ponderava-se nele a grande importância dos serviços do caminho de ferro e a necessidade de não tolher a sua futura expansão, dada a sua natureza progressiva, na estação principal de uma rede em via de se completar e numa cidade cuja população e movimento crescia de dia para dia. Sacrificar pois, esses serviços a uma instalação dos Correios e Telégrafos, que dentro de poucos anos podia ser deficiente, seria pouco prudente.

Resolvida assim a questão prévia sobre a base do destino exclusivo da estação para o serviço ferroviário, formulou o Conselho que deviam presidir à distribuição fazendo em harmonia com elas a crítica do projecto.

As conclusões dum parecer foram sancionadas por despacho ministerial de 4 de Agosto de 1902 que mandou elaborar novo projecto nas condições indicadas. Esse projecto, datado de 12 de Março de 1903, orçado em 191.965.000 réis foi o objecto da consulta de 14 de Maio do mesmo ano do Conselho Superior de Obras Públicas, que o julgou bem estudado e acorde com as indicações dadas anteriormente, digno, portanto, de aprovação mediante alguns retoques da fachada principal, que não influíam na distribuição interior.

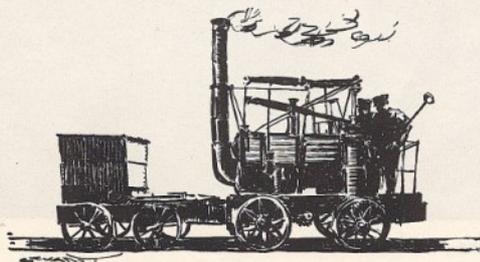
Por Portaria de 16 de Maio de 1903 foi aprovado o projecto prescrevendo-se novo estudo da ornamentação da fachada ordenada por Decreto de 10 de Setembro de 1903.

A primeira pedra do edificio fora colocada solenemente por Sua Alteza Real, por ocasião de uma visita ao Porto, em 1900.

Não pudera, porém, prosseguir a construção por não estarem resolvidas as questões suscitadas pelo delineamento do projecto.

Começaram os trabalhos em Novembro de 1903, por tarefas sob a zelosa direcção do distinto engenheiro Basílio de Sousa Pinto, Chefe de Via e Obras, coadjuvado pelo autor do projecto.

(Continua)



Guilherme Pereira de Carvalho

Faleceu o distinto escritor e jornalista Guilherme Pereira de Carvalho. Bastante conhecido e admirado nos meios artísticos e literários, era também muito estimado pelas suas nobres qualidades de carácter, pela sua camaradagem e pela sua cultura. Foi um grande amigo e um valioso colaborador do saudoso António Ferro.

Dirigia, desde 1946, a revista «Lisboa Courier» de que também era proprietário e editor.

A ilustre família enlutada apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

O rendimento do turismo em ESPANHA

A turismo renderá este ano à Espanha mais de mil e duzentos milhões de dólares, segundo acaba de anunciar o subsecretário espanhol de Turismo, que informa que nos nove primeiros meses do ano em curso o número de turistas que visitaram a Espanha foi superior ao registado em igual período do ano passado e que as receitas provenientes dos turistas serão em 1966 de cerca de mil duzentos e vinte cinco milhões de dólares.

Dr. Álvaro Dias Saraiva

Deu-nos o prazer de uma visita à nossa Redacção, o sr. dr. Alvaro Dias Saraiva, mui digno Chefe do Serviço do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela e ilustre colaborador do magnífico «Boletim» mensal daquela grande empresa ferroviária que, em Angola, é uma magnífica afirmação da capacidade realizadora de Portugal.

Ao sr. dr. Alvaro Dias Saraiva, que está passando as férias na Metrópole, agradecemos a visita.

EXPOSIÇÃO FILATÉLICA INTERNACIONAL FERROVIÁRIA

De 30 de Setembro a 3 de Outubro vai realizar-se, no Luxemburgo, a V Exposição Filatélica Internacional Ferroviária, a que concorrerem 193 colecionadores ferroviários de todos os Caminhos de Ferro da Europa e ainda de Israel.

Os ferroviários portugueses António Nascimento Pinto e David Lopes dos Santos concorrerem a esta Exposição, o primeiro, com uma colecção sobre temática ferroviária, o segundo com uma colecção de selos clássicos da Inglaterra (1862-1874).

FOTOFOTICIAS

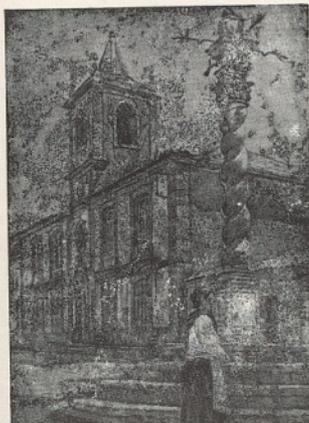


Rua típica de Viséu

■ Foi posto a concurso pelo município de Bragança a primeira fase da construção do futuro parque de campismo, na margem do Sabor. Dado o crescente número de turistas estrangeiros que entram e saem pela ponte internacional de Quintanilha, aquele parque vinha representando, desde há muitos anos, uma das mais instantes aspirações da população brigantina.



Um trecho da velha Bragança



Pelourinho de Buarcos

■ Está em curso a importante obra de abertura da estrada de Buarcos à Serra da Encarnação, valioso trabalho que virá dar àquela vida grandes possibilidades para o seu crescimento através de uma encantadora encosta da Serra da Boa - Viagem, que oferece panoramas lindíssimos sobre o oceano e a praia.

■ A Comissão Municipal de Turismo de Aveiro apresentou o primeiro orçamento suplementar para o ano corrente, submeteu à apreciação o plano de actividades para 1967 e resolveu fazer uma reedição de cartazes de propaganda turística da cidade.

16 MILHÕES

DE TURISTAS

NA INGLATERRA



Turismo rendeu à Inglaterra nos últimos dez anos mais de 2.390 milhões de libras, tendo o número de visitantes estrangeiros totalizado cerca de 16 milhões. O total de visitantes estrangeiros andou, no ano passado, à roda dos 2,4 milhões, o que representa um aumento de 14% em relação ao recorde estabelecido no ano anterior. As receitas provenientes do Turismo somaram no decurso do ano, para cima de 330 milhões de libras.

Do total dos 2.400.000 turistas, 1.167.000 foram provenientes da Europa Continental. A indústria do Turismo é actualmente na Inglaterra, a quarta maior indústria considerada de exportação, e ao mesmo tempo, a maioria das fontes de dólares dos E. Unidos, individualmente consideradas.

Mais de 200

Quilómetros à hora

A preocupação do homem de hoje é andar o mais depressa possível. Correr, correr sempre mais — eis o destino do homem de hoje, que busca não se sabe o quê.

Presentemente na linha Bordes-Dax, os Caminhos de Ferro Franceses, fazem experiências com um comboio para ver se ele consegue atingir velocidades verdadeiramente recordes. Numa das carruagens segue um autêntico laboratório equipado com aparelhos registadores de precisão. O «comboio experimental» dá todos os dias velocidades entre 160 e 200 quilómetros horários, mas parece que os técnicos querem mais.

UM HOTEL FLUTUANTE

A antiga fragata (Chapman) que havia sido outrora um navio-escola está actualmente amurada ao lado do Palácio Real de Estocolmo, com uma esplêndida vista sobre o porto, é um dos mais populares hotéis flutuantes da capital sueca. Esse navio é um dos 240 albergues da Sociedade Turística Sueca, do tipo «para a juventude», sendo o único flutuante. A fragata, de três conveses, «deu baixa» em 1949, convertendo-se num hotel flutuante. Como tal recebe anualmente 12 mil hóspedes. O seu «capitão» é a sr.^a Ruth Johanson, que afirma que 80% dos turistas que se alojam no barco são estrangeiros, fazendo as suas marcações com vários meses de antecedência.

A Sociedade Turística Sueca possui albergues espalhados por todo o país, muitos dos quais antigas mansões e um deles num moinho. O número de leitos em todo o país é de aproximadamente mil.

O ARCO DO TRIUNFO

É UMA DAS MAIORES ATRACÇÕES DE PARIS

O ARCO DE TRIUNFO, no coração de L'Etoile está também no coração de todos os franceses. É a coroa de louros monumental consagrada ao Heroísmo, o poema em pedra às glórias da França eterna. Único no mundo pelas dimensões colossais (enquanto o Arco de Constantino, em Roma, tem 25 metros de altura por 21 de largo, o imponente monumento parisiense tem 50 metros de alto por 45 de largura) oferece notável conjunto de maravilhosas esculturas de Rudé, onde palpita um sopro de génio: Sobre a lindíssima Avenida dos Campos Elisios, mostra a **Sublime Départ**, de 1792, vulgarmente chamada «A Marselhesa»; os **Funerais de Marceau**, o **Triunfo de 1810**, prodigioso trabalho de Cortat celebrando a paz de Viena, e **A Batalha de Aboukir**. Olhando a avenida Wagram, **A Batalha de Austerlitz**. Diante da avenida de la Grande Armée **A Resistência** (obra prima de Elex).



PANORAMA

UMA PÁGINA DE → REBELO DE BETTENCOURT

UMA SUGESTÃO

**PORQUE NÃO SE ORGANIZA EM LISBOA
UMA COMPANHIA DE OPERETA?**

Dentro de poucas semanas completa-se um ano de entusiástica exibição, no Cinema Tivoli, do filme «*Música no Coração*». O êxito tem razão de ser. Trata-se de uma magnífica produção, das mais perfeitas que os estúdios estrangeiros têm realizado. O colorido, o desempenho dos artistas, o tema romântico, a música, são cativantes.

Trata-se, pois, de uma opereta, bem cantada e representada. Daí o êxito excepcional das suas exibições. Apeete-me, a propósito, perguntar: porque não se forma entre nós uma grande companhia de opereta? A minha pergunta tem razão de ser. Ainda não há muitos anos visitou-nos uma companhia espanhola que representou e cartou a conhecida e sempre bela produção O «Conde de Luxemburgo» e a não menos célebre opereta «Viúva Alegre». Lembro-me também que o empresário Vasco Morgado pôs em cena, no Monumental, a opereta «As três valsas», que constituiu um êxito clamoroso, assim como não me esqueci de que há anos, no Avenida, se representou a «Casta Suzana», com Irene Izidro e os saudosos Estêvão Amarante e Erico Braga. Não digo que se formasse uma companhia para representar operetas antigas mas para apresentar reportório moderno e de alto nível, o qual não deixaria de conquistar a simpatia do público que sempre admirou e amou o teatro musicado. Temos, graças a Deus, artistas de ambos os sexos, de vozes magníficas, que poderiam reviver com grande interesse o género opereta, que nem sempre é teatro ligeiro. O segundo segundo acto da «Viúva Alegre», por exemplo, exige uma actriz-cantora de grande categoria. O «Sonho de Valsa» é outra opereta que precisa de ser cantada e representada por artistas de real valor e não por cantores de segunda ordem de minguados recursos. Mais difícil é organizar uma companhia de ópera, e ela já existe, felizmente, para regalo da população de Lisboa e orgulho da nossa vida teatral. Pergunto novamente: porque não se organiza uma companhia de opereta?

PORTUGAL MONUMENTAL



AMARES — O mosteiro da Abadia, em Bouro.

Distância

A JOSÉ BARBOSA

Corre sal nas minhas veias,
fui fadado para o mar.
É meu o sal das areias
beijadas pelo luar.

Sinto num barco ansiedade
e no mar a minha vida.
Anda comigo a saudade
duma viagem esquecida.

As graças trazem distância,
a viola nostalgia,
mas na terra da minha ânsia
nunca encontrei companhia.

(Do livro *Poemas Escolhidos*, edição da Livraria Portugal, Lisboa — 1966)

Jacinto Soares de Albergaria



Uma hora na história da epopeia lusíada

POR JORGE RAMOS

OS PRIMEIROS BRANCOS NO REINO DE MONOMOTAPA

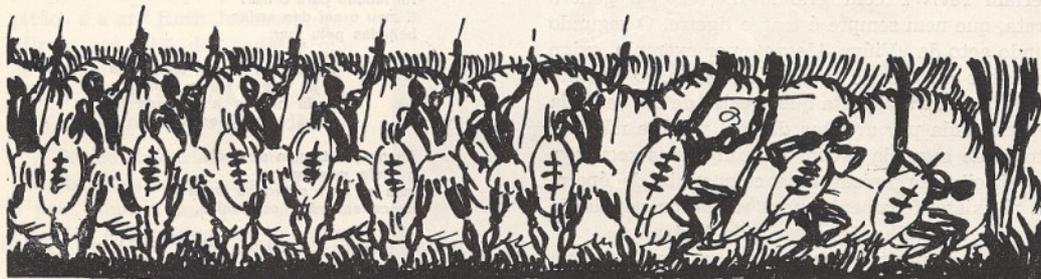


um continente desagregado por rivalidades políticas, retalhado pela tempestade dos ódios tribais e fustigado pela mais caótica confusão, a Rodésia pode ser apontada ao lado de ultramar português, como dos raros exemplos de co-existência pacífica entre brancos e negros. A ordem moral e social em que se estabelece essa convivência, oferece flagrante contraste com os graves tumultos «racistas», que nos Estados Unidos agravam dia a dia um problema que se tornou um conflito permanente. Durante quarenta anos a Rodésia governou-se sózinha, consolidando e alargando a sua estrutura pluri-racial, nas bases de um espírito de compreensão e de uma doutrina de colaboração, que na verdade não podia deixar de surpreender os outros povos africanos consideravelmente atrasados, e que, através da História, têm olhado uns para os outros com secular desconfiança... Não existe para ela, como também não há para nós, uma África Branca ou uma África Negra, mas um continente onde, em determinados espaços abertos para um sentido cristão de progresso, alheio a imperialismos mais ou menos mercantilistas, a Europa se prolongou com essa tarefa extraordinária por (vezes epopeia de sacrifícios e temeridade) de trazer para o convívio da Civilização homens que sem deixar de ser africanos, passaram a fazer parte de uma comunidade onde a cor da pele em nada interessa para seguirem o seu ideário: uma única linha de fronteiras e uma só bandeira.

A Rodésia criou essa hegemonia espiritual através dos Conselhos de Nativos instituídos a fim de permitir que chefes de tribos (escolhidos pelos próprios negros) tomem parte no desenvolvimento do seu próprio povo. Não se compreende bem a facilidade com que alguns países reconheceram a independência a vários povos de África ainda inaptos para se governar a si mesmos, e a indignação desses países pelo facto da Rodésia se ter declarado independente depois de estéreis negociações com o governo inglês. Não vamos supor que esses países ignorem que milhares de negros deixam a terra onde nasceram, e onde gozavam dos benefícios de um governo *maioritário*, para ir trabalhar na Rodésia *oprimida* por um governo minoritário branco... O negro rodesiano tem os mesmos direitos que o branco, e pode ocupar todos os cargos. Entre eles há professores universitários, padres, técnicos, magistrados, jornalistas, grandes industriais.

À volta do «caso rodesiano» há um alarido de debates por toda esta confusa Europa, pelo Novo Mundo ainda inexperiente, e até por outros longínquos paralelos em que se sonha com a partilha do «continente negro» — cada vez mais cubicado à maneira que os dissídios e as rivalidades o convulsionam. A nós, interessa apenas lembrar a todo o mundo que a Rodésia principiou a escrever as páginas da sua história quando o primeiro branco penetrou (aventura épica que se considerava um verdadeiro suicídio) no reino de Monomotapa.

(*Continua*)



Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos
FATOS, SOBRETUDOS,
CASACOS de SENHORA, ETC.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO
LANIFICIOS
COVILHÃ

DESCONTOS
MUITO
ESPECIAIS

PURÍSSIMA

água
CASTELLO

PIZÕES-MOURA

MINERAL
GASEIFICADA

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 • LUNDA • CONGO EX-
- BELGA • ZAMBIA • RODÉSIA
- MOÇAMBIQUE • REPÚBLICA DA
ÁFRICA DO SUL

NO LOBITO: HOTEL TÉRMINUS

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

Avenida Infante D. Henrique — Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 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 CO₂.
- Máquina 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. Duboé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Delegações em: LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em: COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR
SANTARÉM

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ, EGÍPTO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 370161

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg EUROPEA



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE