



Ano do Centenário
dos Caminhos de Ferro Portugueses

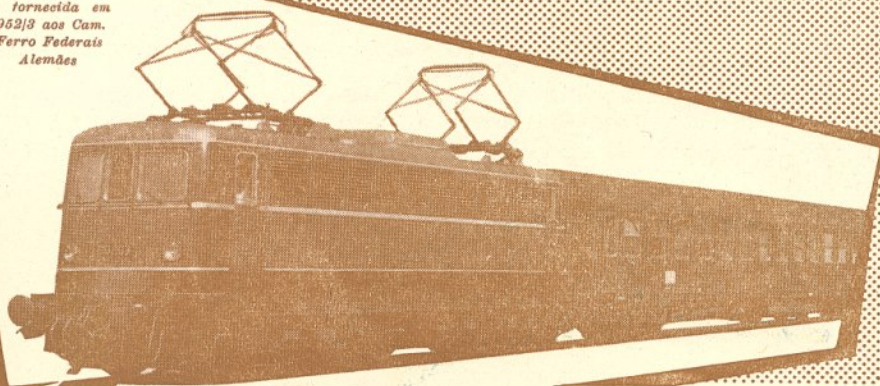
1856

1956

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

HENSCHEL

*Locomotiva eléctrica
fornecida em
1962/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães*



Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

**O MAIOR STOCK DE LUSTRES
ANTIGOS EM PORTUGAL**

Restauros de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL

POSITO LE61
1957 1956

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1894
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1654

16—NOVEMBRO—1956

ANO LXIX



Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Ano Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	561
Balanço de viagens	564
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	565
Tráfego para a Outra Banda, por <i>GUERRA MAIO</i>	567
Concurso Fotográfico Ferroviário	569
Publicações do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, editadas pela C. P.	570
Problemas Actuais — Transportes.	570
Parte Oficial.	571



Ano Centenário

dos Caminhos de Ferro Portugueses

Como a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» colaborou, há 50 anos, nas comemorações do primeiro meio século dos caminhos de ferro do País. Porque se malograram os festejos projectados do cinquentenário

COMO prometemos, reproduzimos hoje a segunda parte do artigo que, no número de 16 de Outubro de 1906, foi publicado nesta «Gazeta», sob o título de *Cinquentenário dos Caminhos de Ferro Portugueses*. Intitula-se *A Génese* a primeira parte e transcrevemo-la no nosso número extraordinário de 16 de Outubro. Agora passamos a reproduzir a segunda parte intitulada:

O Lado Cómico

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

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

Um dia lera em um jornal inglês que se tratava de construir em Portugal uma linha férrea. Meteu as poucas roupas na maleta, tomou passagem a bordo de um paquete e ei-lo sobre o salso elemento, através das brumas da Mancha, e maldizendo dos solavancos que lhe fazia sofrer o Cantábrico, a caminho de Portugal.

A tradicional benevolência dos portugueses para com os estrangeiros, facilitou-lhe relacionar-se com o mundo político de Lisboa, e, considerado por uns, aceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi tratando de fazer acreditar que era apoiado por um grupo de financeiros

ingleses para organizar uma companhia, tendo por fim a construção dos caminhos de ferro de Portugal.

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

Jubiloso, passou a organizar a companhia. Esta, porém, não passou de sonho.

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

Não está ainda bem averiguado se chegou a receber os honorários do seu trabalho. Os empregados da secretaria, esses, nada recebiam, mas em compensação tinham comedorias abonadas no «Mata», então o restaurante da moda, tinham entradas para os teatros todas as noites, e cavalos para darem os seus passeios.

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

—Mostrem-se bastante, mas sempre atarefados.

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

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

Por fim chegou o escândalo a tal ponto que impossível se tornava continuarem as coisas como estavam. Apertou o Governo com Hardy para que marcasse o dia em que deviam ser inaugurados os trabalhos. O nosso homem posto entre a espada e a parede confessou num arranque de franqueza que não tinha um real.

Fontes arrepelou-se; Rodrigo da Fonseca Magalhães deu por paus e por pedras, praguejou, mas nada disso fez com que o homem pudesse arranjar dinheiro. Para salvar a situação das obras públicas saíram madeiras e deu-se princípio à construção de um palanque para os convidados assistirem à cerimónia e de um pavilhão destinado a receber D. Maria II e D. Fernando, que deveriam inaugurar os trabalhos.

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

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

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

Mas vamos adiante. A 7 de Maio de 1853 teve lugar o apregoado simulacro da inauguração dos trabalhos com a assistência da família real, dignitários do paço, ministério, vultos influentes na política, convidados, etc. Em seguida à cerimónia houve beberete. Foi servido pelo benemérito Mata, que mais uma vez foi ludibriado porque nunca chegou a receber a importância do fornecimento.

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

Como o escândalo era de monta e as sátiras assestavam o ministério, Fontes, que era um devotado apóstolo da ideia dos caminhos de ferro, tomou a iniciativa de uma combinação para se constituir uma companhia portuguesa com o capital de 3600 contos para tomar a concessão feita à Companhia Central e Peninsular. Desses 3600 contos, 1200 eram tomados pelo Governo, 1200 deviam ser cobertos pelos subscritores, e os empreiteiros entravam com o material competente aos restantes 1200 contos.

E aí começou Fontes na sua peregrinação para arranjar subscritores. Era ao tempo um importante centro de reunião a casa de D. Maria Cruz, casada com D. Pedro Brito do Rio. Aí se juntavam quotidianamente José Estêvão, Rodrigo da Fonseca, o Conde de Farrobo, Almeida Garrett, Nogueira Soares, etc. Fontes Pereira de Melo falava a uns e outros na necessidade de cobrir a subscrição e todos mais ou menos iam subcrevendo com umas tantas acções. Chegara o momento de ser preciso fazer a transferência das acções da Companhia de Hardy para a nova Companhia. Era preciso, porém, que o conselho de administração sancionasse essa transferência. Mas como? se a famigerada Companhia inglesa não passava de uma fantasia nascida no cérebro de Hardy.

Fosse como fosse, eram precisos administradores. O arrojado inglês não se embaraçou com a dificuldade. Mandou vir de Londres meia dúzia de vadios, famintos,

esfarrapados, e distribuiu-os pelos empregados da administração em Lisboa da pseudo-companhia com a obrigação de os encadernarem convenientemente para figurarem de administradores. Alugaram-se-lhes cas, grande jantar à custa do Mata e os nossos homens apresentaram-se de ponto em branco devidamente ensaiados para a representação. E apenas desempenharam o seu papel, foram postos a bom recato, até que chegou um paquete que os levou para Londres. Não fossem eles dar com a língua nos dentes.

