

596

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



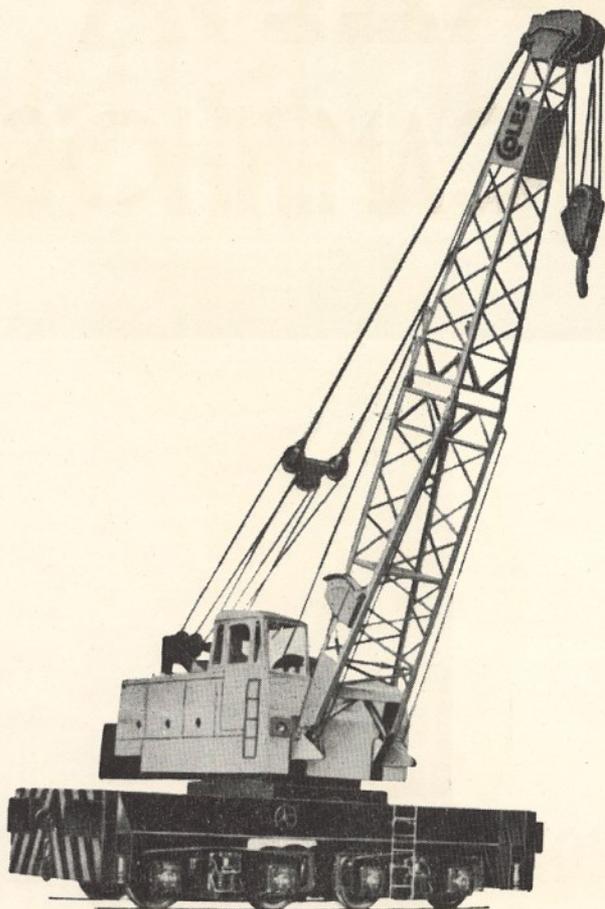
80.º ANO

N.º 1909

1 DE JULHO
DE 1967

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

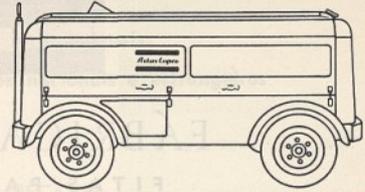
Rua Áurea, 181-2.º — Telef. 32 78 45

LISBOA

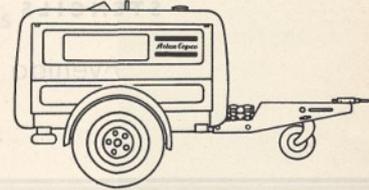
AR COMPRIMIDO NO FOMENTO DA INDUSTRIA HOTELEIRA



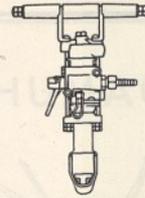
COMPRESSOR PR



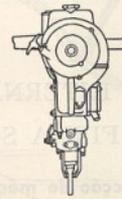
COMPRESSOR VT



PERFURADOR



COBRA PERFURADOR QUEBRADOR AUTONOMO



O ar comprimido vem desempenhando um papel de merecido relevo na construção de uma vasta rede hoteleira, executando inúmeras tarefas, que grandemente aceleraram a sua rápida edificação.

Atlas Copco com a sua já famosa série de compressores VT e PR vem satisfazendo toda a gama de necessidades dos empreiteiros assegurando-lhes um excepcional rendimento em regime de trabalho contínuo.

Atlas Copco

Põe o ar comprimido ao serviço do mundo

SOCIEDADE ATLAS COPCO DE PORTUGAL, LDA.
LISBOA • PORTO • VILA VIÇOSA

KORES (Portuguesa), Limitada



FÁBRICA DE PAPÉIS (Químicos)

FITAS PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER
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: **SOFRE RAIL**

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

GRANDE CASINO DE ESPINHO

ABERTO DE 1 DE JUNHO A 30 DE NOVEMBRO

O MELHOR CONJUNTO DE DIVERSÕES DO PAÍS

SALÃO DE FESTAS * CINE TEATRO * SNACK-BAR
ESPLANADA * RESTAURANTE-DANCING

ESPECTÁCULOS DE VARIEDADES com famosas atrações internacionais

MÚSICA DE BAILE pelos melhores conjuntos nacionais e estrangeiros

JANTARES-CONCERTO

AMBIENTE DISTINTO • SERVIÇO IMPECÁVEL

ZONA DE JOGOS AUTORIZADOS

ESPINHO

(A 18 KM DO PORTO)

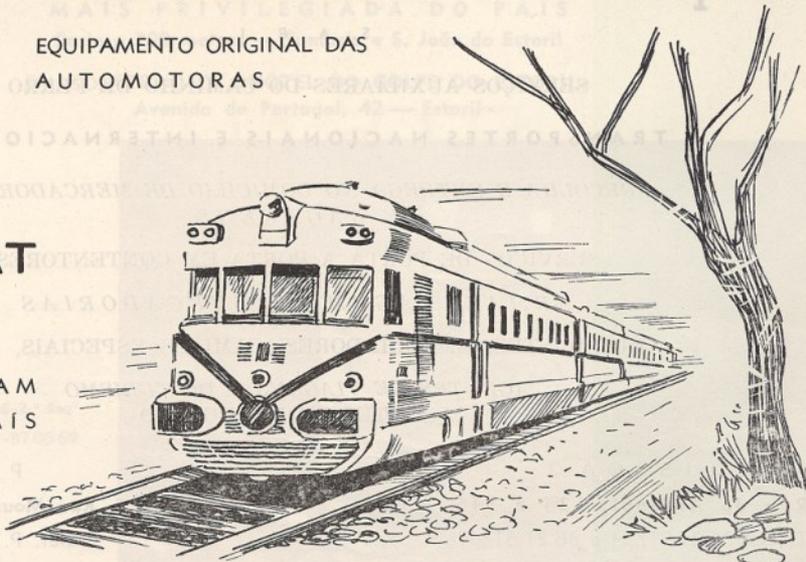
RIV ROLAMENTOS E CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



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

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

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

L I S B O A - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

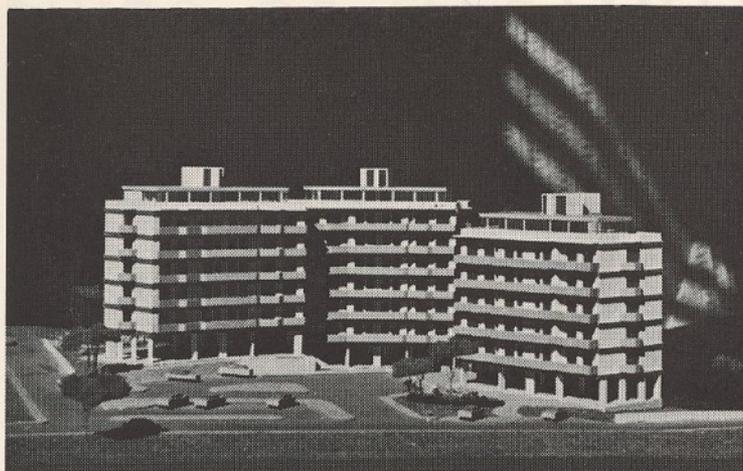
Telefs. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

P O R T O .

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES



GIL & COSTA LDA.

**Sociedade de
Construções**

**ENGENHEIROS
CONSTRUTORES** — CALCULOS / PROJECTOS / CONSTRUÇÕES / ORÇAMENTOS

PROPRIEDADE HORIZONTAL

ESTORIL RUA DAS GLICÍNIAS
RUA DOS CEDROS

ESPLÉNDIDOS ANDARES — PANORÂMICA COMPLETA DO MAR
EM CONSTRUÇÃO 3 BLOCOS DE 7 PISOS
AMPLAS ZONAS AJARDINADAS — PARQUE AUTOMÓVEL

No Terraço maravilhoso Salão de Festas, exclusivo dos Senhores
proprietários, para as suas recepções sociais e festas infantis

**ADQUIRA DESDE JÁ UM ANDAR NA ZONA CLIMÁTICA
MAIS PRIVILEGIADA DO PAÍS**
Praia a 200 metros — Tamariz e S. João do Estoril

EM CONSTRUÇÃO: «HOTEL DO GOLFE DO ESTORIL»
Avenida de Portugal, 42 — Estoril

ESCRITÓRIOS

L I S B O A

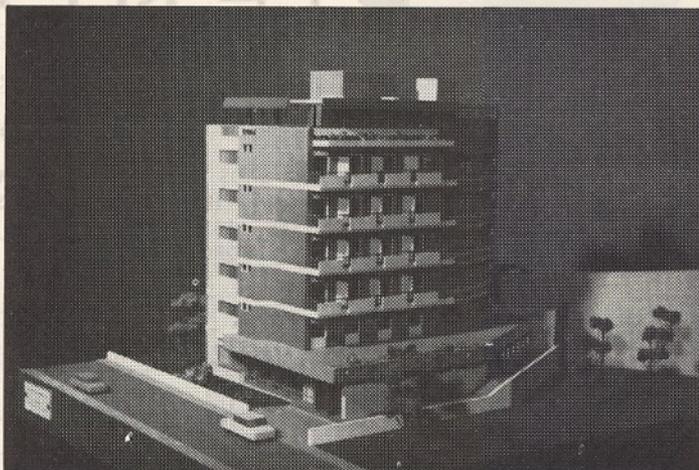
R. S. Mamede ao Caldas, 6-2.º Esqº

Telefs. 86 58 15-86 08 77-87 06 69

ESTORIL

Rua dos Cedros

Telef. 26 15 88



MAQUINAS DE MISTURAR
AMASSAR, DISSOLVER
PLASTIFICAR

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



Representantes no Continente:

Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16

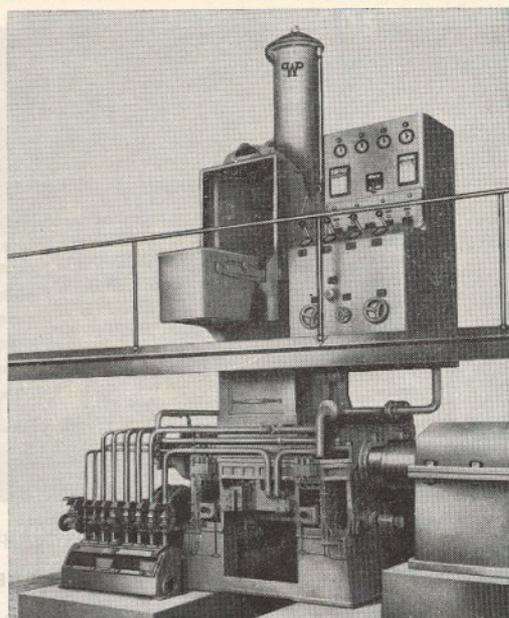
— Telefone 72 09 94 — Lisboa-5

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



Misturador interno G. K. 50 U. K.

Werner & Pfleiderer · Maschinenfabrik · Stuttgart



P Æ N I X

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1967

SEGUROS CONTRA: FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRICOLAS,
QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL,
ACIDENTES PESSOAIS, MARITIMO, ROUBO, RESPONSABILIDADE
PÚBLICA, VIDROS, TRANSPORTES TERRESTRES, AÉREO, TELE-
VISÃO, etc.

Agentes Gerais: João Archer & C.ª — PORTO

TELEFONES: 2 26 43 / 4 — 3 49 47

Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, Lda.

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefones: 36 60 51/52/53

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 PPC/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 — ELYAS — 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

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.

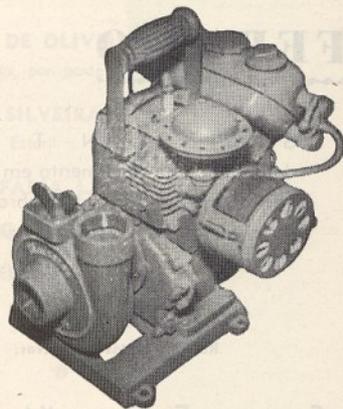
Escritório: RUA DA BOAVISTA, 84-1.º

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



Fábrica Adico

ORGANIZAÇÃO ESPECIALIZADA NA
PRODUÇÃO DE MOBILIÁRIO METÁLICO,
CRIADA POR TÉCNICOS PORTUGUESES

A SUA VASTA GAMA DE FABRICO INCLUI MOBILIÁRIO PARA TODOS OS FINS

- HOSPITALAR
- CIRÚRGICO
- DOMÉSTICO
- COLÉGIOS
- SEMINÁRIOS
- ESCRITÓRIOS
- C A F É S
- ESPLANADAS, ETC.

UMA VISITA ÀS SUAS FÁBRICAS PATENTEIA
A SUA CAPACIDADE E PODER DE REALIZAÇÃO

FÁBRICA ADICO
ADELINO COSTA & CA., LDA.

AVANCA
AGÊNCIAS

Telefone 4 41 02 — Telegramas **ADICO**

LISBOA — RUA NOVA DO ALMADA, 61
PORTO — RUA DO CARMO, 8
COIMBRA — AVENIDA SÁ DA BANDEIRA, 73

Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Lda.

Agente do gás «Mobil» no Concelho de Alenquer

Carros para Excursões — Automóveis de Aluguer
Garage de Recolha — Óleos e Gasolinas
Camions de carga até 10 T.

Societária da U. T. I. C.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MER-
CADÓRIAS COM SERVIÇO COMBINADO
COM A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES

Sede:

Largo de Santa Isabel, 5 a 8 — Telef. 4 - P. P. C.
ALENQUER

Filiais:

TORRES VEDRAS:
Av. 5 de Outubro, 45 — Telef. 210

MERCEANA:
Estrada Nacional — Telef. 33 (P. F.)

VILA FRANCA DE XIRA:
Largo da Estação — Telef. 58 (P. F.)

LISBOA:
Praça da Figueira, 10-B — Telef. 86 74 64

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



**MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO**

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)
L I S B O A
FORNECEDORES DA C. P.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições:

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1964; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUIS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vog. 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. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

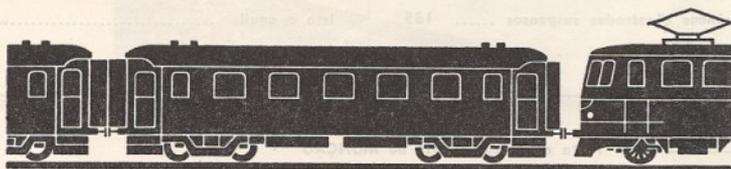
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

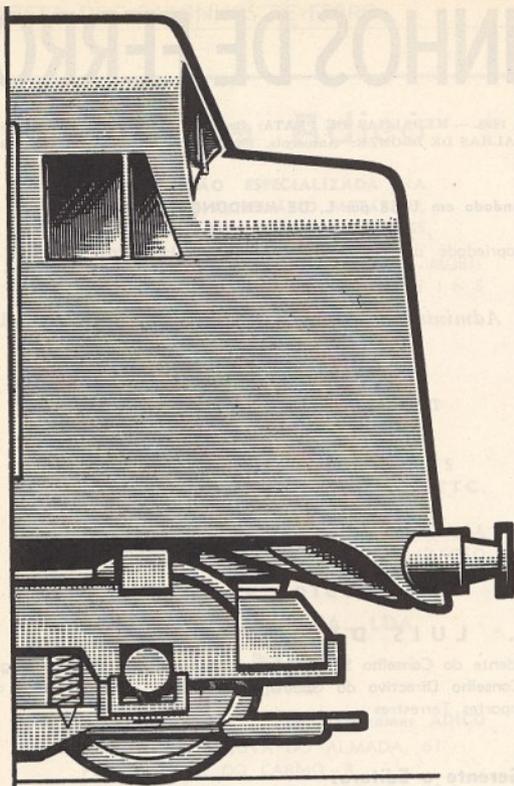
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

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 Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente

Sumario

Nota de Abertura	117	Fotonotícias	136
Linhas Estrangeiras	118	Janela Aberta	137
O túnel rodoviário sob o Monte Branco	119	Crónica de Hoje	139
Turismo	121	Panorama	140
Através da Europa	124	Pelo Mundo fora	142
«El Embarcadero»	125	Reunião do Comité Internacional dos transportes por Caminho de Ferro	143
Arraiais e Romarias	126	Dois minutos de viagem	144
Jornal da Quinzena	127	A Senhora do Comboio	145
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	130	Cartaz do livro	146
O Renascimento dos Caminhos de Ferro	131	Munique, cidade da cerveja é centro literário ...	147
O Relatório da Sociedade de Estoril	133	Ultramar	148
A Festa de S. Cristóvão	134	Isto e aquilo	149
Comboios subterrâneos e estradas suspensas	135		



Nota de Abertura

LISBOA

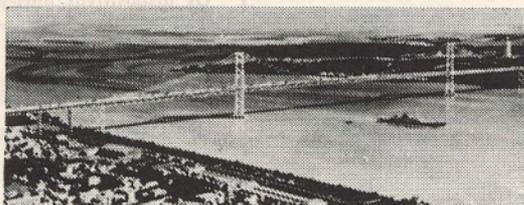
pelo **Dr. Osório Vaz** ilustre Governador Civil de Lisboa

Quando os fenícios fundaram aqui a sua «Alis-Ubbo», simples entreposto comercial para permuta de artefactos com os povos peninsulares, nem sequer suspeitavam por certo que através dos séculos, viria a consolidar-se no estuário do Tejo, uma grande metrópole europeia cujo destino estaria, no entanto, ligado sempre às gloriosas perspectivas que o mar oferece. Mas muito antes deste actual e constante afluxo de visitantes-itinerantes, os turistas, que por toda a parte se movimentam à procura do exótico, Lisboa era já uma cidade cosmopolita, empório do mundo, centro de convergência de ricos burgueses e mercadores, armadores e banqueiros, artistas, intelectuais e eminentes clérigos, capital do Reino e sede do Patriarcado, o espelho da Europa nos séculos XV e XVI.

Todos os fabulosos proventos das Índias e do Brasil, de África e da Oceânia, tiveram o seu mercado ou o seu entreposto nesta cidade tejana, a que o desastre de Alcácer Quibir, haveria de pôr termo ao seu esplendor de então. Em todo o caso, uma cidade cuja História está tão intimamente ligada aos destinos da Nação, teria forçosamente que sair gloriosa do fracasso das armas, alicerçada, todavia, num vislumbre de génio.

À disposição da cidade, os altos e baixos das colinas, o seu carácter próprio, inconfundível, da singeleza das capelas à sumptuosidade dos templos, da simplicidade dos prédios caídos, à majestosa imponência dos imóveis de mármore do fausto dos palácios, ao carinho das janelas floridas dos bairros modestos, os miradouros a sobrançar um mar de telhados até à beira-rio, o bulício das ruas e avenidas, o pitoresco das ruelas e dos becos, o verde dos jardins e dos parques, o riso das crianças num hino de amor à Lisboa do Tejo, que ao fundo a fecha num colorido alegre do casario desta cidade nobre e plebeia, senhora e menina, esta Lisboa que o turista percorre, fotografa, filma e reproduz em telas, recorda quando parte e volta outra vez e sempre porque sente a saudade contagiante que é tão nossa.

Lisboa, só por si, é um cartaz turístico, único no mundo. Nela tudo se encontra que possa satisfazer o turista mais exigente, porque nela tudo se harmoniza, dos burgos medievais às avenidas mais modernas, dos hotéis mais luxuosos, aos mais modestos restaurantes, dos museus mais ricos, às mais simples colecções de curiosidades, dos espectáculos de maior nível artístico, às representações mais puras do folclore nacional. Boa cozinha, bons vinhos, bom ar e, acima de tudo, a hospitalidade portuguesa, que do Minho ao Algarve é o pânico da raça lusitana.



Linhas Estrangeiras



ESPAHHA

● Para a época de Verão foram introduzidas alterações nos horários regulares como consequência das obras de renovação das linhas e instalação de vantagens no serviço.

Estas modificações afectam às linhas: Madrid-Barcelona, Madrid-Valência de Alcântara-Lisboa, Madrid-Irún e León-Gijón.

A utilização das locomotivas Diesel de 4.00 CV, permite reduzir o tempo da viagem dos expressos em quantias que regulam entre uma hora e meia e quinze minutos.

● Pode prever-se que em meados de 1968 chegará a Paris o primeiro «Talgo» espanhol. Um sistema concebido pelo seu criador o engenheiro Sr. Oriol, permitirá que a mudança de longitude dos eixos — necessário para que as rodas se adaptem da linha espanhola à francesa que é mais estreita — seja realizado com o comboio em andamento. Desta forma acabam os transbordos na fronteira com as consequentes perdas de tempo.

● A Direcção-Geral de Transportes Terrestres do Ministério das Obras Públicas autorizou à «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» e à «Société Ariegoise et Langudocienne de Transports» o serviço de transporte de passageiros por estrada Barcelona-Toulouse por Puigcerdá na forma seguinte:

Itinerário: Barcelona, Granollers, Vich, Ripoll, Ribas de Fresser, Puigcerdá, Bourg Madame, Aix les Thermes, Tarascon-sur Ariège, Foix, Pamiers, Toulouse.

Calendário: Meses de Julho, Agosto e Setembro (até 1969).

● A RENFE abriu recentemente um Museu em que se expõem maquetas, mapas em relevo com traçado de linhas férreas, locomotivas, telégrafos e até uma locomotiva em tamanho natural marca «Scheider-Creusot», de 1871, dos Caminhos de Ferro de Andaluzia. Nesta colecção de lembranças históricas dos caminhos de ferro espanhóis inaugurada em Madrid, existem também modelos à escala, de locomotivas históricas, tais como a «Madrileña» que inaugurou a linha Madrid-Aranjuez em 1851 e a primeira máquina eléctrica que foi de Gergal (Almeria) a Santa Fé (Granada).

BRASIL

● O ministro dos Transportes, Mário Andreazza, anunciou que não tenciona aumentar as tarifas ferroviárias.

A sua maior preocupação é reduzir o «deficit» da rede ferroviária federal, mas pela adopção de medidas de racionalização económica e de estruturação dos transportes.

ITÁLIA

● A Itália está a preocupar-se com a modernização do seu sistema ferroviário, aliás já prestigiado por magníficos serviços. Numa reunião de alto nível, o Comité Organizador do Plano Económico Italiano deliberou atribuir um primeiro financiamento de 125 milhões de liras para o sector que diz respeito à indústria mecânica do material ferroviário, na segunda década do Plano.

A actuação do Plano deverá também ter como base a modernização do equipamento e dotação do material fixo e rolante, o que, já por si, constitui uma grande tarefa para a Nação italiana, que pretende elevar à máxima potencialidade

os Caminhos de Ferro do Estado, com o fim de satisfazer e impulsionar o tráfego de mercadorias e dos milhões de passageiros italianos e estrangeiros, sempre em constante aumento.

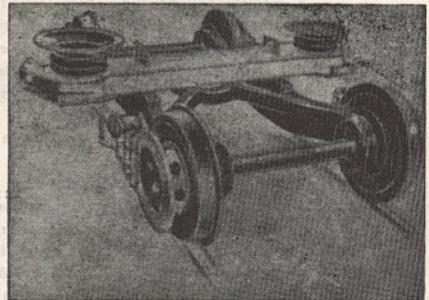
SUIÇA

● Dez novas carruagens-restaurantes para o serviço internacional acabam de aumentar o parque do material rolante dos Caminhos de Ferro Federais. Elas vieram juntar-se às 36 carruagens-restaurantes leves, de aço, e às cinco carruagens-bar que os CFF já possuem; estas carruagens são principalmente destinadas às linhas Bâle-Milão e Lausana-Milão.

Estes novos veículos têm numa das extremidades uma plataforma de entrada, por onde se entra directamente na grande sala-de-jantar dividida em duas partes por tabique envidraçado. Um dos lados do corredor central é dotado de mesas com quatro lugares, o outro de mesas para dois lugares somente. O número de lugares oferecidos é de 52, na totalidade. As carruagens possuem janelas de vidraças duplas, lâmpadas fluorescentes e ar condicionado.

Todas as instalações eléctricas da carruagem podem funcionar com as cinco espécies de corrente usadas no tráfego internacional.

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

LISBOA

O túnel rodoviário

As comunicações rodoviárias entre a França e a Itália eram intransponíveis, durante muitos meses do ano, pelo tráfego automóvel, a não ser pela via litoral ou pela portela do Mont Genève, cujo acesso é muitas vezes impraticável.

Mesmo no bom tempo, quando as portelas são acessíveis, as dificuldades não são menores, sobretudo para os camiões pesados para os atingir, visto se situarem a altitudes superiores a 2000 m, sendo, para isso necessário utilizar grandes rampas e curvas apertadíssimas e ainda, mesmo na Primavera e Outono, muitas vezes com gelo. Muito eram, portanto, prejudicadas as trocas económicas e turísticas entre a Suíça, a França e a Itália visto não disporem duma boa ligação rodoviária, e principalmente entre Genève e a Savoia com o vale de Aosta.

Um exemplo frizante é o facto de os vales de Arve, em Chamonix, e da Doire Baltée, em Courmayeur, distantes em linha recta cerca de 15 quilómetros não terem podido comunicar entre si, bem como as cidades de Lyon et Genève por um lado e Milão e Turim por outro.

Todas estas razões levaram a pensar na perfuração do túnel do Monte Branco que permitisse facilmente estas ligações com uma economia de percurso de 60 quilómetros em relação às portelas praticáveis. A diferença de percurso entre Paris e Roma, por exemplo, utilizando a Côte d'Azur ou o Monte Branco cifra-se em cerca de 200 quilómetros.

A perfuração dos túneis ferroviários de Fréjus e do Simplon foram sucessivamente pondo de parte a ligação rápida do vale de Aosta com a França e com Genebra.

Foi em 1930 que apareceu pela primeira vez a ideia

Existem de 300 em 300 metros alternadamente à direita e à esquerda garagens cada uma com 4,50 metros de altura, 30 de comprimento e 3,15 de largura útil, munidas de telefone.

Cada estrada de acesso leva a uma plataforma que precede a entrada do túnel onde se encontram as instalações de exploração tais como salas de comando, aparelhagem de ventilação, escritórios, cabines para pagamento da portagem, parques de estacionamento, etc.

Na plataforma do lado italiano encontram-se ainda as instalações necessárias às operações de alfândega e de policia dos dois países.

O traçado do túnel foi implantado sob a direcção do géometra italiano Pietro Alarín no meio das maiores dificuldades em virtude das altitudes a que tinham que operar. Os principais pontos de estacionamento foram o Mont-Mauduit a 4 468 metros, os Grandes-Gorasses a 4 813 metros, a Aiguille du Midi a 3 842, e Dent du Géant a 3 830, a Tour Ronde a 3 794, a Pointe Heilbronner a 3 462, a Aiguille du Moine a 3 396, o Grand Rocher a 3 326, o Mont Paramount a 3 300, etc. Nestas operações morreram dois ajudantes do Sr. Alarín.

Apesar destas dificuldades as equipas de avanço encontraram-se com um desvio em planta, apenas de 0,135 m.

A ventilação artificial do túnel é realizada segundo um processo no qual a corrente de ar se estabelece perpendicularmente na secção direita do túnel conjugada com o ar fresco que é regularmente repartido, enquanto que o ar viciado é evacuado longitudinalmente pelas testas.

pele Engenheiro Luis da Costa

dum túnel rodoviário, mas a guerra 1939-45 interrompeu as conversações para o efeito.

Em 1949 foi criada uma Comissão intergovernamental cujos trabalhos levaram à assinatura duma Convenção entre a França e a Itália relativa à construção e exploração dum túnel sob o Monte Branco, datada de 14 de Março de 1953.

Nessa Convenção se estipulou que os Governos da França e da Itália se obrigavam a perfurar o túnel em partes iguais e que da sua construção seria encarregada uma sociedade francesa e uma sociedade italiana que assegurariam, cada uma, metade da construção da obra.

A colocação das testas do túnel foi subordinada à qualidade das rochas, desviando-se dos caminhos das avalanches.

Do lado da França o traçado começa por uma curva de 200 metros de raio seguindo em linha recta até ao lado italiano. A entrada do lado da França fica a uma altitude de 1.274 m e do lado italiano a 1.381 m.

O comprimento do túnel é de 11 600 metros com uma largura total de 8,60 metros incluindo dois passeios de serviço de 0,80 metros.

O declive do lado da França é de 0,024 por metro em 2 850 metros e de 0,018 por metro em 2 950 m.

Do lado da Itália o declive é de 0,0025 por metro em 5 800 metros. A altitude mais elevada do pavimento é de 1 395,50 m.

A altura máxima do terreno acima do túnel é de 2 480 metros no cume do Midi.

A largura máxima nas nascenças da abóbada é de 9,15 metros e no fecho de 5,93 metros.

Esta formidável obra é constituída por duas vias de circulação.

Em cada testa do túnel foi construída uma instalação de ventilação com ventiladores para insuflação de ar fresco e outros para aspiração do ar viciado. Os primeiros alimentam 4 galerias estanques e autónomas debaixo do pavimento do túnel. Os segundos aspiram o ar viciado através duma galeria situada à direita na direcção da Itália. A ventilação natural completa a evacuação do ar viciado.

Para assegurar um débito de ponta de 450 veículos por hora, nos dois sentidos a potência de cada instalação de ventilação é de 3 600 quilovátios e a quantidade de ar fresco insuflado de 600 metros cúbicos por segundo para todo o túnel.

O nível de iluminação do túnel é de 30 lux.

A instalação é constituída por 2 filas de lâmpadas fluorescentes colocadas dum e doutro lado do fecho da abóbada. A partir de cada testa e numa extensão de 300 metros a transição para a luz do dia é assegurada por uma iluminação potente e depressiva.

Devidamente distanciados estão instalados aparelhos detectores de óxido de carbono e de medida da opacidade da atmosfera.

As indicações de sinais e aparelhos são transmitidas às salas de comando.

A travessia do túnel exige o pagamento de portagens que serão mantidas a um nível que assegure o equilibrio de exploração, as amortizações e a remuneração do capital.

Dá-se assim uma pequena ideia da dificuldade de execução de obra de tal monta (o maior túnel rodoviário do mundo) e da complexidade da sua exploração para manter o túnel em boas condições de poluição do ar, iluminação, ventilação e assistência técnica a todos os veículos que o utilizam.

sob o Monte Branco

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

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

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

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

Comprendendo as firmas

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
MTE
OERLIKON
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

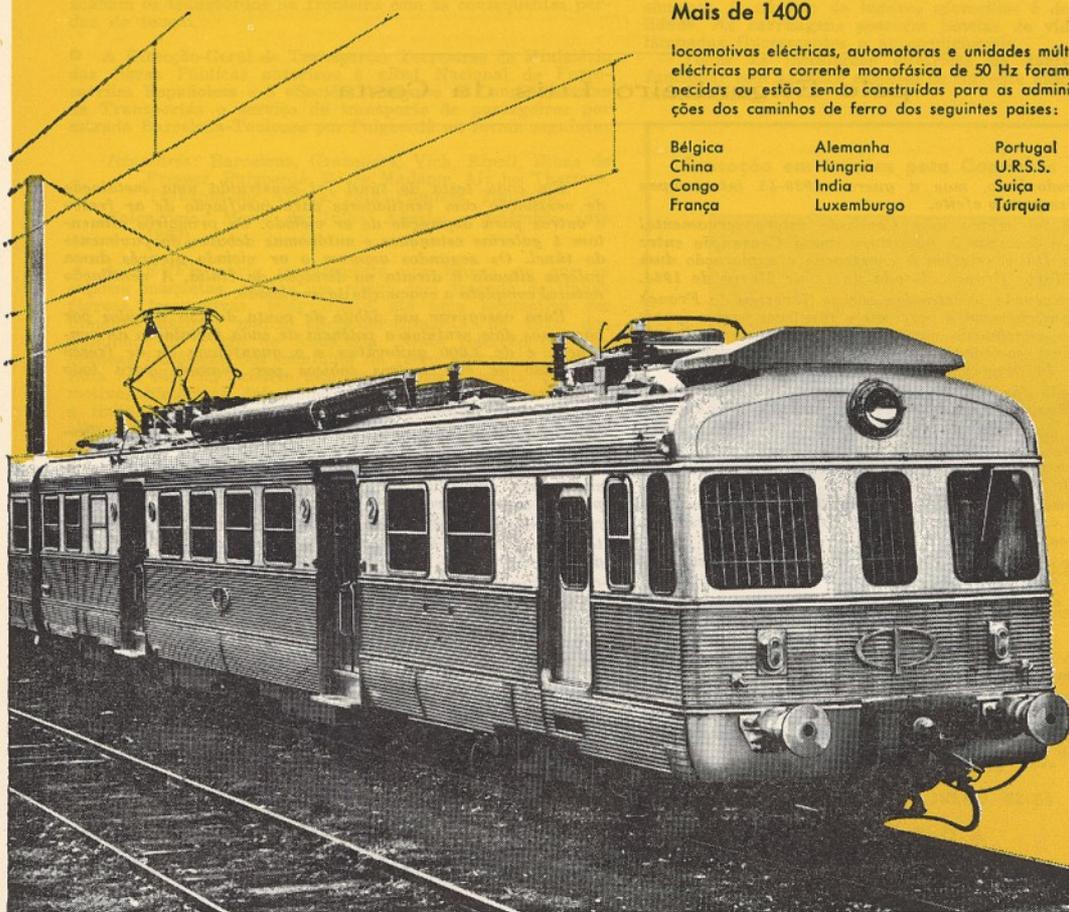
Secretariado

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

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica	Alemanha	Portugal
China	Hungria	U.R.S.S.
Congo	India	Suiça
França	Luxemburgo	Túrcia



Turismo



A Place Royale, em
Bruxelas

ENTRE NÓS

• A contribuição que representa para o turismo a maneira acolhedora que os portugueses assumem em relação aos estrangeiros, foi o tema fundamental da reunião do Lions Clube de Lisboa. Como convidado de honra encontrava-se presente o jornalista dr. José Gomes Branco cujo elogio foi feito pelo presidente. O sr. Aragão Pinto proferiu uma palestra subordinada ao tema «A tradicional hospitalidade portuguesa, factor decisivo no desenvolvimento do turismo». Seguiu-se um debate em que participaram os profs. Mário Cardia e Aníbal David, Humberto Albarraque e Luís Colaço, que focaram diversos aspectos do problema turístico em Portugal.

O dr. Gomes Branco agradeceu as referências que lhe tinham sido feitas e disse do prazer que sentia em se encontrar como convidado de uma organização cujo fim é a preocupação de auxiliar o semelhante.

O jornalista Morais Cabral, na sua qualidade de crítico, disse que, se por um lado, sentia a maior tristeza pelo desaparecimento de um grande «lion» e de um grande amigo como era o comandante Loura, que tantos e tão relevantes serviços prestara à causa lionística e ao País, por outro lado tinha a alegria de ver ali o dr. José Gomes Branco, seu camarada de jornalismo que, apesar do alto cargo que desempenha, continua presente na Imprensa diária. Elogiou a acção do Secretariado do Turismo e do seu principal dirigente, eng. Álvaro Roquette, cuja actividade dentro das actuais possibilidades tem sido a mais consentânea e a mais actual.

ALEMANHA

• As tarifas do Guia Hoteleiro, 1967, que reúne os principais centros turísticos de Berchtesgaden (Alpes Bávaros), sofreram uma redução considerável — por vezes 20% — em relação a 1966, o que fomenta extraordinariamente o turismo, permitindo o maior número de visitantes e estadias na pitoresca região do sul alemão.

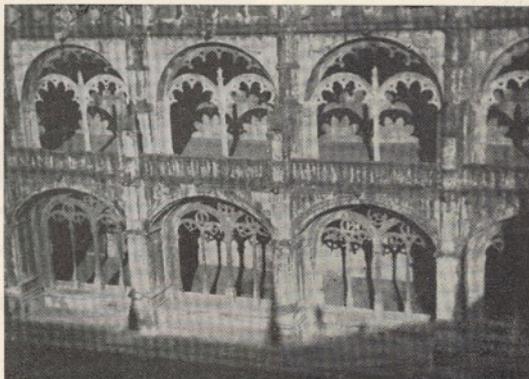
• Com o início do horário de Verão, uma linha de autocarros dos Caminhos de Ferro Federais retomou o seu serviço na «Estrada Romântica». Diariamente, são postos à disposição dos passageiros dois autocarros, um entre Francforte e Munique, via Ochsenfurt-Rothenburg-Augsburg e o outro entre Würzburg e Füssen via Bad Mergentheim-Rothenburg-Augsburg. Para tornar a viagem mais interessante, são feitas paragens especiais para visitar os locais de maior interesse turístico. Além de instalações muito melhoradas, estes autocarros dispõem ainda de «hospedeiras» que prestam toda a assistência aos passageiros.

ESPAÑA

• O Ministério de Informação e Turismo realizou o projecto de instalar um grande centro turístico nas ilhas de S. Simón e S. Antonio, encravadas na ria de Vigo, no término municipal de Redondela.

• A Costa da Luz estende-se desde o estuário do rio Guadiana até à ponta de Tarifa no Estreito de Gibraltar. Progrede de forma constante o plano estabelecido de promoção turística e do qual se obtiveram magníficos resultados no Verão passado, pela grande quantidade de turistas que visitaram as praias de Punta Umbria, Mazagón, Las Antillas, etc. Está bastante avançado o estudo do projecto para a construção da estrada da costa que ligará Huelva a Cádiz:

• O futuro turístico do Campo de Gibraltar é francamente optimista porque em breve disporá de 185.000 lugares hoteleiros, além de clubes náuticos, cais para embarcações de recreio, campos de golfe e de pólo, praças de touros, etc. Para tudo isto prevê-se um orçamento de mais de 15 mil milhões de pesetas. Actualmente dispõe-se já de dois centros turísticos declarados de interesse nacional como a Baía de Algeciras e o de S. Roque.



Pormenor do interior do Mosteiro dos Jerónimos

O «METROPOLITANO» DO RIO DE JANEIRO

Enquanto continuam, no Rio de Janeiro, os trabalhos de qualificação das firmas que constituem os vários consórcios que se formaram para estudo e construção do metropolitano carioca, uma comissão de técnicos chefiada pelo General Milton Mendes Gonçalves, Secretário dos Serviços Públicos da Guanabara, foi a São Paulo visitar as indústrias que se especializaram em produtos aplicados em caminhos de ferro.

Depois de conhecerem de perto o trabalho de várias dessas fábricas, os membros daquela comissão tiveram a oportunidade de trocar ideias com engenheiros e directores daquele parque industrial em jantar promovido pelo Sindicato da Indústria da Construção e Montagem de Veículos no Estado de São Paulo.

ESPAÑHÓIS E ESTRANGEIROS PODEM CONCORRER AO «PRÉMIO MELIÁ» DE JORNALISMO

A Empresa «Meliá», intimamente vinculada ao turismo em Espanha concedeu um prémio turístico de carácter privado, instituindo um de grande importância sob o título «Prémio Meliá de Jornalismo».

As bases deste prémio são as seguintes:

- 1) Foi criado o prémio anual intitulado «Prémio Meliá» de jornalismo de 100 000 pesetas.
- 2) Podem concorrer a este prémio tanto espanhóis como estrangeiros.
- 3) O tema escolhido terá de tratar sobre a matéria turística sobre um lugar de Espanha. Premiar-se-á a qualidade jornalística dos trabalhos publicados sobre este tema.
- 4) O artigo ou reportagem gráfica deverá ter-se publicado em jornais ou revistas nacionais ou estrangeiros antes de 30 de Outubro de 1967 data em que será encerrado o prazo de admissão de originais.
- 5) Cada autor poderá remeter tantos trabalhos como desejar.
- 6) Os trabalhos deverão enviar-se por triplicado a «Hoteles Meliá», Departamento de Relações Públicas y Prensa, Calle General Mola, 72. Madrid-6 indicando-se no envelope «Para el premio Meliá de Periodismo».
- 7) Deverão remeter-se ao endereço anterior três exemplares do jornal ou revista em que foi publicado o trabalho; não serão admitidos recortes.
- 8) Os artigos ou reportagens para o «Prémio Meliá de Periodismo» poderão ser apresentados pelos autores ou pelas publicações em que tenham sido insertados.
- 9) O Júri estará composto por relevantes personalidades do jornalismo e do turismo.
- 10) A decisão do Júri será inapelável e o prémio não poderá ser declarado por atribuir.
- 11) Antes do encerramento de admissão de originais anunciar-se-á a data da concessão e o local onde será celebrada.

O «CAPITOLE» É O COMBOIO MAIS RÁPIDO DA FRANÇA

O «Capitole» (comboio rápido da linha Paris-Toulouse) vai destronar o «Mistrab», que circula na linha Paris-Marselha, convertendo-se no comboio mais rápido da França. Com a média horária de 138 km entre Paris e Limoges, uma velocidade máxima de 200 km por hora entre Les Aubrais e Vierzon, será superior ao «Mistrab», que percorre Paris-Dijon a 131 km/h. O «Mistrab» ganhará ainda dois minutos entre Paris e Marselha, com uma velocidade de 121 km/h em vez de 120 com velocidade média entre as duas cidades.

Com a entrada em serviço dos comboios da época de Verão para passageiros, em 27 de Maio, muitos grandes comboios rápidos vão melhorar ainda mais as suas marchas. Os melhores rápidos da linha Paris-Lille farão o trajecto entre as duas cidades (251 quilómetros) em duas horas em vez de 2,05 horas, com uma média comercial de 125 km/h

em vez de 120. Por sua parte, o «Sud-Express» ligará Paris a Bordéus (581 km) em 4,28 horas, em vez de 4-43 horas; a sua média passará de 120 a 130 km/h. De Paris a Limoges (40) km a média do «Capitole» passará de 123 a 138 km/h, e o tempo do percurso a 2-45 horas, em vez de 3.15 horas.

PORTUGAL E OS PAÍSES ESCANDINAVOS

A revista sueca «Aktuelt» de Estocolmo, salientou, num dos seus últimos números, que «Portugal voltou a conquistar em 1966 uma das maiores percentagens de aumento de turistas suecos».

Segundo as estatísticas apuradas por aquela publicação, cerca de 30 mil escandinavos visitaram o nosso País o ano passado (21 mil em 1965), o que corresponde a um aumento à volta dos 40 por cento. Os suecos constituíram a maioria (14 mil) tendo o seu aumento sido de igual percentagem.

Entretanto, o número de dinamarqueses (9 mil) e de noruegueses (5 mil) subiu, em média, mais de 50 por cento cada, em relação ao ano anterior.

A revista «Aktuelt» calcula que os turistas escandinavos terão gasto em Portugal cerca de trinta milhões de coroas suecas (mais de 150 mil contos).

CRIAÇÃO DE UMA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO PARA OS «TRANSCONTAINER»: «TRANSCOFER»

No decurso dos últimos meses, a técnica do transporte por «transcontainers» adquiriu um desenvolvimento notável, particularmente em matéria de tráfego de mercadorias, indo buscar a totalidade ou parte à via marítima. Esta técnica nova traz vantagens apreciáveis aos transportadores e aos utentes: rotação mais rápida dos navios, redução das despesas de manutenção das mercadorias, diminuição de riscos de roubo ou de avaria, eliminação de numerosas causas de atrasos nos portos, etc...

Em compensação, a utilização cada vez maior do transcontainer obriga todos que intervêm na organização do transporte a rever os seus métodos de trabalho.

Os Caminhos de Ferro adoptaram já as disposições que lhes permitem adaptar-se a esta evolução, e estão desde já em condições de fornecer o material de transporte adequado, e de assegurar os principais serviços acessórios.

Um sistema de tarifas internacional destinado especialmente aos «transcontainers» de diferentes tipos foi posto em vigor no dia 1 de Maio. Além disso, várias redes europeias decidiram coordenar os seus esforços para estudar e resolver os problemas do futuro, que se apresentarão na escala do tráfego internacional. Com este fim, fundaram um Bureau comum denominado «Transcofer». Organização Internacional dos Caminhos de Ferro para os «transcontainers» e situado no edifício da sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro, em Paris.

As redes alemã (DB), belga (SNCB), francesa (SNCF) e neerlandesa (NS) participam activamente neste Bureau, ao passo que outras Administrações lhe dão a sua colaboração.

«Transcofer» tem por missão, especialmente, estudar e promover soluções de carácter internacional relacionados com todos os problemas técnicos e comerciais referentes ao tráfego de «transcontainers».

Entre as medidas estudadas com o fim de oferecer o melhor serviço à sua clientela, salientamos as seguintes:

- a criação de um parque de vagões adaptados ao transporte de «transcontainers»,
- o estabelecimento de ligações ferroviárias rápidas entre os portos marítimos e os principais centros europeus,
- o acondicionamento de gares terminais equipadas com meios de transbordo, de armazenamento e de formação de pequenos grupos,
- a organização de pequenos serviços em volta dessas gares terminais,
- o estabelecimento de um sistema simples de tarifas para o transporte e operações acessórias.

Os clientes de caminho de ferro podem ter, na «Transcofer», as informações e a ajuda necessárias para resolver as suas eventuais dificuldades que provenham da utilização dos «transcontainers».

O TURISMO

passaporte para a paz

Num dos últimos números da revista ferroviária espanhola «Via Libre» lemos, sob o título «El Turismo, passaporte para a Paz», um artigo de grande interesse, de que, com a devida vénia, vamos reproduzir algumas passagens.

Começa o referido artigo por afirmar «que os caminhos de ferro não quiseram ficar à margem do Ano Internacional do Turismo 1967. O caminho de ferro e o turismo podem e devem andar perfeitamente unidos e os notáveis melhoramentos que se verificam nos caminhos de ferro e que para a Espanha se condensam no Plano Decenal de Modernização, não-de permitir que com o aumento da velocidade, a segurança e a comodidade, o turismo, o fenómeno mais extraordinário dos últimos tempos, encontre no caminho de ferro um dos colaboradores mais importantes e decisivos.

Proseguindo, o artigo de «Via Libre», agora sob o título — Os caminhos de ferro, como elementos fundamentais do Turismo», diz-nos: «Para manifestar pública constância do seu sincero desejo de participar activamente no «Ano Internacional do Turismo», assim proclamado o de 1967, pela XXI Assembleia das Nações Unidas, os caminhos de ferro europeus convocaram um «rally» de Imprensa, na Suíça, organizado por o CIPCE e pela UIC, com a participação também da União Internacional de Organizações Oficiais de Turismo, a qual foi considerada pela ONU como a entidade mais idónea para promover o progresso deste ano turístico.

As jerarquias mais representativas da UIC, o CIPCE, da UIOT, que vaticinou para o turismo um florescente

Imprensa, a Rádio e Televisão, reuniram-se primeiro em Genebra e comprovaram depois como o caminho de ferro se moderniza e como todos os caminhos de ferro são bons para levar a bom êxito o turismo.

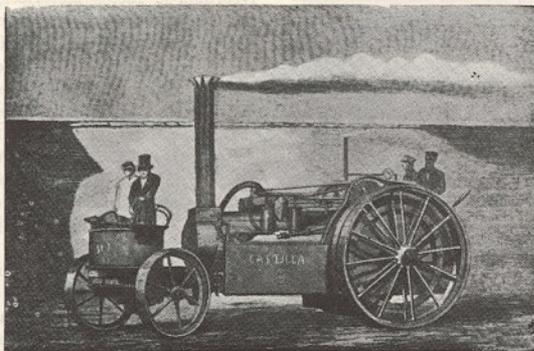
Nessa reunião, insistiu-se nas amplas e humanas razões que levaram a declarar o ano de 1967 como o Ano Internacional de Turismo. O turismo não é apenas uma fonte rica de divisas. Produz também outros benefícios muito mais apreciáveis. Promove o intercâmbio de pessoas, povos e ideias, aumenta a cultura, defende o património artístico, contribui para um mais exacto equilíbrio económico-social e apoia, em definitivo, a extensão e a segurança da paz universal. Por isso, precisamente, foi adoptado, para este ano turístico, o lema de «O Turismo, passaporte para a paz».

O sr. Leopold, presidente do CIPCE, que abriu a série das intervenções na ONU, o sr. Arthur Haulot, presidente da UIOCT, que vaticinou para o turismo um florescente futuro; o sr. Wichser, presidente da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Suíços, e o sr. Louis Armand, secretário-geral da UIC, com a extraordinária experiência, ofereceram todos versões de interesse da aporção dos caminhos de ferro à humanitária tarefa da extensão da cultura e da segurança da paz. Os meios de comunicação utilizados pelas velhas civilizações europeias determinaram e conformaram a actual síntese da grande unidade e a magnífica diversidade do continente. Os progressos da ciência e da técnica mantêm e desenvolvem os movimentos migratórios, mas assinalando outras rotas de deslocação. Isto criará novas necessidades no movimento de passageiros e mercadorias. O caminho de ferro tem, com nenhum outro meio de transporte, uma vocação e as possibilidades insuperáveis para o transporte de massas. No intenso turismo imediato, cultural, social, de altos valores morais e humanos, o caminho de ferro tem e terá um papel predominante.»

ALBERTO MARIA BRAVO & FILHOS

Sociedade de Responsabilidade Ilimitada

Fundada em 1843



LOCOMOTIVA DE 1843

CARRIS E SEUS ACESSÓRIOS • RODADOS • VAGÕES E OUTRO MATERIAL DE VIA
• MUDANÇAS DE VIA • CREOSOTE PARA INJECCÃO DE TRAVESSAS • FERROS DE
TODOS OS PERFIS E DIMENSÕES • FIO DE TROLLEY

PRAÇA DE LONDRES, 3, 3.º

LISBOA

através da europa

crónicas de viagem

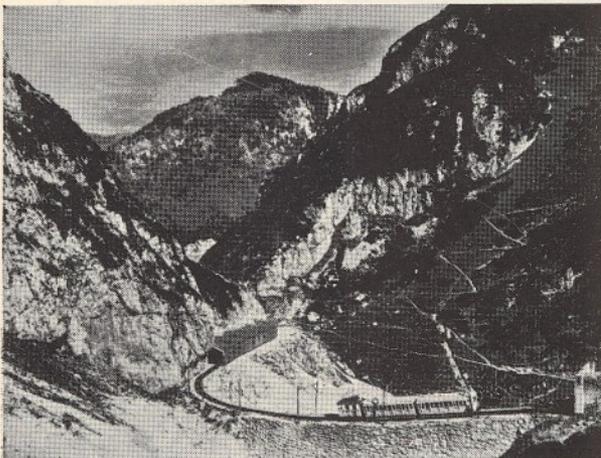
II

ZELAZOWA

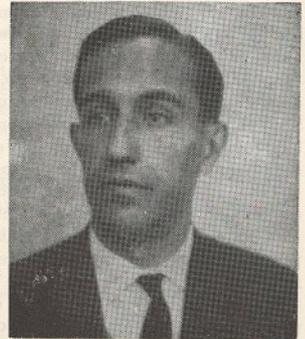
por VASCO CALIXTO

Pequena e modesta povoação dos arredores de Varsóvia, Zelazowa Wola não se distinguiria das restantes vilas e aldeias polacas, se ali não tivesse nascido, há 157 anos, um artista insigne: Frederico Chopin. Filho de pai de origem francesa, veio ali ao mundo, em 22 de Fevereiro de 1810.

Um século e meio volvido, a sua presença é notória; a sua música escuta-se como se Chopin vivesse. Para a Polónia, para o seu povo, a casa natal de Chopin é mais do que um museu pròpriamente dito: é um santuário onde se venera a memória do inesquecível autor de «La Polonaise», e tantas obras célebres. Com o seu aspecto de velha residência senhorial, essa casa famosa esconde-se no meio de um vasto e frondoso parque. No interior ou no exterior, nas salas como nas alamedas, dir-se-á que se ouvem as vozes das pessoas que ali viveram. Tudo está hoje restituído à sua antiga fisionomia: na primeira sala em que se penetra, a chamada «sala da chaminé», vê-se uma cópia do célebre retrato de Chopin, de Delacroix, cujo original se encontra no Museu do Louvre, em Paris. As vigas do tecto ornadas de pinturas, apresentam uma característica das casas de campo da Polónia. No vestíbulo admira-se uma litografia representando o solar de Zelazowa Wola em 1880. No salão de música estão móveis da época, pendendo da parede outro retrato de Chopin, assim como os retratos de dois heróis polacos, Tadeu Kosciusko e o príncipe José Poniatowski. O fac-símile das primeiras obras do artista está colocado numa vitrina, encontrando-se exposta a mão esquerda de Chopin, moldada em gesso, depois da sua morte. Completa o mobiliário, um piano de concerto Steinway.



Trecho do caminho de ferro Varsóvia - Zelazowa



Vasco Calixto

Da antiga casa de jantar, com vistas de Varsóvia em 1770, e um curioso relógio em caju, que indica as horas e os dias da semana, passa-se a outra sala que foi outrora o quarto da mãe do genial compositor. Ali se vêem cópias dos retratos dos pais e irmãos de Chopin, cujos originais foram destruídos em 1939, quando da invasão da Polónia pelas tropas alemãs. Noutra vitrina, observam-se diversos documentos de família, entre os quais a certidão de nascimento do artista ali nascido. Um cavalete sustenta uma cópia de um terceiro quadro de Chopin extraído de uma tela pintada em 1848, vendo-se também outro piano antigo. No quarto das crianças evoca-se a infância do pequeno Frederico Francisco, pois ali estão patentes fotocópias das saudações escritas pelo jovem Chopin, quando tinha seis anos, para o dia de festa de seus pais. Uma imagem original, «O Menino Jesus entre os Anjos», chama a atenção, bem como alguns retratos a carvão. No quarto do pai de Chopin recordam-se factos históricos, através dos quadros expostos, um dos quais nos mostra Varsóvia nos tempos da insurreição de Novembro de 1830. O belíssimo parque que rodeia a casa natal de Chopin percorre-se com infinito prazer. A sua beleza compara-se à da música que ali se ouve. Ao fundo de uma alameda, descobre-se o monumento ao artista, cuja inauguração teve lugar em 14 de Outubro de 1894, quando do primeiro recital de Chopin, realizado em Zelazowa Wola. Depois da morte de Chopin, a bela propriedade conheceu diversos proprietários. Nem todos, porém, respeitaram o culto do grande compositor, desaparecendo assim as suas mais gratas recordações. Só em 1926, quando se inaugurou em Varsóvia, no Parque Lazienki, o monumento a Chopin, a então recentemente fundada Sociedade dos Amigos da Casa Natal de Chopin, salvou da ruína o parque e o solar de Zelazowa Wola. A reconstrução operou-se em pouco tempo. Contudo, a segunda guerra mundial levou novamente a destruição à propriedade, desaparecendo muitos objectos de valor que haviam pertencido à família Chopin. Depois da guerra, o Instituto Frederico Chopin passou a exercer o seu patronato sobre Zelazowa Wola, operando-se nova reconstrução. Os recitais, por eminentes artistas polacos e estrangeiros, que se realizam aos domingos, permitem ouvir a música incomparável de Chopin, num ambiente único. Mais do que em qualquer outro, a presença do artista insigne se faz sentir.

"EL EMBARCADERO" Por António Martins de Sousa

CORRESPONDENTE, EM MADRID, DA «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

Era como se chamava a primitiva Estação de Atocha e servia o Caminho de Ferro Madrid-Aranjuez. De reduzidas dimensões, como tudo o que nasce, foi solenemente inaugurada em 1851, no mês de Fevereiro e durou até 1857 o «Embarcadouro de Atocha», ano em que se prolongou esta linha até Almansa, na Província de Albacete e que, mais tarde, se estendeu até Alicante, o que motivou, pela necessidade do tráfego já existente, ter que ser ampliada para atender à primeira das grandes linhas da Red Ferroviária Española, Madrid-Alicante.



Estação de Jerez (2.º troço)

Em 1856, obtida a concessão de Madrid-Zaragoza, foi unida esta à já em funções, Madrid-Alicante, como base para a Companhia M. Z. A., que foi constituída em 31 de Dezembro do referido ano e daí a necessidade de ampliar o pequeno embarcadouro, o qual se manteve nesta segunda fase por mais de 30 anos, porquanto só em 1890 e por Projecto do Architecto Don. Alberto del Palácio se procedeu à construção da actual Estação de Atocha e que foi inaugurada há 75 anos, ou seja em 1892.

Desde então, tem havido muitos projectos, em relação com as necessidades que o tempo foi criando e, desta vez, parece que a grande obra dos Enlaces Ferroviários desta Capital, que se pensa inaugurar ainda este ano, terminará para sempre com esta grande Estação, neta do simpático e romântico «Embarcadouro», dos tempos de Isabel II, Narvaez, Espartero, Prim e tantos outros personagens activos

daqueles tempos agitados da história Espanhola, da última metade do Século XIX.

Parece que a Estação de Atocha será trasladada para 3 ou 4 quilómetros de Distância, na direcção do «Cerro de la Plata», notícia que deve ser admitida com reserva, pela magnitude das instalações necessárias para a sua transferência, porque esta, a efectuar-se, entregaria ao camartelo do progresso, e, seguramente, para o Município de Madrid os importantes e vastos terrenos e instalações que presentemente ocupa, os quais destinar-se-ão à construção de vivendas para alojar o já cerca de **três milhões** de habitantes, com que conta a Capital de Espanha que, quando se inaugurou «El Embarcadouro» em 1851, para levar a Família Real e a sua Corte ao Palácio de Aranjuez, apenas teria um quarto de milhão, porquanto, segundo as estatísticas eram em 1857, 281 170, e em 1860, 298 426 os madrilenos que, no transcurso de um Século, se multiplicaram por dez.

Madrid, Julho de 1967



Fachada do palácio onde está instalada a administração da RENFE

Modificação da Rede Espanhola

A Espanha tenciona adaptar a sua rede de caminho de ferro à dos outros países europeus, escolhendo para o efeito a mesma bitola de largura da via, a fim de facilitar as suas relações ferroviárias com o resto da Europa — anunciou Federico Muñoz Silva, ministro espanhol das Obras Públicas.

Aumento do capital da C. P.

No «Diário do Governo» foi publicado um decreto-lei dos Ministérios das Finanças e Comunicações que eleva para 940 000 contos o montante das obrigações que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está autorizada a emitir, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 39 531 e 46 296, respectivamente de 6 de Fevereiro de 1954 e 26 de Abril de 1965. A emissão, autorizada pelo presente diploma, será realizada por fases e as obrigações vencerão juros à taxa de 5 ½ por cento ao ano, pagáveis semestralmente em 1 de Abril e 1 de Outubro de cada ano.

arraiais e romarias



Pelourinho de Caminha

A BANDA FERROVIÁRIA DE LISBOA NAS FESTAS CONCELHIAS DE CAMINHA

Estão a suscitar grande interesse as festas concelhias de Caminha, a efectuar no próximo mês com a presença da Banda Ferroviária de Lisboa, e das Bandas de Lanhelas e da Maia.

- Decorreram com grande brilhantismo as Festas da Vila de Ceira, com elevado número de turistas. Exibiu-se o Rancho Folclórico local a quem a enorme assistência tributou fartos aplausos. As ornamentações das ruas ofereciam deslumbrante aspecto. À noite houve duas sessões de fogo de artifício, e o arraial prolongou-se, sempre com inextinguível animação, até às primeiras horas do dia.

- Com uma batalha de flores, um espectáculo de variedades em que colaboraram Madalena Iglésias, João Tudela, Badaró e outros artistas, desfile das Bandas de Revelhe e de Golães, e do grupo de gaitas galegas de Vila Verde, e ainda a participação de vários ranchos folclóricos, efectuaram-se em Fafe as Festas de Nossa Senhora de Antime, que fizeram afluir centenas de forasteiros àquela progressiva vila do nordeste minhoto.

- Em Vila Real realizou-se a tradicional e famosa Feira dos Pucarinhos, certame de créditos arregaçados entre o povo transmontano que ali ocorreu em grande número. A típica feira dos já célebres pucarinhos saídos das hábeis mãos dos oleiros obscuros de Bisalhães, foi este ano visitada por muitos estrangeiros, a cujos ouvidos chegara o seu renome de cunho peculiar.

- A povoação de S. Martinho da Gandra, no concelho de Ponte de Lima, vibrou intensamente com a sétima edição do seu festival de folclore. No cenário da Quinta da Cucha evoluíram as castiças danças nortenhas com os ranchos de Corredoura e S. Torcato (Guimarães) de S. Tiago de Custóias (Mato-sinhos), a «Festada de Guimarães», o rancho etnográfico de Areosa (Viana) e o das Danzas de San Moano Marin, vindo propositadamente da Galiza.

- O IV Festival Folclórico de Proselo foi abrilhantado pelos grupos de Oleiros e de Bravões (Ponte da Barca) e de S. Paio (Arcos de Valdevez).

- Vila Franca, a castiça vila ribatejana, esteve em festa durante três dias: as Festas do «Colete Encarnado» com as consagradas esperas de toiros, uma concentração de campinos para a homenagem a Manuel Custódio com a oferta do «Pampilho de Honra». Ruas profusamente ornamentadas e iluminadas, onde não faltou a sardinha assada comida ao som de fados e guitarra-

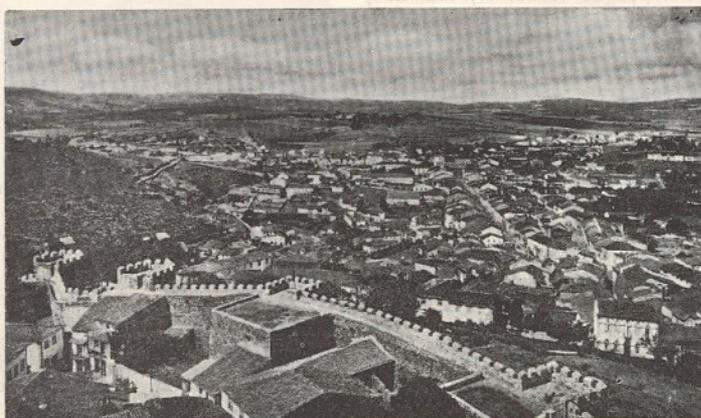
das. Exibição de ranchos folclóricos, uma exposição agro-pecuária. E, sobretudo uma festa cheia de cor, que é também um sugestivo cartaz de turismo.

- As Festas Sebastianas, em Freamunde, iniciaram-se com a grande romaria a S. Sebastião. Durante 3 dias houve arraial, um festival de variedades com a participação de diversos ranchos folclóricos, e desfile do Cortejo luminoso e Alegórico.

- Este ano registou-se a presença de avultado número de turistas no grande arraial da Senhora do Bom Despacho na vila da Maia, onde a «chamadeira» com traje regional, foi atribuída a uma camponesa do Souto.

- O arraial-romaria de Marco de Canaveses, que se efectuou naquele concelho com o patrocínio da Comissão de Turismo da Serra do Marão, esteve também bastante concorrido por turistas estrangeiros.

- Com um grande festival de folclore realizaram-se em Bragança as Festas do Concelho promovidas pela Comissão Regional de Turismo.



Vista
parcial
de
Bragança

Jornal da Quinzena



Na Casa do Algarve, em Lisboa efectuou-se uma sessão de consagração do pescador algarvio, tendo o Dr. Alberto Iria, ilustre director do Arquivo Histórico Ultramarino, proferido uma conferência em que evocou datas históricas, as caravelas do Infante e os «caíques» de pesca.

• Dirigido por Gentil Marques começou a publicar-se o jornal mensal ilustrado «Atenção» com texto de muito interesse. Entre outros, insere os seguintes artigos: «Caras e casos dignos de atenção em 1966, A primeira aldeia, Poesia por detrás das grades, Gil Vicente, uma definição de fé, e ainda um inquérito sobre «O que pensa a juventude acerca do casamento» e duas páginas, profusamente ilustradas, sobre inaugurações de obras e melhoramentos no concelho de Torres Vedras.

Desejamos ao novo jornal, longa vida.

• O rancho folclórico da Cantarinha, de Buarcos, conquistou em França o Grande Prémio Internacional de Folclore, em competição com cerca de 30 ranchos estrangeiros.

• Está a ser transformado em aeroporto internacional o pequeno campo de aviação do Parque Nacional da Gorongosa, em Moçambique.

• Depois das conversações havidas entre o jornalista Paulo de Aragão e o secretário do Ministro do Ultramar, em Luanda, a deslocação a Angola dos ranchos de Maiorca e Molelos terá o apoio do Ministério do Ultramar.

• A região das Caldas da Rainha, que é já muito frequentada por turistas, vai ser mais beneficiada com a edificação, na progressiva praia de Salir do Porto, de um grande conjunto hoteleiro.

• Ao encerrar em Santarém a Feira Nacional de Agricultura, o subsecretariado de Estado da Presidência informou que nos últimos 15 anos o turismo rendeu mais de 25 milhões de contos.

• Em 25 do mês passado realizou-se na vila de Águeda um grande festival internacional de folclore em que participaram agrupamentos de Portugal, Espanha e Irlanda. Intervieram no festival: Grupo Folclórico de Cidacos (Oliveira de Azeméis), Rancho Folclórico Tá-Mar (Nazaré), Rancho Folclórico da Casa do Povo de Cano (Alentejo), Grupo Folclórico Lembranzas Gallegas (Espanha), The «Attnidge Traditional» Iris Grupo (Irlanda), Grupo Folclórico de Santa Marta de Portuzelo (Alto Minho) e o Grupo Típico «O Cancioneiro de Águeda».

• Com a presença do embaixador do Brasil e de outras altas individualidades, inaugurou-se em Oeiras o «Parque Dr. Augusto de Castro».

• O Chefe de Estado assistirá no dia 2 de Julho, em Évora, ao imponente cortejo do Traje Popular, Nacional e Histórico.

• Decorreram com extraordinária animação e grande afluência de turistas, as Festas do S. João em Braga — tradição que continua a manter-se para prestígio da cidade arcebispa. O povo, vindo das aldeias braguesas divertiu-se e cantou junto da capelinha. Tudo isto se reveste de uma poesia admirável que seria criminoso deixar desaparecer.

• A inauguração do apeadeiro de Virtudes, localidade a Leste da Azambuja, foi motivo para uma pequena festa a que assistiram, como convidados de honra, os Srs. D. Salvador Correa de Sá e Manuel Ferreira, que junto da C. P. enviaaram esforços para a concretização de tal melhoramento.

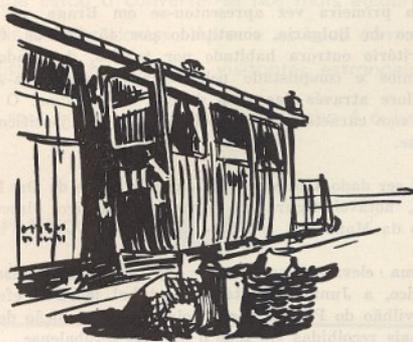
• A C. P. vai providenciar para que as passagens de nível de Praias-Sado, em Setúbal, onde se tem registado inúmeros desastres, passem a dispor de cancelas e de luz.

• Obteve grande êxito nos festivais de Biarritz o Rancho da Região de Leiria, que brevemente irá tomar parte no Festival Internacional de Cáceres.

• Está marcado para o dia 2, em Rio Maior, o V Encontro da Imprensa Não Diária do Sul, com o patrocínio do Grémio da Imprensa Regional, e a que assistirão delegados dos jornais e revistas dos distritos de Lisboa, Leiria, Portalegre, Évora, Setúbal, Beja, Faro, e Santarém. Após o almoço de confraternização e sessão de trabalhos, haverá um passeio turístico às salinas e a várias organizações industriais da sede do concelho, sendo os jornalistas obsequiados com um beberete oferecido pelo município. Gazeta dos Caminhos de Ferro far-se-á representar por um dos seus redactores.

• Em 22 do mês passado inaugurou-se em Faro a II Exposição de Artesanato, orientada pela poetisa Fernanda de Castro.

• Num ambiente cordeal decorreu a 52.ª reunião das Câmaras Municipais do Distrito de Coimbra, que dedicou o seu programa de trabalhos à imprensa regional. Presidiu o governador civil, tendo o presidente da Câmara de Cantanhede proposto uma saudação à Gazeta de Cantanhede pelo seu cinquentenário.





● No final dos Jogos Desportivos Ferroviários, na Figueira da Foz, foi pedido à C. P. a construção de uma nova estação, a paragem do «foguete» em Alfaielos, a modernização do material circulante e a electrificação do ramal de Alfaielos.

● O final da oitava edição do Festival Luso-Espanhol da Canção do Douro, vai celebrar-se este ano de 13 a 15 de Agosto no Palácio de Cristal no Porto, que tem lotação para 10 000 pessoas.

● Em Espanha o Prémio Nacional de Turismo para Jornalistas estrangeiros 1966, foi concedido a Jean Hureau, de nacionalidade francesa pela sua destacada actuação propagandística em prol do turismo espanhol em várias revistas.

● Com a presença do subsecretário de Estado inaugurou-se no Palácio da Independência uma exposição subordinada ao tema «O Turismo e a Escola».

● De 28 de Agosto a 21 de Setembro vai realizar-se no Huambo «A Feira de Nova Lisboa». O ano passado visitaram a Feira mais de cem mil pessoas. Admite-se que este ano esse número seja ultrapassado, devido à situação geográfica de Nova Lisboa, considerada o mais importante entroncamento de todas as vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias da província de Angola.

● O governador civil do Porto visitou as instalações da Comissão de Festas a S. Bartolomeu, na Foz do Sousa onde apreciou os objectos expostos que se destinam ao já conhecido cortejo do traje de papel, que este ano é dedicado ao Vinho do Porto.

● A Espanha obteve de novo o primeiro prémio, «Sereia de Ouro», pelo cartaz fotográfico de propaganda turística na 6.ª Exposição Internacional de Propaganda Turística, celebrada em Milão. A seguir classificou-se a Etiópia.

● Pela primeira vez apresentou-se em Braga um grupo folclórico da Bulgária, constituído por 45 figuras. O povo do território outrora habitado por trácios, dominado pelos macedónios e conquistado pelos eslavos, apresenta-se rico de folclore através das suas danças e rapsódias. O espectáculo, com características inéditas para nós, justificou vivo interesse.

● Vai ser dado a uma rua da cidade o nome de Dr. Manuel Múrias, notável figura do jornalismo, antigo director do «Diário da Manhã».

● Numa elevada compreensão do problema artesanal e etnológico, a Junta Distrital de Setúbal levou a efeito no seu Pavilhão do Parque das Escolas uma exposição de peças artesanais recolhidas em todo o distrito setubalense.

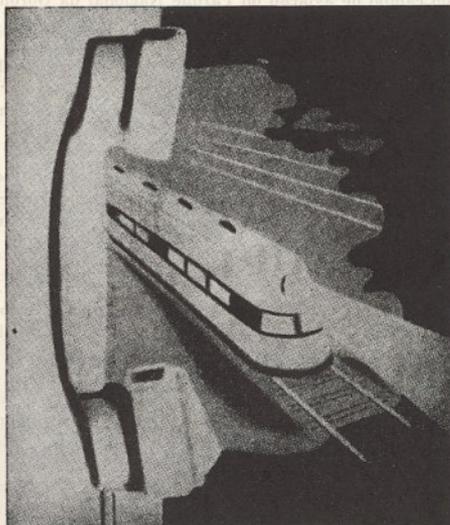
● Vai ser inaugurado em Madrid o «Museu dos Coches Reais», que, na opinião dos técnicos, superará em categoria aquele que existe em Munique no Palácio de Luís II da Baviera.

Entre as peças mais antigas que vão ser ali expostas, destaca-se uma liteira de Carlos V e a carruagem «de luto» que Carlos II mandou construir por ocasião da morte da sua primeira esposa, Maria Luísa de Orleans.

● No recente Congresso de Jornalistas, em Roma, no qual participaram numerosos jornalistas de todos os países, o presidente do Organismo Nacional de Turismo Italiano leu um extenso relatório sobre a importância da Imprensa no actual momento turístico, revelando que a acção da Imprensa é determinante nas decisões das viagens do turista na proporção de 11 %.

● Sobe cada vez mais alto o cartaz turístico da linda praia minhota de Ofir. Vai efectuar-se ali a reunião do Conselho Internacional do Cobre Trabalhado, organismo que abrange catorze países. Mais de 30 pessoas estarão presentes em Ofir, e estamos certos de que nenhuma deixará de reconhecer e de apreciar o bom toque de «ouro» da hospitalidade que lhes é oferecida.

● Recebemos os últimos seis números de «Reportagem», revista mensal brasileira de actualidades, transportes e turismo, dirigida pelo nosso prezado camarada Ubiratan Silva, excelente publicação com escolhido elenco de colaboradores. Apresenta texto variado de muito interesse, em que se inclui: Crónica Internacional, Letras e Artes. Espectáculos, páginas sobre a indústria de automobilismo, e diversos artigos de flagrante oportunidade.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIÉDADE 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

FORMENTOR
(Mallorca)
Praia



Em Espanha compreenderá...

Sim, venha a Espanha e compreenderá porque razão a «Espanha é diferente». Descubra a Espanha.

Admire as pinturas que fazem do Museu do Prado um templo de arte. Veja alguns dos 1 400 castelos espanhóis. Contemple as suas magníficas catedrais. Desfrute da alegria dos seus festivais e das suas touradas. Testemunhe a qualidade duma das melhores reservas de caça, pesque o salmão que abunda nos rios do Norte. Pratique os desportos de alta montanha e aproveite as suas variadas costas para os desportos náuticos. Descanse nos lugares que estão a converter-se nos mais elegantes da Europa. Comprove a realidade da fama dos seus hotéis e «Paradores». Aprecie as suas comidas, os seus vinhos e visite as modernas lojas, que atraem a Espanha milhares de visitantes estrangeiros.

Escreva-nos ou consulte o mais rápido possível o seu Agente de Viagens. Espanha é o lugar a visitar.

Apaixone-se por Espanha
DELEGAÇÃO OFICIAL DO TURISMO ESPANHOL
Travessa do Salitre, 37
Telef. 354 14 // LISBOA





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

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois 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 para terminar o prazo da concessão.

Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da 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.

Art.º 25.º — O Governo concede mais à empresa o subsídio de... réis por quilómetro.

Art.º 26.º — Para os efeitos do pagamento desta subvenção será fixada em 210 quilómetros a extensão da linha concedida. A subvenção total estipulada é calculada nesta conformidade e será paga em 56 anuidades iguais de 7 por cento cada uma, representando o juro e amortização completa do capital da mencionada subvenção.

§ 1.º — O prazo de cinquenta e seis anos para o pagamento das anuidades começará a contar-se e a correr do princípio dos trabalhos e construção das linhas.

§ 2.º — Cada anuidade será dividida em duas prestações semestrais, e cada uma destas prestações paga no dia seguinte àquele em que terminar o respectivo semestre.

§ 3.º — As prestações que se vencerem durante o prazo da construção da linha, unicamente serão pagas depois dela concluída e aberta à exploração, acrescentadas com o respectivo juro de mora na razão de 6 por cento ao ano.

Art.º 27.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação da linha concedida por este contrato, 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.

Art.º 28.º — O Governo não poderá conceder, durante o tempo desta concessão, linha alguma paralela às que fazem objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre essa linha e esta for superior a 40 quilómetros.

Art.º 29.º — O Governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com a linha de Coimbra à fronteira, ou que partindo de quaisquer dos seus pontos sigam direcções divergentes.

Art.º 30.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 31.º — 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 da empresa.

Art.º 32.º — As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro, que venham a entroncar com a linha que faz o objecto deste contrato, terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões, máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo 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 exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art.º 33.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte 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 por cento sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

Art.º 34.º — O Governo concede mais à mesma empresa, desde a data deste contrato até que a linha férrea se ache em estado de exploração, entrada livre de quaisquer direitos pelas alfândegas, a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustíveis e mais objectos que forem necessários para a construção e exploração da linha férrea.

(Continua no próximo número)



Os Transportes do Futuro

O Renascimento dos Caminhos de Ferro

«Twenty Century Limited» — o próprio nome evocava a imagem de um expresso veloz e confortável, de viagens de longo curso em luxuosas carruagens

Durante os dias tranquilos dos anos vinte, os viajantes pisavam «carpettes» vermelhas na Grande Estação Central de Nova Iorque e havia sempre, entre a carruagem-barbearia e o conjunto especial para viagens de núpcias, os confortáveis e bem estofados «Pulmans» para a longa viagem de catorze horas até Chicago.

Tal como tantos outros comboios de luxo, o «Twenty Century» passou a ser um anacronismo nesta era dos jactos e das gigantescas auto-estradas. Na verdade, a greve de 23 dias das companhias de aviação serviu apenas para os dirigentes da Central de Nova Iorque recordarem, melancolicamente, as coisas do passado. «Não se pode fazer andar um comboio com saudades», declarou, sombriamente, um alto funcionário da empresa, E, dias depois, o presidente da Central de Nova Iorque, Alfred Perlman, mostrou concordar com isso. Segundo ele anunciou, a Central vai deixar de efectuar as carreiras de longo curso no fim do ano, passando a dedicar-se às carreiras rápidas inter-cidades (num trajecto máximo de 320 quilómetros) entre umas 80 comunidades.

Para demonstrar a rapidez do novo serviço, Perlman exibiu uma carruagem alcunhada de «Escaravelho Negro». A carruagem experimental havia estabelecido um novo recorde ao percorrer uma recta, a Oeste de Cleveland, à velocidade de 295 km. p. h. E, para alcançar essa velocidade, havia utilizado o sistema de propulsão do seu mais rápido concorrente. Na parte dianteira da carruagem haviam sido montados dois motores de avião a turbo-jacto.

Em Washington, onde as autoridades dos transportes andam a procurar processos melhores para deslocar pessoas através do atravancado Corredor de Nordeste, a reacção à experiência do «Escaravelho» não foi muito entusiástica. Um alto funcionário classificou-a, abertamente, de «golpe publicitário» e disse que o seu silvo penetrante devia sobresaltar todos os habitantes de Ohio num raio de 80 quilómetros...

Muito embora essa afirmação seja exagerada, o «Escaravelho» não será, provavelmente, ouvido a horas regulares. Perlman considera-o mais um «laboratório rolante» do que um

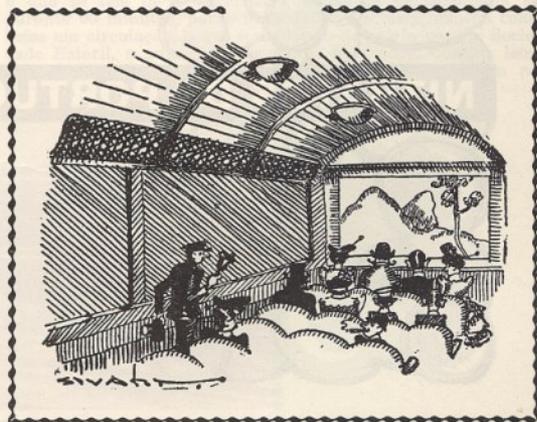
protótipo. É possível, apesar de tudo, que o seu agudo guincho venha a marcar o renascimento do caminho de ferro.

O transporte em massa, a grande velocidade — no solo — constitui a única solução para o excesso de tráfego que ameaça asfixiar as grandes metrópoles.

Essa convicção está bem reflectida num relatório que um grupo de estudos da especialidade preparou para o Departamento do Comércio dos Estados Unidos. Fazendo ver as «inerentes insuficiências» de um sistema rodoviário cuja segurança depende do critério humano individual o grupo de estudos salienta que as modernas auto-estradas proporcionam um escoamento humano inferior ao dos caminhos de ferro. Por outras palavras, as vias férreas podem deslocar mais pessoas do que as estradas.

O transporte terrestre a alta velocidade ofereceria também uma vantagem sobre as carreiras aéreas de pequeno curso. Eliminaría a aborrecida viagem entre o centro da cidade e o aeroporto.

O Departamento do Comércio dos Estados Unidos iniciou um programa de estudos de três anos no valor de 2 700 000 contos. De momento, a sua principal incumbência é definir o problema dos transportes por meio de um exame estatístico do passageiro — para onde ele vai, porque vai e «como» vai, e quantas vezes vai. O sistema actual não poderá servir no porvir, e somente processos de transporte inteiramente novos poderão satisfazer as exigências futuras no que respeita a um serviço de transportes mais rápido, mais eficiente e mais agradável, num país que gasta um sexto do seu rendimento nacional bruto em viagens.



NITRATOS DE PORTUGAL

S. A. R. L.

Rua dos Navegantes, 53-2.º

LISBOA

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

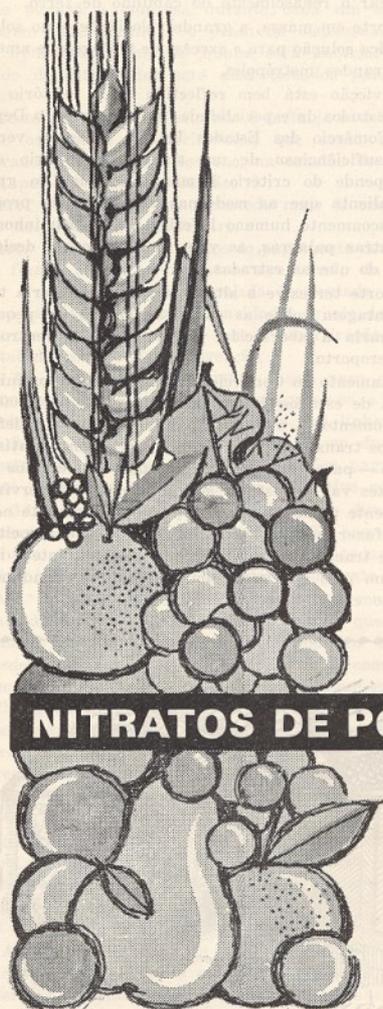
e fizeram em exportações cerca de

220 00 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



O Relatório da Sociedade Estoril

Referente a 1966

Pelo DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

Se as minhas ocupações o tivessem permitido, já há mais tempo teria feito algumas considerações acerca do relatório da Sociedade Estoril apresentado à assembleia geral de 22 de Março de 1967 e respeitante ao exercício de 1966.

Como é sabido, a linha férrea do Cais do Sodré a Cascais foi aberta à circulação por fases sucessivas: Pedrouços a Cascais em 30 de Setembro de 1889, Alcântara-Mar a Pedrouços em 4 de Dezembro de 1890, e do Cais do Sodré a Alcântara-Mar em 4 de Setembro de 1894, enquanto a segunda via só se concluiu a 4 de Julho de 1897. De começo, depois de terminado o túnel do Rossio e completada a linha de cintura de Lisboa, deu-se o facto interessante de os comboios para Cascais saírem da estação do Rossio durante alguns anos.

Concedida a linha férrea de Cascais à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi a sua exploração cedida em 1918 à Sociedade Estoril, criação de Fausto de Figueiredo, o homem que teve a visão genial do Estoril, para se proceder à electrificação.

Depois de alterações importantes no traçado, como a ripagem da linha entre Santos e Alcântara-Mar, supressão de pequenas paragens como a da Junqueira, construção de novos edifícios para estações, como os do Cais do Sodré e do Estoril, foi a linha electrificada inaugurada em 15 de Agosto de 1926. Devido a perturbações com o cabo submarino em Carcavelos, foram suspensos os comboios eléctricos por alguns meses, começando a funcionar electricamente com carácter definitivo em fins de Dezembro de 1926. Surgiram novas composições de quádruplo rodado, exactidão no cumprimento dos horários, redução de preços como o estabelecimento de assinaturas, amistosas relações entre o público e a empresa, permitem a afirmação de que uma parte importante do progresso da Costa do Sol foi devido à Sociedade Estoril, que tem nisso um dos seus títulos de glória.

Grave defeito dos serviços ferroviários é o de se julgarem superiores a qualquer outro meio de transporte, pelo que os utentes têm de se sujeitar ao que lhes é imposto, não se prestando qualquer atenção a sugestões ou reclamações que podem até ser úteis aos próprios serviços. Claro que o público obedece de má vontade, e, quando se lhe torna possível, reage preferindo a camionagem e o automobilismo. A ideia de superioridade ferroviária tem origem no facto de o caminho de ferro haver aniquilado no século XIX todos os outros meios de viação, mas, com a concorrência rodoviária e aérea, a situação modificou-se sensivelmente.

Não caiu em tal erro a Sociedade Estoril, que sempre procurou as boas relações com o público, servi-lo, e ser colaborante. A simpatia é mútua e o benefício é de todos, pelo que a Sociedade Estoril pode acrescentar esse título de glória ao anterior.

A linha férrea de Cascais serve a mais importante zona suburbana de Lisboa, a região turística de maior interesse nacional, que é a Costa do Sol, e em especial o Estoril, lugar

de renome internacional, preferido para residência de tantas personalidades mundiais, como reis e políticos de renome. Com o percurso de 26 quilómetros, trata-se de uma linha pouco extensa, sendo caso para perguntar se não haverá vantagem no seu prolongamento, acabando com o falso mito de que não se devem construir novos caminhos de ferro. Pelo contrário, à semelhança do que se pratica em Espanha e noutros países, procurando completar a rede ferroviária, tem de se concluir o que falta como base fundamental das comunicações terrestres de um país.

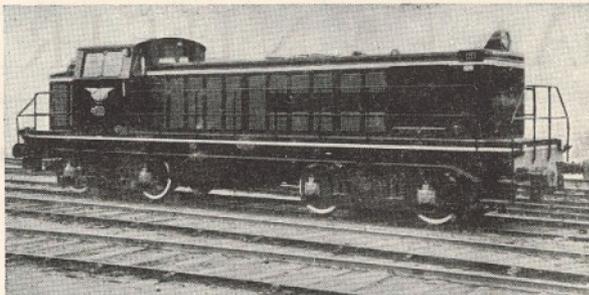
Durante muito tempo tratou-se da ligação da via férrea de Cascais com o ramal de Sintra, conforme estava classificado nessa época a actual linha de Sintra, e vários projectos se fizeram, chegando mesmo a dar-se começo a um que partia da Cruz Quebrada, pelo que ainda hoje se observa uma boca de túnel junto da estrada marginal, perto da Boa Viagem. Creio que para as necessidades actuais, o prolongamento do caminho de ferro de Cascais encontra-se naturalmente indicado, que é até à Praia do Guincho, valorizando a zona da Marinha, e estudar a sua ligação com Sintra, pois, devido à facilidade das comunicações rodoviárias, é um problema complexo. Pena foi que se houvesse praticado o erro de edificar de topo a estação de Cascais, e não aproveitar do facto de então se encontrarem devolutos os terrenos vizinhos. Agora torna-se mais difícil, mas é sempre possível prolongar a linha.

Quanto ao Relatório, observa-se imediatamente a boa apresentação, perfeita redacção e clareza, tornando agradável a sua leitura.

Verifica-se com satisfação que a Sociedade Estoril apresenta um exercício com lucro, facto que merece ser posto em relevo, dada a situação deficitária de muitos serviços ferroviários europeus, pelo que este facto é o terceiro título de glória da Sociedade Estoril a acrescentar aos outros dois. O saldo do exercício é de 1.313.429\$23, mas, depois de deduzidos 5.000.000\$00 para a útil aquisição de material circulante, pelo que a Sociedade Estoril, se não procurasse melhorar os seus serviços, teria o resultado lucrativo aumentado, e seria superior ao do ano transacto, permitindo até a amortização de obrigações.

Aumentaram as receitas em 4.637 contos ou seja uma percentagem de 8%, mas por outro lado as despesas agravaram-se em 1962 contos, o que representa uma elevação de 5%, enquanto que a renda a pagar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no valor de 4.908.401\$30, foi acrescida em 464 contos com relação a 1965.

O tráfego de passageiros elevou-se de 2.625.746, atingindo 35.795.657, dando a média de 98.070 passageiros por dia, 4.380 por hora, e 73 por minuto. Números interessantes a que se tem de acrescentar que nas 24 horas do dia só durante 96 minutos, pouco mais de hora e meia, não há comboios em circulação, o que é um título de glória para a Sociedade Estoril, a aumentar aos outros já citados. Convém lembrar que a elevação do número de passageiros se deu na



Locomotiva de linha e de manobras

1.ª classe em mais 439.228 inferior em pouco mais de 100.000 ao da 2.ª classe que foi de 540.024, o que demonstra a vantagem em não haver tarifas elevadas, e que o público procura maior comodidade e melhor frequência, ainda que se trate de um percurso curto, resultando daí lucro mais elevado para a empresa exploradora.

Confirma essa afirmação o facto de maior procura nas assinaturas, onde o preço é ainda mais acessível. Deve-se desfazer o erro de julgar que a maior preço corresponde lucro mais elevado, pois a moderação tarifária pode provocar maior procura. O exemplo encontra-se na própria Sociedade Estoril em que, com as tarifas sem alteração, vê as receitas aumentar.

Actualmente o material circulante da Sociedade Estoril, de fabrico que honra a indústria portuguesa, satisfaz plenamente em qualidade, mais um motivo de glória para a empresa, porém o mesmo se não pode dizer em relação à quantidade, pois o material presente entrou ao serviço em 1960 para o transporte de 22 milhões de passageiros que passou para 36 milhões. Daí a previsão de cinco mil contos para a aquisição de material, devendo também realizar-se certas obras, como uma nova subestação em S. Pedro do Estoril, e prolongamento das plataformas para permitir composições com maior número de carruagens.

O tráfego de mercadorias diminuiu em quase 10%, ou seja menos 195 contos, não atingindo sequer 3% da percentagem relativa ao total do tráfego da linha férrea de Cascais. Não admira tal facto, pois a concorrência vantajosa da camionagem, a exiguidade da extensão da linha, e a proximidade dos vários núcleos populacionais, justificam plena-

mente o triunfo da viação rodoviária. A linha férrea de Cascais é fundamentalmente destinada a um serviço suburbano de passageiros, e, apesar da concorrência automobilística, os utentes aumentam de ano para ano.

As despesas da empresa elevaram-se em 1962 contos, numa percentagem de 5% com relação ao ano anterior, tendo sido em 1965 num total de 37.548 contos, e em 1966 de 39.511 contos. O agravamento de 1962 contos foi devido ao aumento da despesa com o pessoal e ao maior consumo de energia motivado pela elevação do tráfego.

Com referência às despesas de 1.º Estabelecimento, num total de 10.643 contos, foram devidas ao prosseguimento do plano de melhoramentos iniciado em 1958. Assim, continuou-se a rebalastagem e o saneamento da via, a sequência da via elástica soldada de tão bons resultados, prosseguiram as obras da estação do Cais do Sodrê e Oficinas, etc.

Para terminar um relatório digno quase sempre de louvor, o capital accionista recebeu um dividendo cativo de impostos de 1.200.000\$00. Trata-se de um facto merecedor do maior relevo, pois, infelizmente, na maioria dos países incluindo Portugal, os serviços ferroviários não dão lucro e o capital accionista não tem qualquer remuneração.

Como sugestão para futuros relatórios, lembro que haveria toda a vantagem em estar indicados os nomes dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, assim como a melhoria dos serviços consistirá de mais agrado para o público no rigoroso cumprimento dos horários e no aceleramento das marchas.

A Sociedade Estoril pode ter satisfação nos serviços que presta ao público.

A Festa de São Cristóvão

Tudo se está organizando de maneira que as tradicionais festividades de S. Cristóvão, a efectuar no dia 25 de Julho, decorram com toda a solenidade. A comissão executiva, que não se tem poupado a esforços, encontrou a mais compreensiva cooperação por parte das entidades oficiais. Naquele dia, a Igreja celebra um dos seus santos mártires, cananeu de origem, do século III, cujo culto se espalhou rapidamente pela Península, havendo numerosas igrejas que o têm por padroeiro.

O primeiro acto da festividade será a celebração de uma missa por alma dos automobilistas. Da igreja paroquial sairá depois a solene procissão com a imagem do Santo, preciosa obra de arte religiosa que se conserva naquele templo. A procissão percorrerá um trajecto já estabelecido até ao Largo do Caldas, onde, numa tribuna, as entidades oficiais e a comissão de honra assistirão também ao desfile de numerosas viaturas, para a bênção ritual.

A comissão de honra da festa de S. Cristóvão, presidida por Sua Eminência o Cardeal-Patriarca, é constituída pelas seguintes entidades: ministro das

Comunicações, das Corporações e Previdência Social e do Exército; governador civil de Lisboa, presidente da Câmara Municipal, secretário nacional da Informação, director-geral dos Transportes Terrestres, comissário de Turismo, comandante-geral da P. S. P., comandante-geral da G. N. R., presidentes da direcção da Emissora Nacional, do conselho de administração da R. T. P., da Corporação da Imprensa e Artes Gráficas, Corporação dos Transportes e Turismo, Corporação da Indústria, Corporação do Comércio e ainda os presidentes da direcção da F. N. A. T., do Automóvel Clube de Portugal, do Auto-Clube Médico Português, Clube 100 à Hora e do Clube Arte e Sport.

Constituem a comissão executiva: padre Artur de Albuquerque Sobral, pároco da freguesia de S. Cristóvão; Armando Coutinho, presidente da Federação dos Sindicatos dos Motoristas; Júlio Antunes Pinto (Grémio dos Transportes em Automóveis); Domingos Antunes Dias (Inválidos do Volante); Horácio Syder (Clube dos 100 à Hora); Manuel de Oliveira (FNAT) e Jorge Ramos (Imprensa).

CASTANHEIRA

RESTAURANTE

ESTRADA DA TORRE, 77 / Telef. 790168 / LUMIAR / LISBOA - 5

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

Orquestra de dança aos Sábados e Domingos

Comboios subterrâneos e estradas suspensas

No ano dois mil a população mundial será o dobro da actual. A Europa Ocidental ostentará um grande conglomerado de cidades e o aspecto oferecido agora pela zona do Rhur, por exemplo, se estenderá por toda a Europa central. Se a evolução prosseguir de acordo com o padrão mais provável, o norte da França, a Bélgica, a região do Reno e a Holanda ter-se-ão transformado, por volta do ano dois mil, em uma gigantesca cidade industrial.



Amesterdão

Quadro de horror, dirão os que se lembram do cinzento aspecto das minas de Borinage, dos húmidos bairros de Dusseldorf e Essen, ou dos sectores operários da cidade de Amesterdão por volta de 1920. Entretanto os urbanistas do futuro não são do mesmo parecer e desde já projectam construir moradias segundo novas linhas, fábricas desprovidas de fumaça, amplas zonas verdes, bosques e jardins que separem e isolem os sectores habitacionais das zonas destinadas à indústria.

Aumentando o número de habitantes, até superpovoar as zonas industriais, mais se agravará o problema da falta de espaço livre para zonas de recreio perto ou junto ao local de trabalho, o que exige desde já a protecção urgente das árvores, do campo, das águas interiores pois de contrário a construção de novas fábricas irá usurpar todo o espaço vago.

Os peritos constroem na sua imaginação gigantescos arranha-céus e cidades onde até recentemente havia mar, como no caso dos arredores de Amesterdão onde foi projectada uma cidade satélite em um antigo mar interior. Talvez o projecto não chegue nunca a realizar-se, porém fala à imaginação.

Não esqueçamos que todas estas pessoas terão que se trasladar de seus lares até ao local de trabalho, o que constitui por si mesmo um problema tão agudo quanto o do espaço de recreio. Na Holanda os construtores de estrada, que tènicamente entendem do assunto, acham-se nesta altura sufoca-

dos ante o aumento do tráfego, até ao extremo em que estradas construídas recentemente quase não podem dar vazão à crescente avalanche de carros de passeio. Como consequência, os meios de transporte público — deverão ser reabilitados e readquirir maior importância no mundo de amanhã.

Os meios de comunicação rápidos e eficazes entre a cidade industrial e a zona urbana, como comboios subterrâneos (problemáticos em terras húmidas como as da Holanda), mon trilhos, etc., deverão alcançar sucesso como vem sucedendo em tantos países. Com frequência a planificação apenas consegue acompanhar passo a passo o crescimento natural, degenerando na construção de uma série de soluções provisórias que não guardam entre si a devida correlação, e por conseguinte estão fadadas ao insucesso. Se entretanto a planificação é consciente e feita a longo prazo, chega a solucionar às vezes problemas relativos ao tráfego de forma positiva e surpreendente não apenas do ponto de vista estético quanto do funcional.

O Governo holandês planeja a criação não de grandes conglomerados mas sim de uma série de regiões urbanas, não muito distantes entre si, cada uma com a sua função sob a forma de parques e bosques, e serviços regulares de transportes as ligarão entre si. A Holanda provavelmente terá, no ano dois mil, dez ou doze destas áreas urbanas, com o máximo de um ou dois milhões de habitantes cada. Mesmo assim ficarão separadas por zonas agrícolas claramente delimitadas.

O estudo realizado pelo Governo justifica a previsão de que por volta do ano dois mil a Holanda poderá oferecer lares e locais agradáveis a 20 milhões de habitantes. De 50 a 70% das casas serão destinadas a uma única família, ideal de muita gente. Outro objectivo visado é o «control» do desenvolvimento da indústria de forma que nem esta nem as zonas residenciais venham a sofrer. Acredita-se que as zonas industriais estabelecidas junto a Amesterdão e Roterdão gradualmente se expandirão em direcção ao estuário do Escalda (a sudoeste do país) de forma a ficarem flanqueadas ao norte pelo porto de Roterdão e ao sul pelo de Antuérpia. Ao mesmo tempo planeja-se o desenvolvimento de Delftziyl, porto na costa do Mar do Norte, do que resultará a criação de uma grande área industrial e comercial junto à de Hamburgo e Bremen, na Alemanha.

planificação urbana

para o ano 2000

FOTOFOTICIAS



À União das Comunidades de Cultura Portuguesa continuam a afluir as adesões de numerosas individualidades que participarão no II Congresso das Comunidades Portuguesas, o qual terá lugar em Moçambique, de 13 a 22 de Julho próximo. Estarão presentes portugueses luso-descendentes e outras personalidades de Espanha, França, Alemanha, Canadá, Estados Unidos da América, Venezuela, Peru, Uruguai, Argentina, Brasil, África do Sul, Malaca, Hong-Kong, Hawaii, Japão, Malawi, Madagascar, etc.

Entre os congressistas já inscritos figuram professores universitários, escritores, jornalistas, artistas, etc.

— No dia 2, a Câmara de Vila Franca de Xira promove um jantar de homenagem aos campinos do seu concelho, jantar integrado nas festas do Colete Encarnado.

— Através das ruas de Vila do Conde desfilou o «Cortejo das Mordomas», cartaz vivo daquele concelho e o mais belo espectáculo etnográfico do norte de Portugal, quer pela riqueza dos trajos, quer pelas valiosas e antiquíssimas peças de ouro que as mordomas transportam.

Em seguida ao cortejo efectuou-se na Praça da República o grande Festival Folclórico com a apresentação do Rancho das Caxinas, grupos folclóricos da Trofa e de Reguenga, Rancho de Paros de Brandão e Lavadeiras da Meadela.



Efectuou-se em Águeda o Grande Festival Folclórico com a participação de: Grupo Folclórico de Cidacos, Rancho Folclórico Tá-Mar, Rancho Folclórico da Casa do Povo de Cano, Grupo Folclórico Lembranças Gallegas (Espanha), The «Attridge Traditional» Iris Grupe (Irlanda), Grupo Folclórico de Santa Marta de Portuzelo e Grupo Típico «O Cancioneiro de Águeda».



AUTOMÓVEIS DE LUXO PARA CASAMENTOS
VIAGENS PARA O PAÍS E ESTRANGEIRO
E AUTOMÓVEIS SEM CONDUTOR

Sociedade de Transportes em Automóveis de Luxo, Lda.

ENGLISH SPEAKING DRIVERS
CHAUFFEURS QUI PARLENT FRANÇAIS
SE H A B L A E S P A Ñ O L

ESCRITÓRIO — RUA SOCIEDADE FARMACEUTICA, 30-A — LISBOA
TELEFONES — P. B. X. : 4 12 57 — 4 138 6 — 4 37 53 — 55 30 33

JANELA ABERTA

Coimbra, Setúbal, Braga, Funchal parecem ser as quatro cidades que melhores perspectivas apresentam, de num futuro próximo, virem a atingir uma população da ordem dos 100 mil habitantes. Mas, além destas quatro cidades, há dois grandes núcleos populacionais na margem sul do Tejo que, com um pouco de imaginação e de audácia, poderiam vir a formar, num escasso par de anos, duas verdadeiras cidades. O primeiro destes aglomerados compreende Almada, Cacilhas, Cova da Piedade e Laranjeiro; o segundo o Barreiro, Seixal, Baixa da Banheira, Lavradio e Alhos Vedros — o maior centro industrial do nosso País. Um e outro estão, porém, perante os mesmos problemas. Ambos dispõem de um núcleo central (Almada e Barreiro) em volta do qual se poderiam aglutinar, como bairros distintos de uma cidade, os restantes centros populacionais. Mas a qualquer deles falta (e mais ao Barreiro do que a Almada) um centro comercial com grandeza suficiente para exercer atracção e irradiação cimentadora da unidade urbana.

★

Qual a maior gare da França? A primeira é a de Lyon em Paris (actualmente com um movimento de chegadas e partidas de 14 mil passageiros por ano). Mas a gare de Thionville também é considerada... a primeira, tendo em consideração o movimento de mercadorias, que foi o ano passado superior a 11 milhões de toneladas.

TERMINOU A EXPLORAÇÃO CONJUNTA DOS CAMINHOS DE FERRO DA RODÉSIA E DA ZÂMBIA

Terminou a exploração conjunta dos Caminhos de Ferro da Rodésia e da Zâmbia, depois de setenta anos de funcionamento.

O presidente da Zâmbia, Kenneth Kaunda, decidiu que a via férrea, no seu país, passasse a ser administrada exclusivamente pela Zâmbia, devido à declaração de independência da Rodésia, em Novembro de 1965. Desde então, a Zâmbia tem evitado recorrer aos Caminhos de Ferro Rodesianos, enviando o seu cobre em camiões através da Tanzânia.

A Zâmbia está a negociar a construção de um novo caminho de ferro para o norte, atravessando a Tanzânia. Kaunda anunciou que a China Continental se oferecera para financiar parte do projecto.

ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Sob a direcção do Sr. Dr. Afonso Rodrigues Queirós, secretariado pelos Srs. Drs. Pinheiro Torres e Jaime de Amadeu e Pinho, realizou-se, pelas 15 horas, no dia 30 de Junho, na sua sede social, a assembleia geral ordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a seguinte ordem do dia:

- 1.º Conhecimento das contas respeitantes ao Exercício de 1966, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, votação sobre essas contas e mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;
- 2.º Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes, nos termos estatutários.

Nos lugares que, como do costume, lhes estavam reservados, sentaram-se todos os membros dos Conselhos de Administração e Fiscal, e o Director-Geral da Companhia, Eng.º Espregueira Mendes. Posto o Relatório à consideração dos accionistas, fizeram uso da palavra os Srs. Lucas Coelho dos Reis, Eng.º Cunha Leal e Chaves Caminha. O problema da valorização das linhas férreas, a concorrência da camionagem e a situação que esta actividade industrial tem desfrutado através dos tempos, permitiu áqueles referidos senhores accionistas várias apreciações e comentários, reconhecendo, no entanto, os oradores que a Administração da C. P. tem feito o melhor possível.

Em nome do Conselho da Administração deram explicações aos Srs. accionistas, que haviam feito uso da palavra, os Srs. Professor Mário de Figueiredo e Eng.º Oliveira Martins.

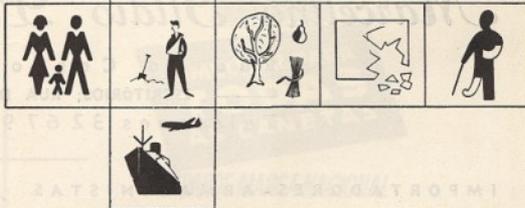
Em seguida, a assembleia aprovou, por unanimidade, o Relatório e as Contas do Exercício de 1966, tendo também aprovado expressivos votos de louvor à mesa da assembleia, pela condução dos trabalhos, aos Conselhos de Administração e Fiscal, extensivos, também, a todos os funcionários superiores, técnicos e administrativos da C. P.

Finalmente, procedeu-se à eleição das vagas existentes, tendo-se verificado os seguintes resultados:

Para o Conselho de Administração, reeleitos os Srs. engenheiros António de Castro Costa e João de Brito e Cunha. Para o Conselho Fiscal foram também reeleitos os Srs. Fernando de Azevedo Moura, José Coutinho e Luís Lopes da Costa.



SEGUROS
em todos os ramos



rua do arco do bandeira, 12 — lisboa 2 — telef. 369241

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

REGOJO

A CAMISA SEMPRE IMPECAVEL E QUE NUNCA PRECISA DE SER PASSADA A FERRO
 AGORA COM O NOVO PUNHO INDEFORMÁVEL

REGOJO « S P L E N D E S T O »

FÁBRICA: RUA DE S. LÁZARO, 18 — LISBOA — TELEFONES 862165/6 — 866979
 ESCRITÓRIO: RUA JOSÉ ANTÓNIO SERRANO, 5 a 11

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs «Táxis Palhinhas»

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

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

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

António Moreira Rato & Filhos, Limitada

Materiais de Construção — Cimento Tejo
 Mármore — Cantarias — Grés — Loça Sanitária
 Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 66 08 79 - 66 37 08



Telegramas: RATOFILHOS

Avenida 24 de Julho, 54-F — LISBOA

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30

ESCRITÓRIOS: RUA DO CORPO SANTO, 16, 1.º

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

IMPORTADORES - ARMAZENISTAS
 MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

SECÇÃO D — Matérias-primas para a indústria
 Drogas e Produtos Químicos

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Crônica de HOJE

por Jorge Ramos

VIAJAR

Hoje vivemos na época das escaladas cósmicas, com um novo sentido do épico. A Geografia modifica-se de dez em dez minutos, tempo suficiente para abafar o interesse histórico de qualquer velha cidade. A rapidez com que se dá a volta ao Mundo desanima a curiosidade do homem que se deslocou para sentir novas emoções. Basta estender os pés no Bairro Latino para bater com os joelhos na Torre de Londres. A tristeza das estepes russas, as neves escandinavas, o formigueiro balcânico, desinteressam o homem deste século cheio de foguetões ultrassônicos e projectos de turismo inter-lunar. Está tudo visto de avião. Para a paisagem não morrer — resta-nos o comboio. — Os homens que atravessam a dois mil metros de altitude os oceanos, olham o Mundo com a indiferença de uma milionária assistindo a uma passagem de modelos. Os que são ainda sensíveis à Beleza, às tradições históricas, ao legendário e ao poético só tem tempo para aparafusar a atenção à paisagem quando viajam de comboio.

Fala-se hoje de castelos nipônicos, vulcões filipinos e templos siameses como quem fala de marcas de cigarros... É verdade também que são raríssimos os viajantes unicamente pelo prazer de viajar. Luas-de-mel endinheiradas e negócios cosmopolitas, substituíram os antigos pretextos para atravessar continentes. Também é verdade que Ulisses viajou só pelo mar e não viu as terras interiores, porquanto estava muito distante da invenção do comboio e do automóvel... Herodoto foi um globetrotter da antiguidade que se pôs a caminho para escrever «in loco» a história das guerras persas. Plínio palmilhou o Mundo unicamente por causa da sua procura de uma definição científica do Universo. Humboldt hisbilhoteou toda a América do Sul levando dentro da cabeça vinte mil volumes, e o judeu Benjamin de Tudela atravessou oceanos e caminhou milhares de léguas só para fazer a estatística dos seus compatriotas perdidos na Ásia Menor.

Entre alguns escritores o sentido estético da Natureza aderiu à sensibilidade enamorada pela Arte, provocando-lhes a curiosidade de folhear o planeta, quando este era prodigioso livro de maravilhas. Detiveram-se presos de um encanto que nascia do sentimento do desconhecido. É por isso que os livros de viagens de um Lamartine passeando pelo Oriente, ou de um Lotti inebriado pela fascinação do universo islâmico, parecem ter sido escritos com a tranquilidade de quem sentiu êxtases simultaneamente voluptuosos e místicos.

Estamos no tempo — relâmpago dos aviões a jacto — que não deixam ouvir bater o coração das cidades. As estrelas de Acrópolis e os zimbórios de Odessa, as rendas em pedra de Cracóvia, a pupila melancólica de Imen, os bonzos sintoístas do Fugi-Yama, as coroas de flores dos nativos do Hawai, o céu cravejado de estrelas do Equador, as cerejeiras floridas, do Kiú-Siú, as neves do Hlmani e as gargantas do Khaiber, o tempo de Sanjangendo, onde Blasco Ibáñez viu as estátuas de trinta e três mil deuses, os golfos da Jutlândia, as danças rituais das ilhas Tonga, os mercadores de esponjas de Zanguebar e os túmulos incas do Yucatan, as aldeias do gelo do Reykjavik e as ruínas thebanas de Medinediban, os vendedores de tâmaras das margens do Menzalch e os empenchados reis negros do Cafué e do Zambeze, passam como meteóros na retina do homem apressado, contaminado pelo virus da vertigem. A Ásia, que se convertera num frio corredor de museu, abandonou aquele aroma oriental que se espalhou por tantas páginas literárias. Esmilhou-se o exótico, o característico vulgarizou-se, aglutinou-se na banalidade o pitoresco. O Jordão, de mãos postas no céu de Jehovah, as

caveiras tamerlânicas de Samarcanda, o mar de Pamir, a Mesopotamia *domus Jacob* com o seu perfume de paraíso perdido e de pecado original, a Índia com o seu olor a selva e a metafísica, a China com o seu cheiro a multidão, saciaram todas as curiosidades e acabaram por extinguir o desejo de correr Mundo atrás do sonho, da aventura, do desconhecido e da poesia. Ninguém sonha com o luar da baía de Guanabara, porque esse cenário, na verdade de sonho, não tem quotação na Bolsa. O homem que há trinta anos percorria o Mundo, detinha-se bonaparticamente diante da Grande Esfinge, meditando na morte das civilizações. Era pássaro errante, sedento de espaço. Hoje engaiola-se num avião e sobejam-lhe cinco de horas de voo para cumprimentar as velhas cidades da Itália ou da Alemanha.

Que faria um homem condenado a viver eternamente num planeta morto? Acabaria por bocejar. Necesitamos de encontrar um novo sentido do «humano» em tudo quanto possamos ver — como esse Cosmas Indicoleutas, cosmógrafo egípcio do século VI, que ao regressar do seu circuito asiático, se transformou num profundo filósofo...

TINTA ESTILOGRÁFICA
CISSE
1950

A MELHOR PARA
TODAS
AS CANETAS

A GRANDE MARCA NACIONAL

Panorama

AS FESTAS POPULARES DE S. PEDRO NO MONTIJO

No Montijo inauguraram-se alegremente as tradicionais festas a S. Pedro. As primeiras cerimónias foram dedicadas aos órgãos da Informação, recebidos à entrada daquela vila pelos srs. presidente, vice-presidente e vereadores do Município; presidente e restantes vogais da comissão das festas; juiz da comarca, comandantes da Base Aérea n.º 6, provedor da Misericórdia, representantes das colectividades locais e muito povo, ao mesmo tempo que se fez ouvir uma salva de 21 tiros.

Depois dos cumprimentos, realizou-se uma sessão nos Paços do Concelho, durante a qual o presidente da Câmara agradeceu a presença dos jornalistas, numa tradição que se mantém há dezasseis anos, salientando a valiosa colaboração dos órgãos de Informação na propaganda das festas maiores do Montijo.

No café principal da vila houve depois um almoço. As brindes usaram da palavra José Estêvão, delegado da comissão das festas para a Imprensa; o

poeta Manuel Gerales; José Machado, presidente da comissão das festas; Armando Trindade, em representação da comissão das festas do «Barrete Verde», de Alcochete, e o jornalista Alves Gago, director da «Gazeta do Sul». Assistiram ao almoço redactores do «Diário de Notícias», «O Século», «República», «Diário da Manhã», «Diário Popular» e «Diário de Lisboa», os locutores Leite Rosa, Jaime da Silva Pinto e José Barradas, e o chefe de redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Em nome dos representantes dos órgãos de Informação, Jaime da Silva Pinto agradeceu a gentileza e a forma cativante com que tinham sido recebidos e tratados pelas entidades oficiais montijenses.

FESTIVAL INTERNACIONAL DE BANDAS DE MÚSICA FERROVIÁRIAS

Efectuou-se em Nancy, em 24 e 25 de Junho, um festival internacional de Bandas de Música de Caminhos de Ferro, organizado pela Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (F. I. S. A. I. C.),

S 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

sob as auspícios do Município daquela cidade francesa e dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.).

Onze Bandas de Música, representando dez países da Europa, incluindo Portugal, estiveram presentes ao importante festival, todas com os seus componentes uniformizados, desfilando com bandeira nacional, estandarte e um casal de crianças a representar o folclore do respectivo país.

Concorreram as seguintes redes ferroviárias, com agrupamentos das cidades indicadas entre parêntesis: Alemanha Federal (Offenburgo), Áustria (Salzburgo), Bélgica (Namur), Dinamarca (Aahrus), França (Epernay) e Mulhouse), Finlândia (Riihimäki), Itália (Milão), Luxemburgo (Luxemburgo), Portugal (Lisboa), Suíça (Delémont).

A Banda dos Ferrovários Portugueses, constituída por 56 elementos, filiados no Clube Ferroviário de Portugal, participou no festival, tendo sido considerada, juntamente com a de Milão, como o melhor agrupamento artístico do grandeioso certame.

Desfilando com elevado aprumo, ao longo das ruas principais de Nancy, ao som do Hino Nacional, a Banda da C. P. causou a maior emoção patriótica na numerosa colónia de imigrantes portugueses de Nancy e arredores e suscitou os mais vivos aplausos da população francesa.

Estão pois de parabéns o maestro Silvério Marques e os respectivos componentes da Banda pelo seu magnífico comportamento, honroso para a C. P. e prestigioso para o País.

AS GRANDES VELOCIDADES DOS COMBOIOS MODERNOS

EM FRANÇA

O comboio «Capitólio», que liga Paris a Toulouse, atinge a velocidade de 200 quilómetros à hora no troço Les Aubrais (Orléans) — Vierzon. É o primeiro comboio francês de passageiros a circular a tão alta velocidade e tornou-se o mais rápido comboio de França, dado que, no percurso Paris — Limoges, consegue atingir uma velocidade média de 137,940 km/h (400 km em 2 horas e 54 minutos)!

Esta primeira aplicação das grandes velocidades aos comboios de passageiros da S. N. C. F. é o resultado de numerosos ensaios, efectuados de há alguns anos para cá.

A seguir à segunda guerra mundial, os Caminhos de Ferro Franceses colocaram-se, com efeito, entre as primei-

ras Administrações ferroviárias a interessarem-se pelo problema das grandes velocidades.

Após 1963, numerosas experiências permitiram estudar o comportamento do material circulante e da via a velocidades bastante superiores às velocidades comerciais. A maioria destes ensaios decorreu entre Bordéus e Dax e entre Les Aubrais (Orléans) e Vierzon.

Os resultados destas provas foram concludentes: a estabilidade das locomotivas, a temperatura das suas caixas de eixos, o comportamento dos seus pantógrafos, foram sempre muito satisfatórios a todas as velocidades, tal como o comportamento das carruagens rebocadas, cujo conforto se manteve inalterável.

NA ALEMANHA

A velocidade de 140 km horários, legalmente permitida nos Caminhos de Ferro Federais, foi substituída pela de 160 km com a entrada em vigor do horário de Verão em 28 de Maio. Os 160 km horários, que até agora só pertenciam aos Expressos TEE «Rheingold» e «Rheinpfeil» por razões extraordinárias, vão permitir no futuro que muitos outros expressos e comboios rápidos possam alcançar mais rapidamente o seu destino, não esquecendo, porém, o lema: conforto, segurança e comodidade.

Prevê-se, assim, uma ligeira modificação para os horários de 1968, uma vez que a duração da viagem se vai tornar mais curta.

MOVIMENTO TURÍSTICO EM ESPANHA

Na distribuição das receitas turísticas correspondentes a 1965 —11.600 milhões de dólares em todo o mundo—, Espanha ocupou o segundo lugar com 1.157 milhões, atrás da Itália. Segundo as estimativas da União Internacional de 10% das receitas turísticas mundiais e de 12,8% das de 10% das receitas turísticas mundiais e de 12,2% das receitas turísticas dos países da O. C. D. E. Em 1966 chegou a alcançar-se a cifra recorde de 17 milhões de turistas, obrigando o Ministério correspondente a contar com 170 delegações de turismo distribuídas por todo o País e 29 no estrangeiro. Também se conta com 93 centros de iniciativas e turismo em funcionamento e mais 37 que entrarão em breve em funcionamento. A tudo isto deverá acrescentar-se 19 centros considerados de interesse turístico nacional.

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 Capitais

PORTO · LISBOA · COIMBRA

INC
NOR
NORTEN
NORTENHA
NORTENHA-N
NORTENHA-NOR
NORTE.
NORTENH.
NORTENHA-N
NORTENHA-NOR
NORTENHA-NOR I.
NORTENHA-NORTENHA-NORTEN
NORTENHA-NORTENHA-NORTENH.



**BAIREUTE**

Uma vez mais, fanfarras vão ressoar sobre o «Grüne Hügel» de Baireute no próximo dia 21 de Julho, para a inauguração dos Festivais de Richard Wagner 1967, com uma nova encenação do «Lohengrin».

São aguardados visitantes de todos os países em Baireute, que já no século XVIII honrava o teatro musical através da marquesa Guilhermina, irmã preferida de Frederico II, rei da Prússia, e de seu marido, o marquês Frederico. Uma visão radiosa entre os convidados é, todos os anos, a Begun Aga Khan.

EXPEDIÇÕES A TERRAS DA ÁSIA

Duas expedições deixarão este Verão a República Federal da Alemanha, rumo a países longínquos. Seis membros da secção da Baviera na União dos Alpes Alemães partirão com destino a Hindukusch, na província paquistã do Chitral para explorar o vale Arkari e escalar dois cumes (6800 e 5400 metros). São também membros da União Alpina que pretendem conquistar na região de Wakhan, igualmente no Paquistão do norte, o Achez Czioch com 7020 metros de altura.

NOVA PONTE

Engenheiros alemães estão planejando um atrevido lançamento de ponte sobre o Mar Báltico. Uma ponte ferroviária deve criar uma ligação segura entre a ilha alemã Fehmarn e a Dinamarca, sobre o Mar Báltico que neste ponto tem 20 quilómetros de largura. Este projecto reduziria, uma vez mais, consideravelmente, a viagem na linha de voo dos pássaros, como a ligação mais rápida entre a Europa do Sul e a Escandinávia. Dez milhões de passageiros — foi o número transportado nos últimos quatro anos, em barcos através do Báltico.

O número de passageiros viria a atingir o quádruplo.

LIGAÇÕES POR CAMINHO DE FERRO ENTRE A GALIZA E O RESTO DA PENÍNSULA

Vão ser criadas diversas ligações por caminhos de ferro entre a Galiza e o resto da Península, segundo declarou recentemente em Vigo o director-geral da RENE. Vão circular comboios directos entre a Galiza e Andaluzia, Vascongadas e Catalunha além de incrementar-se grandemente os serviços com Portugal.

Obras de Arte do Património Nacional I

MIRANDA — Pórtico manuelino do antigo convento de frades trinos

Não há boa garrafeira...



sem

Espumantes Naturais
RAPOSEIRA

Caves da Raposeira
Lamego

Reunião do Comité Internacional

transportes por Caminho de Ferro

Proseguiram, no dia 1 de Junho, na sala «Algarve» da Sociedade de Geografia, os trabalhos da sessão plenária do «Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro» (C. I. T.), com a participação de cerca de 60 delegados de todas as administrações ferroviárias da Europa, Próximo Oriente e Norte de África e cuja organização, como referimos, esteve a cargo da C. P. A reunião do dia 1 foi especialmente destinada à apreciação da modificação da estrutura das conhecidas Convenções C. I. M. e M. I. V. (ou sejam, respectivamente, as que regulam os tráfegos de mercadorias e passageiros) e dos problemas relacionados com a respectiva revisão, assuntos estes da maior complexidade que serão oportunamente analisados pela Conferência Diplomática dos vários Estados participantes.

A delegação portuguesa a esta reunião era presidida pelo jurista dr. Oliveira Monteiro, chefe do Serviço do Contencioso da C. P.

Na primeira sessão de trabalhos, após as palavras de abertura do sr. eng. Mário Costa, administrador-presidente da comissão executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e do presidente do C. I. T., dr. Favre, foi apreciada a comunicação dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, na sua qualidade de administração-gerente.

Nela se abordaram os trabalhos de maior importância deste último ano de gerência, entre os quais sobressaem os da Convenção Adicional a C. I. V., tendo em vista a unificação da responsabilidade do caminho de ferro em caso de desastre sofrido pelos passageiros.

Seguidamente, o «Comité Directo» foi posto ao corrente dos principais assuntos em curso, de ordem jurídica e comercial nomeadamente a criação de algumas disposições complementares e a adaptação doutros regulamentos a que as administrações ferroviárias se subordinam no tráfego internacional de passageiros e mercadorias.

Foram reconduzidos, por unanimidade, até final de 1972, nas funções de Administração-Gerente, os Caminhos de Ferro Federais Suíços, tendo a sua actuação sido muito elogiada e a sua recondução saudada com gerais aplausos.

No dia 2, efectuou-se a segunda sessão de trabalhos. De manhã tratou-se das questões relativas à modificação das estruturas das Convenções C. I. V. e C. I. M. (respectivamente aplicáveis ao tráfego internacional de passageiros e ao tráfego internacional de mercadorias por caminho de ferro).

De tarde foram discutidos os problemas da arbitragem dos litígios entre as administrações ferroviárias e o estudo das modificações a introduzir na Declaração de Expedição utilizada nas remessas de tráfego internacional por caminho de ferro (a conhecida «lettre de voiture») assunto que esta organização, de colaboração com a União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), estuda para corresponder aos desejos da Comissão Económica para a Europa.

À noite, a C. P. ofereceu um jantar de gala, num dos nossos melhores hotéis.

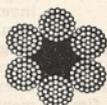
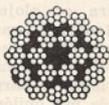
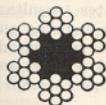
Na segunda-feira, 5 de Junho, terminaram os trabalhos do Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro.

Desde há cerca de um século se reconheceu na Europa como imprescindível a existência de normas de Direito Internacional e outras disposições complementares que, aceites pelos vários Estados, facilitassem os transportes por caminho de ferro de um país a outro (nalguns casos com a travessia de 5 ou mais países pelas carruagens directas ou vagões com carga), mediante a emissão de documentos uniformes e de aceitação geral por todas as empresas intervenientes. Só com uma cooperação muito intensa e continuada foi possível alcançar tal objectivo, dada a multiplicidade de países e de fronteiras no continente europeu.

A reunião analisou alguns aspectos importantes das normas e disposições aplicáveis ao tráfego internacional de passageiros e mercadorias por caminho de ferro, tomando decisões sobre certos estudos que foram empreendidos há tempos pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços, como Administração-Gerente do C. I. T. Citam-se, como exemplo, as modificações da estrutura das Convenções C. I. M. e C. I. V., os procedimentos quanto à arbitragem e certas disposições sobre a declaração de expedição internacional.

Tomaram parte nos trabalhos, além dos delegados dos vários caminhos de ferro europeu, representantes do Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer (O. C. T. I.) e da Union International des Cheinms de Fer (U. I. C.), e ainda, como observadores, representantes dos Caminhos de Ferro Marroquinos, Iraquianos e Irlandeses, presidindo às sessões o sr. Doutor John Favre, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

No final da reunião foi proporcionado aos participantes uma excursão à região de Sesimbra e ao Ribatejo, com a colaboração do Comissariado do Turismo.





Dois minutos de viagem

Birmingham, oficina do mundo

Quando os escribas de Guilherme, o Conquistador, anotaram no «Domesday Book», por ele instituído, os dados sobre Birmingham, não tiveram muito trabalho.

Registraram nesse grande censo da Inglaterra do século XI que nove famílias de camponeses viviam nesse pequenino vilarejo... e pronto.

Hoje as coisas são um tanto mais dinâmicas em Birmingham.

Com uma população de 1 106 000 habitantes, é a segunda cidade mais populosa da Grã-Bretanha. Contando com 1500 diferentes indústrias e ramos de comércio dentro dos seus limites, reivindica para si o título de «Oficina do Mundo».

Na verdade, é difícil encontrar uma cidade no Mundo em que não haja algo em uso que fosse fabricado em Birmingham.

Se por exemplo, o turista for fazer compras em alguns dos países da África ou em Israel, estará usando moeda que foi cunhada em uma das duas firmas particulares de cunhagem de moedas.

Quem viajar de comboio na África do Sul, Nova Zelândia, no Sudão, Paquistão ou na Argentina, estará andando em vagões fabricados em Birmingham.

Qualquer que seja o país em que se viva, é bem provável que o carro, a motocicleta, ou a motoreta, sejam oriundas de Birmingham.

O mesmo se dará com os pneus desses veículos, ou com os de bicicletas ou mesmo de aviões, pois mais de dez mil pessoas trabalham na fabricação de pneus em Birmingham.

Nas grandes fábricas de materiais eléctricos da Oficina do Mundo, foram produzidos, entre outras coisas, as instalações de iluminação da Grande Mesquita de Meca. Em outras partes da cidade, vitrais são feitos para ornamentar igrejas em várias partes do Mundo.

Não se pode deixar de fazer menção às armas fabricadas em Birmingham (fabrica armas de fogo desde os tempos da espingarda de pederneira), ceptros para municipalidades, correntes para as vestimentas de gala de prefeitos, jóias de fantasia produzidas em massa para o grande mercado das firmas que possuem lojas em cadeia, ou finas jóias em ouro e prata trabalhadas pelos melhores artesãos para os mais ricos clientes.

(E, a propósito, se alguém desejar uma cabeceira de cama em latão trabalhado, ornamentado com pérolas, existe o homem ideal para executar tal tarefa — em Birmingham, é claro).

Nos remotos anos do século XVI, alguém escreveu que em Birmingham «ecoava o som do martelo da bigorna» vindo das oficinas metalúrgicas.

Esse som vem ecoando através dos séculos e pode-se afirmar hoje, com segurança, que Birmingham fabrica tudo que é feito em metal desde um alfinete a barras de aço.

A população migrante desempenha importante papel em manter a Oficina do Mundo funcionando. Totalizando 70 000 habitantes, dos quais 40 000 são oriundos das Índias Ocidentais, tal população ocupa-se nas mais variadas actividades comerciais da cidade.

A ILHA «GRACIOSA»

Em Outubro passado a ilha Graciosa, ao norte de Lanzarote, que pertencia ao Ministério de Finanças foi entregue oficialmente ao Ministério de Informação e Turismo, afim de que se realize a sua promoção turística em grande escala mediante um concurso internacional de projectos. A ilha Graciosa tem 25 quilómetros quadrados de extensão e está ocupada por 950 habitantes.

IBIZA, PÉROLA DAS BALEARES

Assim foi classificada esta ilha o passado ano em que verificou um grande aumento de turistas como demonstra o facto de em 1964 terem sido 84 675; em 1965, 102 538 e em 1966 (até Agosto) ter-se alcançado a cifra de o quarto de milhão, cifra que se viu notavelmente incrementada no fim

do ano. Ibiza, com uma extensão de 572 quilómetros quadrados e 45 000 habitantes, possui agora 192 hotéis com 5 200 quartos e capacidade para 9 386 pessoas.

O PIRINEU DE LÉRIDA A GRANDE RESERVA TURÍSTICA DA EUROPA

As possibilidades turísticas da província de Lérida são imensas.

Em poucos anos foram construídos numerosos e modernos hotéis em vales e montanhas, e aglomerados de inverno em Baqueira os alojamentos existentes resultam insuficientes para atender à grande procura dos turistas que chegam a esta província, que é a principal reserva de Europa em turismo de montanha, com o atractivo de costas interiores nos seus lagos e barragens que atingem comprimento superior a três mil quilómetros.



Antologia dos melhores humoristas

A SENHORA DO COMBOIO

por Giovanni Guareschi

Jacinto, o meu anjo da guarda, quis ser tão gentil com o seu protegido que fez com que o meu olhar, ao consultar o horário do caminho de ferro, deparasse com o rápido das sete e qualquer coisa.

De facto, pude meter-me num compartimento de segunda classe sem que, por isso, fosse obrigado a estender as pernas sobre a rede porta-bagagens ou sobre o plano desigual formado pelas cabeças dos vinte e cinco passageiros que, habitualmente, ocupam os oito lugares do compartimento.

Os lugares ocupados eram exactamente sete: a Divina Providência tinha posto no oitavo o seu sublime chapéu, ocupando-o em minha intenção.

Ao pretender descrever os meus sete companheiros de viagem, posso consegui-lo em poucas palavras: eram sete homens, o último dos quais era uma senhora.

Apenas acabara de me sentar na minha porção dos caminhos de ferro do Estado, a senhora olhou-me com severidade e avisou:

— Repare que neste compartimento é proibido fumar.
— Na verdade, minha senhora, eu não estou a fumar — observei.
— Não importa — replicou a personagem. — Já fica a saber.

Os meus companheiros nem respiraram; deviam ser, todos os seis, maridos da senhora ou, então, já tinham recebido, antes de mim, o peremptório aviso.

O comboio pôs-se em movimento e, pouco depois, a senhora deixou cair no profundo silêncio do compartimento uma segunda comunicação importante:

— Quem tiver calor pode ir passear para o corredor, mas a janela continua fechada tal como está.

— Permita-me que faça notar que a janela está completamente aberta — disse, com bons modos, um dos seis.

— Se tem frio vá aquecer-se para a cabina do maquinista — respondeu friamente a senhora, fulminando o temerário através das lunetas. — Não é justo fazer-me morrer de calor apenas porque lhe agrada que a janela vá fechada.

O senhor que estava sentado à minha direita, um senhor idoso, de bigode, tirando a mala da rede e colocando-a sobre os joelhos dispôs-se a abri-la. A senhora fez uma careta de desgosto.

— Não tenho a mínima intenção de viajar até Génova num compartimento empestado pelo cheiro da sua mortadela e do seu mel. Se não é capaz de resistir à fome durante meia hora, ao menos vá comer para o corredor.

— Mas eu não vou comer — respondeu, timidamente, o senhor do bigode. — Pretendo, apenas, tirar um livro.

— Que livro é? — quis saber a severa senhora.

— Um livro amarelo — explicou o senhor do bigode.

— Que disparate! — exclamou a senhora.

E o excelente homem voltou a pôr a mala na seu lugar, sem a abrir.

Após alguns quilómetros percorridos em silêncio profundo, o mais elegante dos sete começou a falar de caça com o senhor que estava na sua frente. A dama irritou-se.

— É mesmo o momento próprio para falar de caça — resmungou.

O passageiro elegante fez qualquer objecção, mas a dama interrompeu-o:

— Quem tem vontade de dar tiros que vá para a guerra — disse, em voz alta.

O passageiro elegante nada mais disse. Após uma paragem, alguém abriu a porta do compartimento e espreitou para o interior.

— Há um lugar livre?
— O melhor que tem a fazer é ir tratar da vista — respondeu a senhora irónicamente. E o homem ficou perplexo.

— Mas eu vejo muito bem, minha senhora — ripostou, finalmente, com ressentimento.

— Então, jovem, deve ir tratar do cérebro — acrescentou a imperturbável personagem. — Quando alguém verifica que num compartimento de oito lugares viajam oito pessoas e pergunta se há um lugar livre, ou está embriagado ou é doido. O jovem, que era tímido, balbuciou:

— Mas senhora, eu...
A senhora, porém, levantando-se, segurou o manípulo do sinal de alarme e anunciou:

— Se não deixa de me insultar, puzo o sinal e mandou-o prender!

O jovem retirou-se, choramingando. Após alguns momentos de pesado silêncio, a senhora lançou um olhar de desgosto em seu redor.

— Sete homens cheios de vigor vêm uma senhora ser agredida, insultada e maltratada por um patife, sem se mezerem.

Proferiu estas terríveis palavras com voz sarcástica, e acrescentou:

— Que tristeza! E tenho de suportar isto até Génova.

O comboio continuava a correr por entre a neblina matinal. Finalmente a senhora, após consultar o relógio, exclamou:

— Nove e cinquenta! Já devíamos estar em Génova!

— Mais alguns minutos, minha senhora — respondemos em coro.

De facto, seis minutos depois o comboio chegava estação de Bolonha.

Livres da senhora que nos insultava a todos, a nós, aos caminhos de ferro e aos homens em geral, juntámo-nos os sete no café.

— Devia seguir até Parma — disse eu.

— E eu até Piacenza...

— E eu até Reggio Emilia...

— E eu até Modena...

— E eu até Londi...

— E eu até Fidenza...

— E eu até Codonho...
Disseram todos os outros.
— Mas vale a pena perder meio dia e algumas centenas de liras para sairmos de uma situação como aquela — conclui, com a aprovação de todos os outros.

O que é belo e instrutivo.

CARTAZ DO LIVRO CARTAZ DO LIVRO CARTAZ DO LIVRO



Terceira edição

de Jesus passou por aqui

G
u
e
d
e
s

d
e

A
m
o
r
i
m

A obra, sobre um tema que não morre e mantém a actualidade e frescura através dos séculos, já foi devida e justamente apreciada pela crítica, na altura da sua primeira edição.

Registe-se todavia, o êxito excepcional do trabalho de Guedes de Amorim, a sua aceitação pelo público num país como o nosso, em que, infelizmente a capacidade de compra e o gosto pela leitura não são de invejar. E, em especial, o facto desta 3.ª edição de «Jesus Passou por Aqui» incluir uma página de recomendação da obra escrita pela mais alta figura da Igreja em Portugal. A edição é de grande formato e inclui nas suas 500 páginas, largas dezenas de interessantes gravuras.

EXPOSIÇÕES VICENTINAS — CATÁLOGO

O Ministério da Educação Nacional, publicou, pela Comissão Nacional do V Centenário de Gil Vicente, o Catálogo das Exposições Vicentinas que as Bibliotecas da Universidade de Coimbra, do Porto, de Santarém e de Évora dedicaram ao Mestre do Teatro Português.

O eminente escritor e Professor Doutor Vitorino Nemésio, que prefacia o Catálogo, diz, ao terminar o Prefácio, que as exposições que essas Bibliotecas dedicaram a Gil Vicente, ficarão, através das rigorosas verbas deste catálogo, como o melhor Prólogo às celebrações do V Centenário, mostrando ao vivo a genial fecundidade do Poeta e o irresistível poder de irradiação da sua Obra, tanto em Portugal e Brasil como nos mais selectos meios romanístico da Europa e da América.

MORRER NÃO É O FIM — ROMANCE POLICIAL

Por **Agatha Christie**

Os romances policiais da grande escritora inglesa Agatha Christie são sempre admiráveis de engenho, e a publicação, em cuidadas traduções, dos seus livros, muito concorreu para a popularidade do seu nome entre nós. Agatha Christie tem, com efeito, uma larga audiência em Portugal e o facto deve-se principalmente à famosa colecção «Vampiro», de Livros do Brasil.

Com capa de Lima de Freitas, mestre ilustrador original, e numa tradução muito viva de Fernanda Pinto Rodrigues, acaba de aparecer o romance «Morrer não é o fim» da notável escritora. A Autora dedica este seu livro ao Prof. Stephen R. K. Glanville, que foi quem lhe sugeriu a ideia de uma história de detectives passada no antigo Egipto, «e se não fosse a sua ajuda activa e o seu encorajamento, este livro nunca teria sido escrito».

A acção deste romance decorre, pois, na margem ocidental do Nilo, em Tebas, no Egipto, aproximadamente no ano 2000 a. C. A inspiração, tanto das personagens como

do enredo, proveio de três cartas da XI Dinastia egípcia encontradas, há cerca de vinte anos, pela expedição ao Egipto do Metropolitan Museum of Art, de Nova Iorque, num túmulo de rocha defronte de Lúxor, e traduzidos pelo professor Battiscombe Gunn, no *Museum Bulletin*.

O talento de Agatha Christie arquitectou uma história engenhosa, que se lê com interesse.

A INDOMÁVEL — CONTOS

de **Somerset Maugham**

«Nunca pretendi ser outra coisa senão um contador de histórias. Divirta-me em narrá-las e tenho-as narrado em grande número. Por minha desgraça, contar histórias pelo simples prazer de fazê-lo não é um género de actividade que os intelectuais vejam com bons olhos. Trato de suportar esse meu infortúnio com fortaleza de ânimo», assim escreve o grande escritor inglês, no preâmbulo do livro de contos «A Indomável», recentemente editado por Livros do Brasil, na sua excelente colecção «Autores de Sempre».

Falecido em Dezembro de 1965, com noventa e um anos de idade, William Somerset Maugham é um escritor de hoje, dos mais actuais, dos mais vivos e dos mais imaginosos.

Vulto de primeiro plano na literatura dos nossos dias, Maugham conquistou a mais vasta audiência em todo o mundo culto. Portugal, que o escritor visitou por duas vezes, é um dos países em que conta maior número de leitores, que lhe admiram o talento extraordinário do narrador e do paisagista, a sua imaginação ágil, o sentido penetrante da sondagem psicológica.

Quem leu, nesta colecção, os livros: «Um gosto e seis vinténs», «Ah King», «Um casamento em Florença» não deixará de ler também apaixonadamente os contos do livro «A Indomável».

Magnífica apresentação gráfica. Capa de Infante do Carmo. Tradução do escritor brasileiro Leonel Vallandro, revista para Portugal.

Companhia Hanseática Lohmann & C.^a Lda.

AVENIDA DEFENSORES DE CHAVES, 35- 5.º — LISBOA

Caixa Postal n.º 1 425 — PO Box: LISBOA — Telef. 73 64 78 - 73 65 66 - 73 65 82

Osnabruecker Kupfer-und Drahtwerk: Cobre e suas ligas, metais leves, em tubos, chapas, perfis, arames — Cabos eléctricos

Hoesch-Export G. M. B. H.: Todos os produtos siderúrgicos

Material de construção para Caminhos de Ferro, molas.

STYRIA, Steirische Gusstahlwerke A. G. Viena / Áustria

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas
Perfis e Ferragens modernas de alumínio anodizado • Tintas e Vernizes

Munique: cidade da cerveja e centro literário



A célebre cidade da cerveja conquistou, entretanto, mais um título: é uma cidade de literatura. Enquanto Hamburgo continua a ser o maior centro da imprensa, aumenta o número de editoras de livros da República Federal da Alemanha que se instalam em Munique. No ano passado a bela cidade nas margens do Isar colocou-se em primeiro lugar entre as cidades alemãs de maior actividade editorial. Com um total de 231 editoras, Munique reúne mais de doze por cento de todas as editoras de livros da República Federal da Alemanha. A maioria dessas editoras veio de Hamburgo ou de Berlim. A antiga capital da Alemanha, há dois anos incontestavelmente o maior centro livreiro, perdeu 38 das suas empresas, ocupando agora o segundo lugar com 196. Também Hamburgo sofreu, nos últimos anos, perdas apreciáveis ou seja um total de 47 editoras. Do segundo lugar, Hamburgo passou para o quarto. Stuttgart, como Munique situada no sul da Alemanha, manteve o seu terceiro lugar entre os centros editoriais.

Apesar de estas alterações na localização das editoras, o livro atravessa uma conjuntura altamente favorável. A rádio, a televisão e o cinema alemão, ultimamente mais atraente, não impediram que as editoras de livros da República Federal da Alemanha elevassem, no ano passado, o seu facturamento para 2,1 biliões de marcos (1.533.000 contos). Este facturamento corresponde ao triplo da cifra atingida há dez anos. No mesmo período as exportações quadruplicaram. No ano passado as remessas de livros para o estrangeiro atingiram um valor de 186,2 milhões de marcos (1.359.000 contos). Os principais compradores de livros alemães foram a Áustria e a Suíça, o que não admira por nesses países se falar alemão. Mas também os Estados Unidos, a Holanda, a França e a Grã-Bretanha foram em 1965 grandes importadores de livros alemães.

Apesar desta alta conjuntura parece ser cada vez mais difícil lançar «best-sellers». Dos 27.247 livros lançados no ano passado por editoras alemãs, 85 por cento saíram dos prelos pela primeira vez. Só quinze por cento dos livros editados atingem uma segunda ou terceira edição.



A. J. GONÇALVES DE MORAES, LDA.

Estabelecidos desde 1894

TRÂNSITOS • NAVEGAÇÃO • SUPERINTENDÊNCIA • TURISMO

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

Porto — Rua da Nova Alfândega, 18 Tel. 2 87 41 (14 linhas) Telex 381 & 382

Lisboa — Rua de S. Paulo, 26 Tel. 3 49 43 (20 linhas) Telex 296 & 297

PORTO • LISBOA • LEIXÕES • AVEIRO • FIGUEIRA DA FOZ • SETÚBAL

•ULTRAMAR•

O Caminho de Ferro de Moçâmedes vai ser apetrechado com novo material e o porto mineiro do Giraul ficará a ser um dos 10 maiores do mundo

Como estava previsto, chegou no dia 22 de Junho a Moçâmedes, o primeiro comboio, procedente de Jamba, com minério da Cassinga, depois de atravessar a ponte do rio Colni, concluída há dias. O Caminho de Ferro de Moçâmedes pode organizar anualmente, na primeira fase de exploração mais intensa das Minas de Cassinga, 750 comboios base, com três locomotivas a rebocarem 32 vagões, o que representa a média de 1350 toneladas por cada composição.

Para manter o tráfego mineiro — o que actualmente, na fase de arranque, é na ordem de um milhão e 300 mil toneladas anuais, mas que se espera atinja o montante anual de sete milhões de toneladas — o caminho de ferro de Moçâmedes vai ser dotado, até ao fim de 1967, de quarenta locomotivas norte-americanas de longo curso, diesel-eléctricas, de 20 locomotivas alemãs, também de longo curso, diesel-hidráulicas, e de sete locomotivas de manobras.

No mesmo espaço de tempo aquele caminho de ferro ficará apetrechado com 740 vagões de minério de ferro de 15 toneladas de tara, 340 vagões para mercadorias gerais (111 fechados, 180 abertos, 30 plataformas e 25 cisternas) 24 furgões, 18 carruagens de 84 passageiros cada uma e 1 vagão-guindaste.

Em matéria de assistência ao material, o caminho de ferro de Moçâmedes disporá de uma oficina geral de reparações e fabrico de materiais em Sá da Bandeira, de dois postos de manutenção e apoio nas gares de carregamento de minério (Jamba e Tchaumutete) e de um posto de abastecimento de combustível, na Matala.

BEIRA

Trinta e cinco mil toneladas de cobre da Zâmbia serão exportadas através do caminho de ferro e do porto da Beira, enquanto durar a reparação da ponte ferroviária de Lubudi, no Congo de Kinxasa, recentemente dinamitada — segundo anuncia o diário «Notícias da Beira», em correspondência de Salisbúria, confirmando a sabotagem daquela ponte, facto que interrompeu o tráfego normal do cobre da Zâmbia para o porto do Lobito, em Angola.

O cobre será transportado, entre a Zâmbia e Moçambique pela «Rhodesia Railways.»

FERRAMENTAS
DE PRECISÃO
PARA UMA VIDA
INTEIRA



COFERTEL

COMÉRCIO DE FERRAMENTAS TÉCNICAS LDA.
Rua de Boavista, 132 - LISBOA - 2
Telef. 366897 - Telegr.: COFERTEL
Distribuidor no Norte:
ALMOR VIEGAS, LDA.
Rua do Bolhão, 126 - Telef. 28450 - Porto

Isto e Aquilo...



CEM MIL PESETAS

Para o melhor artigo sobre turismo, a empresa «Melιά» acaba de instituir o «Prémio Meliá de Jornalismo», destinado a premiar o melhor artigo sobre matéria turística de um lugar de Espanha, publicado em qualquer revista ou jornal, nacional ou estrangeiro.

O trabalho deverá ser publicado até 30 de Outubro do corrente ano.

(do «Diário do Norte»)

O TURISMO E AS CULTURAS HORTÍCULAS ESPECIAIS

Com o crescente desenvolvimento do turismo nacional, surgem agora para a agricultura novas perspectivas de colocação de numerosas espécies hortícolas, que normalmente não aparecem nos mercados e constituem mercadorias de luxo nas casas da especialidade.

Chamamos a atenção do agricultor progressivo para as evidentes possibilidades da horticultura especialmente em regiões como o Algarve, que devido às suas privilegiadas condições agro-climáticas são susceptíveis de produzir os referidos produtos nas épocas em que são mais necessários e melhor valorizados.

(de «A Voz de Trás-os-Montes»)

CIDADE NO FUNDO DE UM LAGO

Exploradores argentinos encontraram as ruínas de uma velha cidade no fundo do Lago Titiacá que, situado a 4000 metros acima do nível do mar, é o lago mais alto do Mundo.

Supõe-se que a cidade teria sido edificada na época da Civilização Aymara, que prosperou nos Andes há cerca de 1000 anos.

(do «Jornal da Madeira»)

PIGMEUS

Um colono australiano, subiu o curso do rio Samu e descobriu uma raça de anões menores do que os que se conheciam — não mediam mais de 50 a 55 centímetros.

Mostraram-se espantados ao verem os exploradores, mas depressa se acostumaram à sua presença e afavelmente ofereceram-lhes frutos e laticínios feitos com leite de cabras gigantescas, em comparação com os seus donos.

(do «Diário de Coimbra»)

FALECEU A MULHER MAIS PEQUENA DO MUNDO

Marieta Bello, que tinha apenas 21 polegadas de altura e era considerada a mulher mais pequena do mundo, faleceu

em Madrasta com 83 anos. Era natural de Fray Bento, Uruguai, e fazia parte de um circo, tendo percorrido todos os países da Europa e das Américas.

(de «A Tribuna» — Lourenço Marques)

A LINHA FERREA SAIGÃO-HUÉ

A 500 metros de altitude, no planalto de Lang-Bian, encontra-se Lalat que, desde 1900, é uma estância climática bastante frequentada e um centro de turismo reputado, a 400 quilómetros de Saigão, por caminho de ferro. O entroncamento que permite atingir Dalat é o de Turchan, na grande linha Saigão-Hué, dos caminhos de ferro do Vietname do Sul.

(do «Jornal de Notícias»)

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



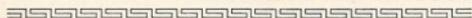
COMPANHIA DE SEGUROS A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18 — LISBOA

Capital e Reservas em 1966: 261.250 Contos

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Aniz «Dómús»



O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

DOCE • SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

//

À venda em todas as boas casas

Sociedade Dómús, Lda.

E L V A S

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Casa Velez Conchinhas, IMPORT.
E EXPORT., LDA.

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



Ar Condicionado

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

Westinghouse  Thermo King



Para melhor conforto
do Turismo Nacional

ESCRITÓRIO-EXPOSIÇÃO E VENDAS

LARGO DE SANTOS, 4-A
LISBOA-2

GABINETE TÉCNICO E OFICINAS

18, JARDIM 9 DE ABRIL, 20
LISBOA-3

TELEF. P.P.C. 66 10 44 - 66 51 17 - 66 23 34

OLIVEIRAS Transportes e Turismo, S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIOS DE CARREIRAS DE SERVIÇO PÚBLICO

SEDE

Avenida Dr. Joaquim de Melo
Telef. 62615
ÁGUEDA

FILIAIS

Porto: Telef. 2 69 54
S. João da Madeira: Telef. 2 26 39
Albergaria-a-Velha: Telef. 5 21 66
Viseu: Telef. 2 28 22
Leiria: Telef. 2 20 49

ESCRITÓRIOS CENTRAIS

Avenida Fernão de Magalhães
Telef. 27081/2/3/4
COIMBRA

Agência de Viagens OLIVEIRAS — Turismo

Avenida Fernão de Magalhães — Telef. 26719 — COIMBRA

OS MAIS MODERNOS E CÔMODOS AUTOCARROS PARA EXCURSÕES NO PAÍS E ESTRANGEIRO

Turismo Portugal, Lda.

Rua Alexandre Herculano, 12-A

Telefs.: 5 91 92 / 5 91 93 / 5 28 94

LISBOA

A mais antiga agência de viagens nacional • Passagens aéreas, marítimas e terrestres

Organização de excursões

Reservas de Hotel em Portugal e em todo o Mundo

42 ANOS AO SERVIÇO DO TURISMO



José Sampaio Costa, Lda.

CONSTRUÇÕES MECÂNICAS E ELÉTRICAS
FUNDIÇÃO DE METAIS

TELEFONES 67 71 21 - 2 - 3

Ligas de Bronze por normas — Bronzes fosforosos — Cupro-alumínios

SECÇÃO DE MECÂNICA
Beco da Rosa, 9-13
(a Poais de S. Bento)

SECÇÃO TÉCNICA — ESCRITÓRIOS

SECÇÃO DE FUNDIÇÃO

RUA DA CRUZ DOS POAIS, 1, 2.º
LISBOA

Rua Pedro Dias, 28

Ferraria Franco-Portuguesa, Limitada

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO

(LICENÇA FRANCESA)

CAMPO GRANDE, 288

TELEFONE 79 03 13

LISBOA - 5

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

Domicílio a domicílio entre: LISBOA-COIMBRA-S. JOÃO DA MADEIRA-SETÚBAL-PORTO-BRAGA-GUIMARÃES-CORTEGAÇA

E S C R I T Ó R I O S

L I S B O A

Rua Morais Soares, 24-A e 24-B
Teleones 84 09 87-88-89

P O R T O

Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones 2 35 25-2 17 24-3 26 94

G U I M A R ã E S

Rua Central de Camionagem
Telefone 4 05 25

C O I M B R A

Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone 2 37 54

B R A G A

Rua Andrade Corvo, 84
Telefone 2788

C O R T E G A Ç A

Telefone 91

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (junto ao Pavilhão dos Desportos) — T E L E F O N E 2 3 1 2 9

SERVIÇO A DOMICÍLIO PARA A MARGEM SUL DO TEJO

MICHTYPLATE ROOF COATING
 um produto da
TEXAS REFINERING CORP.
 Revestimento betuminoso para impermeabilização
 de coberturas de betão

Entregas imediatas em Lisboa

VARIA, LDA.
 RUA NOVA DA TRINDADE, 1, 3.º E.
 Telefone 36 79 62 — LISBOA - 2

Benardino, 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
 LISBOA—PORTUGAL

Marcus & Harting, Lda.
 ROSSIO 45 - - 50
 LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS
 BILHETES DE CAMINHO DE FERRO

Passagens aéreas e marítimas,
 reservas de hotéis, etc.

COSTAMANOS
COSTA, TRIGO & CA., LDA.
 — ARMAZENISTAS - IMPORTADORES —

FERRAGENS — FERRAMENTAS
 UTILIDADES DOMÉSTICAS

LARGO DE S. DOMINGOS, 39, 40, 41
 TELEFONE 3 12 77 — PORTO

CORREIAS TRAPEZOIDAIS E PLANAS
 MANGUEIRAS
 CHUPADORES
 COLAS, ETC.

GOODYEAR

A
 mais
 alta
 qualidade

Distribuidores exclusivos
CANELAS & FIGUEIREDO, LDA.
 Rua dos Fanqueiros, 46 — LISBOA

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

NALCO

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

RUA D. JOÃO V, 2-2.º
 LISBOA

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
 LISBOA

Fábrica de Tecidos Finos
do Monte dos Burgos, Lda.

ESPECIALIZADA NO FABRICO DE
 ETAMINES • MARQUISSETTES
 E TODO O GÉNERO DE TECIDOS ABERTOS

TELEFONE: 95 00 24
 TELEGRAMAS «TÉFI»

Monte dos Burgos PORTO

TACOS E PARQUETES

DE MECRUSSE - MUCIBE - MUTENE - FREIXO - PINHO
— Colas brancas especiais para o seu assentamento —

★

TOROS E PRANCHAS DE MUCIBE

★

Especialidade em soalho à inglesa
Todos os tipos de madeiras serradas e aparelhadas

★

AGLOMERADOS
APARITE — NOVOPAN — TABOPAN
PLACAROL — «PLATEX» — «LAMINITE»

COLAS PARA TODOS OS FINS

Emídio da Costa Pinheiro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209
Telefones: 76 82 58 - 77 67 36 - 77 26 71 — LISBOA - 4
CORRESPONDÊNCIA: APARTADO 1501 — LISBOA-1

ELECTRO ARCO, LDA.

ELÉCTRODOS • POSTOS • ACESSÓRIOS
PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA

★

MATERIAL APROVADO PELOS:

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
BUREAU VERITAS
GERMANISCHER LLOYD

★

LISBOA
RUA SILVA CARVALHO, 239
TELEF. 68 36 49

FÁBRICA E LABORATÓRIOS
VENDA NOVA — AMADORA
TELEF. 97 06 13

PORTO
RUA DO BOLHÃO, 216
TELEF. 2 12 77



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

COMPANHIA INDUSTRIAL
DE CORDOARIAS TÊXTEIS E METÁLICAS

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

P Ó V O A D E V A R Z I M

Telefones: 6 20 11 - 6 23 08 - 6 26 50 - 6 28 50
End. Telegráfico: CORDAS x Caixa Postal 10
Telex: 670

A maior organização portuguesa
para manufacturas de:

Cabos e fios de sisal, Manila, Algodão, Linho,
cairo, «nylon», polietileno e polipropileno.
Linhas e cabos de aço — Normais e espe-
ciais — (Preformado, Lang's Lay e Warring-
ton) — Cabos alumínio-aço para baixa tensão
— Assistência técnica para a sua montagem

CABOS DE ALUMÍNIO e ALUMÍNIO AÇO A. C. R. S.
ESPIAS E CABOS DE TERRA

FRAPIL**CONSTRUÇÕES E MONTAGENS ELÉTRICAS**

S. A. R. L.

AVEIRO — PORTUGAL

Apartado: 20 — Telegramas: **FRAPIL**

- ALTERNADORES
- DINAMOS E MOTORES DE CORRENTE CONTÍNUA
- SEREIAS
- POSTOS DE SOLDADURA

Laranjeira, Sousa, Lda.**IMPORTADORES DE FERRO E AÇO****FORNECEDORES DA C. P.**

SEDE

L. do Intendente Pina Manique, 37-39

Telefones 4 59 90 - 73 20 55 - 5 23 74

Teleg. LARSOUA

ARMAZÉNS

Travessa do Cruz aos Anjos, 9

Travessa do Maldonado, 1

LISBOA - 1

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

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****VIDROS E ESPELHOS**

DE TODAS AS QUALIDADES
E PARA TODOS OS FINS

A UNIÃO

RUA LUZ SORIANO, 23 - A

Fornecedora das mais importantes obras do País

Telefs. 32 44 85 - 3 30 84 — LISBOA

Santos & Silva Vieira, Lda.

IMP. — EXP.

BRINQUEDOS, ARTIGOS PARA CARNAVAL

— DECORAÇÕES E FOGOS DE ARTIFÍCIO —

SEDE

SALÃO DE EXPOSIÇÃO

Rua da Boavista, 14-16

Rua da Boavista, 64-68

Telefone 32 39 06

LISBOA - 2

Chaves & Rezende, Lda.

REVENDEDORES DE LÂMPADAS «ASTRA»

Material eléctrico e sanitário — Instalações eléctricas
e canalizações de água e gás

RÁDIOS e reparações de toda a aparelhagem eléctrica

VENDAS A PRESTAÇÕES

RUA DO SÉCULO, 24

Telefones 3 52 68 / 36 89 94 — LISBOA

Armazéns do Rossio**TECIDOS — MALHAS — LÃS**

GRANDE VARIEDADE
OS MELHORES PREÇOS

FORNECEDOR DA COMPANHIA
DOS

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Telefs. 32 24 03 - 3 43 14 — LISBOA

PRAÇA D. PEDRO IV, 78, 79 e 80



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

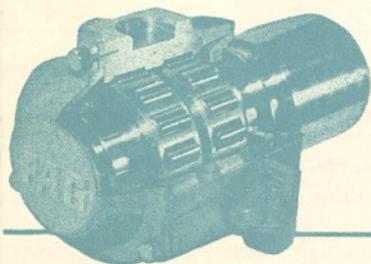
BENZO-DIACOL



FAG®

Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carris

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 8666