

Rev.

155⁸

A

M

155



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

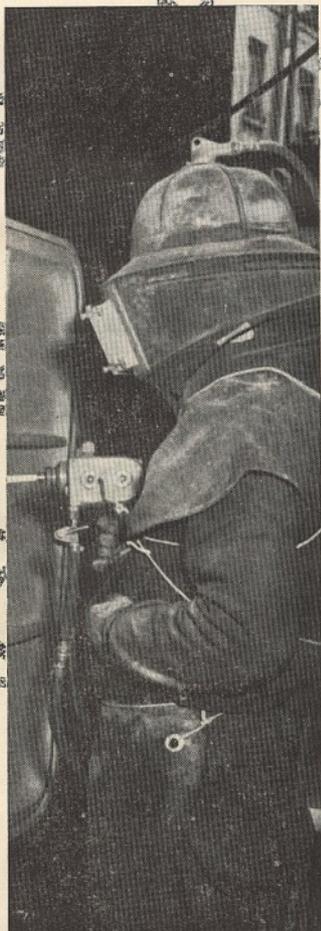


metalização

com

ZINCO

OS NOSSOS ESPECIALISTAS
ESTÃO À VOSSA DISPOSIÇÃO
PARA EFECTUAR DEMONSTRA-
ÇÕES E ESTUDAR A APLICAÇÃO
DA METALIZAÇÃO SEGUNDO
AS VOSSAS NECESSIDADES



ARLÍQUIDO

LISBOA — Telef. 63 71 36

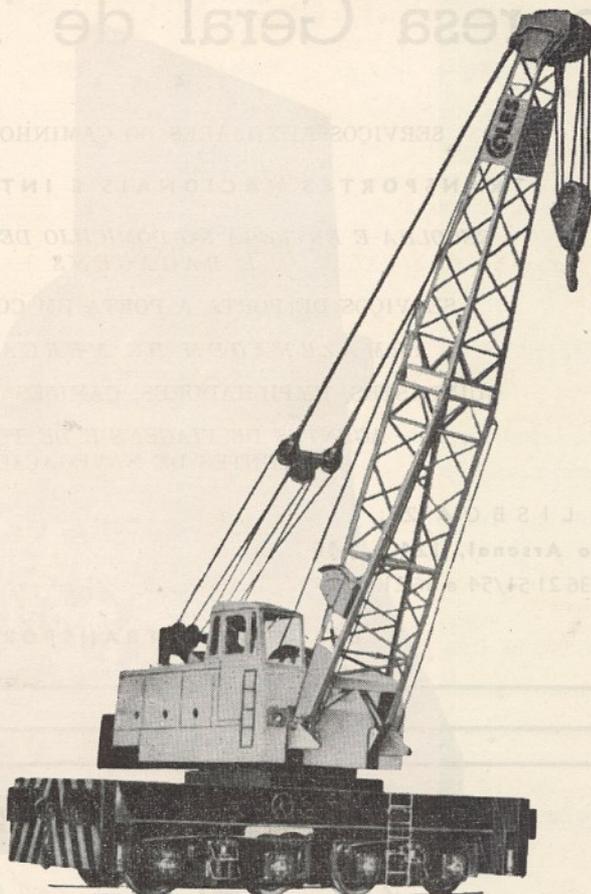
PORTO — Telef. 5 00 31

Viseu — Coimbra — Setúbal

Funchal — Ponta Delgada

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉCTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua Áurea, 181-2.º — Telef. 32 78 45

LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

RECOLHA E ENTREGA NO DOMICILIO 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. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES

EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

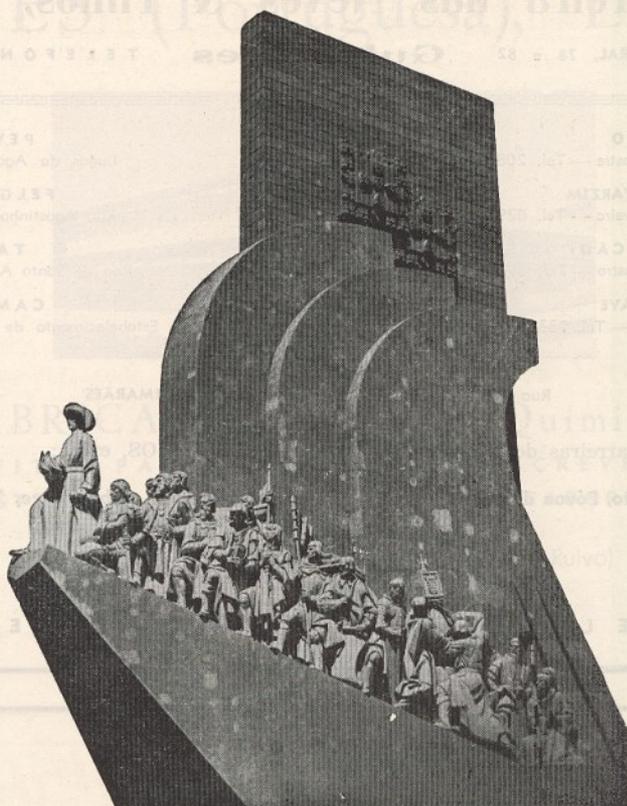
S. A. R. L.

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

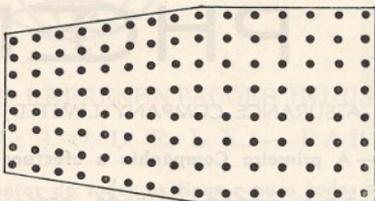
EC 61-3



O PADRÃO DAS
DESCOBERTAS

(Praça do Império)
L I S B O A

ASSENTE SOBRE 120
ESTACAS FRANKI DE
120 TONELADAS COM
UM COMPRIMENTO
MÉDIO DE 18 METROS
POR ESTACA.



FUNDAÇÕES FRANKI L^{PA}

RUA BRAAMCAMP, N.º 13-3.º — LISBOA — TELEF. P. P. C. 53 41 12 — END. TELEG. FRANKI

KORES (Portuguesa), Limitada



FÁBRICA DE PAPÉIS (Químicos)

FITAS PARA MÁQUINAS DE ESCREVER
STENCILS E TINTAS PARA DUPLICADORES

Avenida Infante D. Henrique (Cabo Ruivo)

TELEFS. 38 01 15 - 38 01 16



COMÉRCIO INTERNACIONAL E REPRESENTAÇÕES INDUSTRIAIS, LDA.

FIRMA SOCIETÁRIA: S. O. D. E. I. X. — PARIS

Secção de máquinas-ferramentas de todos os tipos e para todos os fins

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DOS MAIORES FABRICANTES EUROPEUS — STOCK PERMANENTE

Instalações Industriais — Estudo — Engineering — Realização e Financiamento

Representantes de: **SOFREMAIL**

SEDE

AV. CASAL RIBEIRO, 46-2.º — LISBOA

TELEFS. 73 53 07 - 4 90 79 - 73 24 01

TELEGRAMAS: «CIDEX» — LISBOA

TELEX. 354

DELEGAÇÃO NO PORTO

RUA GONÇALO SAMPAIO, 401-3.º DT.º

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 DESLIZA

IMPERMEÁVEL

MUITO FORTE

Pouca

Transmissões muito próximas

CADA 1/2 =

GRANDES DIFERENÇAS DE TAMANHOS E PARA 20

VELOCIDADES ATÉ 60 M/SEG.

VENHA LAZARINA



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



PONTE DA PEDRA

(S. MAMEDE DE INFESTA)
PORTUGAL

Telefone P. P. C. S. M. 900513 (4 linhas)



TACOS PARA TECELAGEM EM PLÁSTICO
CORREIAS DE PLÁSTICO RANILON
FITA DE CONTÍNUO EM PLÁSTICO
LANIERS 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

Grijó & Irmão, Lda.

Transportes * Despachos * Embarques

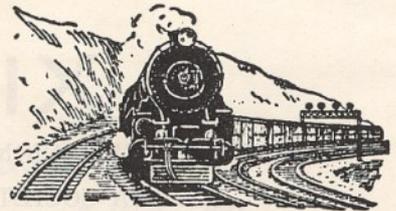
Despachos na Alfândega, embarques para África e Estrangeiro

9 — RUA DE TRAZ — 13 • PORTO

Telefones — PORTO: 21058/9 - 35058 • LISBOA: 32 69 53 - 3 35 65

Filiais — «LEIRIA»: Avenida Heróis de Angola

— «S. JOÃO DA MADEIRA»: Rua Benjamim Araújo



EM COLABORAÇÃO COM:

SAMPAIO COSTA e AZI, LDA. — Rua dos Douradores, 21 — LISBOA



Em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço diário, de domicílio a domicílio, entre PORTO A LISBOA e LISBOA A PORTO, com entregas regulares de um dia para o outro

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

FARINHAS DE TRIGO E FARINHAS DE ARROZ DE SUPERIOR QUALIDADE PARA
PANIFICAÇÃO — PASTELARIA — CONFEITARIA — CULINÁRIA E OUTROS USOS

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO:

Em sacos de papel multifolhas, de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade.

Sacos grátis — Vendas para todo o País.

Farinhas de trigo empacotadas marca «CAMPINO»

«Tão boa e tão branca só de Vila Franca»

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

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

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

As instalações fabris mais modernas do País

de — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários e pasteleria

de — Descasque de arroz (a maior fábrica de descasque do País) — Arroz de todos os padrões

de — Farinhas de arroz de superior qualidade, para panificação, pasteleria e outros usos

Fábricas: **VILA FRANCA DE XIRA**

Telefone: **VILA FRANCA DE XIRA — 20**

Escritórios: **LISBOA — Rua dos Fanqueiros, 38 — Telefones: 32 38 30 e 32 78 06 — ESTADO 372**

Fábrica de Papel do Almonda, Limitada

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

RENOVA

TORRES NOVAS

Papéis:

Para Escrita e Impressão Comum

Couché Máquina e outros especiais

Embalagem fina — Vegetais — Krafts

Transformados:

Higiénicos — Lenços — Toalhas de mãos

Guardanapos e outros papéis especiais

AD. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

EQUIPAMENTOS // MÁQUINAS // ACESSÓRIOS PARA TODAS
AS INDÚSTRIAS, AGRICULTURA E ULTRAMAREnd. Teleg.: **Selfacting**Telef. **66 18 29**

LISBOA, 2 — Largo do Conde Barão, 37

CASTANHEIRA
RESTAURANTEESTRADA DA TORRE, 77 / Telef. **79 01 68** / LUMIAR / LISBOA - 5

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURISTICA

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

Orquestra de dança aos Sábados e Domingos**VASCO M. N. DE OLIVEIRA**

IMPORT—EXPORT

Rua de S. Bento, 496-1.º — Lisboa - 2

Telefone **66 81 86**Telegrama «**VASCO**»

Correias de transmissão: Planas e Trapezoidais, Massas aderentes e Ligadores. **Empanques:** Grafitados, Ensebados e Amianto simples, etc. **Cartões:** Grafitados, Vermelhos, Brancos, Hidráulicos, Impermeáveis, Acessórios, Artigos plásticos, Baquelites, Braçadeiras, Celerons, Colas, Corticites, Desperdícios de algodão, Ebonites, Feltros, Ferramentas, Fibras Vulcanizadas, Fitas isoladoras, Material eléctrico, Lixas, Retentores, Rolamentos e Vidro plástico, etc. **Artigos de borracha: Industriais, Sanitários, Desporto, Farmácia e Auto.** Mangueiras para: Vapor e gasolina, Compressores, Oxi-acetilene, Óleos e valvulinas, Vinhos e ácidos, Regas, etc. **Chupadores:** Lisos e canelados para todos os fins.

Extintores de incêndio **ABAFACHAMA** • Óleos e massas lubrificantes **GULF**Óleos para travões e amortecedores **LOCKEED****Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses***Manuel Guedes, Lda.*

FUNDIÇÃO TIPOGRÁFICA

A maior organização de fundição de tipos — Secções especializadas de clichés de borracha e plástico — Serralharia

Sede: Rua João Saraiva, 28-28-A (Alvalade) — LISBOA-5 — P. B. C.: **71 19 72** — End. Teleg. **TIPOS**Filial: Rua D. Luís, 1 — PORTO — Telefone **2 26 09**

MECTRICA

MOTORES
E GRUPOS MOTO-BOMBAS

A PETRÓLEO, GASOLINA OU «DIESEL»
PARA TODOS OS FINS

PARA ENTREGA IMEDIATA
NOS AGENTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

Mecano Eléctrica, Lda.

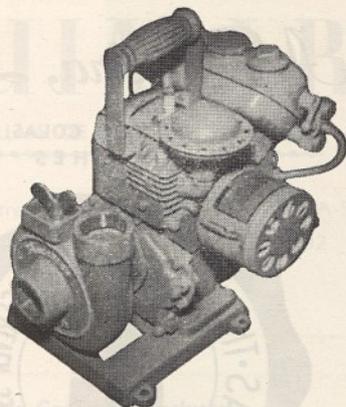
Escritório: RUA DA BOAVISTA, 84-1.º

STAND: RUA DA BOAVISTA, 88-94

TELEFS.: 36 13 96 — 32 23 00 — 36 86 42 — 13

LISBOA

No PORTO: AVENIDA DOS ALIADOS, 156-162 • Telef.: 20513 - 31547



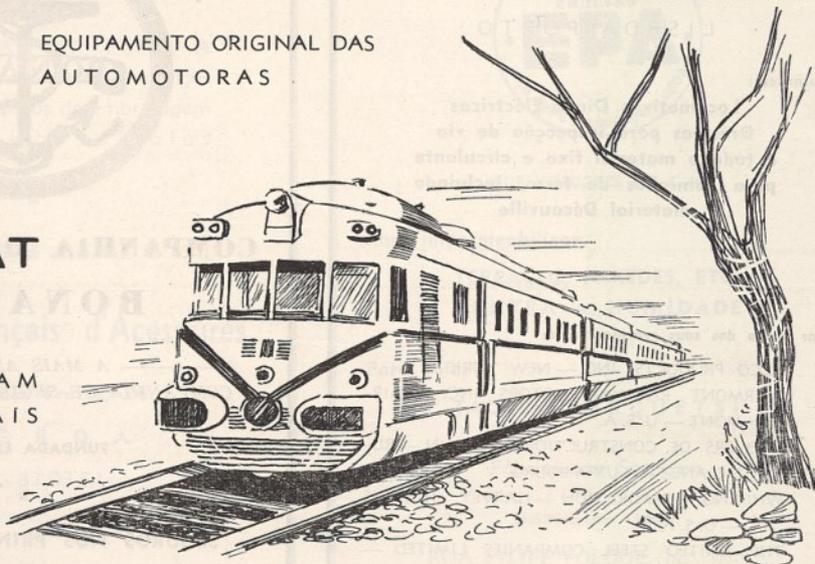
RIV ROLAMENTOS E CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAIS

Representantes
exclusivos:



AUTO-LUSITÂNIA • Avenida da Liberdade, 73-77 • LISBOA

A Ferreira, Lda.

TINTAS DE ESCREVER, COLAS, LACRES
E GUACHES



As nossas embalagens SINO levam senhas que dão direito
a sinos de Bronze, Prata ou Ouro

RUA DA JUNQUEIRA, 233 — LISBOA

Lorilleux-Lefranc

(Nova razão social de Ch. Lorilleux S. A.)

Tintas para todos os processos gráficos
Massas para rolos
Vernizes • Secantes

Telefs. 38 90 61 - 38 90 62 / Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazéns e Fábricas:

Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais — Lote 67

CABO RUIVO

Olivais — LISBOA - 6

SANTOS MENDONÇA, LDA.

LISBOA-PORTO

Fornecem:

Locomotivas Diesel-Eléctricas
Dresines para inspecção de via
e todo o material fixo e circulante
para caminhos de ferro, incluindo
material Décauville

Por conta dos seus representantes:

ALCO PRODUCTS, INC. — NEW YORK
FAIRMONT RAILWAY MOTORS INC. — FAIR-
MONT — U. S. A.
ATELIERS DE CONSTRUCTIONS J. KIHN — RU-
MELANGE — LUXEMBOURG
WHITING CORPORATION — HARVEY, ILLINOIS
— U. S. A.
THE UNITED STEEL COMPANIES LIMITED —
LONDON
THE P. & M. CO. (ENGLAND) LTD.



COMPANHIA DE SEGUROS BONANÇA

— A MAIS ANTIGA —
COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA

FUNDADA EM 1808

★

SEGUROS NOS PRINCIPAIS RAMOS

Rua Áurea, 100

LISBOA

Laminite



TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM! Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação • Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

**NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS**

SEDE e FÁBRICA
Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7
Apartado n.º 11

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Tel. 772259

QUIMAR

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, LDA.

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5
Telefones: 77 00 25 - 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

FERODO

G A R A N T I A
de qualidade e rendimento em calços
para travões e discos de embraiagem
para todos os veículos

★

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

L I S B O A

Telef. 37 03 51

★

PROVINCIA 30954



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. 53 01 56 (4 linhas) • Teleg.: EPALDA—Lisboa

Ferraria Franco-Portuguesa, Limitada

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO

(LICENÇA FRANCESA)

CAMPO GRANDE, 238

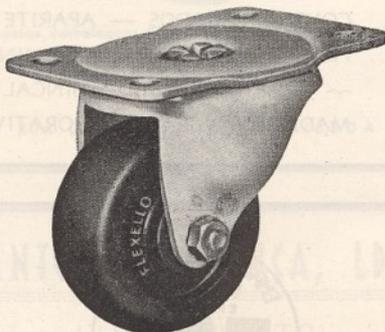
TELEFONE 79 03 13

LISBOA - 5

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Flexello

RODÍZIOS
RODAS



REPRESENTANTE
BLACK, LDA.

Rua da Boa Vista, 10 — Telef. 32 39 19 - 36 88 25

LISBOA - 2

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL 150 000 CONTOS

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26-A — LISBOA

SERVIÇOS TÉCNICOS EM SEIA

Produtora e distribuidora de energia eléctrica

Centrais hidroeléctricas:

SENHORA DO DESTERRO I E II
PONTE DE JUGAIS
VILA-COVA
SABUGUEIRO
RIBA-COA

Potência total instalada — 56 030 kVA
Queda bruta total — 1 200 m

1100 km de linhas de A. T. através de 26 concelhos

Telefs. { Porto: 28741 (10 linhas)
Leixões: 930012, 931703
Lisboa: 3 49 43 (10 linhas)
Aveiro: 24550
Figueira da Foz: 22584
Londres: Royal 8011

Telex. { Lisboa 296 e 297
Porto 381 e 382

Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.
City Chambers — 65 A, Fenchurch
Street

Endereço Telegráfico

LONDON E C 3

A M O R A S — (Todos os escritórios)

Telex: 25 10 2

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS EM 1894

Transitários e Agentes de Navegação, Seguros e Superintendência

P O R T O (Sede): 18, Rua da Nova Alfândega
L E I X Õ E S (Delegação): Rua do Matinho, 68-82
L I S B O A (Filial): 26, Rua de São Paulo
A V E I R O (Deleg.): Av. Dr. Lourenço Peixinho, 49-2.º E.
F I G U E I R A D A F O Z (Deleg.): Rua da República, 246
S E T Ú B A L (Delegação): Avenida Luísa Todi, 281
L O N D R E S : Moraes, Dorling, (Shipping), Ltd.

Seu departamento de turismo:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

Av. António Augusto de Aguiar, 88-LISBOA-Tel. 4 21 85

DEPOSITO - 0. JUN. 1967

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. Luis, Estados Unidos, 1904

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20



Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUIS 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. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JULIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

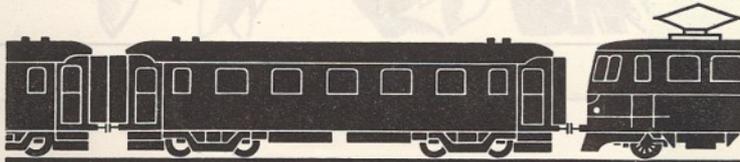
Números especiais:

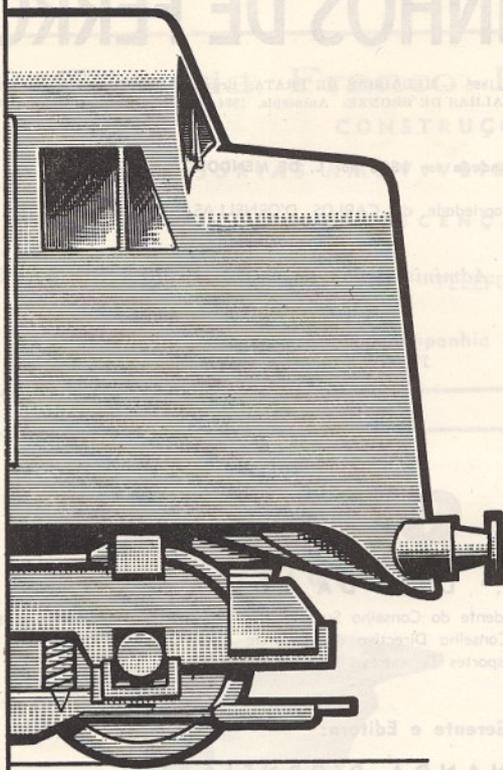
10 escudos

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Comeira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumario

Nota de Abertura	357
Portugal foi visitado	358
Pequena História dos Caminhos de Ferro	359
Jornal de Quinzena	361
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	363
Os passatempos no comboio	365
Efemérides	366
O Rio Sagrado	367
Auto-atrelagens	368
Crónica de Hoje	369
Uma conferência	370
Romarias Populares	371
Jacques Grasset	372
Moinhos de Portugal	374

União Internacional dos Caminhos de Ferro	375
Linhas Estrangeiras	379
Os três melhores portos de Angola	383
Livros	385
Transportes Urbanos	387
1967	388
O túnel sob a Mancha	389
Ligações ferroviárias	390
Cem milhões de passageiros	391
Criados por decreto-lei	392
Quatrocentos anos	393
Caminhos de Ferro de Angola	394
Registo	396

nota de abertura

UM ano que morre... Um ano que nasce. A Desilusão dá à luz uma nova esperança — estranho parto de insondáveis perspectivas. Um ano que desaparece — poeira que o vento leva para o eterno nada da nossa efêmera presença neste mundo, cada vez mais bicudo e menos redondo. Um ano que surge — tímida florescência num jardim indefinível onde hão-de passear primaveras magníficas, e outonos melancólicos, Pan com a sua frauta otimista e Hamlet sorumbático como uma tarde de chuva. Um ano que se vai, sacudindo resmungão, as cinzas dos cabelos e da alma. Um ano que chega, alegre como colegial e lépido como quem desce de um comboio para visitar, pela primeira vez, uma terra — que lhe pode ser hostil ou hospitaleira.

Um ano que morre, outro que nasce. A mesma escada que se desceu é a mesma que se voltará a subir. Degrau a degrau, como sempre. Degrau a degrau, esboçámos ontem sonhos que aceitamos no dia seguinte como decepções. Muitos, na escada apoiaram-se no corrimão de experiência e da tenacidade. Chegaram ao primeiro patamar e olharam, então, para

Ano Novo

o fundo da escada, como os viajantes de incerto destino que, ao longo da caminhada, voltam para trás a perplexidade e a interrogação, com a ilusão de um pouco de felicidade nas suas aspirações. Julgam ter escalado uma montanha. Que de batalhas com o Destino, que de esforços e canseiras para subir estes quatro ou cinco metros de ilusão na escada da Vida — escada sem fim que um capricho da Morte interrompe de vez em quando! Mas olhamos os outros degraus que se torna necessário subir — para não ficarmos parados a procurar o verdadeiro sabor da primeira subida. Compreendemos que é tarefa longa e difícil alcançar, degrau a degrau, os outros patamares. Sabemos todos que a meio da subida ficaremos vencidos pela hora inevitável. Sabemos que é duvidoso o êxito duvidoso dos nossos passos.

Mas o homem é o mais corajoso exemplo de teimosia que há no mistério da Criação. E é por isso mesmo que indiferente a fracassos e vitórias nos esforçamos por subir a escada.



Em 1966 Portugal foi visitado por 1 929 498 estrangeiros



Segundo uma estatística fornecida pelo Gabinete de Estudos e Planeamento do Comissariado do Turismo, verifica-se um aumento muito acentuado de entradas de estrangeiros na Metrópole em 1966, em relação ao ano anterior que, em alguns casos chega a atingir a percentagem de 61,2 por cento, como é o caso da Dinamarca por exemplo, em que se registam os seguintes números: de Janeiro a Dezembro de 1965, vieram ao nosso País 4999; em 1966 e

há qualquer registo de entrada de nacionais desse país em 1965, enquanto que em 1966, registaram-se 461 entradas. A própria Islândia que em 1965 nos deu a visita de 185 nacionais desse País, aumentou para 186 esse número em 1966.

Estes exemplos podem parecer estranhos, se nos detivermos apenas nos números. Exactamente por esse facto é que fomos buscar a exemplificação aos países mais distantes do nosso, como prova eloquente do efeito das campanhas de valorização do nosso turismo, ou melhor dizendo, das nossas belezas, dos nossos costumes, do nosso clima, da nossa História, pois sabemos perfeitamente que o maior afluxo de estrangeiros a Portugal, continua a ser



tagem de 15,3 por cento; a Suíça elevou esse número de 16 166 em 1965, para 24 377 em 1966; os Estados Unidos da América do Norte de 184 954 em 1965, elevou esse quantitativo para 224 572 em 1966, ou seja uma média de 21,4 por cento; a Itália de 48 472 em 1965, passou para 54 674 em 1966, dando assim uma percentagem de 12,8 por cento; a Suécia de 10 011 em 1965

de todos os Continentes

em igual período 8058, ou sejam mais 4059. Um outro exemplo é o que diz respeito ao Japão, cuja percentagem



para mais em relação aos dois anos atingiu 30,1 por cento, ou sejam, 1686, em 1965 e 2194 no ano transacto. A Turquia é um outro exemplo do interesse pelo nosso País. A percentagem subiu 23,2 por cento; a Jugoslávia é o caso mais sintomático das nossas boas relações internacionais, pois não

dado pela França, Inglaterra, Alemanha, Espanha, Itália, Suíça, Suécia, Holanda, Estados Unidos etc.

Exemplifiquemos: de Janeiro a Dezembro de 1966 entraram em Portugal 836 053 espanhóis; em 1965, 591 900, ou sejam mais 244 153, o que dá uma percentagem de 41,2 por cento; a França em igual período fornece os seguintes números 184 689 em 1966 e 178 338, em 1965; a Inglaterra no mesmo período 253 615, em 1966, e 219 881, em 1965, o que dá uma percen-

para 13 710, em 1966 e a Alemanha de 59 253 em igual período no ano de



1965, elevou esse número para 79 764 em 1966.

Todos os países do mundo, desde os confins da Oceania às mais distantes terras da América do Sul ou da Ásia nos visitaram, o que dá bem o índice do nosso cartaz internacional e do que poderemos vir a ser como terra privilegiada para a grande Indústria do Turismo.



e Países do Mundo

PEQUENA HISTÓRIA

dos Caminhos de Ferro

As necessidades económicas e a evolução da técnica criaram condições favoráveis para o aparecimento do caminho de ferro, mas isto só foi possível quando Jorge Stephenson descobriu o dispositivo fundamental para o tornar viável, inventando a locomotiva. Stephenson nasceu em Wylan, em 1781, filho de um fogueiro. Desde muito jovem consciente da sua incapacidade para compreender os segredos da mecânica, que tanto o apaixonava, aprendeu a ler em aulas nocturnas, foi aperfeiçoando depois os seus conhecimentos técnicos e práticos sobre as máquinas em que trabalhava.

Tornou-se um perito, e em 1812 foi nomeado chefe de maquinistas.

Pouco depois passou a desempenhar o mesmo cargo nas minas de Killingworth onde sugeriu a construção de uma máquina para conduzir os vagões de carvão. Estava criada a sua primeira locomotiva — a Blucher, posta em serviço em Julho de 1814. Construiu outros modelos de locomotivas para as minas de Hetton. Em 1823 fundou em Newcastle, com seu filho Robert, a primeira empresa dedicada à construção de locomotivas. Edward Pease, que se associara à iniciativa, obtivera a concessão de uma via férrea entre Stokcton e Darlinton para o transporte de carvão, e encarregou Stephenson de construir uma locomotiva semelhante às que tanto êxito haviam obtido nas minas de Hetton. Foi a célebre *Locolotion*. A caldeira tinha um único tubo de fumo, e os dois cilindros verticais estavam colocados paralelamente e fixados na caldeira. Por meio de compridas bielas accionavam as quatro ro-

das. As manivelas asseguravam o ângulo de 90 graus necessários para vencer o ponto morto.

Em 27 de Outubro de 1825 inaugurou-se o primeiro caminho de ferro de serviço público com tracção a vapor e trinta vagões. Em 1821, o governo francês assinou com Marc Seguin a concessão do caminho de ferro de Saint Etienne a Lyon. Deve-se a Seguin a primeira ponte suspensa construída sobre o Rodano, entre Tournou e Tain, e diversos estudos sobre o equivalente mecânico do calor. Mas a sua descoberta fundamental foi a caldeira tubular. Para suprir a insuficiência das locomotivas em serviço, cujo elevado gasto e escasso rendimento haviam obrigado a suprimir a tracção a vapor na linha Stockton-Darlington, Timothy Hackworth construiu em 1827 a Royal George. Era a primeira

com seis rodas, com biela directa e escape de vapor na chaminé. R. Stephenson (1803-1859) ao regressar da América, onde permanecera alguns anos depois de concluir o curso de engenheiro, dedicou-se a estudar sistematicamente todas as peças da locomotiva de seu pai. A partir de 1838 fez os projectos de numerosas linhas férreas. Foi ele que iniciou a construção de pontes metálicas, entre elas a «Britânia», no estreito de Menay que separa o País de Gales da ilha de Anglesey. São igualmente notáveis as pontes que construiu sobre o Nilo. Esgotado por uma actividade incessante, faleceu em 1859 e o seu corpo foi enterrado na abadia de Westminster.

A ideia da caldeira tubular (a solução mais racional para tornar viável a locomotiva a vapor) também havia sido considerada em

Cada país...

CADA País tem a sua alma e cada alma o seu segredo. Apertado entre a Espanha e o mar, qual é o segredo deste País que é o decano da Europa, aquele que há mais tempo conserva inalteráveis as suas fronteiras? Não é a força, nem a riqueza, nem a técnica... O segredo é uma certa ascese, uma preferência inacta por todo o espiritual, uma quase indiferença pelas forças materiais e materialistas da época. O segredo é o seu povo corajoso e audaz, lírico e sentimental, sóbrio e resistente como o pinheiro do litoral, batido por todos dos ventos. Mas que palavras poderiam contar a vida íntima, a alma profunda de um povo? Porque não contá-la antes por imagens, rigorosamente verdadeiras, que a objectiva surpreendeu e a nossa sensibilidade fixou?

O segredo é o seu povo que sabe do mar e entende as marés... Que sabe da terra e semeia o pão... Que sabe dos astros e fala às estrelas... O segredo de Portugal... É Portugal...

FERNANDA DE CASTRO

Inglaterra, o que prova a coincidência das descobertas técnicas em situações semelhantes.

Henry Booth, funcionário dos caminhos de ferro Liverpool-Manchester, criada em 1824, preconizou a substituição do tubo de Hackworth por uma série de tubos relativamente curtos. Esta ideia, embora semelhante à de Marc Seguin, era mais perfeita, pois não considerava necessário utilizar o escape de vapor para activar a marcha, processo indispensável para assegurar o êxito da caldeira tubular como se viria a demonstrar. Os Stephenson experimentaram a ideia de Booth na máquina construída em 1828: a Lancashire Witch, de cilindros inclinados num ângulo de 39 graus, o que reduzia consideravelmente os movimentos verticais. Ao histórico concurso de Rainhill apresentaram-se cinco máquinas: o «Foguete» de Jorge e Robert Stephenson e Henry Booth, a «Incomparável», de Hardwort (tinha 4850 quilos de peso, o que excedia as exigências do concurso, mas apesar disso foi admitida) a «Novidade», do sueco Ericsson (que tendo emigrado para a América ali construiu o célebre «Monitor», o primeiro couraçado da história empregado pelos nortistas na guerra da Sucessão); a «Perseverança» de Burstall, pequena máquina de 2900 quilos, e «O Ciclope», que foi excluído do concurso. Em 7 de Outubro de 1829 «O Correio de Liverpool» escrevia:

«Quinze mil espectadores assistiram às provas das locomotivas, aglomerando-se de um e outro lado da linha férrea numa extensão de dez milhas: Nunca tantos homens de ciência e engenheiros se reuniram num acontecimento desta natureza.»

O concurso fixava entre outras condições, que as locomotivas tinham de rebocar um comboio de 20 toneladas incluindo o «tender», à velocidade horária de 16 quilómetros, equivalente ao comprimento da linha férrea Liverpool-

-Manchester. A única que conseguiu cumprir essas condições sem se avariar, foi a *Rocket* (O Foguete) que atingiu, com assombro dos assistentes, a então incrível velocidade de 50 quilómetros à hora. «O Foguete» assinala o nascimento da moderna locomotiva a vapor, com todos os princípios que conserva desde então. O eixo motor era accionado por dois cilindros com biela e manivela.

A construção da linha Liverpool-Manchester foi esquematizada por Jorge Stephenson. A linha teria que atravessar alguns terrenos cujos proprietários se opuseram, chegando a oferecer resistência armada. Para atravessar a região pantanosa de Chatmoss foi preciso estabelecer uma espécie de «caminho flutuante» com ramos de árvores e toneladas de breu e areia. Construíram-se 16 pontes, uma trincheira com 3 quilómetros e um túnel de 2047 metros sob a cidade de Liverpool. A inauguração efectuou-se em 15 de Setembro de 1830, com oito comboios: o Fenix, a Estrela do Norte, o Foguete, o Dardo, o Cometa, a Flecha e o Meteoro. À frente «A Northumbrian», conduzida pelo próprio Stephenson e levando como convidado de honra o duque de Wellington. A partir de 1830, a expansão do caminho de ferro em Inglaterra foi muito rápida. Sete anos depois do concurso de Rainhill, as linhas férreas inglesas tinham 720 quilómetros de extensão, enquanto no continente apenas funcionavam pequenos caminhos de ferro locais. Manteve-se durante muitos anos esta supremacia britânica que ia melhorando, com novos aperfeiçoamentos, o transporte ferroviário.

Os primeiros bilhetes, o uso do apito na locomotiva, o comboio-correio, o dispositivo de expansão variável do vapor, os primeiros sinais na linha férrea, o uso do telégrafo eléctrico, as carruagens com chassis de ferro, e outras inovações foram criadas pe-

los ingleses. É a partir de 1840 que o caminho de ferro atinge a maioria. A Inglaterra tem mais de 10 mil quilómetros de linhas férreas. O êxito técnico e económico da linha Liverpool-Manchester desencadeou uma verdadeira febre ferroviária, manifestada em inumeráveis projectos apresentados ao Parlamento inglês, os quais formavam volumosos montões de rolos de planos... Só em 1845 atingiram o número de 378. As concessões obtidas converteram-se muitas vezes em meras operações de compra e venda especulativas. Ganhavam-se e perdiam-se fortunas. Durante esta época de anarquia financeira, George Hudson, obscuro comerciante de fazendas da cidade de Iorque, com astúcia e audácia, converte-se em «Rei dos Caminhos de Ferro». Estabeleceu projectos para criar novas linhas e fundou duas empresas, a Midland e a North Eastern. Estas faliram e foi a derrocada: Hudson morreu quase na miséria. Brunel construiu depois a linha Bristol-Londres, para o que criou a Great Western, nome que seria dado, mais tarde, a um navio gigante popularizado por Júlio Verne na novela «A Cidade Flutuante». Deve-se a essa empresa o cabo submarino entre a Europa e a América. A linha de Londres a Bristol (200 quilómetros) era então a mais comprida do mundo. A sua construção exigiu consideráveis realizações: pontes, viadutos, e um túnel de 3 quilómetros. Com ela criou-se uma inovação importante: a *via larga*, que influiu favoravelmente sobre a estabilidade e a velocidade dos comboios.

As locomotivas atingiam velocidades surpreendentes para aquela época. Esta inovação ameaçava, porém, a comunicação entre as diferentes linhas, condição indispensável para a eficácia de uma rede ferroviária. A Great Western ficava assim isolada, e teve, por isso, de colocar um terceiro carril, vendo-se mais tarde

(Continua no próximo número)

Jornal da Quinzena



No prosseguimento de uma tradição de muitos anos, a Companhia Carris prestou na noite de 19 de Dezembro, num restaurante da capital, homenagem aos seus funcionários mais antigos. Depois de um jantar de confraternização que decorreu muito animado, foram entregues emblemas de «Antiguidade de serviços», em ouro, a cerca de uma centena de empregados com 35, 40, 45 e 50 anos de bons serviços, e ainda, simbolicamente, a representantes de grupos de funcionários que atingiram 10, 15, 20 25 e 30 anos de serviço, também exemplamente desempenhado, naquela Companhia. Foram igualmente entregues diplomas aos empregados que se reformaram com 40 ou mais anos de antiguidade nos quadros de empresa. Presidiu a esta reunião o ilustre administrador-geral da Companhia, sr. Richard Yatt, ladeado pelos srs. directores: general D. Fernando de Pereira Coutinho, William Baylei e dr. José L. da Câmara Saldanha. Na mesa de honra, via-se também o sr eng.º Manuel Gagliarni Graça, mui digno Delegado do Governo junto da Companhia. Agradecemos a gentileza do convite para assistir a esta homenagem.

• Em conformidade com o determinado no Diploma Legislativo que criou o Fundo de Turismo, começou a vigorar no dia 1 o imposto de turismo de 3% que incidirá sobre as importâncias das contas de entrada, alojamento, alimentação e bebidas, efectuadas e pagas nos hotéis, pensões, pousadas, estalagens e restaurantes existentes em toda a província de Moçambique.

A gerência e a administração do Fundo de Turismo de Moçambique estão a cargo de uma comissão administrativa, dotada de autonomia administrativa e financeira, presidida pelo director do Centro de Informação e Turismo e composta por representantes da Direcção Provincial dos Serviços de Fazenda e Contabilidade, das Comissões Regionais de Turismo, dos estabelecimentos hoteleiros e similares e das agências de viagem.

• No dia 30 de Dezembro, o Comissariado de Turismo ofereceu num restaurante da capital, um almoço de homenagem e despedida ao sr. Jacques Grasset que durante vinte e sete anos desempenhou no nosso país as funções de delegado do Turismo da França. Presidiu o comissário do Turismo, eng. Alvaro Roquette, e assistiram, além do homenageado, o chefe dos Serviços de Propaganda do Comissariado, dr. Dinis da Fonseca; o chefe da Secção de Relações Públicas do mesmo organismo, dr. Alvaro de Sousa e, ainda, todos os representantes do turismo estrangeiro com delegações em Portugal, jornalistas, etc. A Gazeta dos Caminhos de Ferro esteve representada pelo seu chefe de redacção.

• O Ministro de Turismo Belga dr. Jean Piers que se encontrava em visita ao nosso país, foi obsequiado pelo embaixador da Bélgica em Lisboa, dr. Louis Goffin, com uma recepção à qual assistiram altas individualidades, escritores e jornalistas, entre eles um dos nossos redactores.

• Chegaram ao porto do Lobito 4 carruagens adquiridas em Inglaterra pelo Caminho de Ferro de Benguela, no valor de 7200 contos.

• Segundo informa o «Paris-Soir», de 23 de Dezembro, vão principiar em Abril os trabalhos para a construção do túnel que ligará a França à Espanha através dos Pirinéus, correndo entre Aragouet, na França, e Bielsa, em Espanha.

• No Hospital do Ultramar, onde se encontrava internado faleceu o sr. Herculano Antunes que foi digno e considerado presidente do Conselho Geral do Sindicato dos Ferroviários de Angola. Figura de prestígio na vida sindical de Luanda, cidade onde se fixara há anos, a grande família dos ferroviários de Angola ficou-lhe devendo o muito que, incansavelmente para ela realizou. O extinto fazia parte também do Conselho Superior de Viação de Luanda. À família enlutada, e ao Sindicato dos Ferroviários de Angola, apresentamos sentidas condolências.

• Os Caminhos de Ferro de Moçambique abriram um concurso para a instalação de um sistema de sinalização comandado a distância, a ser utilizado na linha do Limpopo, o que muito irá beneficiar o tráfego ferroviário daquela zona de grande intensidade de circulação.

• Mais de quinze mil contos vão ser investidos no aproveitamento turístico do Sevine, a 30 quilómetros da Beira (Moçambique).

• A Agência Congoleza de Imprensa, de Kinshasa informa que recomeçaram as exportações de manganês do Katanga por meio dos caminhos de ferro do Lobito (Recorda-se que as exportações por esta via tinham sido temporariamente interrompidas, passando parte da produção mineral a escoar-se pelo porto de Matadi).

• Realizou-se nas salas do Mobil Clube, com um concorrido beberete, a cerimónia da entrega de emblemas de serviço aos empregados da Mobil Portuguesa que durante 1966 completaram 20, 25, 30 e 35 anos de serviço. Estiveram presentes além de representantes dos diários, e das revistas Transportes, Mundo Motorizado, A. C. P., O Motor, Rodoviária. O Volante, Técnica Automóvel e Gazeta dos Caminhos de Ferro, os delegados dos Sindicatos a que pertencem os galardoados, o presidente do Conselho da Administração, eng.º José Ulrich, John Dean, David Roberts e José Teles, bem como directores dos departamentos Comercial, Operações, Contencioso, Relações, etc. A reunião foi o primeiro acto da Semana Mobil, que terminou dias depois com o jantar de homenagem aos empregados que completaram 40 anos de serviço no decorrer de 1966.

- Faleceu no Porto o jornalista António Simões Neto, director do «Jornal de Turismo, publicação em que estiveram presentes alguns nomes de colaboradores da nossa revista, e que desempenhou durante bastantes anos, importante obra de divulgação turística do nosso País no estrangeiro. À família de Simões Neto, os nossos sentidos pésames.
- Os passageiros dos expressos *Tee-Belvetia* e *Enzian* dos Caminhos de Ferro Alemães podem agora obter qualquer ligação telefónica ou atender chamadas de fora. Este serviço telefónico funciona também em mais 16 comboios da Alemanha Ocidental.
- Com uma sessão solene e um almoço num hotel do Porto, a União dos Grémios da Indústria Hoteleira do Norte comemorou o 25.º aniversário. Presidiu ao acto o Ministro das Corporações, que propositadamente se deslocou à capital do Norte.
- A Robert Bosch, Portugal, iniciou uma campanha de prevenção a fim de proporcionar a todos os automobilistas do País a possibilidade de verificarem o estado da instalação eléctrica dos seus veículos. Num cocktails oferecido pela Bosch num hotel de Lisboa à imprensa diária, aos jornais e revistas da especialidade e a numerosas individualidades ligadas ao meio automobilístico, foi anunciada esta campanha e explicado o seu objectivo.
- A Corporação dos Transportes e Turismo pronunciou-se sobre os variados aspectos que se prendem com a concessão de novos alvarás a agências de viagem, nomeadamente no que respeita directamente ao sector da actividade específica de tais agências, bem como os que se repercutem sobre a problemática turística em geral.
- O jornalista César Faustino, da Casa de Portugal em Estocolmo, reuniu no Funchal os proprietários e directores de hotéis e agentes de viagens da Madeira, para se debaterem problemas ligados à corrente turística de Escandinávia. Recordou que o mercado turístico da Escandinávia é representado por 20 milhões de pessoas, que geralmente procuram os países meridionais.
- Foi elevado à categoria de chefe do Depósito de Máquinas da C. P., na Figueira da Foz, Carlos Augusto das Neves, que, competentemente desempenhou o cargo de sub-chefe no Depósito do Entroncamento.
- Registamos o extraordinário êxito do apreciado rancho folclórico de Almeirim no Festival de Agrigento (Itália).
- Entraram em fase de conclusão as obras de construção do novo hotel de luxo, em Portimão, sobranceiro à praia da Rocha, o qual deverá ser inaugurado pelo Chefe de Estado em Março próximo.
- Sob a égide da Conferência dos Estatísticos Europeus, realizou-se a 30 do corrente a 3 de Fevereiro, em Genebra, uma reunião consagrada às estatísticas básicas sobre transportes.
- Está publicado mais um número da excelente revista literária «Itinerário», de Coimbra, de cujo sumário constam: um valioso ensaio de J. Conde Veiga sobre «Ezra Pound, the stange rare name», «Da epopeia lusitana em terras de Santa Cruz por Jorge Ramos; um importante estudo de Mário Rocha sobre a obra de Camus; Teatro Português Contemporâneo» por Ivo Cruz; e poemas de Mário António, Jorge Sampaio, além da antologia de poesia angolana, organizada por Carlos Frota, e de «Poèmes Portugais» de Arnold Kerchove, Armor Mota e Leite da Costa assinam a crítica a obras literárias e de filologia e filosofia.
- O escritor Branquinho da Fonseca organizou a segunda série de «As grandes viagens Portuguesas» volume para que extratou trechos de Serpa Pinto, Luís de Cadamosto, Pero Lopes de Sousa, e Padre Manuel Godinho.
- Chegaram a Lisboa 40 jornalistas norte-americanos, representando cerca de 400 semanários regionais e de turismo da América do Norte, e que efectuarão visitas ao Norte do país, ao Algarve e à Ilha da Madeira.
- Comportando um hotel com 340 quartos, um cine-teatro, mercados e «boîtes», vai ser construído na cidade da Beira, em Moçambique, o maior arranha-céus português. Terá trinta e três andares.
- O diário brasileiro «O Globo» vai lançar em Fevereiro a eleição da «Rainha do Turismo». A iniciativa segue-se às recomendações (enquadradas no Ano Internacional Turístico) da União Internacional das Organizações de Viagens, de Nova Iorque.
- O sr. tenente-coronel Silva Sebastião, governador da província de S. Tomé, conferiu posse do cargo de Director do Centro de Turismo ao sr. dr. Freitas Bastos.
- Faleceu em Paris Charles Agniel, autor de «Os trabalhadores da Noite», romance que narra a vida dos ferroviários, e que obteve em 1950 o prémio Chatrian. Com «Les Compagnons de la bonne auberge», recebeu também o prémio «Verité», tendo sido então saudado por Jorge Duhamel em nome da Academia Francesa.
- A C. P. deliberou pôr à disposição dos turistas nacionais e estrangeiros que se desloquem à Inglaterra e desejem levar o seu carro, um novo serviço combinado para o transporte de automóveis através do Canal da Mancha.
- Foi nomeado para exercer, em comissão de serviço, o cargo de presidente da Delegação de Turismo da Madeira, o arquitecto Carlos Lameiro, que actualmente exercia as funções de chefe da Repartição das Actividades Turísticas do Commissariado do Turismo.
- No próximo dia 25 de Fevereiro o «Lar Ferroviário» procede ao acto solene da entrega da chave de uma bela moradia, na Quinta da Onia, em Azambuja, ao sr. Artur Ferreira, sócio n.º 45 do 2.º escalão desta Sociedade Cooperativa, que vem brilhantemente cumprindo o programa de construir casas económicas para os ferroviários.
- Na bela cidade do Funchal foi inaugurado, recentemente, o «Hotel Orquídea», numa brilhante cerimónia a que assistiram o comandante Camacho Freitas, ilustre Governador do Distrito e grande impulsionador do turismo naquela formosa ilha atlântica e outras individualidades, entre as quais, o presidente da Junta do Distrito do Funchal, sr. coronel Fernando Homem Costa.



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 ESTÁCIO

Condições relativas às concessões que o Estado fez à Empresa

Ar.º 23.º — Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o Governo à mesma empresa pelo espaço de 99 anos, a contar da data da assinatura do contrato definitivo, a exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, nos termos e com as condições nele estipuladas.

Ar.º 24.º — A empresa deverá conservar durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações tanto ordinárias como extraordinárias.

§ Único — Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente for destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou em títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Ar.º 25.º — Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a empresa entregará ao Governo em bom estado de exploração, o caminho com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza, que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dele indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor deste, como o do carvão de pedra e de outros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-ão pagos segundo a avaliação de louvados.

Ar.º 26.º — Em qualquer época, depois de terminados os 15 primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, soma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os 7 anos que tivessem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponda aos 2 anos menos produtivos e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem por terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior a 5,5 % do capital desembolsado na razão do preço por que se efectuar a adjudicação.

Neste preço de remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Ar.º 27.º — O Governo garante à empresa o complemento do rendimento líquido anual até 5,5 % em relação ao custo de cada quilómetro que se construir, compreendendo o prazo e amortização do capital.

Ar.º 28.º — Para os efeitos desta garantia de juro, o

preço quilométrico da linha a construir será a quantia de 35 800\$00, segundo a proposta feita e aceite no concurso. As despesas de exploração serão computadas em 4.º do produto quilométrico, excluindo o imposto de trânsito; fixando-se, todavia, um mínimo de 1.000\$000 réis por quilómetro.

Ar.º 29.º — A garantia de juro será liquidada e as somas correspondentes pagas no fim de cada semestre.

Ar.º 30.º — A empresa terá direito à garantia de juro, em relação às secções aprovadas e abertas à exploração pública, desde o começo da mesma exploração. Para este efeito não poderá a linha ser dividida em mais de 3 secções, a saber: do ponto de entroncamento no caminho de ferro de Leste a Castelo Branco; de Castelo à estação da Covilhã; da estação da Covilhã ao ponto de entroncamento na linha da Beira Alta.

Ar.º 31.º — Logo que o produto líquido da linha exceda a 5,5 % ao ano, metade do excesso pertencerá ao Estado até completo reembolso das somas adiantadas pelo Governo, virtude da garantia de juro de que tratam as condições antecedentes, bem como dos juros dessas somas na razão de 5,5 % ao ano.

§ Único — A empresa fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que ele tiver adiantado por virtude da quantia de juro e amortização de que tratam as condições antecedentes, podendo usar desse direito na época ou épocas que julgar conveniente.

Ar.º 32.º — O Governo publicará os regulamentos e usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a Empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escrituração e correspondência.

Ar.º 33.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação da linha férrea a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo e sem que este pela dita construção lhe pague subsídio algum ou lhe garanta qualquer benefício.

Quando, porém, o Governo julgar necessário construir alguns desses ramais e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se, muito expressamente, o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Ar.º 34.º — Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro nos distritos atravessados pela linha que faz objecto deste contrato, ou esses caminhos sejam, paralelos à mesma linha, ou atravessem, ou nela venham entroncar, ou sejam prolongamento dela, a empresa não pode, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, nem tem direito a qualquer indemnização, assim como não será obrigada a fazer qualquer despesa por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar na sua linha.

Ar.º 35.º — Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea que atravesse a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação desta, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

Art.º 36.— A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte das empresas.

Art.º 37.— A empresa concessionária de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com a linha que faz objecto destas condições terão a faculdade de fazer circular nela as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviços e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver accordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

Esta faculdade será recíproca para todas as linhas. No caso em que as diversas empresas não possam acordar-se sobre o exercicio desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art.º 38.— Concede mais o Governo à mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal, nos primeiros 20 anos depois do começo das obras, contudo nesta disposição não é incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual todavia, não excederá nunca a 5 % sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

Art.º 39.— O Governo concede mais à empresa durante o prazo de 5 anos, contados da data do contrato definitivo, isenção do pagamento de direito de importação para os materiais destinados à construção e exploração, que, como tais, são especificados nos mapas que fazem parte desta condição e nas quantidades que nele a indicam.

§ Único.— A empresa conformar-se-á com os regulamentos fiscaes que forem necessários para prevenir o abuso da concessão.

Art.º 40.— Concede mais o Governo à empresa gratuitamente, os terrenos que possuir e forem necessários para a construção e exploração da linha.

Art.º 41.— Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão regulados amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais, dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público, para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das Leis em vigor ou daqueles que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art.º 42.— Concede, enfim, o Governo à mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos, uma vez, que a construção da linha férrea assim exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser applicadas e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

Condições relativas à exploração

Art.º 43.— Enquanto durar a garantia de juros o Governo decretará as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

Art.º 44.— Logo que o Governo estiver embolsado das quantias que tiver adiantado em virtude da garantia de juro e amortizações dos juros correspondentes a essas quantias, serão as tarifas estabelecidas por accordo entre o Governo e a empresa, em harmonia com as que vigoravam em outras linhas portuguesas que lhes sejam comparáveis e consecutivamente, de 5 em 5 anos, proceder-se-á à revisão das mesmas tarifas.

§ 1.º— Na falta de accordo entre o Governo e a Empresa, acerca das modificações a introduzir nas tarifas, adaptar-se-ia, como máximo, os preços das tarifas das linhas férreas exploradas pelo Estado e não havendo, a média das tarifas das linhas portuguesas exploradas por companhias.

§ 2.º— Qualquer modificação, que em qualquer tempo se faça, será annunciada com um mês de antecedência.

Art.º 45.— São prohibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito ao Estado e às concessões feitas a indigente.

Art.º 46.— Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser annunciada a público pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art.º 47.— As despesas accessorias, não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazenagem e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art.º 48.— A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; assim, um quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido.

Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menos de 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1000 quilogramas.

Os preços de peso não serão contados senão por centésimos de toneladas; assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilos pagará como 10 quilos, entre 10 e 20 pagará como 20 quilos e assim sucessivamente.

Art.º 49.— O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisíveis de peso superior a 5000 quilos, não será obrigatório para a empresa.

As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, accordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º— Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagões, pagará pela carga inteira do vagão ou vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º— As mercadorias que a pedido dos expedidores, forem transportadas com a velocidade de viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinário.

§ 3.º— Os cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art.º 50.— As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efeito de pagamento dos direitos de transporte nas classes com as quais tivessem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de accordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministério das Obras Públicas.

Art.º 51.— Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa), que pesarem menos de 10 quilos, serão considerados como objectos de recovagem.

Art.º 52.— Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilos não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço além daquele que dever pagar pelo seu lugar.

Art.º 53.— Os militares e marinheiros em serviço viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art.º 54.— Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização dos caminhos de ferro ou da cobrança da contribuição lançada sobre os preços do transporte ou fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nela sem pagar quantia alguma.

Art.º 55.— A empresa fica obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto serviço pela linha férrea.

(Continua na página 382)

Os passatempos no comboio



● No norte da Checoslováquia são utilizados vagões lança-chamas, particularmente nos Cárpatos, para limpar as vias férreas bloqueadas pela neve.

● Os maiores túneis do Mundo são o de Simplon entre a Suíça e a Itália (vinte quilómetros de extensão); o de Loesteberg, na Suíça (treze quilómetros) o do Monte Cenis (Itália) com doze quilómetros, o da Cascade de Washington (10 quilómetros) o de Hoose, nos E. Unidos (quatro quilómetros).

● O maior templo do mundo, é a famosa Gruta dos Índios no Ceará: a caverna de Ubajara, na cordilheira de Ubajara, na cordilheira de Ibiapaba (um quilómetro de comprimento, trinta metros de largura e vinte metros de altura). Encerra inúmeras salas das quais doze muito grandes com longos corredores. Há um lago encimado por uma abóbada de cem metros de alto e uma grande pedra suspensa entre dois rochedos sobre uma das quatro entradas, que dá um som metálico como de um sino.

● A iluminação de diversas localidades no Amazonas é feita com lâmpadas de óleo de jacaré.

● MÚMIA deriva do vocábulo persa múmia (de «mum» asfalto). Designava corpos secos, por serem preparados por meio de bálsamo no Egípto.

● As capitais dos países africanos, são: Vandadugue, da república do Alto-Volta, antiga possessão francesa (África Ocidental). O país tem 274 mil quilómetros quadrados de superfície e quatro milhões de habitantes.

Argel, da república de Argélia. Onze milhões de habitantes. Cerca de três milhões de quilómetros quadrados.

Mazeru, da Basutolândia (31 mil quilómetros quadrados, 800 mil habitantes).

Bajumbura, capital do reino de Burundi (antiga possessão belga, independente desde 1962). 30 mil quilómetros quadrados e cerca de 3 milhões de habitantes.

Mafeking, capital de Bechuanalândia (800 mil quilómetros quadrados e 300 mil habitantes) antigo protectorado britânico na África do Sul.

Yaoundé, capital do Camarão (antigas possessões francesa e britânica com 475 mil quilómetros quadrados e cerca de 5 milhões de habitantes). República independente desde 1960.

● As onze cidades mais antigas do mundo são: Argos, Atenas e Tebas, na Grécia; Cádiz e Sagunto, na Espanha; Cumas, Siracusa, Locres, Cretona, Roma, na Itália; e Marselha, em França. A mais moderna destas cidades conta 25 séculos de existência; a mais antiga, 38 séculos.

★

● O coche entrou no nosso país durante a dominação filipina, quando, então, havia mais de um século que na Europa surgira a primeira destas carruagens.

★

● O antigo nome de Nova Iorque era Netherland.

★

● O Estado do Amazonas é seis vezes maior em superfície que a Itália.

RESPOSTAS A

Veja se sabe

— Domenikos Theotossopaulos

— O Tesouro de Atreus encontra-se em Mycenae: é um túmulo em forma de cúpula atribuído a um arquitecto cretense.

— O «quadrado mágico», é este que se pode ler em todos os sentidos, e significa literalmente «o semeador leva a sua charrua». É considerado pelos historiadores como sinal simbólico dos primeiros tempos do cristianismo:

S A T O R
A R E P O
T E N E T
O P E R A
R O T A S

— O alecrim é a base do bálsamo opeldoch, que estimula a circulação.

— Documentos relativos à civilização suméria e em particular à epopeia do rei Gilgamesh falam de um dilúvio, que é o que vem citado na Bíblia.

— Winston Leonard Spencer Churchill.

— A platina é mais pesada que o chumbo.

VEJA SE SABE

PERGUNTAS

— Qual o verdadeiro nome de El Greco?

— O que é o Tesouro de Atreus?

— A que se chama Quadrado Mágico?

— Qual o medicamento que tem por base o alecrim?

— O dilúvio de que fala a Bíblia é um facto histórico?

— Qual o nome completo de Winston Churchill?

— Qual destes metais tem maior peso: o chumbo ou a platina?



EfeMerides

O Expresso dos Balkás

Criado para substituir o «Expresso do Oriente», que deixou de circular no dia 2 de Agosto de 1914, o Expresso dos Balkás (*Balkan-Zug*) entrou em serviço em 15 de Janeiro de 1916. Os impérios Centrais decidiram pôr em circulação este «rápido» para facilitar os contactos entre a Alemanha e os seus aliados de Viena, Sófia e Constantinopla. Tratava-se, bem entendido, de contactos políticos e militares.

O Expresso de Balkás seguia por dois ramais: Berlim e Estrasburgo. Estes ramais reuniram-se numa linha única a partir de Viena e até Constantinopla. A composição berlinesa circulava duas vezes por semana com o seguinte itinerário: estação de Anhalt, Dresde — Viena (Norte) Buda-pest — Belgrado — Sófia — Andrenópla — Constantinopla. A composição vinda de Estrasburgo passava por Bâden — Kerkrup, Estugarda, Munique, Salzburgo, Viena (Oeste) com uma carruagem-cama, Estrasburgo-Constantinopla e uma carruagem-restaurante Munique-Viena.

Três quartos de século na «Gare» de Saint Lazare

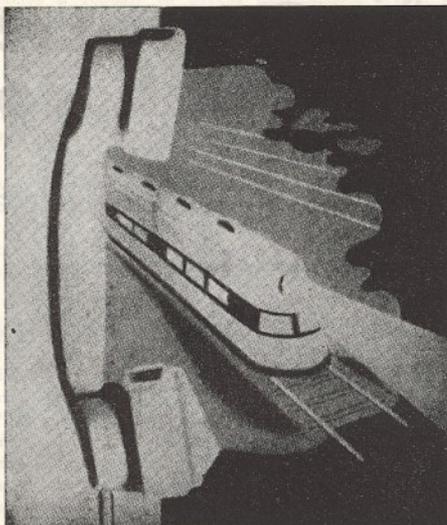
Há setenta e seis anos, a estação de Saint Lazare era uma estação florida. Em 1891, um florista Gabriel Delirie instalava uma «tenda» de flores naquela estação. Setenta e cinco anos depois, a «Boutique de Fleurs» era bastante conhecido pelos utentes da Gare. Hoje continua a ser dirigido pelos Delirie — o filho e a filha do florista.

Há 50 anos que foi projectado o metropolitano de Madrid

Em 17 de Outubro de 1919, circulou, pela primeira vez, o metropolitano em Madrid cuja construção havia sido aprovada pelo Ministro das Obras Públicas, dois anos antes.

No primeiro dia, viajaram no «metro» mais de 56 mil pessoas, e o preço do bilhete era de 15 cêntimos, ou sejam, \$07.

Várias linhas foram depois construídas e, presente-mente, duas mais estão prestes a ser ultimadas: a de Callao a Carabanchel e a de Ventas a Callao, como uma extensão total de 14 quilómetros.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

CHEGOU A ESPANHA «O TURISTA 17 MILHÕES»

No dia 28 de Dezembro do ano passado chegou a Almeria a Sr.^a Ingegerd Lofberg, procedente de Estocolmo, que realizou a viagem até Madrid em comboio, continuando-a em automóvel até Almeria. Foi o «Turista 17 milhões» chegado a Espanha durante o ano de 1966. Na fronteira de Barajas foi recebida pelo Subdirector Geral do Turismo, Sr. Jaime Segarra e pelo delegado provincial de Turismo de Almeria, Sr. Rafael de los Reys e ainda por outras personalidades. Como hóspede de uma organização turística a Sr.^a Lofberg percorreu a Costa do Sol e a Andaluzia, tendo, à sua passagem por diversas localidades, recebido diversos presentes, na maioria objectos típicos da região.

MAIS DE UM MILHÃO DE PORTUGUESES

Entraram em Espanha em 1966

Segundo as estatísticas publicadas no país vizinho, 1 176 312 portugueses visitaram a Espanha durante o ano de 1966. Relativamente a 1965 verificou-se um aumento significativo de 17,4 por cento, porquanto os turistas lusitanos atingiram então o número de 1 002 093.

A IMPORTÂNCIA DA FILATELIA NA PROPAGANDA TURÍSTICA

Na última reunião de convívio do Skal Clube de Lisboa e na presença do sr. prof. doutor Carlos Trincão, presidente da Sociedade Portuguesa de Filatelia, o sr. dr. Jorge de Melo Vieira pronunciou uma palestra, ilustrada por exemplos de emissões filatélicas adequadas acerca da importância da filatelia como elemento de propaganda turística através da divulgação de paisagens e monumentos, como se pratica na maior parte dos países do Mundo, fez também considerações sobre as técnicas de colecionismo de selos, hoje em grande incremento e que constituem uma das mais úteis formas patrimoniais de fixação de valores culturais permanentes. A numerosa assistência, composta por industriais do turismo, delegados do turismo estrangeiro, jornalistas do turismo e outras individualidades, ouviu com o maior interesse a exposição.

INTERCÂMBIO TURÍSTICO HISPANO-RUSSO

Em 1966 visitaram a União Soviética aproximadamente 700 espanhóis, e cerca de 100 turistas russos visitaram a Espanha, sem contar com o «Ballet de Moisseiev», que era constituído por mais de 100 pessoas.

O RIO SAGRADO

A grande barragem de Saad el Aali, que vai sacrificar tantas preciosidades da antiguidade egípcia, será construída em Assuan, para onde, agora, convergem, de todo o mundo, turistas apressados em ver o que nunca poderiam admirar daqui a cinco anos quando as águas do Nilo invadirem planícies e areais. A dois passos a ilha Elefantina, com as aldeias escondidas entre palmeiras. O rio sagrado desliza como uma serpente que o remoto convento copta de S. Simão contempla através das suas ruínas. O templo de Kala-

CONDENA OS SEUS DEUSES

A ABADIA DE WESTMINSTER

**maravilha
da
arte gótica**

O monumento mais notável de Londres, pela sua antiguidade, é a célebre abadia de Westminster, edificada no século XIII e reconstruída em 1803, maravilha da arte gótica antiga, em volta da qual se edificou a cidade do mesmo nome e que foi a rival de Londres, antes de se fundir com esta numa única cidade. O recinto deste grandioso templo está povoado de monumentos funerários que recordam muitas personagens ilustres cuja memória é venerada pela nação. A Inglaterra orgulha-se deste monumento que é, contudo, o menos inglês de todos. Foi construído com pedras de Caen e, salvo a capela Henrique VII de estilo perpendicular tipicamente inglês, tudo nele lembra as catedrais góticas francesas. A nave tem proporções que evocam as grandes galerias góticas da França. O coro foi inspirado na Saint-Chapelle, de Paris, e construído, em 1269, por mestres da arquitectura parisiense que trabalharam na Catedral de Reims e de Amiens. A influência francesa em Westminster remonta a 1245, porquanto a igreja original de Eduardo, «O Confessor», reproduziu já o modelo da abadia de Jumièges.

Jumièges era, então, um centro de renovação monástica, tal como o Mont Saint Michel, sob a influência de Cluny.

boha, um dos catorze monumentos condenados a desaparecerem, aguarda o trágico destino. Uma lancha rápida conduz a Abul-Simbel. Talhados na rocha imensa os quatro Ramsés de trinta metros de altura guardam a entrada do templo que prolonga as misteriosas galerias pelo seio da montanha. Próximo, o Templo das Rainhas. Quem se lembrará de que existiu essa formosa e esbelta Nefertari, esposa de Ramsés II? Outro templo, o de Kau Ombo, desaparecerá também para que, amanhã, surja

de Mekkatan, que domina a cidade, o panorama é deslumbrador. Além a Cidade dos Mortos, onde cada uma das quinhentas mesquitas é um túmulo. Avistam-se, distantes, as silhuetas de algumas das quarenta Pirâmides, entre elas as de Cleops, de Mikerinos, de Chéfrem. Porém, a mais bela é a de Meidna — a setecentos quilómetros do Cairo. O coração do Egipto não pode parar, não pode morrer. Bate candenciadamente na Khan Khabil «a rua do ouro»,



Entrada do templo de Abu-Simbel no Egipto

ali uma seara. O século XX não respeita os deuses...

Luqсор, a cidade que foi a alma do Egipto mitológico, faraónico, religioso, ergue para o céu violeta do poente as colunas dos templos. Nas ruas estreitas os antiqúarios mostram, nos seus cofres, pérolas azuis dos colares das múmias.

Mas o Cairo é o coração do Egipto. Do alto da colina calcárea

onde as mulheres passam cobertas com a **melaya** negra, Vitera no Café dos Espelhos, onde se bebe chá com aniz, ou o aromático **masbuf** (café). Palpita no velho bairro da Cidadela, com os seus vendedores de seda, ambar, tapetes... É o ritmo do seu folclore, da «dança do ventre», das tradições e dos costumes que a vida moderna não consegue apagar...

Auto-atrelagens

Por LOUIS ARMAND, Secretário-Geral da U. I. C.

NASCIDA nos Estados Unidos em meados do século passado, a atrelagem automática estava já generalizada nesse país cinquenta anos mais tarde. Os países que desenvolveram a sua rede ferroviária depois desta altura adoptaram eles também, na generalidade, esta técnica, que a U. R. S. S., por seu lado, começou progressivamente a aplicar entre 1935 e 1957. Os caminhos de ferro de via normal da Europa constituem agora praticamente o único conjunto ferroviário que está ainda dotado com a atrelagem manual.

A ideia de se introduzir a atrelagem automática na Europa não é nova e já desde 1900 que, neste domínio, se emprenderam vários estudos. Já em 1925 a Organização Internacional do Trabalho pugnava instantaneamente, baseando-se em considerações humanitárias, a favor da introdução desta técnica nas redes europeias, sem que contudo este apelo fosse jamais escutado.

A aplicação da atrelagem automática é, na essência, uma operação que se inscreve no quadro da cooperação internacional e que exige, cumulativamente, um importante investimento inicial. É evidente que a conjuntura político-económica da Europa antes da segunda guerra mundial não se prestava de modo nenhum à sua realização; por outro lado, a destruição das redes dos países intervenientes nas hostilidades fizeram de seguida sobrevir imperativos mais urgentes.

Ao fim e ao cabo, não foi senão em 1956 que a U. I. C. retomou o exame do problema. O exemplo das redes americana e soviética demonstrava que a atrelagem automática, além de constituir um meio de salvaguardar vidas humanas diminuindo o risco dos ferroviários, constituía um progresso indispensável e permitia nomeadamente aplanar as dificuldades de recrutamento das redes suprimindo as tarefas particularmente penosas. Iguamente provava que esta técnica permitia o aumento considerável da capacidade de transporte pelo aumento da tonelagem das composições e pelo accleramento da rotação do material rolante, e que, por fim, constituía a condição «sine qua non» da automação da exploração, já dividida em múltiplos aspectos: sinalização, comando dos itinerários, triagem, condução das composições, etc.

Mas a Europa, procurando introduzir a atrelagem automática, quis avançar mais que os Estados Unidos e a União Soviética, cujas atrelagens, instaladas há já muito tempo, não asseguram senão a junção de peças que transmitem o esforço de tração. A intervenção humana continua a ser ainda necessária para ligar as condutas de ar comprimido dos freios e manobrar as torneiras adaptadas a estas condutas, isto em cada veículo.

A U. I. C. estudou então um tipo de atrelagem mais completo que poderá

assegurar, além das duas manobras já citadas, a junção de circuitos eléctricos. Desde 1960 que se realizaram já numerosos estudos e ensaios, em colaboração com a indústria privada, para se conseguir este tipo de atrelagem. Mas a partir de agora ele está quase integralmente definido e os resultados já obtidos permitem desde já afirmar a sua viabilidade. É certo que determinados problemas deverão ser ainda resolvidos, tanto no concernente à construção da atrelagem propriamente dita como à sua montagem nos veículos. Contudo, trata-se apenas de simples afinações que os técnicos irão solucionando à medida da extensão dos ensaios que se farão em algumas centenas de vagões, no decurso de uma primeira fase, e em alguns milhares numa fase avançada.

No que respeita à planificação da colocação ao serviço da atrelagem automática, será possível dividir-se as operações através de um determinado número de fases. O material rolante é composto, com efeito, e na sua grande maioria, por vagões de dois eixos de tamanho reduzido e relativamente velhos, não justificando portanto as transformações de «chassis» que impõe a transferência, no eixo dos veículos, dos esforços actualmente suportados pelos tampões laterais quando das acostagens. A criação efectiva de uma atrelagem mista que permita juntar os veículos munidos com atrelagem automática com os de atrelagem manual permitirá a introdução progressiva da atrelagem automática propriamente dita, e a não necessidade de se equiparem os veículos velhos. E, como

é lógico, o material novo é já construído com vista a receber directamente a autoatrelagem.

A extensão do parque de vagões com «obgies» constitui um factor favorável pois, para uma capacidade de transporte igual, é necessário duas vezes menos vagões desta categoria e, por consequência, duas vezes menos atrelagens. Há por consequência um interesse evidente em se equipar, prioritariamente, o material deste tipo.

Os caminhos de ferro europeus têm assim hoje a certeza de poderem introduzir, em poucos anos, uma autoatrelagem mais completa e perfeita do que as que estão actualmente ao serviço e oferecendo, pela riqueza das modalidades técnicas possíveis da sua aplicação o máximo de facilidade para o seu financiamento. Este último constitui certamente uma questão muito importante, quanto mais não seja pelo nível atingido pelas somas globais postas em jogo. Com efeito, o parque europeu dos vagões a equipar é superior a um milhão de veículos e a autoatrelagem custará vários milhares de francos franceses por veículo. Nestas condições, percebe-se perfeitamente o interesse votado pelos Governos a esta realização.

Mas é agradável, ao fim de muitos anos de estudos, de negociações e de experiências, constatar-se que chegou o momento da decisão. O problema ultrapassa, no entanto, o campo estritamente técnico para se situar nos planos político e financeiro. É aos altos postos governamentais que pertence, em definitivo, tomar as últimas decisões que em tal domínio se impõem.

9 DIAS
UM AUTOCARRO



De nove em nove dias durante todo o ano de 1967 a Companhia oferece a Lisboa um autocarro de dois pisos com lotação para 83 passageiros

Crônicas de HOJE

Por Jorge Ramos

NUMA ESTAÇÃO INGLESA

No concurso dos Caminhos de Ferro Britânicos — A estação melhor florida e arborizada; o primeiro prêmio foi atribuído à de Stradford. Um verdadeiro jardim. Nota predominante: seis ciprestes colaborando no arranjo estético com a elegância das suas nobres linhas. Um apontamento de gracilidade e de beleza. Bem merecido primeiro prêmio.

Em Portugal, isto seria um erro decorativo... Transformámos essa sempre verde conífera num ornamento funerário! A árvore que, na velha Hélada, representava como que uma exclamação de alegria de viver, tornou-se num símbolo da melancolia árabe em que nos afundamos... O encanto jovial e otimista da sua esbeltez helénica secou numa imagem de tristeza — mais fria que a lápida de um mausoléu. O poeta com milhares de anos que nas colinas dos templos gregos escutou a *Prière sur l'Acropole*, de Renan, (Deusa dos olhos verdes, bendita sejas!) e compôs as rimas de amor pagão glorificando a eterna mocidade dos deuses; o filósofo que embalou a sua sobrevivência mile-

nária numa doce e luminosa canção de sonho — envelheceu quando o depusémos na solidão do cemitério. Da Acropolis desceu à necrópole latina. A árvore da Vida tinha para os gregos a forma de uma chama triunfal elevada ao céu. Nós vemos nessa configuração o pingo enorme do imenso círio que bruxuleia sepulcralmente na ideia da Morte. O riso fez-se lágrima, a juventude crepúsculo, a seiva fósfil, a primavera ruína... O cipreste já não é a árvore amiga das Dianas de ciplino e das Afrodites de bronze, a confidente dos namorados dos jardins de Lócria, a que emprestou graça e esplendor às esculturas arcaicas de Delos, às medalhas de Aspásia, à espiritualidade expressiva de Antígona... Outrora sorriu nos caminhos que conduziam aos templos de Deméter, de Persefona, de Hades, e de Hecatê, assistiu às festas orgíacas em honra de Bacho e de Dionysios, foi saudado por Sofocles e Pericles, viveu o deslumbramento do drama ático representado em plena natureza. Entre ciprestes dançavam Gnatene e as sacerdotisas do amor

pagão, como flores vivas agitando as pétalas vaporosas dos véus que mal lhes disfarçavam a nudez.

A Civilização Ocidental, herdada da cultura mediterrânica, não deu ao cipreste o lugar que lhe competia. Afastámo-nos do culto da Beleza de uma civilização que foi a mãe do Ocidente, fizemos do eterno amor dos sentidos uma efêmera balada sentimental, mórbida, patológica. Demos à Vida não o sentido heróico e estético que dela tinham os gregos, mas um significado inexpressivo, acorrentado a uma desesperada metafísica... Arrancámos o cipreste aos santuários do amor pagão e aos jardins maravilhosos do palácio de Alcibiades. Vinte séculos de cristianismo latinizaram a árvore do Templo dos Ventos, emprestaram-lhe o rótulo de **cupressus** nos manuais de botânica, e desenterraram-na para o silêncio da terra onde repousam os mortos, dando-lhe uma majestade funérea — da mesma forma que o corvo sagrado de Palas se transformou em ave de mau agouro, prenúncio de Morte...



UMA CONFERÊNCIA

No dia 10 de Dezembro, último o sr. eng.º Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, proferiu no Palácio Foz uma notável lição sobre «Obras Públicas, Realizações e Perspectivas».

Referindo-se aos caminhos de ferro, disse que o nosso País acompanhou o movimento geral, construindo uma importante rede de caminhos de ferro que foi da maior importância para a Nação e acrescentou:

«A medida mais notável tomada neste sentido entre nós foi a que promoveu a exploração conjunta de todas as linhas, à excepção de uma, o que tem permitido assegurar o funcionamento do nosso sistema ferroviário.»

Tracção Diesel: Iniciada a substituição da tracção a vapor por tracção «Diesel» em 1948. Consignados no II Plano de Fomento e no Plano Intercalar 129 000 contos para esta tarefa. Foram adquiridas automotoras e locomotivas «Diesel» eléctricas para a substituição da tracção a vapor. Está em curso o fornecimento de mais 50 locomotivas «Diesel».

Com a tracção eléctrica já se efectuaram 8 000 000 quilómetros de percurso, ou seja 25 por cento do percurso total efectuado em toda a rede (29 300 000 quilómetros).

Com a tracção «Diesel», já se fizeram, em 1965, 13 000 000 de quilómetros de percurso, que eram assegurados por tracção a vapor.

do Sr. Engenheiro

Canto Moniz

Em síntese, a obra realizada foi a que segue:

Tracção eléctrica: Planeada e executada a electrificação de 10 por cento da rede ferroviária (340 quilómetros) nas linhas onde se realiza 50 por cento do tráfego ferroviário total do País, o que incluiu a electrificação da linha de Sintra concluída em 1953, e a linha de Norte até Campanhã e de Campanhã a Ermesinde, inaugurada há semanas pelo Chefe do Estado. Em curso a electrificação do trecho Campanhã-S. Romão. Em estudo a electrificação até Braga, Alfarelos-Figueira da Foz e Chão de Maçãs a Tomar. Material circulante eléctrico adquirido ao abrigo do I Plano de Fomento: 59 unidades triplas de fabrico nacional e 35 locomotivas, sendo 20 de aço inoxidável.

Investimento feito na electrificação até à data: 1 678 651 contos.

Em resultado desta orientação já no ano de 1965 se conseguiram as seguintes economias: com a tracção eléctrica, 123 000 contos; com a tracção «Diesel», 70 500 contos.

Foi feita a substituição de grande parte do material circulante e o investimento total efectuado desde 1948 pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses atinge o montante de 2 788 685 contos, incluindo beneficiações na via e obras de arte especiais.

Referiu-se, depois à repercussão que o esforço feito no domínio da renovação dos caminhos de ferro teve na indústria nacional e revelou que está estudado um plano de investimentos de 4 milhões de contos para o prosseguimento da renovação dos nossos caminhos de ferro.

SOBRE TRANSPORTES



ROMARIAS POPULARES

Por EURICO GAMA

NOS últimos tempos e sobretudo nas províncias do Alentejo e da Beira Baixa tem-se verificado um certo decréscimo das romarias tradicionais, algumas mesmo deixando de se realizar não sem desgosto e aborrecimentos das populações. Qual a causa? Dizem-nos que isso tem sido devido à incompreensão ou ao espírito um tanto fechado de alguns sacerdotes. O facto é de lamentar, porquanto as romarias, longe de serem uma manifestação de paganismo como se pretende fazer crer, são profundamente cristãs e católicas. Na verdade o que está na sua origem, senão a devoção a Deus, à Virgem Santa Maria e Nossa Mãe ou aos inúmeros Santos do martirólogo? O povo não cessa de cantar ao Bom Senhor dos Céus e do Universo os seus louvores, a sua gratidão por um filho que regressa, pelas melhoras de um ente querido, pelo feliz fecho de um negócio; o povo, só porque tem Fé e por mais nada, reza com os olhos postos na Cruz redentora, na Imagem da sua adoração e sempre florida em bonito altar. Reza e faz as suas promessas, que depois vai pagar, com alegria incontida, com o coração feliz, na esmola da Missa, na Procissão, nas romarias, para que se prepara com os seus melhores trajos, e que aguarda alvoroçadamente durante toda a roda do ano.

Será paganismo bailar e cantar nos arraiais, esperar ansiosamente pela subida dos foguetes de mil cores, acompanhar a namorada ou a noiva pelas barracas da feira e do arraial, dar umas voltas pelo carroussel e na pista brilhante dos automóveis, saborear a olorosa merenda nos carros do acampamento em torno da linda Igreja toda cheia de luzes de todas as tonalidades? Na Itália baila-se atrás dos andores, na Espanha dança-se e canta-se nos adros das ermidinhas, e não creio que os sentimentos religiosos de um ou de outro povo sejam inferiores aos nossos! Este um problema para o qual ousamos chamar a atenção dos responsáveis, porque no meio é que está a virtude.

O povo leva os dias a trabalhar, a labutar com a terra, sob as inclemências do Sol no pino do estio, aos rigores do frio e da chuva impiedosa no Inverno, mas não lhe escasseia o ânimo porque tem Fé e porque lá virão os belos e radiosos dias da festa ao orago, da romaria velha de séculos, que lhe permitirá um pouco de folga e de folguedos, e até rezar um pouco mais aos pés chagados do Bom Jesus.

Reportando-me ao conelho de Elvas nem sempre o entendimento é perfeito entre o sacerdote e os fiéis e assim se verifica que algumas das antigas romarias ou vão perdendo as suas maravilhosas e cristalinas características ou deixam mesmo de se efectuar com tristeza para todos.

Além disso advém também desagradáveis conseqüências facilmente evitáveis desde que haja bom senso. Proíba-se o que estava já a ser um abuso — por exemplo as mesas de jogo e as bem negras e falsas barracas de tiro que escondiam misérias humanas —, mas não se atente contra os encantos, a simplicidade, a autêntica natureza das Romarias tradicionais, tão ricas de colorido e de sentimentos puros, tão bonitas na sua alegria, na espontânea manifestação de nobreza e de Fé do Povo, deste admirável povo português que é grande no Amor como no Sacrifício quando a Pátria lho exige.

Deixe-se cantar e deixe-se bailar o Povo. É preferível, cem vezes preferível vê-lo contente e transbordando de felicidade no seu ambiente, esquecido ou ignorado desses horrores maquiavélicos que vão por todo o Mundo, do que vê-lo de semblante carregado, tristonho e, o que é pior, revoltado.

Nesta época do Concílio e do Diálogo, cremos que se deve meditar nisto, pondo no julgamento do tema, na apreciação dos casos, na solução do problema o coração aberto, as mãos estendidas, o olhar sincero e franco porque se trata de coisas de Deus, o verdadeiro Juiz, o único que sabe perdoar totalmente.

As romarias são o espelho da alma do povo, dos seus costumes, dos seus usos, da sua vida de alegrias e tristezas, dos seus sonhos e das suas desilusões. Conservá-las na sua pureza é manter viva a chama sagrada que fez grande e eterno este povo de Heróis e de Santos.

É ainda contribuir para a riqueza do nosso folclore, para que não se percam as músicas das nossas formosas canções, o encanto das nossas lendas e romances, porque elas constituem um dos capítulos mais apaixonantes e mais vivos da Etnografia.

Por amor de Deus, não acabem com as romarias, onde o povo canta, baila, ri e chora; onde o povo exalta o Criador do Mundo e fala com Ele a mais bela, a mais doce e a mais sincera das linguagens: a do Amor.



JACQUES GRASSET

homenageado pelo

Skal Clube de Lisboa

Partiu para Zurique, pois foi nomeado para exercer na Suíça e na Áustria funções idênticas às que desempenhava em Lisboa, o sr. Jacques Grasset, director do Commissariado Francês. Antes da sua partida foi alvo duma expressiva homenagem por parte do Skal Clube de Lisboa, a cujos corpos dirigentes pertenceu. Num hotel da capital efectuou-se um almoço de despedida, ao qual compareceram numerosos associados, delegados do Turismo estrangeiro, directores de Agências de viagens e jornalistas.

Aos brindes, o presidente da direcção, evocou a acção desenvolvida por Jacques Grasset durante mais de 20 anos de exercício do seu cargo em Portugal, a promoção turística que desenvolveu e quanto ela contribuiu para intensificar o conhecimento entre Portugal e a França. Agradecendo, Jacques Grasset acentuou que, de facto, nunca considerara unilateral a sua acção e que os serviços que dirigira também contribuíram com frequência para tornar Portugal mais conhecido dos franceses que o visitam. À Madame Jacques Grasset e a seu marido foram oferecidos pela Direcção do Skal Clube de Lisboa lembranças típicas portuguesas. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» esteve representada por um dos seus redactores.

AUMENTARAM AS RECEITAS DO TURISMO NA INGLATERRA

Os turistas estrangeiros gastaram na Grã-Bretanha, em 1965, a importância «record» de 193 milhões de libras esterlinas.

Esta quantia correspondeu ao aumento de três milhões de libras esterlinas relativamente ao total verificado no ano anterior — e foi superior em 5 milhões à receita de 1963.

Estes números foram publicados pelo «Board of Trade Journal», em Londres, após um inquérito à escala nacional.

O total dos turistas estrangeiros entrados na Grã-Bretanha em 1965, segundo o mesmo jornal, foi de 3 400 000, representando, assim, uma melhoria substancial de dez por cento em relação a 1964.

CRUZEIROS TURÍSTICOS**ENTRE CANÁRIAS E MADEIRA**

O novo navio espanhol «Cabo Izarra» efectuará cruzeiros turísticos entre os arquipélagos de Canárias e a Madeira, com frequência semanal, durante Março,

Abril e Maio deste ano. O navio, de 5500 toneladas, tem capacidade para 250 passageiros e dispõe de 2 salas de cinema, piscina, night-club, solário, etc. Nos portos de escala os passageiros disporão de 3 lanchas rápidas para excursões. Para estes cruzeiros estabeleceu-se o seguinte itinerário: Tenerife-Las Palmas-Funchal-Las Palmas-Tenerife.

UMA INOVAÇÃO NOS CAMINHOS DE FERRO DA ALEMANHA

Nos Caminhos de Ferro Alemães criou-se o aquecimento automático de 2800 agulhas de desvios, para evitar atrasos dos comboios durante a época fria do ano. Para zonas maiores foram previstos aquecimentos de gás propano. Outras 1200 agulhas de desvio serão aquecidas a electricidade, e 100 a vapor.

PASSAGEM DE NÍVEL DA CIRCUNVALAÇÃO — PORTO

Devem iniciar-se, ainda no corrente ano, as obras de supressão da passagem de nível da Circunvalação (estrada nacional n.º 12) na linha férrea da Póvoa — Trindade — Senhora da Hora.

Na folha oficial foi já publicada a declaração de utilidade pública das expropriações necessárias à efectivação da obra, a cargo da Direcção de Estradas do Distrito do Porto.

TALUGA

O «PAÍS DE TURISMO»

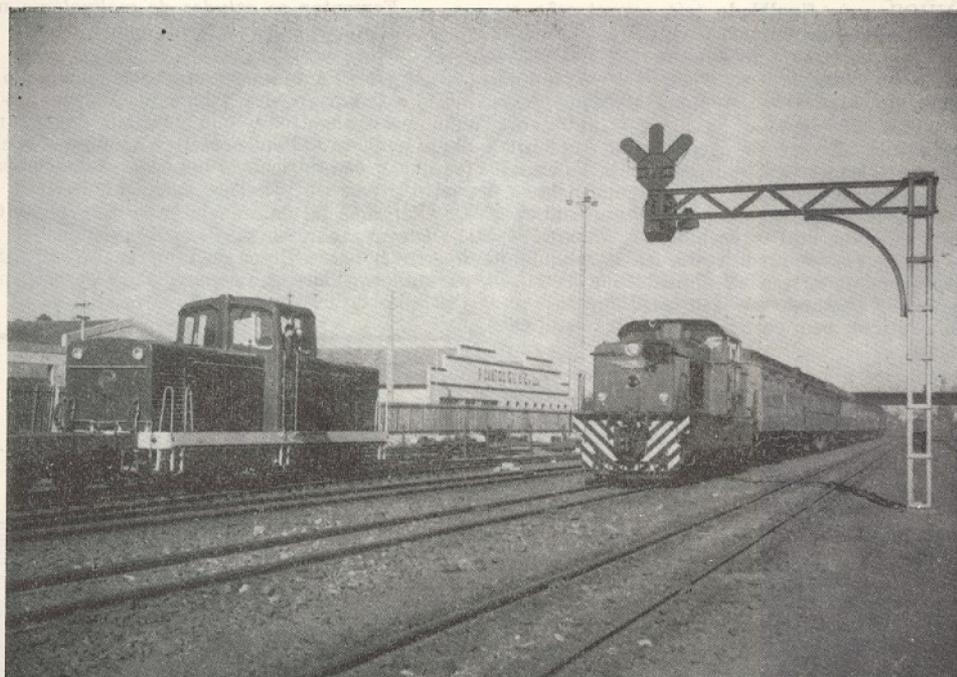
QUE VAI NASCER

Taluga é o nome do «país» que vai nascer, vindo do fundo do mar, dentro dos próximos cinco anos. Uma firma construtora americana investiu, nesse sentido, a soma inicial de 15 milhões de dólares e prepara-se para reforçar essa verba com mais 100 milhões a fim de prosseguir nas obras do novo centro de atracção turística, destinado a fazer concorrência a Las Vegas.

O «país» será edificado sobre uma montanha submersa e no aterro será aplicado um milhão de toneladas de pedras trazido do México. O «país» ficará situado no litoral da Califórnia, e de acordo com o projecto que estipula que as obras deverão ficar concluídas dentro de 5 anos, proclamar-se-á, então, a soberania nacional da nova ilha, que terá governo próprio, leis soberanas, uma força policial e... corpo diplomático!

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

UMA ORGANIZAÇÃO NACIONAL
AO SERVIÇO DO COMÉRCIO E DA INDÚSTRIA



7299 KM DE LINHAS AÉREAS INTERNAS / 1818 KM DE LINHAS AÉREAS INTERNACIONAIS / 2450 KM DE LINHAS DE CAMINHOS DE FERRO / 5800 KM DE LINHAS DE C. AUTOMÓVEL / 50 000 KM DE CARREIRAS ACIDENTAIS

ADMINISTRA OS SEGUINTE PORTOS:

LOURENÇO MARQUES ♦ INHAMBANE ♦ BEIRA ♦ QUELIMANE ♦ LUMBO ♦ NACALA ♦ PORTO AMÉLIA

EM 1965 ▶	Passaram pelos diversos serviços	5 084 976 passageiros
	Foram transportadas	10 830 232 toneladas
	E foram manuseadas nos portos	12 620 629 toneladas

PARA INFORMAÇÕES:

SECÇÃO DE PROPAGANDA E PUBLICIDADE

CAIXA POSTAL 19 • LOURENÇO MARQUES



Moinhos de Portugal



A exemplo do que acontece em vários países civilizados onde ainda existem moinhos, pretende-se criar em Portugal uma ASSOCIAÇÃO DE AMIGOS DE MOINHOS, cuja finalidade seja a protecção e estudo dos engenhos de moenda arcaicos e tradicionais — *moinhos de vento e de água* — que o avanço das técnicas e as consequentes racionalizações económico-sociais tendem a fazer desaparecer.

Os moinhos de vento e de água — tanto em Portugal continental como nos Açores e na Madeira (Porto Santo) — constituem um dos mais valiosos e graciosos elementos estéticos da paisagem, nela se integrando tão perfeitamente como nos Países Baixos, na Escandinávia, na Provença ou nas Ilhas Eólicas. Urge proteger o que ainda resta dessas relíquias do nosso património artesanal, dignificadas na sua função própria, obstando ao seu aviltamento em utilizações exóticas, nem sempre edificantes esteticamente e socialmente.

Portugal possui, de longe, o maior número de moinhos de vento e de água conhecido em países europeus: com características próprias que os fazem diferentes de todos os outros, eles são uma marca de lusitanidade e uma manifestação de engenho de que nos podemos orgulhar. Sob este aspecto caem no domínio da etnografia, e, como tal, têm sido objecto de estudos que se torna indispensável fomentar e divulgar.

Defender e proteger os moinhos de vento e de água, mantendo em trabalho activo e útil os que for possível, procurando reanimar alguns, que pela sua localização o mereçam, tirar todo o partido da sua presença para a humanização da Terra Portuguesa, eis, em suma, os que pretende a ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DOS AMIGOS DE MOINHOS.

Um tal programa só pode ser executado em «plano nacional», implicando uma sólida e séria organização, com o reconhecimento e patrocínio do Estado e a franca e estreita colaboração e compreensão de quantos têm interesses ligados aos moinhos — proprietários, rendeiros, agricultores, industriais moageiros e panificadores, organismos de coordenação económica, autarquias locais, etc. Será no entanto o grande e anónimo público que sente as belezas da sua terra e assiste desgostoso ao gradual desaparecimento dos velhos engenhos, que, assim o esperamos, será o mais solícito em contribuir para os fins últimos da Associação...

Num plano de acção imediato e urgente propõem-se:

— Pugnar pela promulgação de diploma legal que garanta uma efectiva protecção aos moinhos, classificando-os como elementos de *interesse paisagístico e etnográfico*;

- Determinar a limitação de *reservas molinológicas* para efeitos de conservação de alguns núcleos mais importantes;
- Fomentar os *estudos de molinologia* no âmbito científico internacional.

A «A. P. A. M.» espera confiadamente o apoio moral e financeiro dos Amigos de Portugal — nacionais e estrangeiros — que desejam que se mantenham na sua totalidade estética e humana os elementos que o diversificam e que não são incompatíveis com o progresso técnico e social.

Por especial deferência, a Secretaria da Comissão Organizadora da A. P. A. M. funciona no Museu de Arte Popular, Praça do Império, Belém, LISBOA, para onde poderá ser endereçada a correspondência e pedidos de informação.

Não há boa garrafeira...



sem

Espumantes Naturais
RAPOSEIRA

Caves da Raposeira
Lamego

União Internacional dos Caminhos de Ferro

Assinalando o termo da Assembleia Geral Anual da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) e do Colóquio Internacional sobre Aprovisionamentos, realizou-se nos dias 14 e 15 de Dezembro uma conferência de Imprensa, na qual estiveram presentes os srs. Upmark, novo Presidente da U. I. C., Geitman, Presidente do Colóquio, e Louis Armand, prestigioso Secretário-Geral daquele Organismo.

Por especial obséquio do Sr. Eng.º Costa Macedo, ilustre Administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, podemos publicar a seguinte nota referente ao importante evento:

para a melhor normalização e a transformação contínua das técnicas exigidas pelo progresso.

Cerca de cento e vinte responsáveis dos Serviços Técnicos e dos Serviços de Aprovisionamentos de 23 Redes de Caminhos de Ferro participaram no Colóquio, organizado na sede da U. I. C., nos dias 14 e 15 de Dezembro. As discussões giraram à volta de quatro relatórios.

1.º — *Pesquisa das medidas susceptíveis de permitir as construções e fabricos em grande série (Relatório n.º 1)*

Conclui-se dum inquérito efectuado em 1960 nos países cujas redes aderiram à Sociedade EUROFIMA que, para uma produção equivalente de locomotivas e de material circulante, o número de construtores é dez vezes mais elevado na Europa que nos Estados

pírito de cooperação internacional.

2.º — *Estreitamento, no plano internacional, das relações entre administrações no quadro dos problemas do Aprovisionamento.*

Esta cooperação internacional deve em primeiro lugar traduzir-se por um reforço, no plano internacional, das ligações já existentes entre os serviços de aprovisionamentos das Redes Europeias.

O alargamento das dimensões económicas dos diferentes mercados aumentou a sua interdependência e acentuou a necessidade de uma cooperação mais estreita dos compradores.

No quadro destas preocupações, o estudo comporta proposições de ordem administrativa, tendentes a facilitar a escolha dos fornecedores, a assistência em matéria

«Colóquio Internacional sobre aprovisionamentos»

«A economia europeia é marcada cada vez mais pela liberalização das trocas internacionais e a concentração das empresas ligadas ao melhoramento da produção. Resulta, deste facto, uma modificação das estruturas tradicionais do aprovisionamento das grandes empresas consumidoras. É muito especialmente o caso dos caminhos de ferro que, na Europa ocidental, consagram mais de dois biliões de dólares por ano às suas encomendas de todas as espécies...

Concebe-se, nestas condições, que a U. I. C. tenha julgado útil proceder a uma confrontação que pode ser uma fonte de ideias novas para certos aspectos da construção económica da Europa. Esta confrontação permitiu igualmente a aproximação de um dos grandes problemas da época actual: a procura do equilíbrio entre uma normalização necessária

Unidos. Não há dúvida, se nos referirmos a este exemplo, que os caminhos de ferro europeus puderam ainda obter o proveito óptimo do fabrico em grande série.

A primeira condição desta produção em série é o reagrupamento das necessidades no mesmo modelo, o que exige uma normalização imposta pelos materiais ferroviários. É preciso igualmente obter uma continuidade dos programas de equipamento e favorecer a concentração da produção.

Os esforços da U. I. C., da O. R. E. e da Eurofima, desde há muitos anos chegaram a resultados substanciais nesta matéria.

Mas existem resistências nacionais tanto mais fortes quanto aos países em causa foram mais longe na sua própria racionalização. É preciso certamente operar uma mobilização de todas as boas vontades e preconizar um largo es-

de controlo técnico para os fornecedores estrangeiros, etc. Mas a colocação das células de informação internacional com vista a uma melhor difusão de informações indispensáveis aos compradores a parte essencialmente construtiva do relatório. Ela permitirá às Redes aumentar para os mercados específicos, a eficiência da colaboração já realizada entre os serviços de compra das Redes europeias.

Convém insistir sobre a prudência que caracteriza as reformas propostas. O cuidado de não tornar mais pesados os processos de aprovisionamentos deu a preferência às soluções de harmonização sobre as de centralização propriamente dita. Por outro lado, a entrada em jogo de critérios inerentes à ética da profissão (segredo profissional, etc....) fez adoptar um certo progresso na realização das medidas propostas.

Os outros dois relatórios tratam

Os outros dois relatórios tratam de questões inerentes à organização interna das Redes.

3.º — *Relatórios, dentro de cada administração, entre os Serviços Técnicos e os Serviços de Aprovisionamento (Relatórios n.º 2)*

O resultado dos Inquéritos efectuados levou a preconizar a constituição de um Serviço de Aprovisionamento autónomo em igualdade com os Serviços Técnicos e os Serviços de Aquisição e encarregado de proceder às aquisições necessárias ao desenvolvimento regular da exploração e ao controlo do conjunto da gestão dos «stocks»

A consulta permanente e a troca mútua de informações, tais são os princípios que devem caracterizar as relações entre os Serviços Técnicos e os Serviços de Aquisição. Enfim, o Relatório faz ressaltar que a optimização destas relações implica para o Serviço de Aprovisionamento uma competência não só administrativa mas também técnico-comercial.

4.º — *Desenvolvimento dos métodos que permitem uma melhor economia de gestão dos «stocks» (relatório n.º 4)*

As grandes Redes de caminho de ferro são compradoras de mais de 300 000 objectos ou materiais diferentes. Possuem pois «stocks» consideráveis e os peritos esforçam-se em definir os métodos de gestão que permitem salvaguardar os interesses financeiros das Administrações ferroviárias. Para este efeito, apelam para as técnicas mais modernas, análise matemática, aparelhos electrónicos de gestão...

Sublinhando, enfim, a oportunidade para as Redes de recorrerem aos métodos de «Value Analysis» este último relatório reúne os problemas postos para o futuro do Caminho de Ferro. Preconizando a extensão às Administrações ferroviárias de métodos de gestão industrial, tende, com efeito, em garantir a sua adaptação às exigências da economia moderna.

ALGUNS DOS GRANDES PROBLEMAS ACTUAIS

1.º — *Atragem automática*

A UIC traz em estudo, desde alguns anos, a realização duma

atrelagem automática para os veículos de caminhos de ferro europeus que será além disso mais completo que os já existentes nos Estados Unidos, na URSS e em muitos outros países do Mundo, visto que assegurará a junção automática dos tubos de ar comprimido e de circuitos. Desde 1960 que numerosos estudos e experiências se têm realizado, em colaboração com a indústria privada. Hoje podemos dizer que os problemas técnicos se encontram quase todos resolvidos e que o tipo de atragem está praticamente definido.

Resta adoptar um processo da colocação da atragem; a ideia é proceder a operações segundo um certo número de fases de maneira se evite equipar vagões de eixos e de pequeno porte, relativamente antigos, para os quais as transformações necessárias seriam economicamente injustificadas. Uma atragem «mista» deveria permitir uma introdução progressiva.

Esta destreza da colocação deveria facilitar o financiamento, que é um problema difícil: o parque europeu de vagões tem equiparação, com efeito da ordem de um milhão e duzentos mil veículos para os países da Europa Ocidental, o que corresponde a uma despesa global de cerca de 6 biliões de francos. Além disso, o problema situa-se, sobretudo, num plano financeiro. É às instâncias governamentais competentes que caberá, definitivamente, tomar uma decisão.

2.º — *Caminhos de ferro e cibernética*

O simpósio sobre a cibernética organizado em 1963 pela UIC, com a participação de peritos do Mundo inteiro, demonstrou que o caminho de ferro era um terreno privilegiado para adaptar técnicas modernas de automização. Pesquisas e realizações prosseguem com efeito, num ritmo acelerado e a UIC criou um Grupo de Cibernética encarregado de coordenar o conjunto desta evolução no plano internacional.

A prioridade foi dada aos seguintes problemas: codificação dos dados, uniformização dos documentos de base, reconhecimento automático das marcas dos va-

gões, gestão centralizada do tráfego, escolha dos parâmetros gerais que regem as redes de transmissão dos dados, reserva electrónica dos lugares. A prioridade assim concedida não significa que os estudos não continuem em outros domínios.

Foi assim que a UIC organizou, no corrente ano de 1966, um dia de estudos matemáticos sobre o débito das linhas e que, na sua reunião de 13 de Dezembro, a Junta Directiva nomeou os órgãos de trabalho necessários para definir em comum uma política de futuro em matéria de comando cibernético dos comboios.

3.º — *Grandes velocidades*

O atravancamento do espaço em certas regiões superpovoadas e superindustrializadas limita, numa certa medida o desenvolvimento de certas técnicas de transporte (automóvel e avião) e dá uma nova mocidade aos transportes guiados utilizando a sua própria infraestrutura, no caminho de ferro e nas técnicas aparentadas. Eis porque os japoneses realizaram a linha Tokaido na zona mais povoada do Mundo e os americanos estudam, com meios consideráveis, o estabelecimento de relações terrestres em grande velocidade no corredor oriental Washington-Boston e na região de Los Angeles.

A Europa não fica estranha a este grande movimento. Para lhe fazer frente, o caminho de ferro encontra-se perante duas classes de problemas, que são os seguintes:

— em que medida, e até que limite de velocidade, a melhoria da infraestrutura e do equipamento das grandes linhas existentes permitirá responder à necessidade de velocidades aumentadas?

— para velocidades superiores a este limite, será preciso construir novas linhas de caminho de ferro para grandes velocidades ou utilizar outras tais como a almofada de ar?

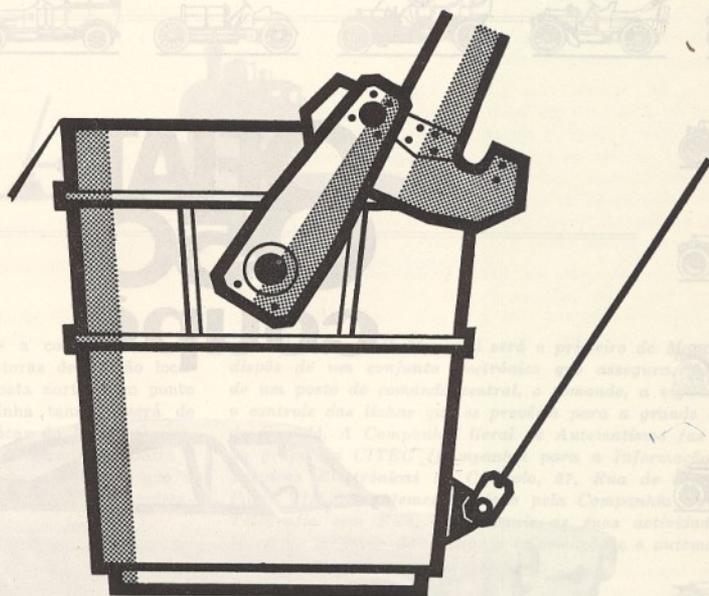
Para fazer uma revisão em profundidade dos problemas assim postos, será organizado um Simpósio das grandes velocidades pela UIC e pela Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, em Viena, no próximo ano de 1968.

MAIS DE UM SÉCULO
DE EXPERIÊNCIA
AO SERVIÇO
DOS CAMINHOS
DE FERRO

Foi em 1835 que saiu das usinas de Seraing a primeira locomotiva de sempre construída no Continente.

Depois disso, quantos milhões de toneladas de aço foram já fornecidas por estas mesmas usinas aos Caminhos de Ferro de todo o Mundo!

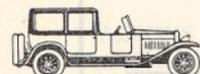
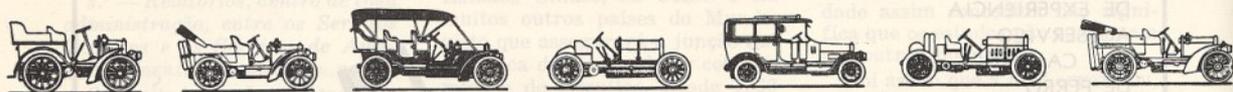
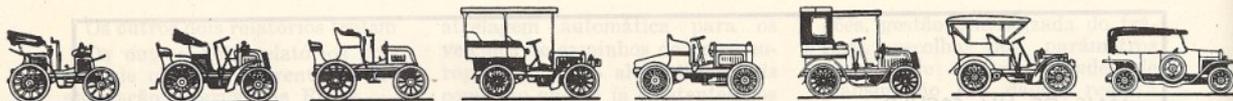
— **Aço Soudotenax:** em grãos finos, de alto grau de soldagem, resistente à frágil ruptura, para todas as construções soldadas de alta qualidade.



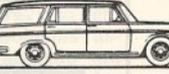
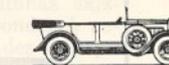
- **Aço Cor-Ten:** de alto grau de elasticidade, de elevada resistência à corrosão atmosférica e perfeitamente soldável.
- **Material de via:** carris Vignole, «éclisses» planos ou angulares e placas de apoio, assentos com nervuras para travessas, travessas, «sapos».
- **Peças isoladas para material rolante:** aros, molas, anilhas Belleville, peças sobressalentes.
- **Trens montados:** trens de rodas completos ou órgãos isolados; eixos direitos, centros de roda, rodas de aros, rodas monobloco.
- **Redondos de betão Tor:** alto grau de elasticidade e aderência reforçada, particularmente recomendados para obras de arte e edifícios em betão.



SERAING **COCKERILL-OUGREE** (Belgique)

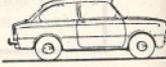
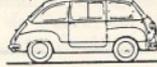


FIAT 850 coupé

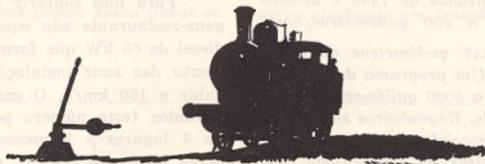


Versão desportiva do FIAT 850, o COUPÉ, de linha e acabamento insuperáveis, continua uma verdadeira tradição de sucesso. Desenvolvendo 52 CV (SAE), com uma relação de compressão de 9,3 carburador de corpo duplo, atinge mais de 135 Km/h com óptima aceleração. Travões de disco às rodas da frente. Pneus de 5,20-13 montados em jantes largas. O FIAT 850 COUPÉ oferece ainda 2 + 2 lugares e espaço para bagagem.

BATERIAS AUTOSIL E TINTAS ROBBIALAC



Linhas Estrangeiras



ÁFRICA DO SUL — Projecta-se a construção duma linha férrea ligando as regiões produtoras de carvão localizadas em Vryheid, com a linha da costa norte, num ponto situado perto de Empangeni. Esta linha também será de grande interesse na exportação de açúcar do Natal. O presente esquema de electrificação entre a estrada de Datts e Mandini será tornado extensivo a Empangeni, para que a linha entre Vryheid, Empangeni e Durban seja completamente electrificada.

Serão estabelecidas ligações entre a via férrea de Vryheid, a costa norte e o Transval do Norte. A presente electrificação da linha da costa sul do Natal, entre Reunion e Kelso, será estendida a Port Shepstone, se o tráfego o justificar. Espera-se ainda colocar ao serviço, em 1968, um adicional de 316 locomotivas eléctricas e a diesel, 1100 carruagens para passageiros e 11 600 vagões de carga.

ARGENTINA — *Atingiu 110 000 milhões de pesos o deficit dos caminhos de ferro argentinos em 1966 — informa o Ministério da Economia. Um informador do Ministério disse que a situação neste sector dos transportes do país constitui uma grave preocupação para o Governo.*

BRASIL — A Comissão Brasil-Estados Unidos estudou os planos para uma completa reforma do Parque Ferroviário brasileiro, com a importação de 183 locomotivas e cerca de sete mil carruagens, tudo avaliado em 81 milhões de dólares.

— O programa de realizações para o quinquénio do Governo foi elaborado de modo a abranger 10 450 quilómetros de novas vias ferroviárias e a pavimentação de 3780 quilómetros.

— O caminho de ferro Sorocabana vai fornecer 30 vagões diários para o transporte de trigo da estação de Itararé. Outros 100 vagões serão utilizados no transporte de arroz e outros produtos do Rio Grande do Sul.

CANADÁ — *A Companhia Geral de Automatismo (França), acaba de receber uma importante encomenda para a automatização do futuro «metro» de Montreal, actualmente em construção.*

O «metro» de Montreal será o primeiro do Mundo que dispõe de um conjunto electrónico que assegura, partindo de um posto de comando central, o comando, a vigilância e o controle das linhas que se prevêem para a grande cidade do Canadá. A Companhia Geral de Automatismo faz parte do grupo da CITEC (Companhia para a Informação e as Técnicas Electrónicas de Controlo, 27, Rua de Marignan, Paris VIII) recentemente criado pela Companhia Geral de Telegrafia sem Fios, para reunir as suas actividades no referente ao modo de utilizar a informação e o automatismo electrónico.

ESTADOS UNIDOS — Quinhentas carruagens e compartimentos — salão no comboio-auto-eléctrico «Levecar» vão fazer as delícias dos homens do futuro. O novo aéreo-comboio, de turbinas, sobre carris — guia, é o novo projecto da FOA. É como um gigantesco cigarro, suspenso sobre almofadas de ar, deslizando dentro de um tubo a 600 km/h. O passageiro toma o comboio com destino a Washington, recosta-se molemente num esplêndido assento, aperta o cinto de segurança e o comboio parte através dum tubo de metal reluzente, ao som duma música suave; rapidamente atinge a sua velocidade de cruzeiro: 640 km/h.

A páginas tantas, o comboio, sem se deter, solta as carruagens que deseja na estação própria e, sempre em andamento, retoma outras para outros pontos do percurso.

Os modelos reduzidos deste comboio do futuro já foram satisfatoriamente experimentados num laboratório, em 1961, e o veículo em grande escala terá o comprimento de 38 metros em forma de foguetão.

Será impulsionado por dois motores de turbina, um à frente e outro atrás, e poderá transportar 200 passageiros. Elevar-se-á sobre almofadas de ar e correrá sobre dois carris-guia de 15 centímetros de largo.

Este comboio do futuro poderá chegar a atingir os 800 km/h.

ESPAÑA — *Quatro locomotivas «Diesel», de 80 toneladas, cada uma, entraram em Espanha pela fronteira de Irun, procedentes da República Federal da Alemanha, e destinadas aos Caminhos de Ferro espanhóis.*

A empresa Talgo patenteou já um sistema de acoplamento de eixos perante a diferença dos mesmos entre a Espanha e França que se poderá realizar sem necessidade de paragens, sempre que o comboio marche a uma velocidade inferior aos 10 quilómetros por hora. Também se estão realizando com aceleração as obras do caminho de ferro Madrid-Burgos, de forma que a fronteira francesa fique só a umas cinco horas e meia da capital espanhola, ficando estruturada definitivamente a nova linha em meados de 1968 e acondicionada para velocidades de 180 a 200 quilómetros/hora.

Em 1966 foram renovados 447 quilómetros de linha, com um total de 5250 quilómetros. Um programa de «conservação metódica» atingirá em 1967, a 5000 quilómetros e continuará até estender-se a toda a rede. Engenheiros superiores, engenheiros técnicos, operários e especialistas assistiram aos cursos de formação de novas técnicas de conservação. Um total de 31 estações foram ampliadas, duas melhoradas e quinze encontram-se em obras de ampliação.

Da zona noroeste de Espanha desapareceu a tracção a vapor. Espera-se que nos fins de 1967 tenha sido suprimida em toda a Espanha e em 1973 a de vapor-fuel. Foi completada a electrificação das linhas Madrid-Leon-Monforte,

pulantes e quatro passageiros, mas as carruagens de futuro terão capacidade para 84 passageiros cada um.

Dois carruagens-restaurante acabam de ser transformadas, nas oficinas da Companhia dos Wagons-Lits, em restaurantes de «serviço livre» para serem incorporadas, uma nos comboios II e 14 Paris-Estrasburgo (vice-versa) e a outra nos comboios Paris 43 e 44 Paris — Bâle e vice versa).

Para lhes conferir uma autonomia total estas carruagens-restaurante são equipadas com um grupo electrogénio diesel de 68 kW que fornece energia necessária ao funcionamento das suas instalações. Elas poderão, além disso, circular a 160 km/h. O «salão de jantar» oferece 30 lugares sentados (este número pode ser elevado a 39 em 5 mesas de 4 lugares e 5 mesas de 2 lugares, servidas por uma larga passagem central; os assentos são forrados de cabedal vermelho. As janelas são munidas de um protector de vidro, na parte inferior, e são aquipadas com estores de tecido especial que permitem olhar para fora e filtram os raios solares.

Numa extremidade da sala está situado o balcão de distribuição; na parte superior estão três séries de mostruá-

Linhas Estrangeiras

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Madrid-Astúrias e Madrid-Stander e a ligação em Madrid até Cordoba. Cada dia circulam em Espanha aproximadamente 2400 comboios. Melhorados sensivelmente os serviços de passageiros a RENFE propõe-se a melhoria dos serviços de mercadorias para fazer frente à competência da estrada. Este objectivo é que qualquer estação em Espanha se encontre no prazo de 48 horas com comboios directos.

A Espanha está a prosseguir activamente a electrificação das suas linhas férreas. Está praticamente concluída a da linha de Madrid a Santader. Já no próximo Verão todos os comboios que transitarem nessa linha serão rebocados por locomotivas eléctricas.

FRANÇA — A França vai construir um comboio capaz de atingir 300 quilómetros por hora e deslizará sobre uma camada de ar.

Experiências com um modelo que terá metade do tamanho natural serão feitas, no próximo ano, num troço de 20 quilómetros de extensão o qual será eventualmente incorporado na linha Paris-Orleães.

O custo desse troço experimental é de 44 milhões de francos. O modelo experimental transporta apenas dois tri-

rios para os artigos postos à disposição dos consumidores; na parte inferior está a secção para receber as garrafas de bebidas frescas.

O balcão prolonga-se até à cozinha por uma parte curva em cuja extremidade está colocada uma caixa registadora. Na parte inferior encontram-se os orifícios onde arrumam as garrafas de bebidas não refrescadas (vinhos tintos). Em frente do balcão de distribuição encontra-se a «cafeteria» composta de um balcão sobre o qual está instalado uma máquina de café e na parte inferior estão as garrafas com bebidas frescas. O conjunto contém, além disso, diversos armários (cigarros, licores, etc.).

A iluminação é assegurada por tubos fluorescentes e o aquecimento é obtido por um sistema de radiadores.

INGLATERRA — Todos os dias as locomotivas ao serviço dos Caminhos de Ferro Britânicos percorrem uma distância tão grande como duas viagens de ida e volta à Lua, enquanto só numa das seis zonas ferroviárias do país o movimento de passageiros num ano é superior ao de todos os Caminhos de Ferro Americanos juntos.

Em cada hora, chegam às várias estações ferroviárias de Londres mais de 250 000 pessoas. A Crewe Station, nos Midlands, um dos maiores entroncamentos ferroviários da Europa, é um ponto chave para os comboios eléctricos que, em rapidez de transporte de passageiros, batem mesmo os aviões, entre Londres e o Norte, considerando o tempo necessário aos passageiros de avião para chegarem ao centro da cidade, onde os deixam os comboios.

Os Caminhos de Ferro Britânicos podem assim gabar-se

Na região de Londres—Midland, acaba de ser prolongada a electrificação de 25 KW 50 H, de Primrose Hill a York Way, término londrino do serviço «Freightliner», seja num total de 4500 m. de vias, nelas compreendidas as de transbordo. Assim, o serviço «Freightliner» na direcção de Liverpool e Manchester poderá ser realizado de ponta a ponta em tracção eléctrica. Na direcção da Escócia é inteiramente eléctrica, entre Londres e Crewe, sendo o resto do percurso efectuado em tracção diesel.



de serem os mais antigos e simultaneamente os mais modernos da Europa. Fundados há 150 anos, com a invenção da locomotiva a vapor, que compartilhou com o resto do Mundo, os Caminhos de Ferro Britânicos têm posto a sua experiência ao serviço de todos os continentes.

Para assinalar o 150 aniversário da sua fundação, foi agora produzido em Londres um filme, intitulado «The Driving Forces», em que se conta a sua história.

JAPÃO—É sempre com espanto que o passageiro europeu toma conhecimento do horário dos comboios da Linha de Tokaido. Esta nova artéria de 515 km. de extensão é, com efeito, percorrida, quotidianamente, por perto de sessenta comboios, entre as 6 horas e as 24 horas, tanto no sentido Tokio-Shin-Osaka, como no sentido Shin-Osaka-Tokio.

Com excepção de alguns comboios que partem de um ou outro dos dois terminus para parar numa estação de percurso, a grande maioria dos comboios realiza o trajecto de ponta a ponta ou com duas paragens intermediárias (Nagoya e Kioto) para os comboios «Hikari», ou 10 paragens intermediárias para os comboios «Kodama». O primeiro «Hikari» sai de Tokio às 6 horas e, das 7 às 13 horas, e, 30 em 30 minutos, um outro «Hikari» deixa a capital com destino a Shin-Osaka... Esta frequência é retomada a partir das 14 horas e isto até às 20.30 h em que o último «Hikari» realiza os 515 km do percurso. Entre a partida de cada «Hikari» intercala-se a de um «Kadama», deixando Tokio H + 05 e H + 35, e este tráfego excepcional de intensidade, se reencontra, comboio por comboio, no sentido inverso Shin-Osaka-Tokio.

Os comboios «Kodama»—os ônibus do percurso, cuja marcha comporta—não nos esqueçamos—, 10 paragens intermediárias, efectuam a ligação em 4 horas, seja à velocidade média comercial de perto de 130 k/h. Quanto aos comboios «Hikari», apesar das suas duas paragens, ligam os terminos em 3 horas e 10 minutos, isto é, à média comercial de 162 km/h...

A parte «no stop» do seu trajecto (Tokio-Nagoya) ou seja 366 km, é efectuada em 2 h, à velocidade média de 183 km/h.

E os caminhos de ferro japoneses anunciam, desde já, a revisão, numa grande escala, os horários que serão praticados a partir do serviço do Outono de 1968!

RODÉSIA—Existe um plano estruturado, a fim de fazer frente a qualquer emergência, se for negado à Rodésia o uso do caminho de ferro que liga este país à África do

SOCIEDADE ESTORIL

LINHA DE CASCAIS

254 COMBOIOS DIÁRIOS

48 ANOS AO SERVIÇO
DA ECONOMIA
E DO TURISMO
— DA —
COSTA DO SOL

Linhas Estrangeiras

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

Sul — afirmou o ministro dos Transportes no Parlamento. O ministro não referiu qual o plano, mas acrescentou que ele seria utilizado imediatamente. Sabe-se também que se decidiu reconsiderar a construção de um novo caminho de ferro unindo a África do Sul à Rodésia sem passar pela Bécuanalândia, presumindo-se que seja a via já noticiada através de Beit-Bridge para a Ruteuga. A comissão de inquérito estudará o plano e apresentará as conclusões, tendo as autoridades da Rodésia declarado que a via era anti-económica e desnecessária naquele momento. Em poucas semanas, súbitamente, a comissão reiniciou os estudos sobre esta linha ou outra semelhante, em face do governo da África do Sul

e entidades particulares estarem decididos a iniciá-la. A linha referida tem forte oposição em Bulavaio que, afirma-se, prejudicará seriamente o desenvolvimento da cidade, o centro vital ferroviário.

PAQUISTÃO — Em Novembro último os caminhos de ferro do Paquistão Ocidental e Oriental registaram um lucro de cerca de 67 milhões de rupias. O ano passado no mesmo período o lucro foi de 63 milhões.

Subsídios para a história dos

Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da página 364)

Art.º 56.º — A empresa fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º — Transporte em qualquer comboio que a Direcção-Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipularem as correspondências.

2.º — Concessão nos comboios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos da carruagem de 2.ª classe, para transporte das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.º — Transporte do material dos Correios, Telégrafos e Faróis;

4.º — Limpeza externa das ambulâncias postais;

5.º — Transporte de empregados da Direcção-Geral, em serviço de inspecção e fiscalização dos Correios, Telégrafos e Faróis;

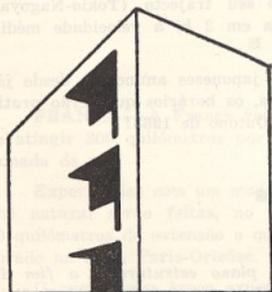
6.º — Licença para a colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

Art.º 57.º — O número de viagens por dia será fixado pela empresa, de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia, para segurança pública, que o Governo tem o direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art.º 58.º — Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

Art.º 59.º — O uso do telégrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS — OBRAS PÚBLICAS

TELEFONES : 84 53 41 - 84 25 51

Av. Almirante Reis, 45-3.º Esq.º

L I S B O A

Os três melhores portos de Angola são testas das três principais redes ferroviárias da província

Situada no continente africano, entre os graus 14 e 18 de latitude, Angola tem uma costa dotada de esplêndidos portos e outros fundeadoiros, tantos como as enseadas e baías de que a natureza a dotou.

Não deixa de ser curioso citar o facto de que, na sua generalidade, desde Lândana, ao norte e em terras do distrito de Cabinda, até à Baía dos Tigres, a umas dezenas de quilómetros da foz do Cunene e no limite sul da Província, as tantas baías situadas ao longo de toda a costa são abertas no sentido norte.

Se fizermos uma digressão ao longo da costa, de norte para sul, encontramos os seguintes portos e fundeadoiros além de outros menor importância:

— Lândana, Malembo, Cabinda, Santo António do Zaire, Nôqui, Ambrizete, Ambriz, LUANDA, Suto, Porto Amboim, Novo Redondo, LOBITO, Benguela, Baía Farta, Cuio, Baía de Sta. Marta (Lucira), Baía da Baba, MOÇAMEDES, Porto Alexandre e Baía dos Tigres.

Angola dispõe de três excelentes portos com cais acostável, dando atracação a unidades de longo curso, estando já muito bem apetrechados com material do mais moderno e que pelas condições naturais que reúnem são, incontestavelmente, dos melhores portos da costa ocidental de África, pois as baías têm bons fundos e encontram-se bem abrigadas.

Os três referidos portos, que deverão ser por muito tempo os principais portos da Província, são testas das três actuais principais redes ferroviárias que servem centros populacionais e comerciais da maior importância: LUANDA, Caminhos de Ferro de Luanda, LOBITO — Caminho de Ferro de Benguela e MOÇAMEDES — Caminho de Ferro de Moçamedes.

Dotados de pontes, algumas das quais de boa construção, dando atracação pelo menos a unidades de cabotagem e apetrechadas em condições de facilitar o tráfego, temos Lândana (na foz do rio Chiloango) e Cabinda (ambos além Zaire), Nôqui e Santo António do Zaire (no rio Zaire), Ambriz (em costa aberta), Porto Amboim, Novo Redondo e Benguela — tendo sido este último porto um dos de maior importância pelo seu valioso movimento comercial.

Como portos simples, temos ainda: Ambrizete (em costa aberta), Cuio, Porto Alexandre e Baía dos Tigres que, sem obras portuárias dignas de nota registam, contudo, um certo movimento de interesse, especialmente de exportação intimamente relacionada com a indústria local. Tudo indica, porém, que especialmente a Porto Alexandre está reservado um bom futuro.

Há também, além de outros de menor valor, a Barra do Dande e as Baías Farta e de Santa Marta (Lucira) e pela sua vastidão, a baía dos Elefantes. A Baía Farta tem prevista valiosa situação industrial.

Assim, portanto, além de Luanda, Lobito, Moçamedes e possivelmente Porto Amboim, que é testa do Caminho de Ferro do Amboim, como ainda Porto Alexandre num futuro talvez próximo, todos os restantes portos dispendo, na generalidade, de obras portuárias de maior ou menor importância serão, certamente, durante, longos anos considerados, como atrás dissemos, portos de cabotagem, destinados ao tráfego que a esses portos está reservado, em face da sua situação ou zona de influência, para alguns muito limitado e para outros, como sucede com Cabinda, com boas perspectivas de acentuado desenvolvimento, dada a importância de que já hoje se reveste.



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

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

Comprendendo as firmas

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
MTE
OERLIKON
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZÜRICH 1 (Suisse)

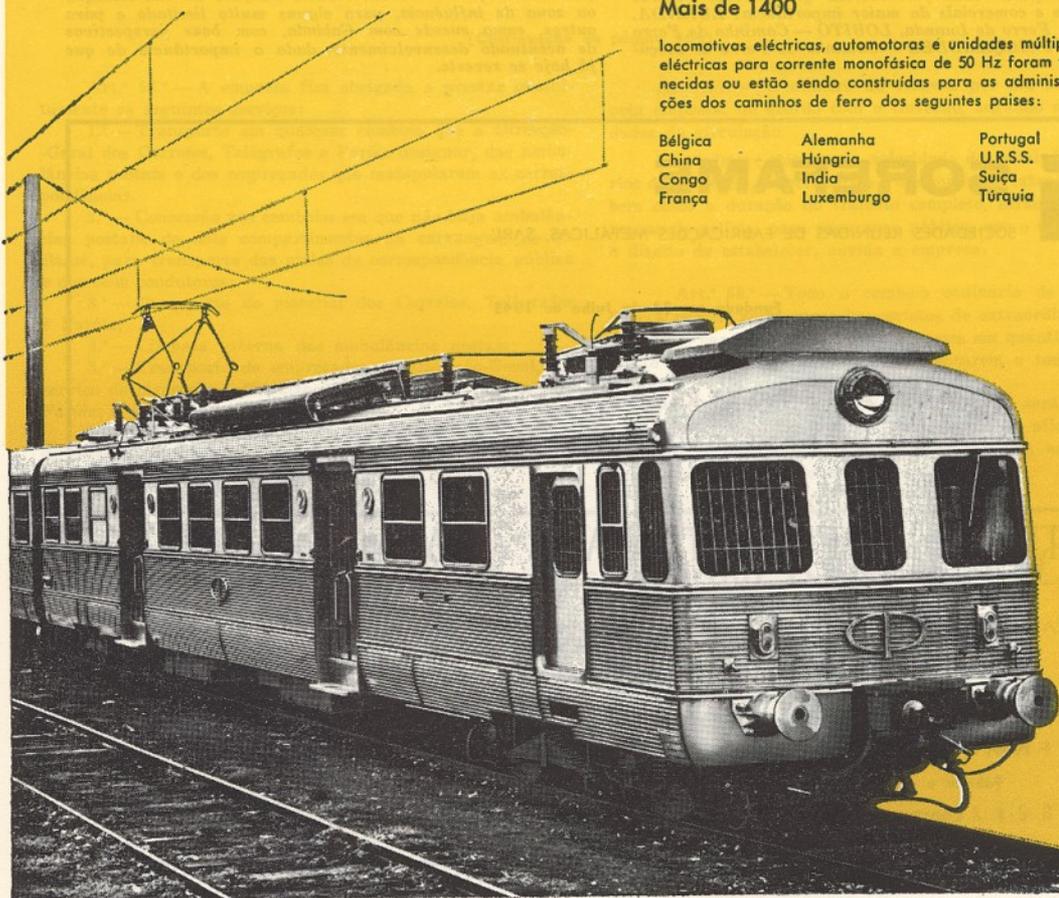
Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

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

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	Hungria	U.R.S.S.
Congo	India	Suiça
França	Luxemburgo	Túrcia





TEORIA E PRÁTICA DA PSICANALISE

Por Lawrence S. Kubie

Este livro de Lawrence S. Kubie, que a Coleção «Enciclopédia LBL» acaba de publicar é uma obra de extraordinária valia. Lawrence S. Kubie, professor de Psiquiatria em Yale e membro do Instituto Psicanalítico de Nova Iorque, descreve em «Teoria e Prática da Psicanálise» o que significa a psicanálise, como se processa o tratamento psicanalítico, e qual é a atitude que devemos adoptar perante a perspectiva de uma «psicanálise».

Assente em dados científicos objectivos, escritos com um propósito francamente divulgador, este livro de Lawrence S. Kubie é uma obra modelar que vem preencher uma lacuna importante na edição portuguesa. Por isso, a sua publicação entre nós se revestirá, a mais de um título, da maior utilidade, não só pelo que respeita ao conhecimento do essencial da psicanálise por parte do público não-especializado, como também pelo que desse conhecimento virá resultar relativamente às atitudes comuns quanto à psicanálise.

«Teoria e Prática da Psicanálise», n.º 35 da colecção «Enciclopédia LBL», foi traduzido pelo Dr. Ramiro da Fonseca, e prefaciado pelo Dr. Francisco Alvim. Capa muito elegante e sugestiva de Infante do Carmo.

A BATALHA DA RESISTÊNCIA

Por Blake Ehrlich

Centrada preferentemente sobre casos individuais e circunstâncias concretas, esta magistral reconstrução do passado dá-nos uma visão geral do movimento da resistência em França entre 1940-1945. Sólidamente firmado em factos, o Autor reconstitui, com extremo senso objectivo esse combate incerto em que os patriotas franceses se empenharam para libertar da presença do invasor o solo sagrado da França. A Resistência foi, pela sua própria natureza, uma gesta em que se sucedem os actos de heroísmo patriótico e do mais extremado sacrifício individual, em que se consumiram vidas, energias, vontades, mas que também deu lugar a que o nome de muitos homens, até então obscuro e ignorado, ficasse inscrito entre os mais gloriosos do seu país.

«A Batalha da Resistência», de Blake Ehrlich, n.º 11 da colecção «Vida e Aventura» da Editorial «Livros do Brasil», foi traduzido por Fernanda Pinto Rodrigues, e apresenta uma capa, de excelente apresentação gráfica e de forte poder de sugestão, realizada pelo pintor Lima de Freitas.

O CASO DA LOURA PROVOCANTE

Por Erle Stanley Gardner

«O Caso da Loura Provocante» é mais um daqueles romances policiais em que o talento de Erle Stanley Gardner se revela num dos seus pontos mais altos. Perry Mason, o corajoso advogado, cuja carreira é uma sucessão de grandes êxitos, tende a seu lado, como sempre, a fiel Della Street, enfrenta um novo caso em que uma «loura provocante» desempenha um papel muito importante. O desfecho do drama, ou, pelo menos, um dos momentos culminantes do seu desfecho, tem por tablado a sala de um tribunal em que Perry Mason revela novamente a rapidez e a argúcia do seu raciocínio. O promotor Leland, claramente hostil a Perry Mason, sofre uma redonda derrota nos contra-interrogatórios da au-

diência preliminar. Mas, antes desse momento decisivo, processa-se toda uma actividade de investigação em que as surpresas, os acontecimentos imprevistos e os factos perturbantes se produzem de forma verdadeiramente desorientante. Por isso mesmo, «O Caso da Loura Provocante» é um dos romances policiais de Erle Stanley Gardner cuja leitura é mais absorvente. «O Caso da Loura Provocante», de Erle Stanley Gardner, é o n.º 234 da Coleção «Vampiro» da Editorial «Livros do Brasil». Tradução de Fernanda Pinto Rodrigues. Capa muito sugestiva do pintor Lima de Freitas.

MARAVILHOSAS AVENTURAS NO MUNDO HISPÁNICO

NOVELA DE VIAGENS

Por Guerra Conde Júnior

Recebemos, por amável oferta da Embaixada de Espanha em Lisboa, e por intermédio do seu ilustre Conselheiro de Informação e Turismo, um exemplar do livro «Maravilhosas Aventuras no Mundo Hispánico», da autoria do escritor português Guerra Conde Júnior. Trata-se, como se lê no subtítulo, de uma novela de viagens. Cada um dos capítulos é ilustrado com gravuras sugestivas entre as quais se que reproduzem aspectos curiosos de Barcelona, Gerona, Pontevedra e, na provincia de Ciudad Real, os moinhos de vento que fazem evocar as aventuras de Dom Quixote de la Mancha.

O livro é dedicado ao Doutor Manuel Fraba Iribarne, «insigne Ministro que dilatou os rumos do turismo peninsular em moldes de modernidade e lucidez superando as mais optimistas previsões».

Agradecemos o exemplar oferecido à nossa redacção.

OS GRANDES PROCESSOS DA HISTÓRIA

Por Henri Robert

Deve-se a «Livros do Brasil» e ao seu director António de Sousa Pinto, o conhecimento não apenas de alguns dos maiores escritores brasileiros, mas, também, a vulgarização, em cuidadas traduções, de algumas obras-primas da literatura europeia. Eis aqui mais um magnífico documento da acção cultural e divulgadora desta firma editora: — «Os Grandes Processos da História», do notável escritor e historiador Henri Robert, obra que, completa, será constituída por dez volumes.

Se, no primeiro volume, lemos, com emoção, o Processo de Maria Stuart; se, no segundo volume, nos interessou, entre outras páginas, o Caso Lafarge, se, no terceiro volume, a nossa atenção foi chamada para as biografias de Catarina, a Grande, e de Maria Antonieta; se nos volumes quarto e quinto, nos é dado ler as fascinantes páginas dedicadas à «Grande Mademoiselle» ou a Racine, neste volume, agora publicado e recebido, o nosso interesse é despertado pelas sugestivas páginas consagradas à Rainha Cristina da Suécia, ao Marechal de Saxe, ao casamento e à sagração de Luís XVI e, finalmente, pelas páginas consagradas à agonia do regime. Como todos os grandes escritores franceses, Henri Robert possui um estilo dominador e sedutor. Nas suas páginas de artista da prosa, as figuras estudadas erguem-se e palpitam animadas como por uma vida extraordinária.

Excelentes reproduções de quadros célebres ilustram este volume de apresentação primorosa.

NITRATOS DE PORTUGAL

S. A. R. L.

Rua dos Navegantes, 53-2.º

L I S B O A

Em apenas cinco anos de actividade industrial

NITRATOS DE PORTUGAL

únicos produtores de

NITROLUSAL

NITRAPOR e

NITRATO DE CÁLCIO

produziram mais de

700 000 toneladas destes magníficos adubos

de valor superior a

1 100 000 contos

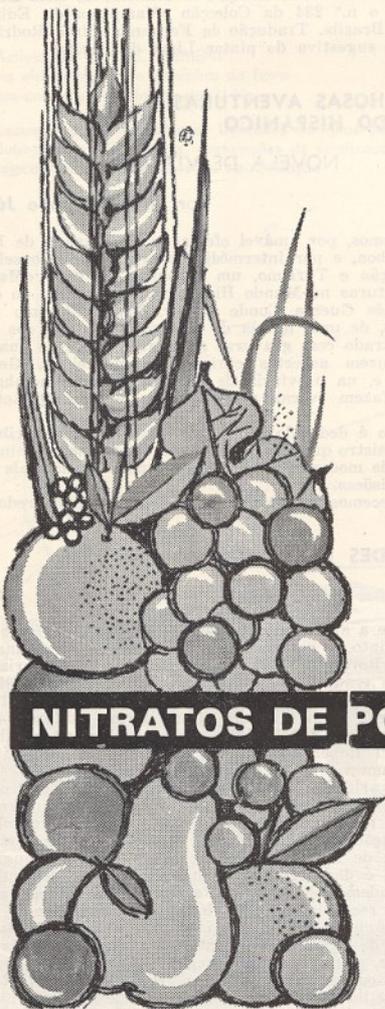
e fizeram em exportações cerca de

220 000 contos

de divisas com as quais ajudaram a defender o Ultramar

NÃO POUPE NOS ADUBOS!

NITRATOS DE PORTUGAL, S.A.R.L.



Os adubos dos NNNN são, sem dúvida,
os ADUBOS DAS BOAS COLHEITAS

Prefira-os

TRANSPORTES URBANOS

Novos modelos de autocarros da CARRIS vão ser postos em circulação

No dia 29 de Dezembro foram apresentados aos representantes da Imprensa, na estação de recolha de Santo Amaro, os dois novos modelos de autocarros com que a «Carris» vai dotar a rede dos transportes urbanos de Lisboa. A receber os jornalistas, estiveram presentes o administrador-geral da companhia, sr. Richard Wyatt, o secretário-geral do conselho de administração sr. D. Francisco de Avilez, o administrador adjunto, sr. Philip Stokes, os directores srs. eng.º Jorge Gonçalves Antas de Barros e Wilkinson, o director da secção de movimento, sr. eng.º Jorge Gonçalves, e ainda os srs. Burt e eng.º Adão Carneiro, dos serviços técnicos, eng.º Lopes Coelho, da secção da gestão do pessoal, e eng.º Espinho, do planeamento técnico do movimento.

Os novos modelos, são de fabrico inglês no que respeita a motor e *chassis*. Farão a sua estreia no tráfego lisboeta por todo este mês.

Foram concebidos no sentido de proporcionarem maior capacidade interna. O «A. E. C.» de um piso, comporta 18 passageiros sentados e 52 de pé. Tem três portas, duas delas de saída. A entrada faz-se pela retaguarda, devendo os passageiros satisfazer a importância dos bilhetes ao dirigirem-se para a coxia.

De visita ao P. C. A. (posto central de aplicação), os jornalistas tiveram oportunidade de verificar que o problema dos transportes urbanos de Lisboa excede, em complexidade, a capacidade de apreensão do grande público. Bastará dizer que o número de passageiros transportados pela Carris entre 1901 e 1965 é igual a quinze vezes a população da Europa.

Está prevista entrada em serviço, até 31 do corrente, de seis novos autocarros de um piso, Carreira prevista para a estreia: Xabregas (ou Chelas).

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA
empresa predial

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitals**

PORTO · LISBOA · COIMBRA

NOR.
 NORTEN
 NORTENHA
 NORTENHA-N
 NOR.
 NORTE.
 NORTENH.
 NORTENHA-NC
 NORTENHA-NOR.
 NORTENHA-NORTENHA-NORTEN
 NORTENHA-NORTENHA-NORTENH.

1967: _____

o ano do turismo internacional

«Há duzentos anos, o turismo, em todo o Mundo, era o privilégio de uma pequena classe de pessoas afortunadas» — declarou recentemente o sr. Haulot, Presidente da União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo. O desenvolvimento do turismo no Mundo é um dos acontecimentos mais importantes dos últimos vinte anos.

Os progressos técnicos ocasionaram em numerosos países uma diminuição do tempo de trabalho e, por consequência, o prolongamento do tempo destinado ao descanso. Para que estas horas de ócio sejam utilizadas da maneira mais judiciosa possível a tarefa de todas as organizações e de todos os serviços que operam neste domínio do turismo, é de assistir e aconselhar os trabalhadores.

As Nações Unidas consideram o turismo um dos melhores meios de salvaguardar a paz no mundo. Por isso a União Internacional colocou o ano de 1967 sob o signo: «O turismo — caminho da paz». A Comissão dos Negócios Económicos e Sociais das Nações Unidas considera que uma das

tarefas sociais mais importantes do turismo é a de dar, a longo prazo, ao homem normal, a possibilidade de se deslocar cada vez mais. Uma maior mobilidade de viajante é no plano nacional, um factor de integração na comunidade e, no plano internacional, um factor de desenvolvimento desta força moral necessária para evitar os conflitos. «Não basta — acentuou o sr. Haulot — que as agências de viagens, hotéis e empresas de transportes vendam bem a sua mercadoria, que é a «viagem»; devem igualmente dar mais alguma coisa: uma concepção humanista do turismo.

Os Caminhos de ferro associam-se tanto mais voluntariamente a tais declarações como crêem no futuro dos seus transportes de passageiros, para os quais um grande esforço de renovação está actualmente em curso, tanto no plano técnico (estudo das grandes velocidades) como no plano humano (estudo do comportamento psico-fisiológico dos passageiros).

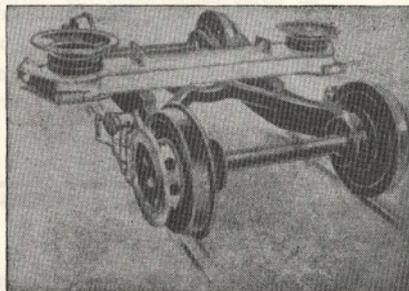
Nova ligação Ferroviária entre a África do Sul e a Rodésia?

Os planos para a nova ligação ferroviária entre a África do Sul e a Rodésia, através de Beit Bridge, serão apresentados ao Governo rodésiano em fins do mês corrente — informa a imprensa sul-africana. Nessa data, a comissão de estudo dessa nova via composta de três especialistas terá completado o seu trabalho.

O presidente da referida comissão, sr. Muller, afirmou aos jornalistas do «Sunday Express»: «Não posso ainda fornecer pormenores deste projecto, que o Governo da Rodésia considera urgente, mas brevemente já poderei dar algumas notícias».

A linha férrea em referência tem sido objecto de muitas discussões julgando-se mesmo em determinada altura que o projecto seria abandonado. Com efeito, a indústria e o comércio de Bulavaio insiste em que a linha a fazer-se de Beit Bridge a Rutenga, sem passar por Bulavaio, faria morrer este importante entroncamento ferroviário. O caso porém é que, para a linha passar por Bulavaio, o projecto fica mais caro cerca de 400 mil contos.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

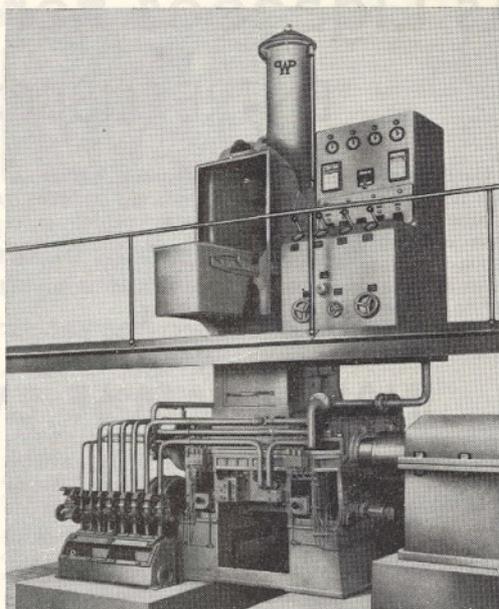
Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

MÁQUINAS DE MISTURAR
AMASSAR, DISSOLVER
PLASTIFICAR

para as indústrias químicas e farmacêuticas — de borracha — de plásticos — de viscosas. — 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 no Continente: Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16

Telefone 72 09 94 — Lisboa-5 — Walter Leucht, Rua da Cruz, 22 — Telef. 4 53 06 — Porto

Representante em Angola: Luanda — Adolf Zagel — P. O. B. 2755 — Luanda

Representante em Moçambique — Beira — C. Webendoerfer, C. Postal 291 — Beira

Restantes províncias — Agência Mundial, Lda. — P. O. B. 773 — Lourenço Marques



TÚNEL SOB A MANCHA

As conversações para a execução do túnel sob a Mancha continuam intensivamente entre os Governos francês e inglês. Reuniram-se em Paris, Bárbara Castle, ministro dos transportes britânico e E. Pisani e André Bettencourt respectivamente ministro do Equipamento e secretário de Estado dos Transportes do Governo Francês, que concordaram em se recorrer aos capitais privados para financiamento da perfuração e da instalação. A exploração seria entregue a um organismo público franco-britânico. Se se verificar que é possível esta espécie de financiamento em boas condições será estabelecido um tratado entre as duas Nações num futuro próximo.

Com vista a regular diversos problemas serão criados junto de cada um dos ministros, Grupos de Trabalhos encarregados de definir as bases de discussão a estabelecer com os representantes do capital privado interessado no financiamento do túnel e de estudar a estrutura do organismo encarregado da sua exploração, principalmente no respeitante às suas ligações com a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e os Caminhos de Ferro Ingleses.

Para a construção desta ligação entre a Inglaterra e o continente europeu foram encaradas três soluções: ponte, túnel submerso e túnel perfurado. Os técnicos en-

carregados do estudo destas três soluções optaram pela última.

Este túnel compor-se-á de dois túneis ferroviários paralelos com uma extensão, sob o mar, de 36 quilómetros segundo um eixo geral Sangatte-Douvres e a uma profundidade de 50 metros abaixo do fundo submarino. As estações terminais ficarão distanciadas de 70 quilómetros e entre elas funcionará, além dos serviços ferroviários normais, serviço comboio-auto podendo transportar normalmente 1800 veículos por hora em cada sentido e o dobro no período de ponta num total de 7200 veículos por hora nos dois sentidos.

O trajecto Paris — Londres passará a efectuar-se em pouco mais de 4 horas.

As Ligações Ferroviárias Diurnas

ENTRE LISBOA E MADRID

Os Caminhos de Ferro portugueses, de acordo com a R. E. N. F. E., resolveram pôr em circulação, diariamente, um comboio automotor rápido entre Lisboa e Madrid, que passará a designar-se por «Lisboa-Expresso (TER)», o qual disporá de 56 lugares simples de primeira classe e 72 de segunda, além de serviço de restaurante e bar.

As carruagens desta composição são perfeita-

O «Lisboa Expresso (TER)» dispõe de carruagens climatizadas e insonorizadas e ligará as duas capitais em menos de dez horas.

LISBOA-MADRID — Lisboa (Santa Apolónia), partida, 9 e 40; Marvão-Beira, 13/13 e 05; Valência de Alcântara, 13 e 20/13 e 35; Madrid (Delícias), 19.

INAUGURAM-SE EM 1 E 2 DE MARÇO

mente climatizadas e insonorizadas e os assentos foram concebidos por forma a proporcionar a maior comodidade. Anota-se, ainda, que os assentos do sector da primeira classe são reversíveis, proporcionando recostos inclináveis.

Esta circulação, que constituirá, por certo, importante factor de promoção turística entre os dois países ibéricos, será inaugurada no dia 1 de Março, no percurso Madrid-Lisboa, e no dia seguinte na ligação inversa, continuando a efectuar-se, todos os dias e nos dois sentidos, com o seguinte horário:

MADRID-LISBOA — Madrid (Delícias), 10 e 45; Valência de Alcântara, 16/16 e 05; Marvão-Beira, 16 e 20/16 e 34; Lisboa (Santa Apolónia), 19 e 40.

O preço de cada viagem no «Lisboa-Expresso (TER)», em qualquer dos percursos, é de 439\$00 (1.ª classe) e 347\$50 (2.ª classe).

Só o SEGURO DE VIDA constitui de facto uma economia intangível

Na apólice da **ESPAÑA, S. A., Compañía Nacional de Seguros**, encontra V. Ex.ª o contrato mais liberal e mais completo até hoje conhecido

Veja o seguinte EXEMPLO:

CAPITAL a segurar pagável — juntamente com os BÓNUS QUINQUENAIIS DE CAPITAL ADICIONAL acumulados pela apólice — ao próprio Segurado ou na sua falta aos seus Beneficiários ...	Esc. 100.000\$00
BÓNUS DE CAPITAL ADICIONAL de 5% s/ o capital subscrito, destinado a garantir a antecipação, em caso de falecimento, do importe do Bónus do quinquénio que estiver em curso ...	Esc. 5.000\$00

Invalidez (por doença ou desastre):

a) ISENÇÃO completa do pagamento dos prémios — sem prejuízo para a liquidação integral do capital subscrito e Bónus acumulados pela apólice, ao próprio Segurado ou na sua falta aos seus Beneficiários —; e	
b) direito a uma renda anual de 12% sobre o capital subscrito, (pagável em mensalidades antecipadas de 1%)	Esc. 12.000\$00

Morte por acidente:

Pagamento em DOBRO do capital subscrito na Apólice-Vida (incluindo viagens AÉREAS em aviões de carreiras comerciais) ... mais a importância dos Bónus acumulados pela apólice.	Esc. 200.000\$00
--	------------------

Morte por acidente de trânsito:

Pagamento em TRÍPLO do capital subscrito na Apólice-Vida, quando ocorrida em quaisquer veículos de Transporte Público autorizado, excepto avião ... mais a importância dos Bónus acumulados pela apólice.	Esc. 300.000\$00
---	------------------

SOLICITE, HOJE MESMO, UM PLANO DE PREVIDÊNCIA ADAPTADO AO SEU CASO

A ESPAÑA, S. A., espera por si.

No PORTO
Av. dos Aliados, 162-1.º
Telef. 2 53 03

Em LISBOA-2
Rua Garrett, 17
Telefs. 32 50 53-36 71 47



**MODERNOS
PERGAMOIDES
REVESTIMENTOS**

PERGOL

TERMOLAMINADOS COLAS ESTOFOS PAVIMENTOS REVESTIMENTOS

Rua D. Estefania, 163-C—Tel. 733696—LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

CEM MILHÕES DE PASSAGEIROS VIAJARAM EM 1966 NOS COMBOIOS DA C. P.

O tráfego ferroviário de passageiros, nas linhas da C. P., teve no ano de 1966, em relação ao do ano anterior, um aumento de três por cento.

Oito milhões de pessoas foram transportadas em 1.ª classe e noventa e dois milhões em 2.ª.

A receita bruta foi de cerca de um milhão e trinta mil contos nas duas espécies de tráfego: passageiros e mercadorias.

O rendimento bruto do tráfego de passageiros foi da ordem dos 650 mil contos, ao passo que o de mercadorias se situou, modestamente, nos 380 mil contos. Noutros tempos, quando não havia ainda a concorrência da camionagem, era habitual o tráfego de mercadorias render mais que o de passageiros.

Em percentagem, os passageiros repartiram-se deste modo: 10 por cento utilizaram bilhetes da tarifa geral; 22 por cento viajaram com bilhetes de tranvias, e 60 por cento com bilhetes de assinatura. Estes últimos bilhetes, que atingiram o elevado número de 572 000, foram, porém, os que menos renderam, pois produziram apenas 70 000 contos, respeitando a 55 milhões de viagens.



UNIÃO EUROPEIA DE MODELISMO FERROVIÁRIO O 14.º Congresso desta Organização realiza-se em Bilbao em Setembro de 1967

Já está organizado, nas suas linhas gerais, o programa do 14.º Congresso da União Europeia de Modelismo, que vai efectuar-se em Bilbao, no próximo mês de Setembro deste ano.

Deve presidir à sessão inaugural o sr. Ministro das Obras Públicas de Espanha.

Estão previstas várias excursões e duas exposições, uma de selos especiais de motivos ferroviários e de maquetas e pequeno material ferroviário, e uma exposição de material de produção espanhola.



FORAM AUMENTADOS OS SALÁRIOS DOS FERROVIÁRIOS ESPANHÓIS

O Conselho de Ministros decidiu subir o salário mínimo dos ferroviários espanhóis para 84 pesetas (cerca de 40 escudos) diários, salário que será aplicado retroactivamente a partir de Outubro passado.

Estes aumentos custarão aos caminhos de ferro cerca de 600 milhões de pesetas por ano, que irão juntar-se ao bilião do déficite anual.

Existia há três meses certo mal-estar crescente entre os 110 mil ferroviários espanhóis, mas a situação agora normalizou-se.

A UNIÃO SOVIÉTICA ABRE-SE AO TURISMO

Cerca de cem cidades da União Soviética poderão ser visitadas durante o corrente ano por turistas estrangeiros. Entre elas figura a cidade siberiana de Novosibirsk, até agora só acessível a visitantes em casos excepcionais.

Segundo uma comunicação da organização turística russa «Inturist», crê-se que a cifra dos turistas que afluíram ao país no ano findo — milhão e meio — aumente sensivelmente em 1967.



MATERIAL FERROVIÁRIO PARA O GOVERNO DE LUSACA

Por intermédio do porto do Lobito, a Zâmbia vai receber em Fevereiro próximo 800 vagões japoneses, 26 locomotivas norte-americanas e 500 vagonetas inglesas. Todo este material que se destina aos Caminhos de Ferro da Zâmbia, que se vão desligar dos da Rodésia e terão de recorrer ao porto do Lobito para escoar o seu cobre e receber todas as importações.

A Zâmbia procurará a colaboração dos Caminhos de Ferro de Benguela e dos Caminhos de Ferro do Catanga. O governo zambiano está em negociações com vista à aquisição de cerca de 40 vagões-cisternas. Se estas suposições se confirmarem, o movimento do porto do Lobito e o tráfego ferroviário entre aquela cidade e a fronteira leste de Angola, atingirão um extraordinário incremento, e melhores perspectivas se abrirão à economia portuguesa.

OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO

RUA DAS PORTAS DE S. ANTÃO, 9-2.º (ROSSIO)
Lisboa-2 — Telef. 32 37 97

Direcção técnica de: *Gonçalves Silva*

Mínimos preços por termos MÍNIMOS encargos.

Beneficiários e famílias de: CAIXAS DE PREVIDÊNCIA E SERVIÇOS SOCIAIS, c/ receita damos DOCUMENTOS p/ receberem comp. de óculos

L E N T E S

PROGRESSIVAS: p/ todas as distâncias.

BIFOCAIS: p/ longe e perto.

TELEVISÃO: bifiltrantes contra perturbações.

CONTACTO: microcorneanas c/ garantia.

(Esclarecimentos, impressos e experiências grátis)

— Armações e lentes das melhores procedências —

Aviam-se receitas, contra reembolso dos C. T. T.,

p/ Continente, Ilhas e Ultramar

Descontos especiais aos funcionários da C. P.

Criados por Decreto-Lei Gabinetes de Estudo

nos Serviços dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique

A importância assumida pelos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique e as obrigações crescentes que para eles resultam do constante aumento de tráfego que lhes vem sendo confiado pelos países vizinhos impõem que se encare com a maior atenção a respectiva estrutura, bem como o planeamento e programação da actividade de todos os seus sectores, tanto de carácter industrial como administrativo.

Entende-se por isso necessário criar, nos serviços de ambas as províncias, gabinetes de estudos especializados que por aplicação de métodos modernos, estejam aptos, a definir todas as medidas de carácter técnico e económico que, em cada momento, melhor possam contribuir para o aumento da produtividade dos serviços e para o seu mais perfeito ajustamento às importantes missões que lhes competem.

Órgãos com tais objectivos deverão naturalmente ter constituição adequada à natureza e à grandeza dos problemas que terão de resolver e, em tais condições, afigura-se vantajoso deixar-lhes a maleabilidade suficiente para permitir o cuidadoso recrutamento dos elementos que deles não-de fazer parte e o seu conveniente enquadramento de acordo com as finalidades que se pretendem atingir.

Não se lhes atribuirão desde o início do seu funcionamento quadros fixos de pessoal, antes se prevendo a utilização de unidades existentes nos serviços, quando devidamente qualificadas, ou o recurso ao regime do contrato.

Em tais condições e porque se irá brevemente dar início aos trabalhos que devem conduzir à reorganização dos serviços de Angola e Moçambique; porque os gabinetes de estudos devem desde já colaborar com as entidades especializadas que para tal forem designadas, fornecendo todos os elementos e estabelecendo todos os contactos necessários, por motivo de urgência, são criados, por Decreto-Lei, nos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique, gabinetes aos quais compete realizar ou promover estudos de especial interesse para aqueles serviços, quer de carácter técnico-económico, quer de organização e aperfeiçoamento, e abrangendo nomeadamente as seguintes matérias: estrutura dos serviços e planeamento da sua acção; métodos de gestão; organização científica do trabalho nos sectores industriais e administrativos; colheita de dados; métodos de selecção e aperfeiçoamento do pessoal.

É aumentado de sete para nove o número dos engenheiros directores dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes do Ultramar.

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 P P C/A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 37 00 21/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 71 21 08

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 83 47 24

AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ — CHAVES — COVA DA PIEDADE — ELVAS — ERICEIRA —
FÁTIMA — MALAPOSTA — PENICHE — TOMAR — VILA DA FEIRA — VILA REAL DE SANTO
ANTÓNIO — VILA REAL (Trás-os-Montes)

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Quatrocentos anos antes da abertura do Canal do Panamá

Foi no ano de 1914 que ficaram concluídas as obras do Canal do Panamá, mas já quatro séculos antes um português havia sugerido a abertura da famosa via marítima que tanta importância veio dar à vida das duas Américas.

É curioso recordar que na abertura daquele Canal teve grande preponderância o célebre engenheiro francês Ferdinand Lesseps que fora o construtor do Canal do Suez.

Mas a obra do Panamá apresentava dificuldades diferentes. O clima era o maior obstáculo. E muitos milhares de trabalhadores ali encontraram a doença e a morte, causadas pelos pântanos inesgotáveis da região.

Para a construção do Canal que ficou a ligar o Atlântico ao Pacífico constituiu-se uma empresa (a Companhia Universal) com o capital de 700 milhões de francos. O negócio, a princípio, foi deficitário; houve fugas de dinheiro e o principal homem da grandiosa obra viu-se envolvido em desconfianças e suspeitas.

Ao que parece tudo se resumia a divergências e a certos interesses de nações que não haviam sido integradas na iniciativa.

No entanto, o engenheiro Lesseps foi condenado a cinco anos de cadeia, sob a acusação de ter ludibriado os subscritores da companhia.

Mas as obras continuaram. Mais de catorze mil trabalhadores foram empregados na luta contra o clima e contra as dificuldades da construção.

Pouco a pouco voltou a confiança que tinha sido ameaçada por suspeitas e intrigas. E Lesseps voltou a dirigente reconhecido de tamanho feito.

O dinheiro, porém, não chegava para terminar a obra. Foram os Estados Unidos que concluíram o Canal, comprando, antes, os direitos da companhia que se havia constituído (quase totalmente com capitais franceses) e

cavaram a correr de um continente para o outro. A Humanidade ganhara uma obra colossal. Mais tarde, fez-se justiça ao engenheiro francês Lesseps, mas a história diz-nos que um dia, em 1528, um português de nome António Galvão

um português havia sugerido

essa obra notável

a CARLOS V

que então governava a Espanha

meteram ombros à empresa com muitos milhões de dólares, de acordo com os países mais directamente interessados na abertura do istmo que ligasse as duas Américas. Esses países eram a Colômbia, a Venezuela, a Nicarágua e o Equador, sem falar no Panamá, principal a beneficiar com a obra.

O governo americano fez desaparecer os pântanos doentios, exterminar os mosquitos perniciosos e dar aos trabalhadores uma assistência sanitária que eles não tinham nos tempos de Lesseps.

Até que no ano de 1914, precisamente no mês em que começou a primeira grande guerra, o Canal foi aberto à navegação. Oitenta longos quilómetros foram abertos ao tráfego. Navios dos mais variados países come-

afirmou a Carlos V, então dominador da Espanha e da Holanda e um dos homens mais ricos do mundo, o seguinte:

— «Senhor! Há, ao norte do Novo Mundo que Cristóvão Colombo descobriu para os soberanos de Espanha, um bocado de extensão de terra que separa dois grandes mares. O nosso já conhecido Oceano Atlântico e o enorme Oceano Pacífico. Se Vossa Magestade ordenasse que os seus fiéis súditos rasgassem essa terra, ligando assim os dois mares, maior e eterna seria a vossa glória!»

Tudo isto aconteceu, mas quatrocentos anos mais tarde, Carlos V, por dificuldades, ao tempo insuperáveis, não podia levar a efeito a ideia genial do português António Galvão.

Caminhos de Ferro de Angola

Está Angola, mercê do interesse do Governo-Geral e do alto patrocínio e largo apoio financeiro que vem recebendo do Governo Central, vivendo uma era de realizações, permitidas por um bem delineado e importante plano de fomento, das quais o amplo desenvolvimento da rede ferroviária já realizado, o que está em curso e o que se prevê — já estudado e a caminho de se efectuar, bem como o seu eficiente apetrechamento, merecem situação destacada.

Na hora intensa de trabalho que se vive, o Estado está construindo ou imediatamente interessado na construção do caminho de ferro de Luanda para o Norte e o do Ramal para as minas de Cassinga, no Caminho de Ferro de Moçâmedes, além dos estudos e trabalhos preparatórios no sentido do prolongamento da linha do Ramal do Dondo (Caminho de Ferro de Luanda) para o centro da Província, rectificações e construção de variantes quer na rede daqueles Caminhos de Ferro quer na do de Moçâmedes.

Angola está dividida em 15 distritos, dos quais 11 são servidos por caminho de ferro, como se indica: os distritos de Luanda, do Cuanza-Norte, e de Malange — Caminhos de Ferro de Luanda; o distrito de Cuanza-Sul-Caminho de Ferro do Aboim; os distritos de Benguela, Huambo, Bié e Moxico — Caminho de Ferro de Benguela (que desde o Cassai pouco mais ou menos até ao Luacano — cerca de 100 km se desenvolve, paralelamente, a pouca distância do distrito da Luanda); os distritos de Moçâmedes, da Huila e do Cuando-Cubango — Caminhos de Ferro de Moçâmedes, o qual em Vila Serpa Pinto tem já os seus carris no distrito do Cuando-Cubango.

A construção da linha do Congo, com saída de Luanda, levará os Caminhos de Ferro de Luanda ao distrito do Congo, enquanto que a construção além Malange, quando for continuada, para o que há desenvolvidos trabalhos preparatórios e estudos completos para grande parte, levará a linha ao distrito da Lunda.

Assim, com excepção do distrito de Cabinda, todos os restantes 14 distritos ficarão servidos pela principal via de comunicação terrestre: caminho de ferro.



Em 1848, já lá vão decorridos 18 anos sobre um século, pensou-se pela primeira vez na construção de uma linha férrea em Angola, e trinta e oito anos depois iniciávm-se os primeiros trabalhos, inaugurando-se dois anos decorridos — 1888 — o primeiro troço ferroviário, representado pelos primeiros 45 km de linha férrea, de bitola de 1 metro, assente em terras desta Província, ligando a sua capital à povoação da Funda, nas férteis terras regadas pelo rio Bengo.

Nesse mesmo ano de 1888, no sul de Angola, decorriam também os trabalhos iniciais de uma nova linha férrea, esta da bitola de 0,60 m, saindo de Moçâmedes e tendo como finalidade atingir o planalto da Huila, cuja construção teve início em 1905.

Em 1903, contudo, já tinham sido iniciados os trabalhos de construção de uma outra linha férrea que, partindo do Lobito, devia atingir o planalto de Benguela, na bitola de 1,067 m.

Muito mais recente é a construção de outra linha na bitola de 0,60 m que, nascendo em Porto Aboim, tinha como objectivo imediato a Gabela.

Verifica-se assim que de 1886 a 1903 Angola viveu uma era de realizações ferroviárias, como vem vivendo nestes últimos 18 anos, desenvolvendo os trabalhos estão realizados, a bem do seu fomento e da sua economia — bases de um são progresso.

Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro (Chefe da Repartição Central da Direcção dos Serviços e Secretário do Conselho de Administração dos Portos e Transportes de Angola).

Cobrejuntas para carris de resina sintética

Nas proximidades das instalações e postos de sinalização e de segurança, nomeadamente à entrada e à saída das estações ferroviárias, cada um dos pares de carris devem ser isolados dos que lhes fiquem situados à frente e na retaguarda. Para este fim, utilizavam-se, tradicionalmente, as éclissas ou cobrejuntas feitas de aço. Agora, porém, uma empresa austriaca acaba de introduzir no mercado um novo tipo de éclissas fabricadas com madeira prensada à base de resina sintética, e que podem ser montadas nos carris em lugar das éclissas de aço. As novas éclissas resistem tanto às influências climáticas como aos ataques de parasitas, o que representa especial vantagem para certos países, como por exemplo, para a África do Sul.

Outra vantagem importante, que é oferecida pelas éclissas de madeira prensada à base de resina sintética ou reside na sua fácil montagem, nomeadamente quando faz frio, por serem constituídas por uma só peça.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL



Leader

LANIFICIOS LISBOA EXCLUSIVOS

REGISTO

Por ocasião do Natal e nas vésperas de Ano Novo tiveram a amabilidade de nos enviar cumprimentos de Boas-Festas e votos de Ano Novo próspero:

General Júlio Botelho Moniz, eng.º Mário Costa, César Moreira Baptista (presidente do SNI), eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, dr. R. Torroais Valente, dr. João Faria Lapa, Emílio Barbosa Estácio, nosso ilustre colaborador, Roger Perlet, eng.º principal da S. N. C. F., antigo director da revista «La Vie du Rail» (que no momento em que termina a sua carreira ao atingir o limite de idade, nos convida a transferir a nossa simpatia para Jean Salin, que durante vinte anos foi director daquela prestigiosa publicação), escritores Guerra Maio, Correia da Costa, António de Certima, Ruben Leitão, Francisco Alves da Costa, Assis Esperança, Fernando Sylvan, Hernâni Cidade, Hugo Rocha, Amândio César, jornalistas Pereira da Costa (chefe de redacção do «Diário de Notícias»), Sebastião Cardoso, Tomé Vieira, Oliveira Santos, Morais Cabral, Frazão de Faria, Homero Serpa, Aníbal Nazaré, Silva Bastos, Alberto de Oliveira, Bruno Bonotto, Luís Lupi, Eurico Gama, César Afonso (chefe de redacção de «A Voz»), Mons. Moreira das Neves (chefe de redacção de «Novidades»), António Martins de Sousa, nosso solícito correspondente em Madrid, eng.º Ferreira Pinto, Jacques Grasset (Comissário do Turismo Francês), Jaime Enterria (Comissário do Turismo Espanhol), Hugo Heibst (Comissário do Turismo Alemão); dr. Élio Cardoso, distinto editor do «Boletim da C. P.», Vitor Afonso (chefe de estação aposentado), Associação Industrial, Olavo Cruz, Ld.ª, Ford Lusitana, Lorilleux Lefranc, Biblioteca Museu de V. F. de Xira, Grafopel, Sociedade Robiallac, Sociedade Nacional de Petróleos, Sacor, Shell Portuguesa, Esso, Mobiloil, Casa Pereira da Conceição, Manuel Reis Moraes (Porto); Instituto Alemão de Lisboa, escritora Alice de Azevedo, escritor Manuel Anselmo, dr. J. Roth, delegado em Portugal de Public Relations de Dusseldorf, Fernando Fragoso, secretário-geral do «Diário de Notícias», dr. João Brito Cunha,

director do Instituto do Vinho do Porto, dr. Humberto Pelágio, presidente do Conselho de Administração da Sociedade Central de Cervejas, Armando Jorge Coutinho, presidente do Sindicato de Motoristas, Dr. Manuel Rino, chefe da Secção de Imprensa Estrangeira do SNI, Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, poetas Amélia Vilar, Manuela Montenegro, Aziul, dr. Geraldo Bessa Vitor, Carlos de Barros Queiroz, João Falcato, chefe de redacção do «Volante», Joaquim Rezendo, de «Transportes», Vasco Calixto, redactor principal da revista «ACP», escritor António de Seves Alves Martins.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

• O diário «O Lobito» transcreveu o artigo que publicámos no nosso número de 1 de Setembro: «Bombaim, a Boa-Baía dos Portugueses». Gratos pela deferência.

• O «Diário de Notícias», «A Voz», «O Século» e o «Diário da Manhã» referiram-se com palavras de apreço e simpatia à nossa revista — números de 16 de Outubro e 1 de Novembro. Também o diário «Jornal do Comércio» inseriu amáveis referências. Agradecemos a gentileza.

• Da Embaixada da Suécia, assinado pelo Encarregado de Negócios, sr. Sven Person, recebemos amável carta em que nos testemunha o grande interesse que mereceu àquela missão diplomática os artigos que temos publicado ultimamente sobre turismo e caminhos de ferro da Suécia.



Empresa de Limpeza de Chaminés
O GALO, LDA.

de DOMINGOS L. MEGA
Segurança contra fogos

Avenida Almirante Reis, 94-2.º Esq.º
LISBOA — Telef. 73 42 06

A CASA QUE MELHOR SERVE POR SER A MAIS ANTIGA
Não deixem de mandar limpar as vossas chaminés para assim estarem isentas de pagamentos de multa

Corporação Internacional de Seguros

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA

LEGAL & GENERAL ASSURANCE SOCIETY, LTD.

E DELEGADOS REGIONAIS NORTE/DURO DA

VICTORIA - SOC. AN. SEGUROS DE VIDA

Praça de Gomes Teixeira, 38-1.º e 2.º

(antiga Praça da Universidade)

Telefones 2 50 24 (6 linhas)

PORTO

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em FAFE

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

PORTO



Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos



COMPANHIA DE SEGUROS A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18 — LISBOA

Capital e Reservas em 1965: 251.490 Contos

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Rocha Amado & Latino, Lda.

FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 32 22 56

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 32 22 54

METAIS

54, RUA DA BOAVISTA, 54

Telefone 32 22 55



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



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs «Táxis Palhinhas»

TÁXIS — AUTOMÓVEIS DE LUXO, PARA CASAMENTOS E OUTRAS
CERIMÓNIAS — TODO O SERVIÇO DENTRO E FORA DO PAIS COM
MOTORISTAS FALANDO INGLÉS E FRANCÉS

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

sidelor

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ — PARIS

Grandes produtores de carris pesados, travessas e outro material de via
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO
96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino: **NOGUEIRA LIMITADA**
107, Rua dos Douradores — LISBOA



Corporação Industrial do Norte, Lda.

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. 99 43 13 (10 linhas)
Souto (Km. 6,144) Estrada Nacional n.º 13
MAIA (DOURO)
Apartados: 8 Maia (Douro) e 116 Porto

Delegação de Lisboa:

Avenida Duque de Loulé, 112-r/c.
Telefones: P. P. C. 53 90 47-48-49 — Apartado n.º 2912

Pestana & Fernandes, Lda.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA



Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5



PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA



Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

E DA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

OS MAIORES ARMAZENS DO PAIS EM ARTIGOS PARA ESTOFADORES E DECORADORES

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes de tapeçarias e veludos nacionais e estrangeiros
Alcatifas até 4 metros de largura — Carpetes de qualidade superior — «Carpet Trades Ltd.», Inglaterra

RUA DA PRATA, 214-1.º TELEFONES 32 30 51 - 32 36 7 - 32 02 83 LISBOA

JAYME DA COSTA, Lda

LISBOA: R. DOS CORREIROS, 8 - 2.º - PORTO: P. DA BATALHA, 12 - 1.º A

GRANDES ARMAZÉNS DE MÁQUINAS
MOTORES - BOMBAS - APARELHAGEM
E ACESSÓRIOS

REPRESENTANTES DE IMPORTANTES
FABRICANTES DA ESPECIALIDADE

OFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO
QUADROS BLINDADOS E REPARAÇÃO
DE MÁQUINAS ELÉCTRICAS E INDUSTRIAIS

ENGENHEIROS E PESSOAL TÉCNICO
ESPECIALIZADO

PROJECTOS E ORÇAMENTOS PARA QUALQUER
INSTALAÇÃO INDUSTRIAL, HIDRÁULICA OU
ELÉCTRICA DE ALTA E BAIXA TENSÃO

Kingtex

PORTUGAL

LANIFICÍCIOS EXCLUSIVOS

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

SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS Lda

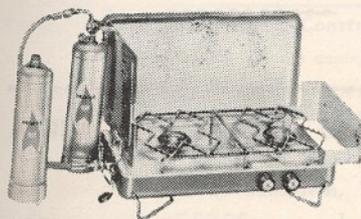
IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMINIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO,
METAIS FOSFOROSOS, REDES, SOLDAS,
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEFS. 32 15 74 - 3 00 66 — TELEG. «SAM»
LISBOA

A Gás-Cidla



PRIMUS

APARELHOS DE FUNCIONAMENTO A GÁS-CIDLA DE GRANDE PRECISÃO para Campismo, Doméstico, Iluminação e Soldaduras

Agentes exclusivos

Vilas & Vilas

Rua Primeiro de Dezembro, 45-2.º Dt.º
Telefones 32 23 46 - 36 63 75

A Gás-Cidla «Doméstico»



CAMISAS regojo

48 anos ao serviço da indumentária masculina e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

End. Teleg.: «REGOJO»

Telefs.: 86 21 65/6 - 86 69 79

L I S B O A

Aniz «Dómus»

O REI DO ANIZ

TRES TIPOS:

DOCE • SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

//

À venda em todas as boas casas



Sociedade Dómus, Lda.

E L V A S

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B • Telefone 86 74 64



A CENTRAL DA BAIXA

RESTAURANTE

PASTELARIA

SALA DE CHA

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA
FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

— CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA —

RUA ÁUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFONES 32 02 80 - 32 66 74

J. L. Ferreira, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Fornecedores da C. P.

RUA VICTOR CORDON, 3 // Telef. 32 10 63 // Teleg. «MARTIDANTAS» — LISBOA



Fundada em 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554
Telefs. 4 23 85 - 4 52 86 P. P. C. Apart. 238

LISBOA — Av. Marquês de Tamar, 5-B
Telef. 4 67 12 P. P. C. Apart. 1130

açúcar GRANULADO

TIPO ESPECIAL

da

REFINARIA
DO ULTRAMAR
— LISBOA —

EM EMBALAGENS DE 1 QUILO

À venda em todos os bons estabelecimentos
e supermercados do País

Vinhos da Quinta da Cardiga

Em garrafas de 1 litro

Telefones: LISBOA 38 85 61

QUINTA DA CARDIGA — Entroncamento: 9 62 13

CRUFER DUQUE & CRUZ, LDA.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

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

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. 5 42 82 - 5 00 06 LISBOA

AREALVA, LDA.

PRODUTORES, ARMAZENISTAS
E EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

Escritório:

Praça do Município, 20-2.º — Tel. 32 65 52

Armazéns:

Quinta da Arealva — ALMADA

Tel. 27 00 17

End. Teleg. Vinisul — 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 13 - 67 05 14 LISBOA

**ÁGUA
DE
LUSO**

A MAIS FINA

— E A —

M A I S P U R A

REVENDEDORA DE ÁGUAS, LDA.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 77 03 96 LISBOA - 4

NALCO

Estabilizador orgânico para os tratamentos
industriais de águas, utilizado na C. P.

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.ª LDA.

Rua D. João V, 2-2.º

LISBOA

MÁRMORES DE

Sousa Baptista, Lda.

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13

Telefone 32 76 43 — LISBOA

Oficina e serração de mármoreis:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 7 80 15

Casa especializada no fabrico de mármoreis

Oficinas completas para todos os trabalhos

Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa

Loiças sanitárias e materiais de construção

António Brás, Lda.

FAIANÇAS • PORCELANAS

VIDROS • ESMALTES

TALHERES, ETC.

VENDAS A RETALHO E POR ATACADO

Loja — Rua da Palma, 252 e 254-A

Armazéns — 133-A, Rua do Benfornoso, 133-B

LISBOA

Silva & Feijóo, Lda.

ARMAZÉM DE CORDOARIA

VASSOURAS E ANÁLOGOS

Fornecedores da C. P.

Rua dos Bacalhoeiros, 117 a 119

Telefone 86 99 10 LISBOA

Francisco António Fernandes, Lda.

ARMAZENISTAS — IMPORTADORES

FERROS • AÇO • TUBOS

Escritórios:

Rua da Madalena, 80-1.º — Telef. 86 31 51/2

Armazéns:

Estrada da Circunvalação — ROMEIRAS — (Algés)

Telef. 21 48 66

**VIDRAÇAS VIDROS E
ESPELHOS**Para obras, mobiliário, automóveis, montras,
portas, janelas, etc.Louças, Vidros e Talheres, Artigos de Ménage,
Esmaltes, Aluminios, etc.

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam:

A MOLDURA NACIONAL, LDA.

Fornecedora da C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46 LISBOA-2
Telef. 66 43 12 Teleg. MOLDURACIONAL**O BARATO SAI CARO!!**Compre os FATOS, SOBRETUDOS e GABARDINES
para HOMEM e MENINO
na CASA**OLD ENGLAND**

SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

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

e terá a certeza de ficar bem servido

Mais de 50 anos de existência dão completa garantia

**O mais eficaz impermeabilizador
de cimento, betão e marmorite**Empregado pelos Serviços do Ministério das
Obras Públicas, Defesa Nacional, Aviação,
Marinha, etc.; C. M. L. e outras; Comp.ª,
C. P., Águas, Electricidade, Telefones, Sacor,
Shell, Mobil, B. P., C. U. F., U. F. Azoto,
Siderurgia, Laboratórios Eng.ª Civil, Fun-
dação Gulbenkian, etc.; Fábricas, Moagens,
Bancos, Hotéis, Hospitais, etc.As melhores referências
dos melhores construtores
FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

Aditivos para cimentos e tintas de alta protecção EVODE

Distribuidores gerais:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41-3.º

Telefs. 36 18 05 e 32 21 18 LISBOA-2

Quem tem SAÚDE e DINHEIRO

tem o Mundo nas mãos!

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

Rua do Amparo, 1-B LISBOA

Fábrica Progresso Mecânico

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de
ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Molas de
madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alu-
mínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojos para
desenho — Ataches e vários artigos de escritório —
Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e
diversos artigos de caça — Cabides — Foices —
Serrotes de podar — Ancinhos, etc.Telefs. 37 01 81/5 PBX — End. Teleg. «CHUMBO»
Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38-2.º — LISBOA

1916 HÁ 51 ANOS 1967

RAUL GALAMAS

iniciou a sua especialização do ramo MUDANÇAS

actualmente

Raul Galamas, Lda.Embalagens de mobiliário e bagagens
e expedição para todos os países

Orçamentos grátis Telefone 86 96 00

68 — Rua da Madalena — 70

Teleg.: RAGALAMAS LISBOA

Marcus & Harting, Lda.

ROSSIO 45-50

L I S B O A - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

BILHETES DE CAMINHO DE FERRO

Passagens aéreas e marítimas,
reservas de hotéis, etc.**Aluminotérmica, Limitada**Todas as aplicações industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRISFabrico e Execução pelo
«**PROCESSO BOUTET**»Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S. A. R. L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de LisboaR. Antonino e Sá, 11 / Porta 5 / Tel. 68 43 02
L I S B O A**Bernardino, Filhos & Ribeiro**

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras**IMPORTAÇÃO DIRECTA**

Fornecedores da C. P.

39, RUA CAIS DO TOJO, 55

Telefones: 66 40 73-67 24 39 — Teleg.: ERNARDINOS
L I S B O A — P O R T U G A L**Azulejos e Faianças Artísticas**

G É N E R O A N T I G O

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91 — Rua do Alecrim — 97

LISBOA Telef. 32 25 37 - 63 82 92

Casa Alemã

B R I N D E S D E N A T A L

GRANDE VARIEDADE DE SERVIÇOS DE PORCELANA
CUTELARIA — FAIANÇAS — MÊNAGE
TALHERES — ARTIGOS DECORATIVOS — PIREX
ELECTRODOMÉSTICOS, ETC.33 — Rua da Palma — 35
L I S B O A**Sociedade de Papelarias ARTEX LDA.**PAPELARIA — TIPOGRAFIA — ENCADERNAÇÃO
Especializada em material de desenho e engenhariaArtigos de Escritório e Escolares
Armazenistas de papéis nacionais e estrangeirosPrincipal fornecedor do Estado, Organismos Corporativos
e Militares e da Companhia dos Caminhos de Ferro
PortuguesesEm depósito todos os impressos militares
para o Exército e Aeronáutica

Guardanapos e papel facial «Dunis»

85, Rua Nova do Almada, 87

Telef. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas) / LISBOA-2

Eduardo Martins, & C.ª Lda.

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

L I S B O A

Ferreira & Sousa, LimitadaIMPORTADORES E ARMAZENISTAS
DE FERRAGENS E QUINQUILHARIAS

Rua dos Bacalhoiros, 14-A-B-C

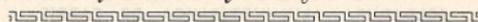
Casa Fundada em 1902

Vendas só por atacado

Telefones — Escritório: 87 02 72 • Armazéns: 86 95 41

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

Relojoaria Jurique, Lda.



**O U R O — J Ó I A S
P R A T A S — R E L Ó G I O S**

Desconto de 15 % aos funcionários da C. P.

6-E, Largo de D. Estefânia, 6-F
Telefone 55 36 16 **L I S B O A - 1**

Acácio Jorge, Lda.

**DROGAS E PRODUTOS QUIMICOS
MATERIAL CONTRA INCENDIOS**

Fornecedores há mais de 30 anos dos
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Rua da Esperança, 84-86
Telefs. 66 13 33 - 67 20 17 — **L I S B O A**

Sampaio, Costa & Azi, Lda.

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto

Transportes — Embarques — Trânsitos

L I S B O A :

Rua dos Douradores, 21-s/I D. — Telefs. 32 69 53 - 33 5 65
Garagem: Telef. 84 28 21 — Cais: Telef. 38 41 41

P O R T O :

G R I J Ó & I R M ã O , L D A .

Rua de Traz, 13 Telefone 2 10 58

TRATAMENTO INTERNO ARMAND



**DIAPROSIM, S. A. VITRY (Seine)
FRANCE**

TRATAMENTO DE ÁGUAS
DE CALDEIRAS FIXAS
E DE LOCOMOTIVAS

Em Portugal: **SÓQUIMICA**

Rua dos Correiros, 113-2.º e 3.º — **L I S B O A**

Machado, Repas & Silva, Lda.

Encadernações em todos os géneros

Pautados e riscados — Trabalhos Tipográficos

**F O R N E C E D O R E S
de diversas Repartições Públicas
e principais Papelarias**

Rua da Emenda, 29 — Telef. 32 45 12 — **L I S B O A**

Companhia de Seguros "OURIQUE"

Capital: **DEZ MIL CONTOS**

Ramos: Aéreo — Acidentes de Trabalho — Acidentes
Pessoais — Cristais — Fogo, Furto e Roubo — Automó-
veis e Responsabilidade Civil — Marítimo — Mercadorias
e Cascos — Transportes Terrestres — Postal — Agrícola
Greves e Tumultos

Sede: Avenida Sidónio Pais, 2-3.º — **L I S B O A**
Telefs. 5 71 16 - 5 71 18 — Teleg. **SEGOUR**

Filial: Palácio Atlântico — Praça D. João I — **P O R T O**
Telefone 2 74 31

Delegações em: Coimbra, Évora, Faro, Luanda e Vila Pery

Antiga Agência Funerária MEGA

de **Maurício Lopes Mega & C.ª, Lda.**

Grande sortimento de **URNAS e COROAS**

Trata de funerais completos dos mais simples
aos de maior pompa

Translações em todos os cemitérios e para o estrangeiro

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

P R E Ç O S M Ó D I C O S

Sede — Largo das Olarias, n.ºs 41, 42, 43, 44 e 45
Garagem e Depósito — Travessa do Jordão, n.º 3
Na Agência encontra-se um empregado **PERMANENTE**
L I S B O A — Telefones 86 34 32 - 86 12 40

Telefone: 66 44 33 Cable Adresse: «JEROVI»

VILLARINHO & SOBRINHO, LIMITADA

Vendas por grosso — Wholesale groceries

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Conservas de Peixe — Chá e Café — Especialidades alimentícias
56, Rua das Janelas Verdes, 68 — **L I S B O A (Portugal)**

Caixa de Crédito Cauçionado

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º
Telef. 32 53 34 **L I S B O A**

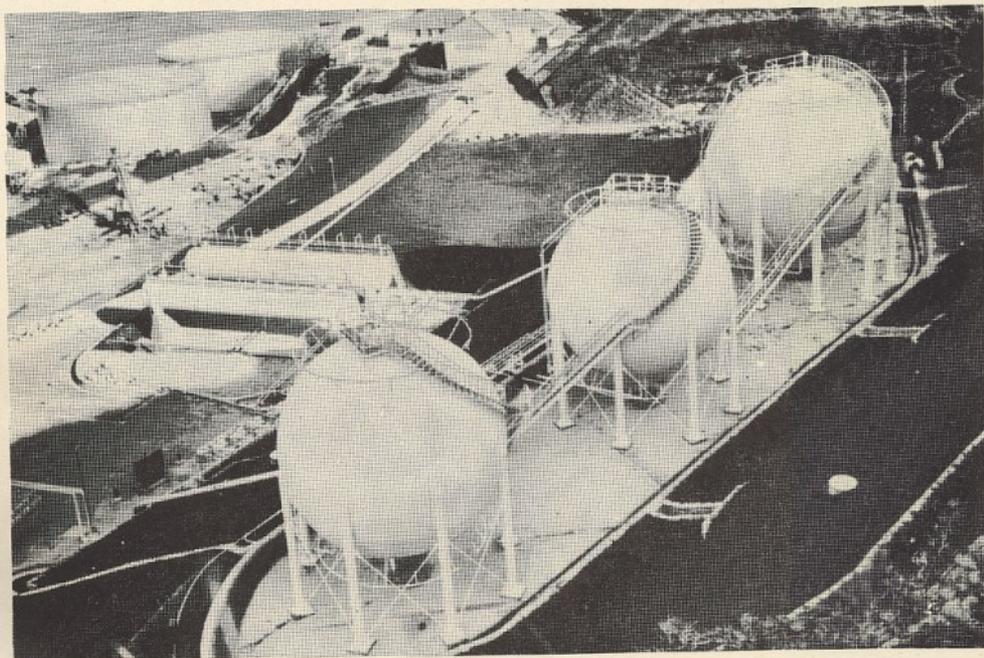
LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S. A. R. L.

Direcção Geral 67 70 21 (8 linhas)—Estaleiro da Rocha (por concessão da A. G. P. L.) 67 50 61 (8 linhas): 67 61 71 (8 linhas)
Estaleiro da Margueira 27 10 26 . Ender. Teleg. LISNAVE-LISBOA . Apartado 2138

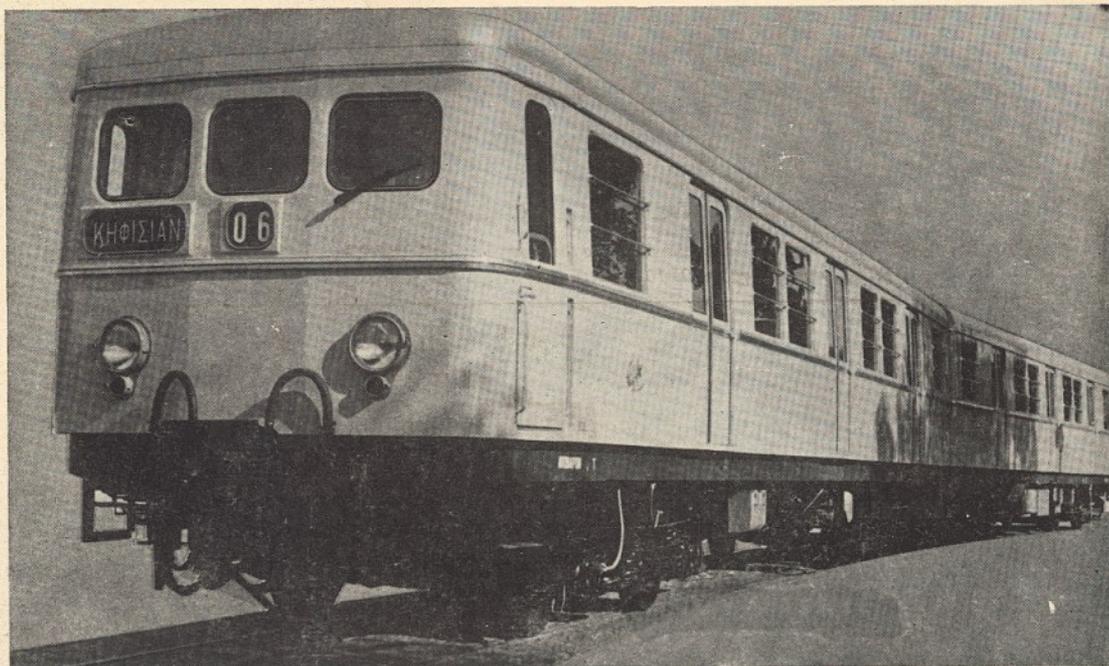
construção METALO-MECÂNICA

PROJECTO,
MANUFACTURA E MONTAGEM NO PRÓPRIO LOCAL DE
UNIDADES SOLDADAS DE QUALQUER TIPO
DE AÇO OU DE ALUMÍNIO



construção metálica soldada

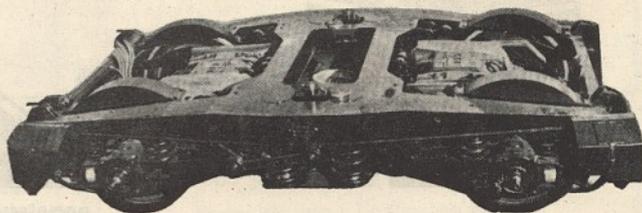
VISTA DOS RESERVATÓRIOS, DOIS CILINDROS E TRÊS ESFÉRICOS
DE CHAPA DE AÇO, INTEIRAMENTE CONSTRUÍDOS
NO ESTALEIRO DA ROCHA,
INCLUÍDO A COPAGEM DE CHAPAS, E MONTADOS
PELO NOSSO PESSOAL DE MONTAGEM, NA BANÁTICA
EM 1964. INSTALAÇÕES DA SHELL



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