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

* * *

No mesmo número da «Gazeta» lê-se, sob o título de *As projectadas festas*, a seguinte nota:

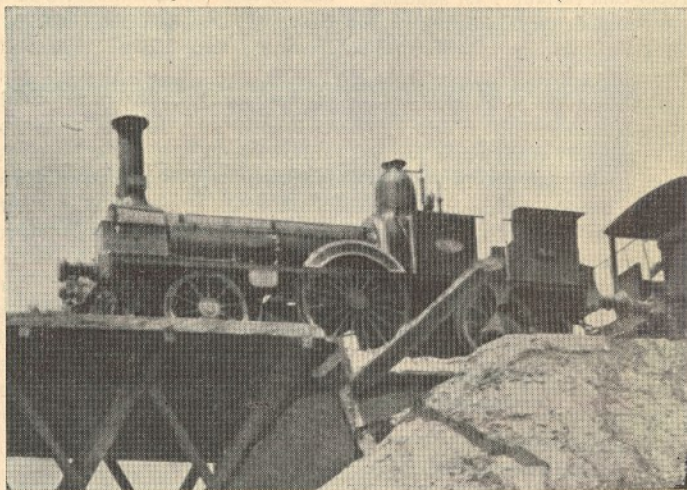
«Com sentimento o dizemos: Dos festejos que chegaram a planear-se para soleni-

zar o advento da viação acelerada em Portugal, nada se fará.

A celebração de um facto desta ordem precisava de festejos condignos, e esses tinham que ser feitos pelo País. Mas a instabilidade dos governos, no primeiro semestre deste ano, as sucessivas mudanças de situação, os grandes problemas administrativos, ao estudo dos quais o actual teve que dedicar-se, estudo cujos frutos vão brotando com agrado geral, impediram que se pudesse dedicar a devida atenção a um assunto que, com certa razão, podia considerar-se secundário.

E aqui está porque não haverá festejo algum, limitando-se a celebração por parte da Associação dos Engenheiros a uma sessão solene, e por parte da nossa «Gazeta», a um número comemorativo, que sairá no dia 28.

Nem uma modesta festa de caridade que tentámos fazer, na mesma quinta onde, há 50 anos, se deu o jantar de inauguração, nos foi possível realizar, por não no-lo consentir o seu actual proprietário!»



Uma das locomotivas que estavam ao serviço dos nossos caminhos de ferro nos anos de 1857-1858. Comparando-a com as de hoje, verifica-se que o progresso foi, na verdade, assombroso

Balanço de viagens

QUANTOS comboios tenho visto durante uma vida de viagens! Quantas pressas, quantas esperas, quanto cabecear com sono, quantas noites mais ou menos confortáveis, quantas surpresas... Comboios de linhas secundárias, com paragens arquejantes e raparigas que riem nas estações ao ver-nos partir... Comboios dos arrabaldes mal acordados... Comboios ingleses com rodas altas onde esses senhores da City decifram palavras cruzadas do «Times», entre o Kent e o Strand... Comboios de madeira da Suécia e da Noruega em que atravessamos, dormindo, florestas cheias de sonhos... Comboios brancos de Louqsor que levantam numa noite a poeira dos túmulos, Flecha de Ouro, Côte d'Azur... Terceiras classes campónias e carruagens de sub-prefeituras onde se encontram as familiaridades da diligência, o atravancamento dos mercados, os gatos enjaulados em cabazes, as mestras de faces rosadas. Quantas caras nestes horizontes móveis, algumas inesquecíveis, embora apenas vistas de relance no espaço de um dia ou de uma hora! E outros esquecidos, desaparecidos, no infinito das coisas apagadas.

Fizeram-me sorrir outrora aqueles versos ingênuos de François Coppée. «Eu sou uma criança pálida do velho Paris que tenho a saudade dos sonhadores que nunca viajaram», e neles pensava outrora para lhes oferecer esta variante: «A saudade dos sonhadores que viajaram demais». Porque esse será o mal de amanhã quando a viagem puder sempre satisfazer as curiosidades, mas já não puder corresponder a um sonho. Todos nós sonhámos com nomes e paisagens desconhecidos (nada mais banal do que aquilo que nos é mais pessoal) e pudemos vir a conhecê-los sem grandes desilusões. A viagem fossem quais fossem os meios de que dispusemos para a efectuar, era uma libertação enquanto que neste tempo em que toda a gente viaja vai-se tornando pouco a pouco uma incorporação. Nada há que objectar a isso.

É justo, é mesmo reconfortante que tanta gente se desloque e possa na estação calmosa mudar de ar e ter o seu quinhão de desconhecido. Mas encontrar-se em Florença, na Primavera, quando só lá havia frequentadores habituais, velhas solteironas

inglesas das pensões do Arno, estetas minuciosas, heroínas de Anatole France, ou de d'Annunzio e estar lá hoje com tanto barulho, em hotéis cheios e «trattorie» onde os visitantes de um dia descobrem, com gritos de entusiasmo, o gosto dos «canelloni» — que diferença! Barnabooth, o herói de Valéry Larbaud, (que alguns dos meus camaradas levaram nos seus equipamento em 1914) não reconheceria o sítio. Na verdade aquele Americano decadente, aquele príncipe dos «sleepings» parece tão antigo como o herói da «Viagem Sentimental» de Sterne: é uma flor doutros tempos que já não pode desabrochar no nosso. O turista de Stendhal ou o cosmopolita de Bourget estão condenados a desaparecer. E isto porque qualquer viagem grande torna-se cara de mais para quem a quiser fazer isoladamente seguindo a sua fantasia. Quem encontramos nós hoje em dia em comboios de luxo, argumentos da crónica — e da opereta — nos começos deste século? Funcionários em missão de serviço, «presidentes» de qualquer coisa, embaixadores, delegados itinerantes, banqueiros, «poderosos» industriais, enfim todos os que não pagam do seu bolso as despesas da aventura.

E nos comboios ordinários? As caravanas das viagens organizadas, viajantes com lugares alugados, quartos reservados, itinerários sem surpresas. Quando se não é mais do que um viajante abandonado à sua sorte e à sua vontade, o turismo torna-se difícil. E cada vez o há-de ser mais.

Não quero dizer mal das viagens organizadas. Viagens sem sonho, oferecem garantias mas desmancham o prazer. Fazem-nos conhecer gente e não o mundo. Os americanos apreciavam-nas e praticavam-nas até ao ponto de pagar preços consideráveis escolhendo guias com um ano de antecedência, o que os não salva das precipitações estonteantes e de certas confusões, a avaliar pelo que aconteceu a um casal que acabava de se apear à porta de um «palace» de Nice. Ela olha para o mar, admira-o e o marido, depois de consultar o programa da viagem, exclama: «We are in Barcelona now!» (Cá estamos agora em Barcelona!) A anedota é verdadeira.

Com ela acaba este balanço das viagens. Tinha de o acabar mesmo. Tómo o comboio logo...

Guermantes



P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Vem a Portugal, em visita oficial, a Rainha D. Isabel II

Foi anunciada oficialmente a visita da Rainha Isabel II ao nosso País, no próximo mês de Fevereiro. A notícia causou em todos nós o mais justificado júbilo, porque essa visita com que a jovem Soberana retribui, a poucos meses de distância, a presença do sr. General Craveiro Lopes na Inglaterra, consolidará mais ainda os laços de amizade das duas nações que oferecem ao mundo o exemplo único de uma aliança multiseccular.

O novo encontro da Rainha de Inglaterra e do Presidente da Nação Portuguesa tem, para além da cortesia de uma retribuição, um alto significado político, que nos apraz registar.

O martírio da Hungria

O mundo cristão, alarmado e indignado, assiste ao trágico espectáculo da pobre Hungria, invadida e esmagada pelas tropas comunistas. A gentil cidade de Budapeste, debruçada sobre o poético Danúbio, converteu-se num montão de ruínas. A lama empapada de sangue de milhares de vítimas cobre agora as ruas da cidade, que foi uma das mais maravilhosas da Europa central. O sangue das vítimas imoladas à fúria das tropas inimigas clama vingança. Podem fazer-se calar, pela violência, as vozes dos patriotas, invadem-se e escravizam-se as populações, mas quando o espírito nacional existe, consciente dos seus destinos, esse nunca morre. E a Hungria há-de levantar-se de novo, num grande movimento de libertação, tão enérgico, como se os próprios mortos se erguessem para ajudar os vivos.

António Ferro

Com o falecimento de António Ferro, desapareceu não apenas um diplomata, que servia, admiravelmente, o nome e o prestígio do nosso País, mas, sobretudo, um grande jornalista, um dos maiores, mais originais do nosso tempo. Um dos principais méritos foi, sem dúvida, o de ter criado o seu lugar ao Sol, com o seu talento, sem atropelar fosse quem fosse. Deixa uma obra e deixa a lição da sua audácia honesta, da sua sinceridade, da paixão ardente com que serviu as suas ideias. Foi invejado e foi admirado. E, no entanto, soube sempre esquecer — e esquecer é sempre perdoar — injustiças, malquerenças, pequeninos ódios. E porquê? Porque António Ferro só compreendia e amava a beleza e a arte. O primeiro secretário nacional foi em tudo, no jornalismo, na política e na diplomacia, um artista e um poeta.

O caminho de ferro e a caricatura



Interior duma carruagem de 1.ª classe — Aborrecidos, porque ainda, por cerimónia, não começaram a conversar.

Por Eduardo Lobo da Costa

NO COMBOIO

*À hora dum crepúsculo doirado
caminha o meu vagon na férrea estrada,
perpassam, em farândola animada,
as terras e as coisas a meu lado.*

*De modo natural, cadenciado,
as árvores lá seguem perfiladas,
mas tudo é ilusão — das comprovadas —
pois quanto vejo a andar... fica parado!*

*A logro bem igual nos sujeitamos
seguindo, vida fora, a nossa esteira,
tranquilos, sossegados nos julgamos.*

*Os anos passam breves em carreira,
e, afinal, somos nós que caminhamos
em busca da morada derradeira!*

Faustino Reis Sousa

(Do livro — «Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa» — Compilação do Eng.º Frederico de Quadros Abragão).

Tratamento a frio com Fosfato para destruição da Ferrugem

por A. R. King, D. I. C., A. R. S. Sc., A. R. I. C.

A protecção das estruturas metálicas contra a corrosão, tem merecido da indústria química especiais atenções. Por acharmos interessante, transcrevemos a seguir um artigo publicado no volume XXIII, n.º 14 da Revista inglesa «Machinery Lloyd», de 7 de Julho de 1951:

«O produto «Foscote R.S.» é primordialmente um destruidor da ferrugem, convertendo-a, por uma acção química normal numa mistura de compostos que se podem chamar, propriamente, fosfatos de ferro. Por esta razão se chamou Foscote, nome que significa uma capa de fosfatos. As letras R. S. servem apenas para identificação, pois têm uma interpretação descritiva, como, por exemplo, Rust-Sealing (isola ou evita ferrugem), Rust-Suppressing (supressão da ferrugem), Rust-Solvent (solvente da ferrugem), e Re-Surfacers (restaurador de superfícies).

Os fosfatos de ferro são de cor cinzenta, às vezes de tom muito escuro, quase negro. A cor real varia com o tamanho dos cristais da capa que, por sua vez, dependem do estado físico da superfície sobre a qual se aplica o Foscote R. S. Em qualquer dos casos, seja a capa de fosfatos cinzento-escuro ou negra, tem sempre um aspecto muito diferente da ferrugem. Não pode haver confusões na aplicação do Foscote R. S. a uma superfície ferrugenta porque a cor vermelha da ferrugem desaparece por completo. É uma pura casualidade que a ferrugem seja vermelha, castanha, amarela ou alaranjada, e os fosfatos de ferro sejam negros acinzentados. Mesmo, o único mérito da cor é o que torna fácil ver o efeito rápido do uso do R. S.

Qual o valor da existência de uma capa de fosfatos de ferro em lugar de uma capa de óxido de ferro, ou seja de ferrugem? A resposta a esta pergunta acha-se na história da casa Walterisation Company, produtora do Foscote R. S.

O R. S. foi lançado pela primeira vez no mercado em 1949, aproximadamente dez anos depois de se ter inaugurado a fábrica de Croydon, fabricando e vendendo os produtos para o tratamento de Walterisation por imersão a quente com o fim de dar capas de fosfatos em superfícies limpas de ferro ou aço.

A capa que se obtém por este tratamento de imersão a quente, é de um fosfato ferroso muito puro e usa-se como aparelho antes de pintar ou como absorventes de materiais orgânicos de impregnação, tais como óleos minerais ou vegetais, misturas de lanolina, ceras e lacas.

Uma das virtudes da Walterisation é a de que não são necessárias lavagens. O metal tratado no banho de fosfatação pode secar sem se lavar, pois não há produtos químicos nocivos na solução de tratamento que tenham de ser arrastados pela água da lavagem.

Sabe-se que as capas de fosfato obtidas por qualquer processo (seja por Walterisation ou pelos processos americanos e alemães que usam normalmente compostos de fosfato de zinco e fosfato de magnésio) são superfícies boas para pintar. Proporcionam uma capa absorvente que não é metálica, é quimicamente neutra e preserva os acabamentos da pintura.

Para estruturas grandes que não se podem submergir num banho de fosfato, este novo produto, o Foscote R. S., pode aplicar-se por meio de um pincel, convertendo a ferrugem numa capa complexa de fosfatos de ferro. Com ele obtém-se este resultado porque não é necessária a seguir a lavagem com água. Se fosse precisa essa lavagem, as superfícies teriam de ser secas para tirar-lhes a humidade, sem contar que a operação da lavagem teria, provavelmente, um efeito prejudicial sobre a camada de fosfato, resultando este tratamento pouco económico.

Há muitos produtos para o desenferujamento ordinário. Estes dissolvem e reduzem a ferrugem até onde é possível. O Foscote R. S. aplica-se e deixa-se na superfície. A ferrugem, em vez de ser retirada, converte-se num produto útil. O resultado final de tal tratamento é a formação de uma superfície inibitiva contra a ferrugem, o que é muito melhor do que se tivesse tirado toda a ferrugem e se houvesse aplicado a pintura a uma superfície completamente livre do óxido de ferro.

Este resultado, notavelmente valioso, obtém-se pela sensível acção química de utilizar o princípio básico do original invento da Walterisation, o emprego de um conjunto activado de fosfato de ferro em união com uma quantidade de ácido livre suficiente para manter o fosfato de ferro em solução. Quando se aplica Foscote R. S. a uma superfície ferrugenta, este converte a ferrugem em fosfato de ferro, a qual se combina com o fosfato de ferro que existe no Foscote e se precipita em forma de composto insolúvel.

O princípio é o mesmo que se emprega no processo por imersão a quente, mas como a velocidade da reacção química depende da concentração e da temperatura, é necessário deixar que o «Foscote R. S.» continue actuando durante várias horas a fim de consolidar a sua acção.

O método para usar o Foscote R. S. é o seguinte: Primeiro deve limpar-se a ferrugem solta e espessa por meio de uma escova de arame fino, não porque o Foscote R. S. não possa converter essa ferrugem, mas precisamente porque o pode fazer. A ferrugem solta converter-se-ia em fosfato solto, o que constituiria uma má superfície para pintura. A ferrugem espessa terá o inconveniente de ficar com uma capa exterior convertida sob a qual ficará ferrugem solta.

Para uso do «Foscote R. S.» o espaço de tempo e a energia necessária para passar com escova de arame são muito reduzidos. Disto resulta uma grande economia de dispendiosa mão de obra.

Depois desta preparação inicial da superfície, aplica-se o Foscote com um pincel como se fora uma primeira camada de tinta. Quanto menos ferrugem haja na superfície, menos Foscote R. S. terá de consumir-se. Este produto é muito económico e só se deve aplicar uma película delgada suficiente para se obter uma camada uniforme.

A conversão tem lugar lentamente como sucede com a maior parte das reacções químicas a baixa temperatura. Depois de meia hora, aproximadamente, pode parecer que a acção está completa, pois que a cor da ferrugem desapareceu. Apesar desta mudança de cor a conversão não está ainda completa e os utilizadores não devem deixar enganar-se pela mudança rápida no aspecto da superfície.

Conquanto haja no ambiente humidade bastante para actuar como electrolito, a reacção química continuará. Logo, há que deixar secar completamente a fim de evitar os insucessos devidos a pintar-se uma superfície húmida agravados com a perda do valor pleno de um tratamento que se não deixou atingir o seu termo.

Devido à sua conversão lenta há que ter o cuidado de não aplicar R. S. em demasia. Isto é especialmente de atender quando a ferrugem é delgada ou nas partes adjacentes libertas de ferrugem.

R. S. em excesso é quase tão mau como em quantidade diminuta, no que se refere ao aspecto. O R. S. em excesso demorará a secar, podendo mesmo não se solidificar nunca. Deve permanecer uma película viscosa e pegajosa de R. S. concentrado e sem se consumir. Secando por completo pode formar-se um depósito pulverulento, branco, mas este remover-se-ia com a escova antes de se pintar.

Podem evitar-se os efeitos indesejáveis do excesso de R. S. passando um trapo húmido, meia hora depois, aproximadamente, da aplicação, dando assim tempo suficiente para que se realize a conversão inicial. Como é natural, a prática correcta consiste em aplicar a quantidade de R. S. que baste para o efeito desejado.

O resultado de usar o «Foscote R. S.» é conseguir-se nas estruturas e nas partes ferrugentas que não podem submergir-se num banho quente, uma capa isoladora de qualidade comparável aos tratamentos de imersão a quente, ou fosfatados por pulverização.

As provas extensas de laboratório demonstraram que o uso adequado do «Foscote R. S.» em superfícies ferrugentas antes de pintar, aumentará a duração dos acabamentos da pintura, pelo menos três vezes, e, em muitos casos, mesmo, cinco ou seis vezes.

NÃO DEITE FORA A FERRUGEM!

PINCELANDO O METAL FERRUGENTO COM

FOSCOTERS,

DE WALTERISATION CO. LTD.



Acabou-se a necessidade de tirar totalmente a ferrugem antes de aplicar a tinta — Reduzir despesas, como nunca anteriormente (com novas pinturas e sua manutenção)

Distribuidores para o Continente, Ilhas e Ultramar
SOC. GILLCAR, LDA.

RUA NOVA DO ALMADA, 81, 2.º — LISBOA — Tel. 24504

Tráfego para a Outra Banda

Por GUERRA MAIO

A travessia do Tejo tornou-se ultimamente aflitiva, no que respeita ao transporte de automóveis e autocarros. Reclama-se com insistência a construção de uma ponte sobre o rio ou de um túnel que dê passagem a veículos motorizados, ninguém dando razão do orçamento de qualquer dessas obras, custosas pela sua importância.

Antes de mais nada registemos o que era em 1910 o trânsito fluvial feito pela Parceria, em que empregava dois modestos vapores: o «Lisbonense» e o «Vitória», praticamente um em serviço e outro de reserva, com viagens de 40 em 40 minutos e cuja capacidade se limitava ao transporte de um reduzido número de veículos, carroças e automóveis. Um dos mais assíduos clientes da travessia Lisboa-Cacilhas, seja dito de passagem, era o director da fábrica de Moagem em Almada, conhecido pelo Sr. Gomes, do Caramujo, que todos os dias vinha a Lisboa no seu ómnibus tirado por uma elegante parelha de cavalos; e o tráfego era tão pequeno, que, às vezes, quando demorava, um empregado da Parceria ia espreitar a estrada a ver se ele aparecia e por isso o vapor partia com alguns minutos de atraso.

A Parceria mantinha ainda outras carreiras para o Seixal e para o Montijo, nessa altura, chamado Aldegalega, com dois vapores de rodas: o «Frederico Guilherme» e o «Atalaia», os quais não tinham lugar para carros.

Nos últimos anos, com o desenvolvimento prodigioso do automobilismo o tráfego aumentou de tal sorte, que os vapores lhe dão difilmente vazão apesar da frota ser constituída, entre outros, com cinco belas unidades «Almadense», «Ribatejanense», «Palmenense», «Setubalense» e «Eborense», este construído ultimamente nos estaleiros de Viana do Castelo e como os outros, com enorme capacidade para carroças e automóveis. Ultimamente tem-se reclamado, na falta da ponte ou do túnel, maior número de cais acostáveis em Lisboa e Cacilhas e até já se alvitrou transformar o terrapleno em frente da Avenida da Ribeira das Naus em pontes para atracação de vapores fluviais, ideia que sobremaneira me revolta. Lá se ia a minúscula parcela das margens do Tejo — uns escassos 1.000 metros, desde a velha ponte da Parceria à estação do Sul e Sueste — que resta aos lisboetas para gozarem a beleza incomparável do rio, ali estendida até ao Mar da Palha.

Eram os últimos taipais a pôr ao longo do Tejo, impedindo o lisboeta de o admirar e que não tem culpa nenhuma que tivessem feito as muralhas de

acostagem de navios, onde só devia haver avenidas e jardins públicos, como no Rio de Janeiro, e em tantas outras cidades marítimas por esse mundo fora. E havia tanto onde fazer as instalações portuárias, fosse a Oeste de Alcântara, fosse a Leste de Santa Apolónia. Se esse lamentável desastre não é reparável, deixem ao menos a cidade respirar a aragem do Tejo, diante da Ribeira das Naus, donde do lado Norte já deviam ter sido construídos hotéis, restaurantes, não só alindando a cidade mas dando ao lisboeta e ao turista estrangeiro meios de enfrentarem o rio.

Um engenheiro especializado, que há tempos abordei sobre a construção da ponte desde o alto de Santa Catarina, ou da Rocha do Conde de Óbidos para Almada e sobre o túnel, disse-me que esta última obra era coisa para milhão e meio de contos e aquela para o dobro, ou fossem três milhões se não houvesse em qualquer delas alguma surpresa desagradável que as encarecesse. E que a ponte levaria 10 a 12 anos a construir e o túnel não menos de metade. E foi-me dizendo que seria preferível fazer a ponte, pois vista a fundura do Tejo, o túnel devia ter cinco quilómetros de extensão e a ventilação era obra cara, visto tratar-se do trânsito de automóveis.

Numa declaração à Imprensa, o Sr. General Gomes de Araújo, ministro das Comunicações, anunciou a construção imediata de três novas pontes de atracação de navios para o transporte de automóveis em Lisboa e outras tantas em Cacilhas, o que equivale a dizer que o Governo não pensa por agora, ou talvez nas próximas décadas, na ponte e no túnel no Tejo.

Mais interessante seria, se as nossas finanças o permitissem, gastar os três milhões de contos em melhorar a vida provinciana e assim, se contarmos com 3.000 freguesias e aglomerados com mais de 400 almas, aquela elevada soma distribuída por essas terras, na proporção de mil contos por cada um desses grupos de população, teriam todos electricidade, água encanada, pelo menos para fontanários, assistência médica e estradas a ligá-los à rede geral. Era a felicidade distribuída pela população rural, até há pouco alimentada por promessas nas vésperas das eleições.

É justo porém dizer que o Governo central, muito tem feito pelas terras provincianas, mas muito há a fazer, o que, devido à sua amplitude, é coisa para muitos anos.

Voltemos, porém, ao tráfego fluvial. Suponhamos que dentro de 10 a 12 anos a ponte ou o túnel era

um facto. Como a faxa ribeirinha é enorme, a navegação fluvial continuaria, e talvez mais intensa que actualmente, pois ninguém tendo um vapor para Cacilhas, de Santa Apolónia, do Terreiro do Paço ou de Santos, ou ainda de Belém para a Trafaria, deixaria de o tomar, ou meter nele o seu automóvel, pois o tempo gasto era inferior a ir dar a volta pelo alto de Santa Catarina ou pela Rocha do Conde de Óbidos, ou meter-se no Aterro num ascensor que o levasse ao tabuleiro da ponte. Evidentemente, que um serviço de autocarros, pela ponte e de vários pontos da cidade facilitaria grandemente a travessia, mas o tráfego seria, mesmo assim, repartido pela navegação fluvial, acessível de vários pontos da faxa ribeirinha.

Citemos um facto. Em Constantinopla os bairros de Pera e Galata estão ligados ao centro de Istambul, por uma cómoda e larga ponte, mas nem por isso a Corne d'Or, espécie de estuário, deixa de ter vapores para transporte de pessoas, alguns mesmo a 100 metros da ponte, e esta é gratuita. Até há poucos anos pagava-se por atravessar a ponte de D. Luís, no Porto, cinco réis. Pois bem, ao fundo da rua de S. João fazia-se um tráfego intenso para Gaia e vice-versa, em barcos a remos,

cujas travessias, custava — segundo se dizia na Cidade Invicta — 100 % mais, ou fossem 10 réis, e o tabuleiro inferior da ponte ficava apenas a 50 metros.

Eu sei muito bem que Almada tem feito nos últimos anos grandes progressos na sua urbanização. Rasgaram-se belas e extensas avenidas, criaram-se praças e largos, revestidos de lindas moradias, mas tudo isso não justifica uma ponte sobre o Tejo, nem um túnel, que, vista a importância de qualquer das obras, custava, como disse, avultada quantia.

O problema da travessia do Tejo, por agora e por muitos anos, compete à navegação fluvial, que pode ser desenvolvida sem grandes encargos financeiros e pela iniciativa particular, a qual se não tem poupado a esforços, seja no serviço Lisboa-Cacilhas, seja nos outros, para Montijo, Seixal, Barreiro e Trafaria e para o qual vão ser construídos mais dois vapores.

É certo que a ponte deslumbra muita gente, mas outras necessidades há no País, que reclamam o interesse governamental. Está nesse caso a dificuldade da vida rural, pois há terras — muitas infelizmente — que ainda estão no regime do candeeiro de petróleo, na fonte de mergulho e onde o médico está a 20 quilómetros e mesmo mais.

Lisboa desportiva

CLUBE NAVAL DE LISBOA

9

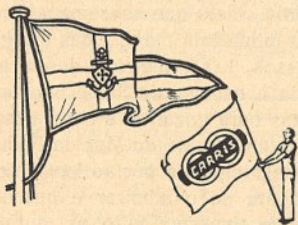
SESSENTA e quatro anos de actividade ao serviço dos Desportos Náuticos conta o Clube Naval de Lisboa, fundado em 18 de Novembro de 1891.

Sempre orientado pelos mais nobres princípios humanos e sociais, este Clube adquiriu, logo que se fundou, o barco salva-vidas «Dona Amélia», criando um posto de socorros a naufragos que depressa se tornaria famoso, e seria o precursor das modernas instituições deste género.

Conta o Clube Naval de Lisboa apenas com cerca de mil e quinhentos dedicadíssimos associados, mas tudo leva a crer que, com a nova sede já projectada e a aquisição de novas unidades, este número aumente cada vez mais.

Entre os muitos títulos conquistados pelo glorioso Clube do Cais do Gás contam-se: a Taça Vasco da Gama, em 1898; a Taça Herédia, em 1918; o Campeonato de «water-polo», em 1916; a travessia do Tejo, em 1916; além de muitos outros troféus e taças correspondentes a vinte e quatro campeonatos regionais de remo.

Espera o Clube Naval de Lisboa que o seu passado valioso, ao serviço de uma causa tão nobre como são os Desportos Náuticos lhe sirva de credencial para merecer as necessárias facilidades que lhe permitam singrar para um futuro melhor, tudo levando a crer que assim acontecerá, para bem do Desporto e glória de uma prestigiosa instituição que nunca desmereceu os que nela confiaram.



Concurso Fotográfico Ferroviário

Entrega, em Santa Apolónia, dos diplomas e prémios pecuniários

Como referimos na devida altura, o «Boletim da C. P.» promoveu, integrado nas Comemorações do I Centenário dos Caminhos de Ferro, um concurso fotográfico. Dos melhores trabalhos apresentados, fez-se, na estação do Rossio, uma interessantíssima exposição, que chamou ao local, em todos os dias em que esteve patente, larga concorrência de público.

Na tarde de hoje realizou-se, na sala de reuniões da Direcção-Geral de C. P., em Santa Apolónia, a sessão de distribuição dos diplomas e importâncias pecuniárias correspondentes aos prémios e menções honrosas daquele concurso.

Presidiu à distribuição o sr. Eng.º Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P., vendo-se, entre a assistência, os srs.: eng.ºs Artur de Campos Henriques e Pedro de Brion, subdirectores; Júlio José dos Santos, Mário Fonseca, Sebastião Horta e Costa, Custódio Nazareth, José de Barros; Dr. Carlos de Albuquerque, architecto Prof. Luís Alexandre da Cunha; Jorge de Vasconcelos, secretário da Direcção, Dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.» e Carlos de Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Antes de se iniciar a distribuição dos prémios e diplomas, o sr. Eng. Espregueira Mendes proferiu o seguinte discurso, que reproduzimos integralmente:

«Meus senhores:

É para mim muito grato referir-me publicamente ao magnífico resultado alcançado com o Concurso fotográfico ferroviário que, em feliz hora, o «Boletim da C. P.» promoveu, integrado nas comemorações festivas do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Nesse concurso — de temas exclusivamente ferroviários — houve sobretudo o propósito de contribuir para uma maior propaganda do caminho de ferro e, simultaneamente, realizar a manifestação de arte que, durante uma dezena de dias, se patenteou a público na nossa estação do Rossio.

Caloroso e franco foi o acolhimento dispensado à iniciativa do «Boletim», por parte dos concorrentes — amadores e profissionais, nacionais e estrangeiros — que quiseram ter a amabilidade de nos apresentar os seus trabalhos. Provam-no a grande afluência de produções: 512 fotografias enviadas por 167 autores — apesar da restrição regulamentar, que limi-

tava a 5 o número máximo de fotografias a entregar por cada concorrente.

É de todos V. Ex.ªs conhecido o vivo interesse e geral agrado que a Exposição suscitou no numeroso público, que afluía à estação do Rossio. E se isso certamente constitui motivo de legítimo regozijo para os concorrentes, também para nós ferroviários representa razão de júbilo, por sentirmos, mais uma vez comprovados, o carinho e a preferência do público pelos assuntos que ao comboio respeitam.

Seria injustiça nossa deixar de significar, neste instante, o nosso penhorado agradecimento à Imprensa e a todos quantos, além dos concorrentes, connosco cooperaram para assegurar o bom êxito do concurso e da exposição, designadamente os membros do Juri.

É nosso ardente desejo que as provas de unânime agrado que os trabalhos fotográficos do concurso alcançaram do público, constituem para todos os cultores da fotografia forte incentivo para continuarem a descobrir e fixar o verdadeiro mundo de imagens que o comboio, a todo o momento, tão pródiga e generosamente a todos oferece».

O sr. Eng. Victor Manuel Chagas dos Santos, falando em nome dos contemplados, agradeceu a amabilidade da C. P.

Os prémios, no valor total de 9000\$00, foram assim distribuídos:

1.º prémio — 2000\$00 — à fotografia «Destino sem fim» — de Victor Manuel Chagas dos Santos;

2.º prémio — 1500\$00 — à fotografia «O homem e a máquina» — de Augustó Cabrita;

3.º prémio — 1000\$00 — à fotografia «Nova luz (Campolide)» — de Carlos Marques;

4.º prémio — 700\$00 — à fotografia «Força e Poder» — de Victor Manuel Chagas dos Santos;

5.º prémio — 500\$00 — à fotografia «O Rápido das 20,30 h» — de Victor Manuel Chagas dos Santos;

6.º prémio — 300\$00 — à fotografia «Enquanto o comboio não chega» — de Stoßel Henriques Alves.

Foram ainda entregues 30 menções honrosas com prémio de 100\$00.

A entrega foi sublinhada por fortes aplausos da assistência que, por completo, enchia o vasto salão da Direcção.

Publicações do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, editadas pela C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ao celebrar o 1.º Centenário da inauguração, no nosso País, da viação acelerada, não se limitou a organizar as magníficas exposições de Arte e Recordações, na Sociedade Nacional de Belas Artes, de fotografias de temática ferroviária, na estação do Rossio, e de miniaturas no Instituto Superior Técnico, entendeu por bem editar alguns livros de interesse histórico e literário, para que a data de 28 de Outubro de 1856 ficasse também comemorada sob o aspecto cultural.

Nesta ordem de ideias, foram quatro as publicações editadas pela C. P.: *Caminhos de Ferro Portugueses (Esboço da sua História)* e *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*, pelo Eng.º Frederico Quadros de Abragão; *A Viagem Maravilhosa do Comboio*, por Adolfo Simões Müller, e *Crónica da Fundação dos Caminhos de Ferro em Portugal*, por Luís Teixeira.

Oportunamente nos ocuparemos das duas referidas obras do sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão, nosso ilustre colaborador. Agora registamos, com os agradecimentos pelas respectivas ofertas, os livros de Adolfo Simões Müller e de Luís Teixeira.

Poeta no nobre sentido da palavra, e autor feliz de várias obras destinadas a serem lidas por crianças, Adolfo Simões Müller, com *A Viagem Maravilhosa do Comboio*, conquistou mais um motivo não só de admiração mas, também, de gratidão, porque as obras desta qualidade, com este sentido educativo, são sempre para agradecer, tanto mais que este belo volume é ilustrado por Fernando Bento.

Os rapazes, que sempre se interessaram pelos comboios, mesmo muito antes de viajar por caminho de ferro, pois os brinquedos de corda já lhes bastam para ter a ilusão de uma viagem pelos mundos maravilhosos de fantasia, os rapazes portugueses hão-de ler e guardar carinhosamente este livro tão sugestivo, que lhes ensinará, pelas gravuras e pela prosa luminosa, além dos nomes das diferentes peças de que uma locomotiva é formada, a história do caminho de ferro.

A *Crónica da Fundação dos Caminhos de Ferro em Portugal*, de Luís Teixeira, com a colaboração do artista Bernardo Marques, abre com algumas palavras do sr. Professor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P.

PROBLEMAS ACTUAIS

TRANSPORTES

VII

Falamos hoje sobre um dos encargos que oneram a exploração dos Caminhos de Ferro — as obras que dizem respeito à conservação e segurança da via e demais instalações necessárias à exploração ferroviária, edifícios, pontes, túneis, etc..

Gasta-se anualmente com estas obras cerca de 100.000.000\$, como consta das contas apresentadas aos accionistas. E note-se que a linha está necessitada duma larga renovação não considerada naquele número.

Onde há meio de transporte que seja onerado de forma semelhante?

O Estado constrói, repara e conserva as estradas que todos os usuários percorrem de qualquer maneira. Boas estradas representam realmente um índice de civilização, constituem hoje um equipamento indispensável.

Mas há que distinguir entre os usuários. Há os que fazem das estradas um uso normal, para as necessidades da sua vida e dos seus negócios — e há os que se servem delas para fazer o negócio dos transportes; quer dizer, é a própria existência das estradas, construídas para uso geral, que vai servir directamente para determinadas empresas auferirem lucros, obtidos assim à custa do Estado. E em nada as empresas de transporte colectivo contribuem para as obras das estradas, o elemento base do seu negócio.

Há, porém, quem diga que as empresas pagam grandes impostos sobre o carburante, e que é com a importância cobrada que se vão construir e reparar as estradas. Não é assim; o imposto sobre carburante não está consignado às estradas. De um modo geral não há receitas consignadas; mas mesmo que assim fosse, não são as empresas de transporte colectivo as únicas que pagam o imposto; pagam todos os que fazem um uso normal, e não são concorrentes do Estado na indústria dos transportes.

Um assinante da «Gazeta»

e, entre as magníficas reproduções, há que notar especialmente os retratos da Rainha Dona Maria II, pertencente ao Museu Nacional de Arte Antiga, de D. Pedro V, existente no Palácio Nacional da Ajuda, e de António Maria de Fontes Pereira de Melo, pintado por Félix da Costa; e a ilustração de Bernardo Marques.

Estamos em frente de uma obra de arte, pelo luxuoso aspecto gráfico, pelas ilustrações que são realmente preciosas e pela prosa, de alta qualidade.

Luís Teixeira, jornalista e escritor, pertence ao número dos trabalhadores da Imprensa que podem proclamar aos quatro ventos que a profissão nunca apaga nem banaliza as qualidades de um escritor de vocação, antes lhe apura a prosa, tornando-a mais viva, mais precisa, mais espontânea, mais natural e directa.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

DIVISÃO DE ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

Empreitada para a construção do prolongamento do caminho de ferro de Moçambique, troços Nova-Freixo, Congerenge-Catur, no Niassa, do quilómetro 238 ao quilómetro 725

O «Diário do Governo», n.º 237, III Série, de 8 de Outubro, publica o seguinte:

Está aberto concurso público até às 15 horas, do dia em que se complete o prazo de noventa dias, a contar da data da publicação deste anúncio no *Boletim Oficial* desta província de Moçambique, para a adjudicação da empreitada para a construção do prolongamento da linha de Caminho de ferro de Moçambique (terraplenagens, incluindo restabelecimento do traçado, capinagem e derruba de árvores, regularização de taludes e plataformas, abertura de valas, valetas e drenos necessários ao escoamento das águas e plantação dos taludes, obras de arte, edifícios, comunicações e tomas de água), troços Nova Freixo-Congerenge-Catur, no Niassa, numa extensão de 187 km. do quilómetro 538 ao quilómetro 725.

A base de licitação é de 75.817.615\$61.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques o depósito provisório de 1.850.000\$.

A abertura das propostas realizar-se-á na Divisão de Estudos e Construção da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Moçambique, na Praça Mac-Mahon, 22, 3.º

O projecto deste caminho de ferro, programa de concurso e caderno de encargos podem ser consultados, às horas de expediente, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento do Ultramar, Praça do Príncipe Real, 13, e em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção, onde também pode ser adquirida uma cópia das respectivas medições, programa de concurso e caderno de encargos, mediante o pagamento de 1.500\$

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 28 de Setembro de 1956. O Engenheiro Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do «Governo», II Série, de 28 de Agosto de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto do ramal de caminho de ferro servindo a zona industrial da Venda Nova, a inserir ao quilómetro 7,982.14 da linha de Oeste, para cuja construção é necessário expropriar três parcelas de terreno, conforme planta parcelar n.º 16651, de 8 de Maio de 1956.

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

ULTIMA NOVIDADE ALEMÃ PARA A COZINHA

batedeira eléctrica «bamix»
mistura — bate — mexe — mói

Distribuidores: LEOPOLD SIHROI

Sede: Rua dos Fanqueiros, 9/19—LISBOA 20376

Filial: Rua de Santo António, 176, 1.º—PORTO 20297

Esta portaria anula e substitui a portaria de 2 de Maio último, publicada no *Diário do Governo* n.º 109, 2.ª série, de 7 de Maio de 1956.

Ministério das Comunicações, 22 de Agosto de 1956. — O
Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

PARA MOTORES A GASOIL OU A GASOLINA TODOS PREFEREM O ÓLEO PENNZOIL



- DIMINUI O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL
- MELHORA AS ACELERAÇÕES
- REDUZ O CONSUMO DE ÓLEO
- ELIMINA RUÍDOS DE VÁLVULAS
- CONSERVA OS MOTORES LIMPOS
- AUMENTA A FORÇA DO MOTOR

AGENTES GERAIS:

A. CONTREIRAS, LDA.
R. Eugénio dos Santos, 112 — LISBOA

SUBAGENTE NO NORTE:

Electro Central Vulcanizadora, Lda.
Praça D. João I, 28 — PORTO

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



Transportes Simões

DE
JOSÉ SIMÕES

CAMIONAGEM

LISBOA — Rua de Arroios, 93 - A

Telefone: 54012 — 51594 — 46551

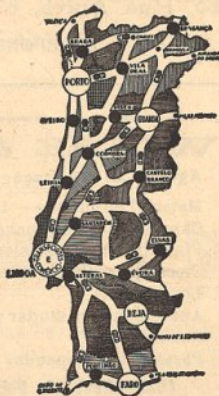
« (norte) 54012

Transportes locais
e de longo curso

Camions de 3.000
a 12.000 quilos

Para vosso interesse
consultem preço sem
qualquer
compromisso

**SERVIÇO DIÁ-
RIO ENTRE AS
PRINCIPAIS
CIDADES
DO PAÍS**



Escritório no PORTO: R. Morgado Mateus, 117 - A

TELEFONE 51170



**DECLARAÇÕES
DUM CENTENARIO
USAR OCULOS?
PARA QUÊ?
EU USO
LAMPADAS
LUMIAR**

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas

Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—às 1 hora

Dr. Luís Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,

das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas

Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 2 horas

Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas

Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e provincias ultramarinas



LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



NOGUEIRA Limitada

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107



End. Teleg. EUROPEA

TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEPHONE 2 6329

INERTOL — ICOSIT — ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

*As melhores referências nos empreendimentos
Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil*

DEPOSITÁRIOS:

A ALGODOEIRA W. STAM, LTD.^A

Rua de Entreparedes, n.º 62 1.º — PORTO

Telef. 2 7647/8;9

AGENTE EM LISBOA:

A. DOS SANTOS JÚNIOR

Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA

Telef. 56999

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Material circulante — Instalações de derivação

Cabrestantes para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas

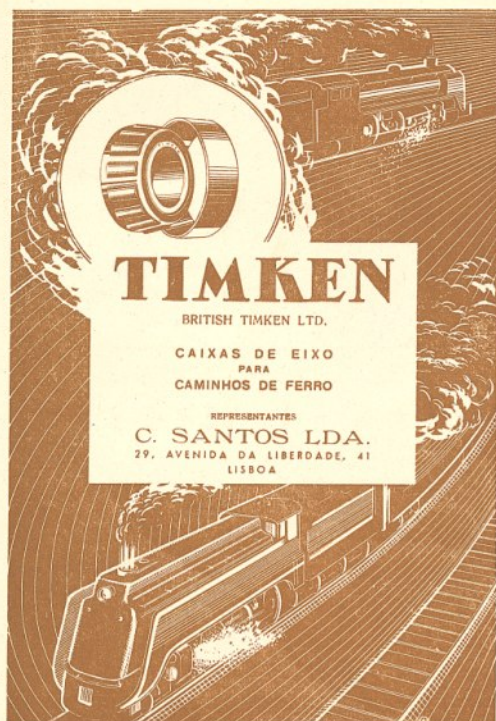
Parafusos, «crauda» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331





TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

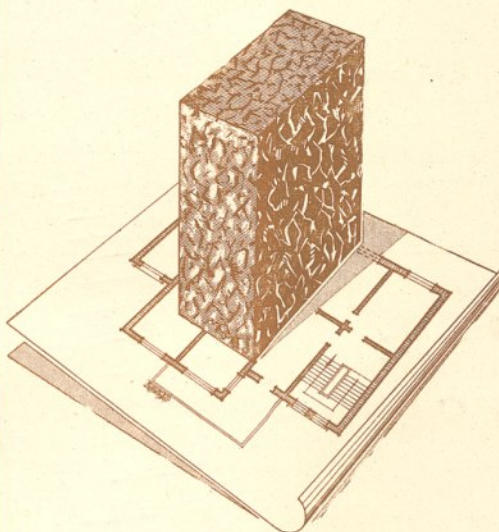
AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

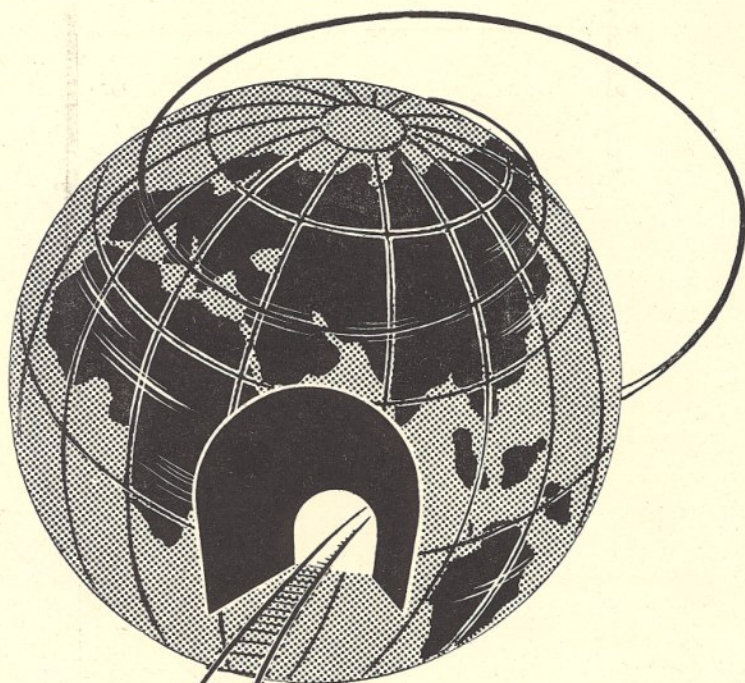
Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

Aglomerados de cortiça
para
ISOLAMENTOS
Térmicos
Anti-vibráticos
Acústicos
Isolamento de tubagens



ISOLA
Sociedade Comercial de
Isolamentos de Cortiça, L.^{da}
LISBOA

Telefs. 47 824 — 94 987 — 41 697



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE