

STVART.

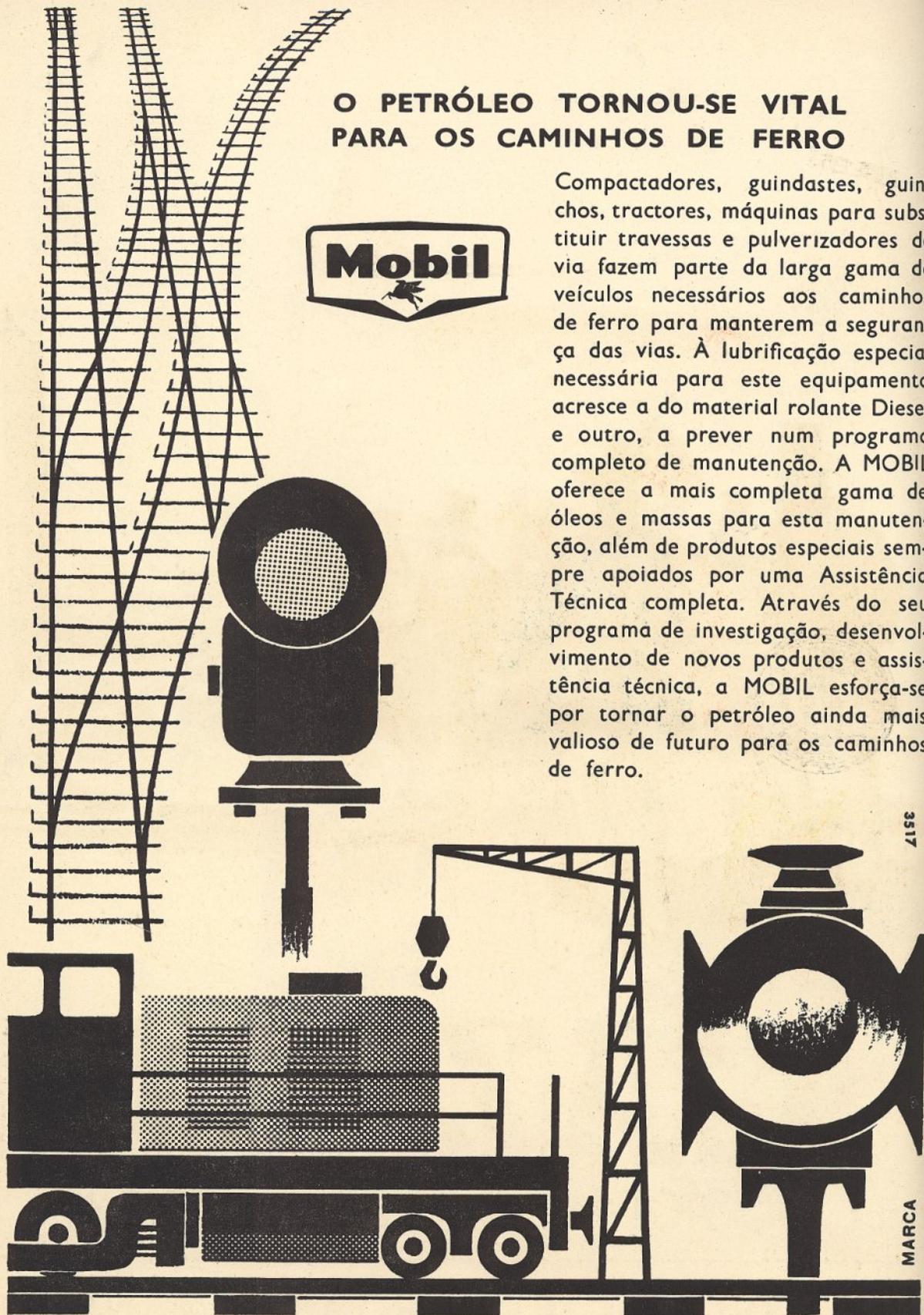
# GAZETA

DOS CAMINMOS DE FERRO

## O PETRÓLEO TORNOU-SE VITAL PARA OS CAMINHOS DE FERRO



Compactadores, guindastes, guinchos, tratores, máquinas para substituir travessas e pulverizadores de via fazem parte da larga gama de veículos necessários aos caminhos de ferro para manterem a segurança das vias. À lubrificação especial necessária para este equipamento acresce a do material rolante Diesel e outro, a prever num programa completo de manutenção. A MOBIL oferece a mais completa gama de óleos e massas para esta manutenção, além de produtos especiais sempre apoiados por uma Assistência Técnica completa. Através do seu programa de investigação, desenvolvimento de novos produtos e assistência técnica, a MOBIL esforça-se por tornar o petróleo ainda mais valioso de futuro para os caminhos de ferro.



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DEPÓSITO LEGAL

-O. OUT. 1953

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 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 - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

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

# 1819

## 1-OUTUBRO-1963

# ANO LXXVI

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

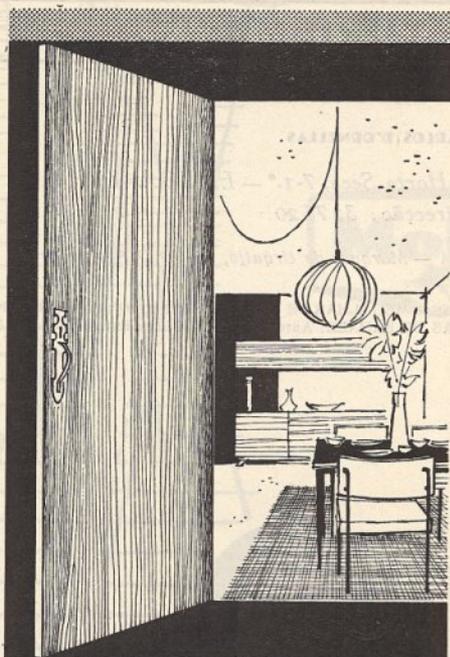
Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

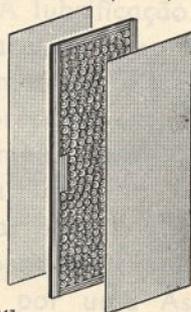
Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

**placarol****painel perfeito  
para portas  
e divisórias**

**N**OVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregadas admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.

**siaf**

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331  
PORTO — Pátio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

**PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup>****BANQUEIROS**

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 PPC (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 854724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

**TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS**

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup>

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

PARA A GENTE DE HOJE...



O  
TELEVISOR  
DE AMANHÃ

**Novo**

o 1.º aparelho com uma  
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

**Agora**

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 73 69 91  
Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

# FABRICA PORTUGAL



TELS. 45022/3 - 47157/8/9

END. TELEG. «FIELSA»

L I S B O A

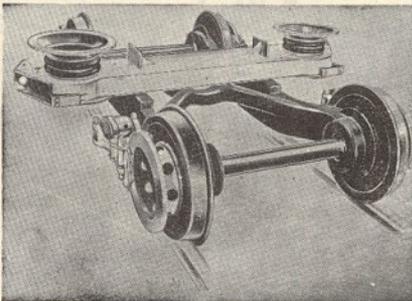
- Mobiliário metálico para todos os fins
- Banheiras em chapa de aço esmaltadas
- Lava-louças em chapa de aço inoxidável
- Fogões a gás, domésticos e industriais
- Colchões «EPEDA» e «DELTA-LOC»
- Colchoaria c/ enchimento de palha de milho, lã, sumaúma e lã de cortiça

À venda nos seus Salões de Venda e Exposição:

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 49 a 57 — RUA FÊBO MONIZ, 2 a 18

**Descontos aos funcionários da C. P.**

## Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

L I S B O A



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. 730156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

## NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa  
Telefone: 3 50 35

## VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL



DISTRIBUIDOS POR **SIBENO**

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 861891-8

**LISBOA**

*Jose Maria da Fonseca, Succ.<sup>o</sup> Lda*

## A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO :

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

### DIRECTOFA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

### REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
J. GUERRA MAIO  
MÁRIO CARDOSO

### COLABORADORES:

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



## S U M Á R I O

Um museu de transportes em Lucerna . . . . .	261
O metropolitano de Paris e a sua história . . . . .	262
Terras da nossa terra — Águeda e os seus atractivos, pelo Eng.º AN- TÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO . . . . .	263
Engenheiro Luis da Costa . . . . .	264
A modernização das nossas linhas férreas . . . . .	264
In Memoriam — Carlos d'Ornellas . . . . .	265
Terras e Povos, por JORGE RAMOS . . . . .	267
Os transportes na Europa . . . . .	269
A Ponte sobre o Tejo . . . . .	270
Os transportes ferroviários e a coordenação com a camionagem . . . . .	271
O Caminho de Ferro deve ser Internacional . . . . .	273
O Canal da Mancha e a ligação da França à Inglaterra . . . . .	276
Jardim Zoológico . . . . .	276
Carta de Lourenço Marques . . . . .	277
Há 50 anos . . . . .	278
Novo motor Diesel . . . . .	278
Curiosidades e distrações da Gazeta . . . . .	279
Parte Oficial . . . . .	280



# Um museu de transportes em Lucerna

Dentre os numerosos museus de caminho de ferro, de correios, de navegação, de rodoviária e de aviação, que se encontram espalhados pelo Mundo, a «Casa Suíça de Transportes», em Lucerna, ocupa um lugar muito especial: não é somente o maior, mas também o único que abrange toda a espécie de meios de transporte e que dá, além disso, uma visão detalhada dos serviços de transmissão de notícias e de turismo, de todo o orbe. Há já quatro anos que a «Maison» foi posta em funcionamento, e neste período já perto de um milhão de suíços e estrangeiros a visitaram (\*). Este sucesso ultrapassa tudo o que era esperado e mostra claramente a necessidade de uma tal exposição, numa época onde cada um depende de meios de transporte perfeitamente sincronizados; o interesse pelo desenvolvimento, a técnica e a significação dos mesmos crescem na mesma medida.

Moderna e activa, a instituição esforça-se por completar e aperfeiçoar, sem paragem, as suas colecções. Graças a doações e compras importantes, registou-se ultimamente um aumento de objectos de grande valor em exposição, de que citaremos alguns: o imponente eixo dobrado em cotovelo de uma locomotiva a vapor A 3/5, um velho vagão-restaurante de 1914 — renovado após a sua última viagem em 1960, e que hoje serve de restaurante suplementar do museu —, uma ambulância postal datando de 1888, e uma viatura do «tramway» de Murren — de 1894 — que era destinada a transportar hóspedes do Kurhaus. O grande conjunto reproduzindo o caminho de ferro de S. Gotardo, ao qual os modelistas lucernenses já consagraram mais de 30 000 horas do seu tempo livre, é igualmente completado sem cessar. Logo que o programa de extensão previsto para a secção «transportes por caminho de ferro» seja realizado, ver-se-ão também em Lucerna as locomotivas a vapor actualmente reservadas ao museu, como as A 3/5 n.º 705 e C 3/5 n.º 2 978.

Do ponto de vista ferroviário, o «Museu dos Transportes» representa uma ocasião única de mostrar de uma forma clara, não só aos profissionais do meio como ao grande público e principalmente à juventude, o significado e a técnica dos meios de

transporte no seu todo, e do tráfego ferroviário em particular.

Os ferroviários têm, por consequência, razão em manifestar a sua simpatia à «Maison», visitando-a, até mesmo no seu próprio interesse profissional; veículos originais, modelos e documentação, constituem um ensinamento vivo, e enriquecem os conhecimentos práticos.

Últimamente os arquivos de transportes têm sido completados, em particular, com milhares de livros, jornais, fotografias, planos, etc.; estes documentos estão agora à disposição dos interessados. Graças à sua situação privilegiada, o museu tem sido escolhido para lugar de realização de conferências e jornadas nacionais e internacionais, como — entre outras de diverso carácter — o VIII Congresso europeu dos médicos do caminho de ferro, a Assembleia-Jubileu do pessoal técnico dos caminhos de ferro privados, a Conferência de Primavera da Associação das empresas suíças de transportes.

Paralelamente, têm sido feitas várias exposições especiais, algumas abrangendo igualmente o tráfego por caminho de ferro, como por exemplo: «Os caminhos de ferro ao serviço do abastecimento», «A electricidade ao serviço do tráfego», «50 anos do caminho de ferro na Thurgovie Central», «Cinquentenário da abertura do túnel de Loetschberg» e «Cinquentenário da gare de Jungfraujoch».

Mas, para cumprir as numerosas tarefas a que meteu ombros em prol do tráfego e do turismo, a Administração da «Maison» tem necessidade, além das receitas provenientes do pagamento das entradas, da contribuição dos seus membros. Por isso, a Sociedade do museu lançou uma campanha tendente a alcançar a adesão de mais membros. Mediante a contribuição anual de dez francos suíços, vários privilégios são obtidos: entrada livre permanente, utilização gratuita dos arquivos e da biblioteca, participação em toda a espécie de conferências, recebimento gratuito de todas as publicações editadas pelo museu, etc.

Fazendo-o, poder-se-á ter a certeza encorajante de se contribuir para uma bela obra, útil e de interesse.

(Tradução livre, de um artigo publicado na revista «Chemins de fer fédéraux (CCF)», de Julho de 1963, assinado por Alfred Waldis, director da «Maison Suisse des Transports», Lucerna.

(\* Por ulterior notícia, tivemos conhecimento que o milionésimo visitante entrou na «Maison Suisse des Transports» em 5 de Agosto último.

# O metropolitano de Paris e a sua história

**A**S obras do «Caminho de Ferro Metropolitano de Paris» — nome que depressa se generalizou em «Metro» — iniciaram-se em Setembro de 1898. À medida que se avançava nas perfurações iam-se fazendo descobertas interessantes no subsolo de Paris: assim, encontrou-se uma mina de manganésio precisamente debaixo da Praça da Concórdia; sob as fundações da Bastilha fizeram-se achados arqueológicos importantes, antigos estábulos reais e até ruas construídas na época remota em que Paris não passava de uma simples aldeia da província romana da Gália.

A primeira linha do metropolitano foi aberta ao público em 19 de Julho de 1900, em plena Exposição Universal, celebrada em Paris naquela altura. Começando na Porta de Vincennes, esta linha seguia uma trajectória quase recta ao longo da margem direita do Sena, passando por lugares célebres como a Praça da Bastilha, o «Hôtel de Ville» (Câmara Municipal), o Louvre, a «Comédie Française», a Praça da Concórdia e os Campos Elíseos. Tanto os parisienses como os visitantes acolheram com entusiasmo este novo caminho de ferro, que permitia vencer em 25 minutos um percurso que demorava, em transporte normal, uma hora e meia.

Mas isto era (e, afinal, o mais importante . . .) só o princípio. No decurso dos anos seguintes foram-se agregando novas linhas, até que o novo transporte parisiense chegou aos mais remotos lugares da cidade. As obras atingiram tais proporções que o descontentamento começou a lavar (isto é de todas as épocas, como se vê); um jornal chegou a publicar um editorial subordinado a este sugestivo título: «Verão os nossos netos o fim destas ditosas obras?» Quando se construíram as primeiras linhas por debaixo do leito do Sena, muita gente se assombrou com a ideia, ainda mal afeita às realidades da técnica; em 1911 houve necessidade de criar um serviço de guias nas estações, para ajudar os passageiros a orientarem-se dentro da rede, que por essa altura chegara a um alto grau de complexidade.

Durante a I Grande Guerra, as obras, embora em ritmo mais diminuto, não cessaram; o pessoal chegou a ser constituído unicamente por mulheres. As estações serviram de refúgio seguro contra os bombardeamentos aéreos. Durante a II Grande Guerra, o metropolitano foi o único meio de trans-

porte público que serviu Paris, já que os autocarros e os táxis não circulavam por escassez de gasolina. Alimentado apenas por metade da energia eléctrica ideal ao seu funcionamento, teve ele que transportar o dobro do volume de passageiros que viajavam em tempo de paz; houve, assim, necessidade de se reduzir o número de estações e reduzir o número de carruagens de cada comboio. Na estação da Porta dos Lilases os alemães instalaram uma fábrica de peças para aparelhos de precisão, lugar onde depois os franceses produziram aviões, a coberto do efeito das bombas, pois se encontrava a 30 metros abaixo do solo. Também no período da Resistência teve o metropolitano um papel relevante, especialmente em Agosto de 1944, na libertação de Paris, quando os dirigentes do Movimento se valeram dos túneis e da rede telefónica privada para enviarem ordens e mensagens aos diferentes pontos da capital, com a rapidez necessária.

No período entre as duas guerras construíram-se os primeiros ramais até aos subúrbios, renovou-se o material circulante, instalou-se um dispositivo de sinalização automática que dá uma segurança quase perfeita. Para guarda do público existe um dispositivo em todas as estações que, quando um comboio chega, fecham-se automaticamente umas portas que dão acesso directo aos cais; desta forma só os passageiros que já estão na gare podem embarcar, evitando desta forma os atropelos provocados por atrasados que queiram tomar o comboio quando ele começa já a andar.

A rede é actualmente constituída por 188 km. de vias, catorze linhas dentro da cidade e onze ramais até aos subúrbios; cruza o Sena em oito pontos (cinco deles por baixo do leito e três por pontes). Para ajudar os passageiros a orientarem-se, existem, nas estações de maior movimento, quadros luminosos; o passageiro não tem mais que carregar no botão correspondente ao seu destino e olhar para o quadro, onde está claramente indicado o trajecto a seguir, com a correspondente indicação das mudanças de linha necessárias. Também as carruagens têm os seus quadros, indicando todas as estações.

Em 1960, o metropolitano transportou 1167 milhões de passageiros, número fabuloso, não atingido por nenhum transporte subterrâneo da Europa.

## TERRAS DA NOSSA TERRA

# Águeda e os seus atractivos

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

SITUADA numa das mais formosas regiões do nosso País, a vila de Águeda, que se debruça na margem direita do afluente do Vouga que tem o mesmo nome, é o centro de uma vasta área de grande valor turístico. O acesso à vila, quer de caminho de ferro, quer de estrada, é fácil: servem-na o ramal de Aveiro, da linha do Vouga, que a põe em rápida comunicação com as linhas do Norte (em Aveiro) e do Vouga (em Sarnada) e, através destas, com todo o País, e as estradas nacionais de Lisboa ao Porto e de Aveiro ao Caramulo, que aí se cruzam. Estas rodovias são percorridas pelos serviços de camionagem da Empresa Oliveiras (Joaquim Francisco de Oliveira, Lda.), que tem a sua sede em Águeda. As suas carreiras, asseguradas por confortáveis autocarros, ligam a vila a Coimbra, a Aveiro e ao Porto, bem como a muitas localidades do concelho.

Não atinam os estudiosos com as origens da vila de Águeda. Pondo de parte interpretações mais ou menos fantasiosas, é fora de dúvida que uma das vias romanas mais importantes da Península, a de Conímbriga a Cale (Gaia) passava por Águeda, que, possivelmente a partir da romanização, começou a ganhar importância. Tão-pouco concordam as opiniões sobre a origem do seu nome, aventando uns a hipótese de ele se relacionar com Santa Ágata, enquanto outros, fundamentando-se no facto de a padroeira da vila ser Santa Eulália e não Santa Ágata, pretendem que tenha sido o rio — conhecido desde tempos imemoriais pelo nome de Ágata — quem lhe emprestou o seu nome.

Águeda e os seus mais chegados arredores são cheios de curiosidades, quer paisagísticas, quer artísticas, quer monumentais. Tentaremos dar delas uma breve notícia aos leitores.

Se o visitante chegar de caminho de ferro, ou se utilizar mesmo qualquer das carreiras antes citadas, depressa se encontra no amplo Largo ajardinado onde se ergue o monumento ao Conde de Sucena. A poucos passos dele, encontra a Igreja Matriz, vasto e interessante templo, muito prejudicado por um infeliz restauro nos fins do século passado. Tem três naves, e nela se guarda uma curiosa pia baptismal do século XIV e dois magníficos trabalhos em pedra de

Ançã: o retábulo da capela do Santíssimo e uma Deposição de Cristo no túmulo, ambos de notável valor. Saído da Igreja, tem-se do adro um maravilhoso panorama do vale do Águeda, fechado a oriente pelo vulto majestoso da Serra do Caramulo, pela qual se estende parte do concelho.

Caminhando em sentido oposto ao da Matriz, pode o forasteiro visitar a Alta Vila, aprazível parque do qual voltará a disfrutar deliciosa vista do vale do Águeda. Passeando ao longo da alameda que borda o rio, descobrir-se-ão novos atractivos deste encantadoramente poético curso de água, não raro comparado ao Mondego.

Não perderá o seu tempo quem deambule um pouco pelas ruas da vila. É certo que poucas casas solarengas restam hoje das que outrora foram numerosas; mas, mesmo assim, uma que outra não deixa de prender os olhos do turista perspicaz. Este poderá ainda interessar-se em visitar a Escola Central de Sargentos, estabelecimento de ensino militar que prepara os sargentos para o ingresso na classe de oficiais.

Tanto o caminho de ferro como as carreiras dos Oliveiras, antes citadas, permitem cómoda visita a alguns dos arredores mais interessantes. Assim, indo até à vizinha povoação de Mourisca do Vouga, conhecida pela sua indústria manual de cravos de ferrador, facilmente se atinge a antiga vila de Trofa do Vouga onde, além do pelourinho, existe a notabilíssima capela funerária dos Lemos, integrada na Igreja Matriz da freguesia, monumental obra do nosso Renascimento, talvez saída das mãos do próprio Nicolau Chanterense.

Quem prosseguir na estrada Lisboa-Porto, encontra, ao cabo de poucos quilómetros, exactamente ao km 250,440, a velha ponte do Cabeço do Vouga, de traça medieval, que assenta sobre outra, muito anterior, de construção romana.

Logo adiante ergue-se o morro conhecido pelo Cabeço do Vouga, onde se distinguem imponentes ruínas de uma grande citânia luso-romana, que alguns pretendem identificar com a misteriosa Talábriga, pois por aqui passava a já aludida via romana de Conímbriga a Cale, que atravessava o Vouga numa ponte, sobre a qual veio mais tarde a assentar

outra, na Idade-Média. Esta, por sua vez, serviu de base à actual, construída no reinado de D. João V (1713) e restaurada no século passado (1858). É curioso notar a este propósito que a ponte que hoje se vê, com os seus 16 arcos e 226 metros de comprimento, é muito mais extensa que a sua antecessora medieval, tal como esta o era em relação à primitiva ponte romana: é que o rio corria então em leito muito mais apertado, que, com o andar dos tempos, se tem vindo a alargar.

Transpondo a ponte, notam-se vestígios da antiga calçada romana; a estrada nacional sobe então a encosta de Serém, onde o SNI ergueu uma pousada para quantos pretendam gozar em tranquilidade os encantos da região.

Regressemos, porém, a Águeda, donde tanto nos desviámos já. Partindo da vila, pode também visitar-se a pateira de Fermentelos, um dos mais curiosos acidentes geográficos da região da ria. No caminho, é imperiosa uma paragem em Recardães para visitar a sua Igreja paroquial, rica em obra de talha, na qual existe um precioso sacrário ornado de belos quadros pintados sobre cobre, que representam os passos da vida de Jesus.

A dois passos de Águeda, encontra ainda o excursionista a Serra do Caramulo, conhecida pelas suas excepcionais qualidades terapêuticas, e que encerra em si inúmeras curiosidades, que descreveremos em número próximo.

## Engenheiro Luís da Costa

No dia 28 de Setembro, partiu, para Paris, o ilustre Eng.º Luís da Costa, a fim de, ali, tomar parte nos trabalhos de Estudo da Política Geral de Transportes e de Adaptação dos Centros Urbanos ao desenvolvimento da Circulação dos Veículos Automóveis.

O sr. Eng.º Luís da Costa que, ao criar-se o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, foi designado, pelo sr. ministro das Comunicações, para Vogal do Conselho, dar-nos-á, no seu regresso a Lisboa, como nos prometeu, as suas impressões acerca desses trabalhos.

Apresentamos, muito cordialmente, ao nosso novo colaborador os melhores votos de feliz viagem.

## A modernização das nossas linhas férreas

Desde o dia 11 de Setembro que os comboios da linha férrea do Norte já começaram a circular com tracção eléctrica até à estação de Pombal.

As trocas de locomotivas, que até aqui se faziam no Entroncamento, onde terminava a tracção eléctrica ferroviária, passaram a fazer-se na estação de Pombal, onde o facto foi assinalado com muito regozijo pelos habitantes.

Os trabalhos de electrificação da linha do Norte continuam em grande ritmo.



# Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

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

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

## SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

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

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

Teleg. CIDEX — LISBOA

**CIDEX**

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

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

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

## IN MEMORIAM

# Carlos d'Ornellas

(Conclusão)

Continuamos, neste número, a inserir os nomes das pessoas e entidades que manifestaram o seu pesar pelo falecimento do saudoso Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

António Martins de Sousa, Capitão José Luís dos Santos Romão, Comandante José Cabral, Coronel José Inácio de Castelo Branco, Engenheiro José Luís Vaz Moreira, Engenheiro João Frederico de Sousa, Jorge Rebelo e Esposa, Prof. Dr. João Jaime de Faria Afonso, Capitão Júlio da Cruz Ramos, Prof. João Faria Lapa, João Pereira Nunes, Brigadeiro José Gonçalves Macieira Santos, Júlio Marques, José Leite de Magalhães, José Emílio de Sousa Nunes, José António Coimbra Gonçalves, João Crisóstomo Pereira de Sousa, José Salsa, José Simão, Joaquim Lopes da Neta, José M. de Miranda Pessoa, Luciano Cabrilha, Laboratórios da Farmácia Barreto, L.<sup>da</sup>, pela Dr.<sup>a</sup> Alina dos Anjos Marques Bagorra, Luísa Eugénia da Costa Pereira, Dr. Luís Pimentel, Luís António Andrade Gil, Leonel Frederico da Silva, Lucinda Baptista de Andrade e Pedro Ferreira de Andrade, Lucinda Maria Boavida e Fausto Boavida, Dr. Luís de Oliveira Guimarães, Laura Maria de Melo Xavier Alves da Silva e José Simões Alves da Silva, Leopoldina Amélia Reis Alves, Luís de Quadros, Laura Cidra Coelho Conchinhas e Francisco Velez Conchinhas, Luís dos Santos Bagorro, Luísa Pinheiro, Luís de Almeida Castelo, Luís Cardoso Machado, Coronel Luis Alberto Filipe Rodrigues, Capitão Luís Armando de Loura, Lídia Simões Dias Mega, General Luís Perry de Sousa Gomes, Laura de Aviz Torres Baptista, Luís Vieira, Maria do Carmo Barral Filipe Rocha, Maria Adelaide dos Santos Ramalho Henriques de Almeida e dr. António Henriques de Almeida.

Maria da Conceição Lourenço da Silva Athayde e António Pereira de Athayde, Marques, Oliveira e Santos, L.<sup>da</sup>, Maria de Lourdes Machado e Armando Machado, Maria Antónia de Castilho Dias Costa Alves Pacheco, Martinho da Fonseca, Tenente-Coronel Manuel Martins dos Reis, Maria Adelina Fernandes de Mesquita e Domingos de Mesquita, Maia Alcoforado, Motoristas de Táxis da Praça Luís de Camões, dr. Mário Sales Gomes, Maria Teresa Raposo Rodrigues Tocha, Manuel da Cunha Silveira e Esposa, Maria Lucinda Manteigas e José de Campos Manteigas, Maria Luísa Viegas Cerveira e Serra Forjaz de Lacerda

e Vitor Manuel da Costa Forjaz de Lacarda, Maria Teresa de Jesus Costa Sequeira, Maria d'Assunção Silva Vieira e António Vieira, Maly Socorro, Manuel d'Oliveira, Maria Manuela Cambournac Olaio e Antero Augusto Olaio e Filhos, Engenheiro Mário Melo d'Oliveira Costa, Esposa e Filha, Maria Amélia Ventura d'Almeida, Major Mateus Moreno, Tenente Manuel Rodrigues, Manuel António dos Vultos, Maria de Lourdes Ferreira Barreto, Manuel Teixeira dos Santos, Maria Helena Ribas Ferreira Couveia, Dr.<sup>a</sup> Maria Luísa Löfgren e Esposo, Maria Helena Lemos de Morais Trindade e Leonel Trindade, Maria Leonor Jesus Baptista d'Assunção e Gustavo C. Esteves d'Assunção, Manuel Luís Costa.

Manuel Muñoz Crespo, Maria Irene Simões Alves da Silva Aldim e Óscar Jayme Duhan de Laborde Aldim, Manuel de Seixas Simões Pereira, Manuel da Silva Graça, Maria Helena Amorim Ferreira, Capitão Miguel Augusto da Silva, Maria Lino Soares de Albergaria e Luís Soares de Albergaria, Maria Edite Marques dos Santos Brás Simões do Rosário e eng. António Leite Simões do Rosário, Manuel Apolinário da Cunha, Dr. Manuel Joaquim Sobral Gonçalves, Maria Adelaide dos Anjos Soares Guedes e Silva e Aurélio José Simões e Silva e Filhos, Dr. M. Pereira da Silva, Maria Amélia P. de Carvalho e Almeida e Manuel Augusto de Almeida, Maria de Lourdes Coelho Velez Conchinhas Elpidio e Fernando Augusto Smith Elpidio, Manuel Gonçalves, Marcos Pereira Ramalheira, Maria Lídia Marques e Gentil Marques, Maria Gertrudes dos Santos e Manuel V. dos Santos Celorico, Mário dos Anjos, Mário de Oliveira Pereira, Maria Branca da Costa Arraia da Silva e Henrique Ribeiro Ferreira da Silva, Manuel Casqueiro Haderer, Dr.<sup>a</sup> Maria Helena Pimenta de Sousa Lima, Manuel Vicente Ferreira, dr. Mário Neves, Mário de Noronha, Mário Saraiva Refoios.

Maria Clementina da Silveira Telles de Sampaio Rio e Irmãos, Manuel dos Santos Guerra, Maria Tereza Gonçalves Viegas e Francisco Viegas Carromba Júnior, Mário Nobre, Marcolino Cardoso, Maria Luísa Henriques Peres e José Benigno Peres, Nizza da Silva, Nuno de Sepúlveda Velloso, Noémia da Silveira, Ninive Ladeira Cardoso e José António Cardoso, Contra-Almirante Nuno de Brion, Eng.<sup>o</sup> Pedro Filipe A. de Brion, Pelágio Pereira Cardoso, Pedro Saldanha, Rui José Franco, Ricardo Queirós Gimenez, Regina Manuela Cabral Silveira, Rogério de Sousa, Rafael

Castanheiro Freire, Restaurante «A Velha Gruta», Ricardo João Rhodes Sérgio, Rui Manuel de Almeida e Silva e Família, Escultor Raul Xavier, Raul Esteves Coluna, Raul Alves Fernandes, Raul da Costa, Casa Rombert, Raul de Oliveira, director de «O Mundo Desportivo», Arquitecto Raul Francisco Tojal, Rolando de Viveiros, Raul dos Santos e Silva, Raul Noberto Braz, Dr. Rogério Alberto Torroais Valente, Rui Ribeiro d'Almeida, Eng.º Roberto Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P. e Dr. António Guéllar Gragera.

General Raul Martins, Rancho Polclórico Representativo do Distrito da Horta (Grupo Polclórico da Casa do Povo da Candelária-Pico), Severiano Joaquim, Capitão-de-Mar-e-guerra Samuel da Conceição Vieira, Sebastião Saraiva, Sara Maria Macedo da Cunha Freitas e Eng.º Abel Agapito de Freitas, Serafim Gomes Branco, Sebastião de Almeida Cardoso, Suzete Carvalho e Silva Sequeira e Diamantino Cardoso Sequeira, Sara Pereira da Saúde Lopes Pereira e António Lopes Pereira, Sérgio Acúrcio Pereira, Sebastião Cardoso representando o «Diário de Notícias», Tavares da Silva, L.da, Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, Thomaz dos Santos, Transportes Alfa da Cruz Quebrada, L.da, Virgínia Pereira Ramos e Acácio da Costa Ramos, Vitor Afonso, Vitor Leal Correia, dr. Vidal de Caldas Nogueira, Vital Mayer, Vasco Araújo de Carvalho, Vasco da Gama da Cruz Guerreiro, Ventura d'Almeida & Pena, Zeferino Augusto Pires.

Joaquim Maria Cabral, D. Manuela Montenegro, D. Maria Pimentel Montenegro, Jervis Pereira, Coronel Ribeiro da Silva, Viúva de Xavier Pereira, Visconde do Botelho, Faria Afonso, Actor Carlos Leal, Eng.º Espregueira Mendes em nome do Boletim da C. P., Dr. Élio Cardoso, Editor do Boletim da C. P., António Pimenta, Vitor Lopes, Família Pancada, Família Costa Pereira, Escola Tauromáquia de Luciano Moreira, Alberto Bartissol, Alfredo Teixeira, Silva Bastos, José Guerra, Carlos César Rodrigues, Carlos Baeta, Carlos Alves da Silva Cunha, António Soares e Filho, Membros da Amicale des Anciens Combattants Belges em Portugal por intermédio do seu Presidente Coronel Burniat, D. Sara e João Coimbra, Família Manito Torres, Artur Inez, Director da Revista Rodoviária, Dr. Carlos Lopes, Frazão Pacheco, Família Ramos Vieira, Drs. Carlos e Manuel Carreiro e suas famílias, Famílias Simões e Caeiro, Julieta Ferrão, Eng.º Sidónio Dias, Maria Guerra e Capitão Silva Guerra, Pinto de Magalhães L.da, Carlos Lopes Pinto, Dr. Manuel Busquets Aguilar, Álvaro António Carvalho Piano, Família Cândido Gorrão, Carlos Miguel Gonçalves, Irene e Carlos Azinhais, Carlos Eduardo Bleck, Maria do Carmo Pomarede, Aragão Vieira, Rogério Peres, representando Roberto Fernandes, Ernesto Tavares Pimenta, Ricarda Alves Moreira, José Castelo, M. J. Pinto-Levy, Dr. Carlos Lobo Oliveira, Dr. Leopoldo Vale, Matador Manuel dos Santos, Grémio Nacional dos Industriais Gráficos representado por António Pádua, José Barbosa.

Alice de Azevedo, Eng.º Armando Cameira, Asso-

UMA MÁQUINA DE PRECISÃO



DACORA  
dignette

Aparelho de linhas modernas, grande visor luminoso, objectiva anastigmática 1:2,8 corrigida para fotografias a cores. Preço Esc. 600/500.

Se não encontrar no seu fornecedor habitual, consulte os DISTRIBUIDORES:

profoto LIMITADA  
RUA DE SANTA JUSTA, 25 • LISBOA • TELEF. 2 28 32

ciação dos Bombeiros Voluntários de Lisboa, Academia Portuguesa de Ex-Libris, Dr. Carlos Löfgren, Carlos Moreno da Cruz, Carlos Soares, Pintor Domingos Rebelo, Eurico Gama, Fausto Nunes Dias, Joaquim Adrião, Júlio Peixoto Ribeiro, José Bernardino Duarte, Dr. Jaime de Figueiredo, Conselho Administrativo do Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, Nuno Almeida e Almada, Ester das Dores Gonçalves Vasconcelos e Álvaro Carlos Vasconcelos, Manuel José Ferreira de Sousa e Leal do Zêzere.

### Agradecimento à Imprensa

Cabe-nos o dever de renovar à Imprensa os nossos comovidos agradecimentos pelas referências feitas ao falecimento do nosso Director. Além dos jornais de Lisboa, Porto e Província, registamos as notícias vindas nos jornais dos Açores e da Madeira, Espanha e Brasil.

Um outro agradecimento temos que endereçar ao diário *A Voz*, que registando o recebimento do número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Agosto, transcreveu, na sua edição de 9 de Setembro, as palavras que dedicámos à memória do nosso saudoso amigo e Director.

Muito e muito obrigado.

# Terras e Povos

Por **JORGE RAMOS**

## **O RIO DAS MORTES NA SELVA BRASILEIRA**

O Rio das Mortes chamava-se outrora Rio Manso. A razão da mudança do nome, segundo a lenda que corre no local, é a seguinte: há cerca de dois séculos, um grupo de aventureiros subiu esse rio até atingir as suas cabeceiras na cachoeira da Fumaça. Descobrendo ali minas de ouro, resolveram fundar um povoado para as explorar. Grande número de «faiscadores» acorreu então ao lugar, e foi assim que nasceu a aldeia dos Araés. Naquela época os xavantes habitavam a margem esquerda do rio. Os aventureiros, para viverem em paz com os índios, colocavam presentes nos barrancos do curso da água. Os selvícolas quando por ali passavam recolhiam as dádivas e embrenhavam-se na mata. Certo dia, um branco abateu a tiro de arcabuz um índio. Isso revoltou de tal forma os xavantes que estes em número de cinco mil invadiram a povoação e massacraram todos os habitantes. Os corpos das vítimas foram atirados ao rio, cujas águas ficaram tintas de sangue, nascendo desse facto a actual denominação de Rio das Mortes. Foi Francisco Meireles, inspector de serviço de protecção aos índios, quem pacificou os xavantes, conseguindo os primeiros contactos com esses perigosos guereiros em Aldeia Velha, onde os componentes da expedição acamparam, surgindo então, pela primeira vez, um grupo comandado por Varodina, filho de Apuena, senhor das selvas e rei dos xavantes.

Varodina fez entrega das suas armas e das dos seus companheiros em sinal de amizade, entoou, na presença de todos, um cântico de boas-vindas e dançou, em seguida, o ritual apropriado. Não tardou muito que aparecesse no acampamento o próprio Apuena, imponente e ativo como verdadeiro monarca. E pela primeira vez na História, aqueles índios permitiram aos brancos avistarem as mulheres xavantes. Mais tarde, uma segunda expedição desvendou rochas — evocando a passagem de outros povos, provavelmente os fenícios, através do Novo Mundo

## **A VENEZA NEGRA**

A pequena cidade de Ganeire, no também minúsculo Estado de Daomei, à beira do golfo da Guiné, é conhecida por «Veneza de África». As casas estão construídas sobre uma espécie de

estacas feitas de troncos de árvores. O seu estilo de cidade sobre a água é único no Mundo. Dez mil pessoas vivem nessas cabanas sobre o lago Nakué. Ganeire fica 20 quilómetros de Cotonu, isto é, a três horas de canoa, numa viagem onde a paisagem muda constantemente. Possui o seu próprio poço de água potável — facto inaudito na África de hoje. É visitada pelos turistas, mercê da propaganda que se faz desta cidade lacustre, em grande número das cidades costeiras do golfo da Guiné.

## **QUEM DESCOBRIU A AMÉRICA?**

Nos arquivos de uma velha e nobre família florentina encontrou-se há pouco um documento muito importante que traz uma nova luz para a história da descoberta do continente americano. É uma carta de Américo Vespúcio onde se alude à terceira viagem feita por ele ao Novo Mundo. Ficará assim esclarecido que foi ele quem primeiro atingiu o continente americano, antes de Cristóvão Colombo?

## **O «MÉXICO-EXPRESSO» E O POVO MENOS CONHECIDO DO MUNDO ...**

Desembarcando em El Paso, toma-se o «México-Press» para chegar, dezóito horas depois, a Chihuahua, a terra onde nasceu Pancho Vila. A uma semana de viagem (a cavalo através de desfíladeiros e de montanhas rochosas) atinge-se um planalto imenso donde se avistam as encostas de uma serra árida. É por detrás dessa fortaleza natural que vivem os menonitas, num vale fertilíssimo que lembra certas paisagens do Tirol, habitando casas de madeira protegidas por enormes rochedos. Num bosque de pinheiros ergue-se a igreja dessa nova Terra de Promissão no coração do México. A seita dos menonitas ficou com o nome de Meno Simonis, fundador desse ramo de protestantismo. Na segunda metade do séc. XVII algumas comunidades menonitas que tinham como chefe Jacob Auster (queimado vivo em 1536) emigraram para a América e estabeleceram-se no Dakota do Sul. Deslocaram-se em 1915 para o México. Conservam todas as suas crenças e resistiram a todas as investidas da civilização moderna. As grandes distâncias a percorrer para chegar ao território menonita (cedido pelo governador de Chihuahua) contribui para manter intacto o seu modo de viver.

**O SILVO DO COMBOIO  
COMO UMA BALA...**

Um dos grandes poetas espanhóis, Rafael Melero, autor de *La Tarde Roja*, *La Voz en el Tiempo*, *Mundo Inmediato*, *Alba del Viento* e outros volumes, reuniu, há pouco, alguns poemas e deu-nos um novo livro: *Comboio Ronceiro*. Do poema 13.º:

*Entre o rumor do sonho e o relâmpago  
das «gares» perdidas na densa noite,  
como fracassos no som do vento  
e o silvo do comboio como uma bala  
e o resfotegar da locomotiva,  
eu, sozinho, — só com a minha luta  
tremendo nas paisagens do meu sangue  
humanizando-me na massa humana  
quando todo o rumor é o meu silêncio...*

**NOTAS À PRESSA DE UM VIAJANTE  
SEM PRESSA ALGUMA**

Os nomes das ruas mais pitorescas encontram-se em França, como se pode ver nesta relação:

Em Amiens — Rua dos Corpos sem Cabeça; em Lille — Rua dos Gatos Corcundas; em Roubaix — Rua da Camisa Comprida; em Tours — Rua do Macaco Verde.

— O maior continente é a Ásia, e o maior país a Rússia.

A maior ilha é a Groenlândia e o maior istmo é o de Panamá. O maior vale é o do Mississippi e a maior planície o Saará. O maior oceano é o Pacífico e o maior golfo, o do México. A maior baía, a do Rio de Janeiro e o maior lago o Mar Cáspio. O maior rio é o Amazonas e a maior catarata a do Niagara. A maior cidade é Londres. A maior praça da Europa é a da Concórdia (em Paris).

— Entre as 20 províncias da Venezuela, há uma com o nome de *Portuguesa*.

— No escudo de armas da Libéria figura um barco, que simboliza a chegada àquele território, em 1822, dos primeiros colonos.

— Os *tusis*, que vivem em Ruanda, a oeste do Lago Vitória, são oriundos do Egipto (século XV).

— Hong Kong significa «Águas Perfumadas»,

Xangai «Rio acima», Nankim «Cidade do Sul», e Singapura «A Sublime Porta».

— O rio mais alto do Mundo corre na Bolívia: é o Desaguadero, a 4.000 milhas acima do nível do mar.

— O nome de Manaus tem origem no nome de uma tribo de índios tupis que resistiu à penetração portuguesa.

— Acerca de Paris, lê-se, numa novela de Balzac: «Um inglês morreu em Paris — morreu de Paris. Para muita gente Paris é uma doença, às vezes várias doenças».

— O Mar Negro, na definição do escritor Commerson: «Parece ser o enorme tinteiro da Natureza».

— Valência, segundo Canyoamor, é «a cidade de mais ciência em matéria de rosas e de amores»...

— *Chicué* significa «poço pequeno», no idioma dos índios da Guatemala; neste país existe uma cidade com igual nome.

— O apelido, muito popular em Itália, de Guarnero provém de Quarnero, por deturpação o nome de um golfo do Adriático onde corre o Fiume.

— O oásis de Confra, perdido no deserto da Líbia, não é senão o último vestígio da cidadela arrasada dos «sénussi», e cuja evocação fascina aqueles que viajam para o sul, partindo da região cirenaica; basta estacionar alguns dias em Tripoli, ou em qualquer outro porto do golfo de Bengasi, para ouvir as descrições maravilhosas desse misterioso oásis, com o seu cenário fantástico dos tempos bíblicos.

— Nomes curiosos têm alguns dos monumentos geológicos do Brasil: assim na Serra dos Orgãos, em Teresópolis, existem o Dedo de Deus, a Boca de Peixe, e o Garrafão.

— Em Saragoça, na Espanha, existiu uma torre inclinada construída por Leonardo, o Católico, e que teve de ser demolida em 1887.

— Em Setembro de 1923 foi aberto, por acaso, o túmulo do faraó Tut-Ank-Amon, esquecido durante 3.273 anos na «cidade morta» de Ikutaton, em pleno deserto.

**J. CARTAXO**

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

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

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

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

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

# Os transportes na Europa

Na reunião celebrada em Genebra em Janeiro deste ano pela Comissão de Transportes Internos da Comissão Económica para Europa das Nações Unidas, foi examinada a situação dos transportes na Europa, tendo-se confrontado dados que oferecem um grande interesse.

Corresponde à aviação o crescimento mais rápido e constante na cifra dos passageiros — quilómetros, que, de uma década para cá, vai aumentando numa média de 13 % por ano, muito embora para a aviação mundial o aumento tivesse sido apenas de 6 %.

No entanto, apesar de este aumento espectacular, e como consequência lógica das curtas distâncias dentro da Europa Ocidental, a participação da aviação nos transportes exclusivamente europeus é pequena, já que o número de passageiros-quilómetro transportado pelos caminhos de ferro foi em 1961 quarenta vezes maior que por avião. Sublinhemos, todavia, que nesse ano de 1961 se verificou, pela primeira vez, que o número de passageiros que saem da Grã-Bretanha por avião foi superior ao que utilizou a via marítima.

O tráfego ferroviário de passageiros apresenta, como é lógico, uma correlação com a densidade do parque de automóveis particulares e onde essa proporção é débil, com menos um automóvel por cada trinta habitantes, os transportes de passageiros por caminho de ferro aumentam paralelamente à renda nacional. É curioso comparar o caso da Suécia com o de França, com densidade automobilística semelhante, de um automóvel por cada 7,5 habitantes; na Suécia, em dois anos, de 1956 a 58, o tráfego ferroviário de passageiros diminuiu 15 por cento, enquanto que na França aumentou 25 por cento entre 1950 e 1957, diminuindo um pouco a seguir, tendo recuperado a antiga posição, e superando, em 1961, em 3 por cento, o «record» alcançado em 1957. Na Suíça, com um automóvel por cada 9,5 habitantes, o tráfego de passageiros por caminho de ferro nunca deixou de aumentar e a taxa global de crescimento entre 1957-61, foi de 3,2 %. O suíço médio toma o comboio 56 vezes por ano e percorre um total

de 1500 km.; o francês, doze vezes, com 700 km.; o espanhol, quatro vezes, com 230 km de percurso total.

Os serviços regulares de transportes em comum por estrada oferecem uma evolução muito semelhante à do caminho de ferro. Em compensação, o tráfego de passageiros-quilómetro em carros particulares cresce enormemente, se bem que a sua estimativa seja difícil e aproximada grosso modo.

Parece que este tráfego dobrou em todos os países da Europa, pelo menos entre 1950 e 1951, e que este ritmo de crescimento não diminui. Nalguns países como a Áustria, Itália, Alemanha Ocidental e Suécia, esse tráfego quintuplicou no referido período. Em doze países da Europa Ocidental, incluindo a Grã-Bretanha, o total de passageiros-quilómetro por caminho de ferro, em 1961, foi de 180 mil milhões. O parque conjunto de automóveis particulares, para esses países, é de 23 milhões e abstraindo das deslocações puramente urbanas e estimando-se em 7500 os quilómetros percorridos e ocupação de dois passageiros por automóvel, chega-se, para esses doze países, a uma cifra de 350 mil milhões de passageiros-quilómetros, ou seja, o dobro que por caminho de ferro. É interessante observar que as deslocações internacionais crescem todavia mais depressa que no interior; na Alemanha, por exemplo, o número de carros estrangeiros entrados em 1961 foi de 24,7 milhões, quatro vezes superior ao de 1958.

Como consequência natural das curtas distâncias e da concentração industrial, o volume total dos transportes de mercadorias por caminhos de ferro, estrada, vias fluviais e oleodutos não é muito elevado na Europa. Enquanto que nos Estados-Unidos supera as 11 mil toneladas-quilómetro por habitante e ano, na Europa, no conjunto da França, Itália, Alemanha Federal, Reino Unido e Checoslováquia, esse número não ultrapassa 1850.

Em todos os países decresce a participação ferroviária na tonelagem-quilométrica total do transporte de mercadorias enquanto que o movimento do tráfego exclusivamente ferroviário aumenta, ainda que com coeficientes muito díspares.

## A Ponte sobre o Tejo

As obras deste grande empreendimento foram visitadas pelo embaixador Negrão de Lima e por vários membros do Governo

No dia 5 de Setembro, de manhã, a convite do sr. Ministro das Obras Públicas, eng.º Arantes e Oliveira, visitaram as obras em curso da Ponte sobre o Tejo, os srs. embaixador do Brasil, dr. Negrão de Lima, e ministros da Justiça e do Exército, e subsecretários de Estado do Exército e do Orçamento.

Os convidados foram recebidos no Gabinete da Ponte, pelo sr. ministro Arantes e Oliveira, pelo sr. eng. Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte, e mais técnicos do mesmo Departamento, tendo-se feito acompanhar os ministros e subsecretários de Estado pelos seus secretários e ajudantes de campo, e o sr. dr. Negrão de Lima por alguns funcionários superiores da Embaixada.

Estava também presente o sr. Frank Highly, representante, no nosso País, da «United States Steel Export Company», adjudicatária da grandiosa obra.

Após uma troca de impressões, o sr. Ministro das Obras Públicas e os seus convidados tomaram lugar na vedeta do Gabinete da Ponte, para observarem a construção dos pilares no rio e desembarcaram em Cacilhas, onde tomaram lugar em automóveis que os conduziram à Ancoragem Sul, em construção junto ao Monumento a Cristo-Rei. Daí puderam apreciar uma azáfama enorme e o ritmo excepcional com que estão a decorrer os trabalhos. Depois, voltaram a embarcar e prosseguiu a observação das obras no rio, tendo desembarcado na Estação Fluvial de Belém. Por fim, visitaram demoradamente o estaleiro da margem Norte e as obras dos acessos no Vale de Alcântara, que está a ser transformado por volumosos trabalhos de terraplenagens e pela construção de várias pontes.

A visita, que foi demorada, terminou junto do viaduto Duarte Pacheco, na Avenida de Ceuta.

Por exemplo, no período de 1950-61, o aumento das cifras de toneladas-quilómetro transportadas por caminho de ferro foi de 47,0% em França; de 17% na Bélgica; de 41% na Alemanha Ocidental, e de 105% na Suíça. Na Espanha, Reino Unido e Noruega esse tráfego está a diminuir.

Na Europa Ocidental o tráfego de mercadorias por estrada aumenta na proporção de uns 9 a 10% anuais, verificado nos últimos sete anos, absorvendo o terço do total dos transportes.

No que se refere ao tráfego internacional este aumento é ainda maior. Para índice-unidade correspondente ao transporte internacional de mercadorias por estradas em 1954, esse tráfego passou, em 1960, a 5 na Dinamarca; 2,7 na Holanda; 3,5 na Alemanha Ocidental, e 3,4 na Suíça.

A participação do tráfego fluvial é, natural-



**A.E.P.**

**AUTOMÁTICA  
ELÉCTRICA  
PORTUGUESA**

S. A. R. L.

*fabricantes e fornecedores de material telefónico e de sinalização.*

ESCRITÓRIOS: AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 18-1.º D. — LISBOA  
TELEFONE 5 71 46 TELEGRAMAS: STROWGER

FABRICA: AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, N.º 8  
TELEFONE: 39 90 19 CABO RUIVO

**ATE**

ASSOCIADA AO GRUPO DAS COMPANHIAS ATE INGLATERRA

mente, muito variável. Inexistente em Itália e em Espanha, ele absorve  $\frac{5}{4}$  do tráfego na Holanda. No Reno, entre 1950 e 1960, o tráfego passou de 87 a 180 milhões de toneladas, e no Danúbio, de 7 a 18 milhões.

(Do número 326 da revista *Ferrocarriles y Tranvias*)

# Os transportes ferroviários

## e a

# coordenação com a camionagem

*Com a devida vénia, traduzimos da excelente revista Ferrocarriles y Tranvías, número de Julho de 1963, um artigo de grande interesse firmado por Francisco Ruiz Perez, Chefe do Serviço dos Despachos Centrais e Auxiliares, do Departamento Comercial da RENFE.*

*Nesse artigo trata-se, como os leitores vão verificar seguidamente, da concorrência, cada vez maior, que a camionagem está fazendo ao caminho de ferro. O mal não é só espanhol, é também europeu. E como é geral, toca-nos igualmente. Mas, felizmente, o mal não é incurável. O remédio consiste na coordenação dos transportes ferroviários e rodoviários.*

Como é do conhecimento de todos, a concorrência mais tenaz e perigosa feita aos caminhos de ferro provém dos transportes por estrada, pois que, se os transportes aéreos e marítimos a exercem igualmente, não é tão directa nem tão absoluta, como a terrestre, porque esta chega até todos os lugares mais recônditos do país, e a sua flexibilidade permite-lhe abarcar tráfegos que há uns anos atrás lhe eram proibitivos, e às vezes com preços muito inferiores aos reais, aproveitando fretes de retorno em condições verdadeiramente impossíveis de competir.

A indústria do motor progride de dia para dia, e os seus programas são cada vez mais ambiciosos. Criam-se veículos para toda a espécie de estradas; carroçarias adequadas aos mais diversos usos, transportam-se líquidos em moderníssimas cisternas, carnes e produtos delicados em camiões frigoríficos; gados, carvões, postes de madeira e de ferro de grandes dimensões, motocicletas, automóveis, etc., tudo produtos tipicamente ferroviários, que assim causam, como é natural, graves prejuízos aos negócios ferroviários que viram reduzidos em grande proporção os seus transportes e, por conseguinte, os seus lucros.

Não quer isto dizer que a RENFE e demais companhias tenham cruzado os braços e aceitado este golpe resignadamente. Pelo contrário, dedicam todos os seus esforços para evitar mais desvios de tráfego para a estrada, e também para recuperarem as mer-

cadorias que, infelizmente, estão já em poder dos transportes rodoviários. Estudam-se todos os meios hábeis que são permitidos ao caminho de ferro, dentro dos seus regulamentos: preços especiais para grandes quantidades; criação de tarifas especiais, com notáveis reduções em tráfego de importância; recolhas e entregas das mercadorias nos armazéns, fábricas, etc., com preços reduzidos no transporte domiciliário; maiores velocidades e, como consequência, menores prazos no transporte; aquisição de material de tracção e carga moderno, que permita maiores velocidades, e transportes directos ao estrangeiro sem necessitar de transbordos, por serem munidos de eixos mudáveis. Em resumo, todos os meios que, ainda à custa de grandes sacrifícios, sejam eficazes para melhor servir o cliente, mantido ao corrente de tudo quanto possa ser benéfico ao seu negócio por meio de propaganda adequada e perfeitamente dirigida.

Outro dos meios usados pelos caminhos de ferro, largamente difundido na RENFE, é a criação de Despachos Centrais, Auxiliares e ramificações, que, por meio deles e com tarifas adequadas, todo e qualquer remetente ou consignatário, tanto de cidades, vilas ou mesmo aldeias, possa facturar ou receber os seus produtos no seu próprio domicílio, bastando um aviso por escrito ou por telefone para ser imediatamente atendido.

O estabelecimento destas secções data de há longo tempo, começando a tomar algum incremento em 1934. A partir de 1942, com a unificação das várias companhias e a criação da RENFE, a instalação destes Despachos tomou um ritmo muito acelerado, a tal ponto que em 1943, o seu número se cifrava em cerca de 400, com uma quantia aproximada de quatro milhões de expedições e quinhentas mil toneladas de mercadorias de pequena e grande velocidade transportadas, chegando no ano de 1960, a mais de um milhar, entre Despachos Centrais, Auxiliares e ramificações, serviços de domicílios, etc., com uns nove milhões de expedições, e umas setecentas e trinta mil toneladas, de igual espécie de mercadorias.

Actualmente, a criação destas secções não pode seguir a proporção dos anos anteriores, pois que,

aínda que se tente, e isso é motivo de estudos constantes, pode afirmar-se que não há na Espanha um lugar de mediana importância a que não cheguem os serviços destes despachos. Para este facto contribuiu largamente a tarifa popular chamada de «porta-a-porta» pois abrange, como o próprio nome indica, o transporte desde o domicílio do remetente ao do destinatário, estando incluídos no preço total o carregamento de saída e o descarregamento de chegada. Esta tarifa é aplicável em todos os pontos onde a RENFE estabeleceu secções de Despachos (Centrais, Auxiliares ou ramificações). Nos pontos onde não existem estas secções mas que têm estação ferroviária RENFE, não havendo, portanto, serviço domiciliário, a tarifa também é aplicável, com a condição do cliente declarar por escrito que renuncia aos carregamentos e descarregamentos, sem por isso baixar o preço, entregando e recebendo na própria estação as mercadorias em questão.

A popularidade desta tarifa originou que, não sendo ela ligável com outras dos caminhos de ferro de via estreita, pediram estes á RENFE a sua aplicação nos Despachos Centrais e Auxiliares que têm estabelecidos, fazendo-se isto exactamente pelos constantes pedidos do público, entregando e recebendo eles na estação de junção as expedições facturadas por este regímen, tal como se faz no restante tráfego, e agregando ao preço da tarifa o suplemento previsto na mesma, para as procedências e destinos situados a mais de 5 km. da estação de ligação com a RENFE.

Esta tarifa, que começou a aplicar-se com carácter puramente local na antiga rede da MZA, superou em muito as previsões que se fizeram durante o seu estudo e, depois de mais de vinte anos de aplicação, sempre em sentido progressivo, pode afirmar-se que no último ano se transportou cerca de quatro milhões e meio de expedições, com o número aproximado de duzentas mil toneladas de peso.

Se a regulamentação dos transportes por estrada



**APARELHAGEM  
ELÉCTRICA  
TICINO**

GARANTIA  
DE 5 ANOS

**Disjuntor para Iluminação  
Tipo 1602N**

**Representantes  
em Portugal:**

**AZEVEDO & PESSI, LDA.**  
RUA NOVA DO ALMADA, 46 - LISBOA-2  
Telefons: 3 01 32 (6 linhas)

chegar a efectivar-se e aqueles exercerem assim a sua verdadeira função, controlando-se devidamente os seus transportes, tanto no regime fiscal como no administrativo, tal como se faz nos caminhos de ferro, é de esperar que não seriam todos os que estão, nem estariam todos os que são, quer dizer que os transportes rodoviários ficariam em poder daqueles que profissionalmente se dedicam a eles e deslindar-se-iam muitas situações que hoje se encontram algo confusas.

## *Beba SAGRES*

a cerveja portuguesa  
de classe internacional

# O Caminho de Ferro deve ser Internacional

*Resumo da notável alocução proferida, no dia 11 de Fevereiro do corrente ano, por M. Louis Armand, Secretário-Geral da U I C, perante os estagiários do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal dos Caminhos de Ferro.*

## O caminho de ferro de amanhã

«Que os homens se aproximem e se compreendam»; este voto de esperança pode hoje ser formulado à escala planetária graças à redução de distâncias, consequência lógica dos progressos realizados nos meios de comunicação. Uma verdadeira revolução se opera, uma «emergência», no sentido geológico do termo. O próprio Júlio Verne, embora tão cheio de imaginação técnica, jamais ousou conceber o espectador da televisão que contempla, a milhares de quilómetros de distância, determinada prova dos Jogos Olímpicos...

Presente e futuro urdem em redor de nós uma teia prestigiosa, na qual devemos inserir laços sólidos para lhe assegurar a conservação; laços dados em comum na atmosfera exaltante das criações por equipas. Falando dos homens, dizia Saint-Exupéry: «Levai-os a fazer em conjunto uma catedral e eles amar-se-ão!» Precisamente nós, homens dos caminhos de ferro, temos um objectivo comum, que é o desenvolvimento dos contactos, à escala do nosso mundo. Mais, nós temos os meios de alcançar este objectivo, através de uma técnica que nos impele para lá das fronteiras. É uma verdadeira oportunidade, de que nós seríamos culpados se a deixássemos escapar.

As preocupações internacionais dos dirigentes dos Caminhos de ferro não devem continuar a ser as que eram há cinquenta anos, conhecidas como eram como preocupações «marginais». Elas agora situam-se na primeira linha das preocupações de maior responsabilidade.

É preciso tomar consciência disso para se preparar o caminho de ferro de amanhã.

Dentre os aspectos tão diversos da vida internacional, três aparecem em plano de realce, os quais vou precisar: o aspecto humano, o aspecto económico — no qual se podem distinguir um aspecto comercial e um aspecto propriamente económico — e, finalmente, o aspecto técnico.

## O aspecto humano

No plano humano, a nossa tarefa é de maneira que façamos com que os ferroviários se conheçam

e se compreendam. O número dos «internacionais», outrora muito reduzido, aumenta de dia para dia, e até mesmo o pessoal de execução sofre constantemente um apelo além das fronteiras.

Que facto mais representativo para nós do que os nomes inscritos nas placas de destino dos comboios internacionais?

Longe de evitarmos o movimento, proporcionemos-lhe o impulso. Fora do mundo ferroviário, não deixam eles, os industriais, os desportistas, de exprimir esta chamada todas as vezes que têm ocasião disso? O Homem transporta consigo próprio o desejo de evasão que, no pessoal dos Caminhos de ferro, se paga com o amor à profissão.

Este amor é uma característica comum preciosa para o futuro caminho de ferro Europeu. Uma grande «Cooperativa Internacional das Redes de Caminho de Ferro» está em vias de se criar. Isto deve ser dito; isto deve ser cumprido.

E, ao contrário das grandes indústrias, nenhum problema grave de concorrência se põe entre as Redes dos diversos países, que exercem a sua actividade em territórios diferentes; esta consideração deve afastar todas as reticências a respeito das realizações em comum.

## O aspecto comercial

Os problemas comerciais multiplicam-se de uma maneira «galopante» em razão do aumento das trocas, o que mostra bem a escala continental do Caminho de ferro europeu.

Um grande esforço se impõe em matéria de tarifas, tanto mais que o desenvolvimento do tráfego internacional tende a atenuar as diferenças entre as Redes, incitando por isso a adotar orientações comuns.

Quais? Estas orientações devem ter em conta, evidentemente, o estado da concorrência no mercado dos transportes. Uma das grandes forças do transporte rodoviário reside no facto de ser menos regulamentado que o caminho de ferro, sendo por isso mais livre na sua acção comercial, podendo apresentar-se ao público como um meio simples e cómodo, em contraste com a nossa vasta

administração, que assusta demasiado pelo seu anonimato e poder.

Não poderíamos nós inspirarmo-nos neste exemplo e libertarmo-nos da doença, a «perfeição-nite», que nos leva a querer resolver demasiado bem os problemas de toda a natureza? Tendência elogiável, certamente, mas que conduz a problemas graves, como o da formação dos quadros. Os conhecimentos exigidos nos diversos sectores são já importantes e variados, a pontos de que seremos conduzidos muito rapidamente ao emprego de métodos de «recyclage» e de «formação contínua».

Antes de tudo, por conseguinte, procurar conceber tarifas perfeitamente lógicas, correspondendo a toda e qualquer necessidade, e que exige, no quadro internacional, múltiplas discussões e análises, visando a simplicidade e a comodidade. Procuremos pôr-nos ao alcance dos nossos clientes; persuadamos os nossos especialistas a verem a necessidade da busca de verdadeiras prioridades.

Pensemos no progresso que teremos de alcançar no carregamento dos nossos comboios e na nossa preparação; pensemos nos problemas que foi preciso resolver para acabar o projecto do túnel sob a Mancha, que traz esperanças grandiosas e vai provocar uma verdadeira «mutação» nas correntes do tráfego europeu; não temos já nós bastantes dificuldades técnicas, sem nós próprios as criarmos, no domínio comercial?

### O aspecto económico

Dois pontos parecem dominar o aspecto económico dos problemas internacionais: um diz respeito ao âmbito geográfico da nossa acção; o outro, ao domínio da prospecção.

Quaisquer que sejam as ligações económicas e políticas, o caminho de ferro não deve esquecer que está encarregado de assegurar as junções económicas com os países, não fazendo parte de conjuntos orgânicos. O seu domínio é o mais geral possível. Como se poderiam conceber blocos sem trocas com o exterior? Como se poderiam tratar problemas do tráfego europeu sem a Áustria ou sem a Suíça? Seria, por consequência, substituído um regime de fronteiras nacionais por um regime de fronteiras económicas.

Quanto à U. I. C., empenha-se ela em fazer compreender que «qualquer problema» é o «problema de todos».

No que diz respeito ao domínio da prospecção, que nos conduz aos problemas técnicos, é suficiente pensarmos como seria anormal e perigoso o não meditarmos no Caminho de ferro de amanhã.

«Pensar no amanhã, vivendo o presente» tal poderia ser a nossa divisa.

### O aspecto técnico

O Caminho de Ferro é uma das maiores uniões técnicas do Mundo, com o privilégio, já apontado, de não ser embaraçado por concorrências internas. É devido a esse facto que as permutas técnicas têm tido sempre lugar entre todas as Redes ferroviárias.

Trata-se agora de as amplificar. Melhor ainda, passando para além das realizações actuais, é necessário promover a conjugação de esforços e criar novos meios, se se quer fazer face ao prodigioso desenvolvimento da técnica.

Tomemos, por exemplo, o problema do engatamento automático — certamente o problema mais complicado actualmente —. Poder-se-á pensar que, dentro de vinte anos, em que o «standard» da via será então dobrado, o Caminho de ferro encontrará ainda engatadores? A introdução do engatamento automático é, portanto, uma obra vital para o transporte ferroviário, que levanta problemas de extensão imprevisível, que exigirá uma interconexão do Atlântico ao Pacífico.

Tomemos o problema da automatização. No futuro, o Caminho de ferro que «ganhará» será aquele que, graças à automatização, tiver abertas as portas ao progresso.

A U. I. C. compreendeu o alcance desse imenso problema, ao organizar para o fim deste ano um «Symposium» sobre a cibernética e a automatização, o qual reunirá os melhores especialistas mundiais, nomeadamente do Japão, da U. R. S. S., dos Estados Unidos e do Canadá.

Se em matéria económica a acção deve ser europeia, em matéria técnica ela deve ser mundial.

É dentro deste espírito que a U. I. C. abriu às Redes ferroviárias extra-europeias «em desenvolvimento acelerado», as grandes portas do seu Forum, vasto clube de auxílio mútuo e de confronto internacional, num espírito de serviço e imparcialidade que lhe trará simpatia e confiança.

\* \* \*

O problema ferroviário internacional é, pois, de uma grande complexidade, e a função da U. I. C. tem «cem caras». Nada de extraordinário nesta verificação, que traduz o carácter múltiplo — depressa e em toda a parte ao mesmo tempo — da evolução dos homens e das coisas.

Mas esta função da U. I. C. tem por objectivo a aproximação dos povos. Sejamos um edifício de compreensão. Saibamos nós responder aos apelos, a todos os apelos que, através da técnica e da linha férrea, derivam de um profundo desejo de amizade.

## DUAS GRANDES EMPRESAS AO SERVIÇO DA NAÇÃO!



Tem sido preocupação dominante destas Empresas, imprimirem aos produtos do seu fabrico um grau de qualidade em constante aperfeiçoamento.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.

### CABOS ELÉCTRICOS

# CEL CAT

VENDA NOVA • AMADORA  
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA  
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

# O Canal da Mancha e a ligação da França à Inglaterra

foi finalmente decidida a construção de um túnel

Segundo um dos últimos números do «Lloyd's», o Governo da Grã-Bretanha iria pronunciar-se contra a construção, pelo menos antes de dez anos, de um túnel sob a Mancha, sendo igualmente rejeitado o plano da ponte. Deste modo, a administração do porto de Dover seria autorizada a iniciar trabalhos importantes para fazer face ao desenvolvimento do tráfego, e, por sua banda, os caminhos de ferro britânicos encomendariam novos barcos para a travessia da Mancha, muito mais rápidos do que os actuais e com lotação superior.

A decisão do Governo britânico, como muita gente supõe, seria fundamentada, não em razões estratégicas, mas na atitude da França no que respeita à adesão da Grã-Bretanha ao Mercado Comum. Por outro lado, o Governo britânico manifestaria o desejo dos caminhos de ferro e companhias que explorem os serviços de travessia da Mancha estarem à altura de satisfazer e assegurar uma boa ligação, em cooperação com os serviços aéreos.

O director dos serviços marítimos dos Caminhos de Ferro Britânicos (British Railways) pedira, recentemente, que fosse tomada uma decisão com rapidez no que respeita aos projectos da Mancha, pois a Companhia arrisca-se a dispor, dentro de pouco tempo, apenas de uma frota de barcos velhos e de instalações portuárias insuficientes, e a não poder fazer face ao desenvolvimento do turismo e das trocas comerciais.

Sabe-se, também, que a Companhia que explora, há um ano, o serviço de transporte de automóveis entre Dover e Calais, assegurado por «free-enterprise», anunciou a sua intenção de lançar um concurso para a construção e fornecimento de um «ferry-boat» de 400 toneladas, que seria entregue em Março de 1965. Os estaleiros britânicos e continentais foram convidados a enviar ofertas. A construção naval britânica está, pois, interessada nesta decisão do Governo porque espera construir seis novos «ferry-boats». No fim do ano passado, vários dirigentes sindicais censuraram a Comissão Britânica de Transportes de ter aberto concurso para o fornecimento de barcos, quando se estava na incerteza quanto ao futuro do tráfego na Mancha.

Assim, tudo parecia indicar que o Governo de Londres não escolheria a ponte nem o túnel para as comunicações entre a França e a Inglaterra.

Seria lamentável que depois de tantos projectos e dispendiosas elaborações de orçamentos e planos, tudo ficasse reduzido a zero.

Já depois de composta esta notícia, lemos, em informação da Agência «Ani», o seguinte, proveniente de Londres:

«Os governos britânico e francês chegaram a acordo sobre a construção de um túnel ligando os dois países, sob o Canal da Mancha.

Salienta-se, porém, ser pouco provável que os trabalhos comecem nos tempos mais próximos, devido às eleições gerais na Grã-Bretanha e à falta de fundos disponíveis na França.

Acrescenta-se que, durante o recente encontro, em Paris, dos ministros dos Transportes dos dois países, o projecto da ponte foi definitivamente posto de parte, porque os seus pilares representariam um perigo para a navegação e, além disso, do ponto de vista defensivo, o túnel é mais seguro.»

O problema será, finalmente, resolvido?

## JARDIM ZOOLOGICO

### 11.ª Exposição de Avencas e Begónias

Na tarde de sábado, 7 de Setembro, a Imprensa foi convidada para apreciar a 11.ª Exposição de Avencas e Begónias, que abriu ao público no domingo seguinte, na sala de chá do restaurante do Jardim Zoológico.

Trata-se de mais uma manifestação de bom-gosto dos dirigentes deste Jardim, que tendo por principal motivo da sua existência a exposição de animais, nunca deixou de ser um parque ameno onde as flores e as plantas ornamentais têm culto especial.

O encontro do sr. Prof. Dr. Fernando Emygdio Silva, ilustre presidente do Conselho de Administração deste Jardim, e de sua Esposa, com a Imprensa e seus convidados, constituiu sempre uma hora de esplêndido e elegante convívio.

A exposição de avencas e begónias, constando de 500 exemplares, foi muito admirada pela formosura e pela disposição artística que lhe deu o seu valioso criador, o sr. Manuel Frederico dos Santos, que há 36 anos exerce, competentemente, as funções de encarregado das estufas do Jardim Zoológico, deste formosíssimo parque que representa para Lisboa um dos seus melhores, mais valiosos títulos de glória e orgulho.

# Carta de Lourenço Marques

Os Caminhos de Ferro de Moçambique continuam o seu programa de desenvolvimento, tendente a melhorar as condições da circulação. Assim, em Junho passado, foram descarregados no porto da Beira novos furgões, encomendados à firma «Tokyu Car Manufacturing Company», que, como características principais, possuem instalações para seis passageiros, compartimentos para bagagens, geleira e canil.

Acerca do desembarque desse material, o jornal «Notícias» comentou: «Assim, contrariando os ventos maus que sopram sobre nós, os Caminhos de Ferro de Moçambique prosseguem com a sua obra de intenso desenvolvimento, dando a toda a população da Província um sereno exemplo de Fé e confiança no futuro».

Por outro lado, tendente a um desenvolvimento do pessoal ferroviário, foi inaugurada, no *Clube Ferroviário* em Gondola, com a presença do Director de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, eng. Alfredo Stoffel, e outras individualidades, uma Escola de Instrução Profissional.

Nã sessão inaugural, que foi muito concorrida, fizeram uso da palavra os Presidente e Vice-Presidente daquela agremiação, respectivamente srs. Vítor Sousa Figueiredo e Diamantino Moreira de Paiva, a quem se deve a iniciativa da criação desta escola, que agradeceram o acolhimento dado ao empreendimento pelos C. F. B. O eng. Alfredo Stoffel respondeu com palavras de apreço, destacando o significativo valor da obra, e incentivando a Direcção do Ferroviário a que continue este trabalho em prol dos ferroviários, aumentando-lhes a capacidade profissional.

Em seguida o chefe dos Serviços de Material de Tracção, eng. Duarte Silva, proferiu a palestra «A Tracção nos Caminhos de Ferro», escutada com muito interesse, a qual antecedeu o almoço de confraternização, com que se fecharam as cerimónias.

Lourenço Marques foi, há pouco, o cenário em que decorreu o passeio de 360 estudantes sul-africanos, da província de Orange.

Chegados num comboio especial, os rapazes e raparigas, dos 12 aos 19 anos, visitaram os pontos de maior interesse da capital: — Museu Machado de Castro, Catedral, Câmara Municipal, etc. —, tendo sobrevoado, em aviões da Deta, a cidade, e ido a Vila Luísa em autocarros dos C. F. M., cujos serviços de Propaganda estiveram encarregados de de orientar a visita.

Professores e alunos, ao fim dos quatro dias de estadia, mostraram-se penhorados com as atenções de que foram alvo por parte dos Caminhos de Ferro de Moçambique e da própria população, entre a qual granjearam muitas amizades, preparação para um fecundo intercâmbio entre a juventude moçambicana e sul-africana.

Mais um dia de festa para os ferroviários moçambicanos. Foi inaugurado no dia 13 do mês de Julho o novo e magnífico Pavilhão dos Desportos de Nampula, obra a que, em boa hora, o Clube Ferroviário meteu ombros, erguendo, mercê do esforço e dedicação dos seus associados e do auxílio indispensável da Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, um símbolo do que podem fazer o Homem se todos se unirem e não regatearem esforços para a concretização de iniciativas com tão largo alcance social como a presente.

O novo Pavilhão vem cimentar e confirmar o interesse que a prática dos exercícios físicos desperta nas gentes moçambicanas, não desmentindo a já velha, mas sempre nova, «Mens sana in corpore sano», praticando o desporto pelo desporto, afeitando os benefícios da «escola de virtudes».

Seguindo uma directiva esclarecida, que levou à construção de uma sede e de uma magnífica piscina, a Delegação de Nampula do Clube Ferroviário faz jus aos merecidos elogios que o Governador-Geral da Província, Alm. Sarmento Rodrigues, lhe dispensou, ao presidir à festa inaugural.

Todos os portugueses e, principalmente, todos os moçambicanos, se podem orgulhar do progresso que representa para Moçambique um tal empreendimento.

Afirmou o sr. Governador-Geral: «Nampula não é somente um exemplo de fraternidade cristã e portuguesa, mas também um exemplo de capacidade progressiva dos homens que labutam em Moçambique. Este Pavilhão é uma honra para Nampula, e estão de parabéns os ferroviários seus obreiros, que devem ser imitados e respeitados pela obra levada a cabo».

O Pavilhão, de traçado sóbrio mas funcional, tem capacidade para 2500 lugares, dos quais 1500 sentados, podendo praticar-se as modalidades mais variadas, como óquei em patins, voleibol, basquetebol, ginástica, ténis, etc..

Lourenço Marques, Julho de 1963.

c.

TÍPICA COZINHA  
PORTUGUESA  
E ESPANHOLA

PORTUGUESE  
AND SPANISH  
D I S H E S

# monaca restaurante-bar

DIRECÇÃO OUTERELO COSTA

JANTARES E CEIAS  
COM MÚSICA DE  
SHEGUNDO GALARZA  
E O SEU CONJUNTO

OS MELHORES FRUTOS DO MAR — SEA FOOD

SALAS PRIVATIVAS  
PARA BANQUETES  
E CASAMENTOS

ESTRADA MARGINAL  
CAXIAS - PORTUGAL  
TELEFONE 042 03 39

A DEZ MINUTOS DE LISBOA  
TEN MINUTES FROM LISBON

## Fábrica Cerâmica do Carvalhinho - S.A.R.L.

Especializada no fabrico de todos os tipos  
de azulejos, brancos e pintados, de 2x2  
4x2 — 10x10 — 11x11 e 15x15

Azulejos estilo antigo — Painéis decorativos — Louças sanitárias

Os materiais da marca «CARVALHINHO» estão sempre  
presentes em todas as grandes obras do País

Fábrica: Arco do Prado - V.ª N.ª DE GAIA  
Depósito: Rua Duque de Loulé, 101-PORTO

# PLÁSTICOS

Plásticos napa com malha para confecção de casacos e blusões para homem e senhora.  
Plásticos napa para malas, sacos e carteiras.  
Telas plásticas para cortinados, toalhas e outros fins.  
Telas plásticas cristais para coberturas de carpetes, passadeiras e estofos de automóveis.  
Tela plástica reforçada com nylon para confecção de vestuário e de toda a espécie de coberturas.  
Impermeáveis em plástico para homem, senhora e criança.  
Fibretes, lonas e cola plástica.

Importação directa — Precos especiais para revenda — Mandam-se amostras

**SOCIEDADE SANTEL, LDA.**

LISBOA

RUA DA MADALENA, 261

TELEF. 327077

# Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Outubro de 1913)

## Festas e feira em Vila Franca de Xira

Por ocasião do aniversário da proclamação da República, que coincide com a grande feira anual, têm lugar em Vila Franca de Xira importantes festas que começam em 5 para terminarem em 9 do corrente.

Todos os anos a famosa vila ribatejana se esmera em dar o maior esplendor às suas festas, devendo ainda este ano exceder as dos anos anteriores como se deprende do magnífico programa. Haverá iluminações, touradas, fogos de artifício, concertos, etc., que devem atrair grande número de forasteiros.

A Companhia dos Caminhos de Ferro estabelece bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para ida no próprio dia da venda, e regresso de 5 até 9. Haverá também um comboio especial na noite do fogo de artifício — 7 para 8 — que partirá de Vila Franca à 1,15 h. com paragem em todas as estações até Santarém, onde chegará às 2,31 h. Este comboio é o prolongamento do que parte de Lisboa para Vila Franca às 23, 53 h.

A seguir indicamos os preços dos bilhetes das principais estações:

	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Lisboa R. e Campolide . . . . .	\$66	\$42	\$28
Braço de Prata . . . . .	\$62	\$38	\$26
Alhandra . . . . .	\$22	\$14	\$10
Carregado . . . . .	\$22	\$15	\$10
Sant'Ana . . . . .	\$70	\$55	\$42
Santarém . . . . .	\$90	\$70	\$50

Aos passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros entre Lisboa e Vila Franca são vendidos bilhetes da tarifa reduzida dos «tramways, L. n.º 1.

## Novo motor Diesel

Um importante grupo de empresas britânicas acaba de anunciar que se encontra pronta uma nova versão, muito mais potente, do seu motor diesel a dois tempos, três cilindros, destinado a proporcionar velocidade de cruzeiro mais elevadas, maior facilidade nas subidas e crescente economia no consumo.

O novo motor possui 117 cavalos de potência e destina-se a equipar uma conhecida marca de camiões de 8 toneladas e de tractores de 12 toneladas de força. Afirmam os fabricantes que este novo motor se revela muito económico no consumo, apesar de possuir 11,4% mais de potência do que o seu antecessor, de 105 cavalos. O seu preço é o mesmo.

O motor original de 105 cavalos continuará a equipar camiões de 7 toneladas, da mesma marca dos que serão equipados com o novo modelo e cujo chassis é idêntico.



### Uma nova luz branca

Finalmente, parece que já é possível acabar com os tons esverdeados ou amarelados que geralmente caracterizam todas as iluminações de ruas, substituindo essa luz por tons verdadeiramente brancos. As lâmpadas que produziam luz de tons esverdeados, arroxeados, amarelados, etc. alcançaram grande voga em virtude de serem muito eficientes na conversão de electricidade em luz, conquanto de um tom de cor apenas.

Os cientistas duma importante firma britânica conseguiram agora descobrir uma nova espécie de lâmpada de sódio, que produz luz dum branco doirado, sem perder eficiência na transformação da electricidade. O segredo? São vários os segredos que permitiram este aperfeiçoamento. Em primeiro lugar, faz-se mudar o tom da luz reduzindo bastante o interior da lâmpada, de modo que os átomos de sódio emissores de luz são muito mais excitados pela electricidade. Isto só foi possível, no entanto, graças à descoberta dum novo vidro para o bulbo da lâmpada, o qual resiste ao ataque do sódio.

Finalmente foi necessário resolver os problemas resultantes da soldagem dos filamentos condutores à safira. Presentemente, todas as dificuldades foram resolvidas. Além disso, a firma produtora revelou também que todo o material de controlo para este novo tipo de lâmpada será mais barato do que o normal.

### Os médicos e o primeiro caminho de ferro alemão

A invenção dos caminhos de ferro data, como sabemos, dos princípios do século passado, sendo munidas as primeiras locomotivas, que se construíram, de rodas dentadas, que funcionavam sobre carris em cremalheira, por se supor que as rodas lisas, escorregando sobre a superfície polida dos carris, não podiam dar um resultado eficaz à tracção.

Só mais tarde é que se reconheceu que havia aderência bastante para bem se poderem dispensar cremalheiras e rodas dentadas, e esta circunstância juntamente com o aperfeiçoamento das loco-

motivas, por meio de caldeiras tubulares, deu lugar a que, desde 1828, o novo sistema de locomoções começasse a desenvolver-se e a generalizar-se em diferentes países da Europa, a começar pela Inglaterra, Alemanha e França.

Como succede a respeito de todas as inovações, não faltou quem, a princípio, se insurgisse contra tão importante melhoramento, e os mais violentos protestos surgiram de toda a parte.

Um dos mais curiosos foi o dos médicos do Colégio Real da Baviera, por ocasião da construção do caminho de ferro de Nuremberga, a primeira linha construída na Alemanha.

Eis um trecho do famoso documento:

«As viagens em veículos arrastados por uma locomotiva devem ser proibidas no interesse da saúde pública. A rapidez do movimento não pode deixar de produzir nos passageiros a afecção mental conhecida pelo nome de *delirium furiosum*. Quando mesmo os viajantes queiram expor-se a um tal perigo, o governo, não obstante isso, tem de proteger o público».

Há anos, um jornalista fez, a propósito destes doutores, o seguinte comentário:

— Por mais extraordinário que isto nos pareça, é possível que os previdentes doutores tivessem razão, e que a divulgação dos caminhos de ferro seja uma das principais causas de haver actualmente no mundo tanta cabeça desequilibrada!

### A filosofia do comboio...

Quando Samuel Barn estava escrevendo a «A Paisagem e o Comboio» o romancista Jack London enviou-lhe uma carta onde dizia: «o senhor tem à mão realidades palpitanantes, romance, coisas da vida humana e da morte, humorismo e drama, mas trate isso tudo como deve ser. Não explique ao leitor a filosofia do comboio. Faça as personagens explicá-la pelos seus actos, pelo diálogo. Não procure narrar. Pinte! Desenhe! Construa! Procure criar! Antes uma só página de verdadeira criação do que um livro inteiro de literatura prolixa e medíocre...».



# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS  
ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

## ANEXO IV b

(ARTIGO 22)

### Alterações ao contrato de transporte ordenadas pelo destinatário

Pede-se à estação de (\*) . . . do caminho de ferro de . . . que faça no contrato de transporte da remessa abaixo designada :

Número da remessa (**)	Número do vagão (**)	Marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso em quilogramas

entregue ao transporte com a declaração de expedição grande pequena velocidade de . . . 19 . . . pelo Sr. . . em . . . dirigido ao Sr. . . em . . . as alterações seguintes (\*\*\*) :

- 1.º Detê-la em trânsito, aguardando ordens ulteriores;
- 2.º Adiar a entrega, aguardando ordens ulteriores;
- 3.º Entregá-la ao Sr. . . em . . . ;

Autorizar-me

4.º Autorizar o meu mandatário Sr. . . a assistir às formalidades alfandegárias ou outras formalidades administrativas;

Autorizar-me

5.º Autorizar o meu mandatário Sr. . . a cumprir as formalidades alfandegárias ou outras formalidades administrativas e efectuar, se for caso disso, o pagamento dos direitos alfandegários e outras despesas (\*\*\*\*)

6.º Expedi-la em grande pequena velocidade ao Sr. . . em . . . estação de caminho de ferro de . . .

Em . . . de . . . 19 . . .

(Assinatura)

||| À estação de . . . do caminho de ferro de . . .

As ordens acima indicadas são transmitidas para execução nas condições previstas no artigo 23, § 1, da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM). Esta declaração refere-se ao nosso telegrama n.º . . . / à nossa comunicação telefónica de . . .

Em . . . de . . . 19 . . .

(a) Indicar a estação destinatária ou a estação de entrada no país destinatário.

(\*\*) Sómente se este é conhecido.

(\*\*\*) Riscar as indicações que não forem aplicáveis.

(\*\*\*\*) O destinatário só pode dar essa ordem se a isso estiver autorizado, em virtude do artigo 15, § 1, alínea b).

## ANEXO V

(ARTIGO 58)

### Regulamento relativo à Repartição Central dos transportes internacionais por caminho de ferro

ARTIGO 1

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no plano financeiro, exerce-se dentro do âmbito estabelecido pelas disposições do artigo 58 da Convenção e está confiada a uma comissão administrativa.

Para este efeito a comissão administrativa

a) Zela a boa aplicação, pela Repartição Central, das Convenções, assim como dos outros textos emanados das conferências de revisão, e preconiza, se for preciso, as medidas próprias para facilitar a aplicação destas Convenções e textos;

b) Da pareceres motivados pelas questões que podem interessar a actividade da Repartição Central e que lhes são submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. — a) A comissão administrativa reúne-se em Berna. É composta por nove membros, escolhidos entre os Estados contratantes.

b) A Confederação Suíça dispõe de um lugar permanente na comissão, da qual assume a presidência. Os outros Estados membros são nomeados por cinco anos. Uma Conferência diplomática determina, para cada período quinquenal, por proposta da comissão administrativa em exercicio, a composição da

## Pestana & Fernandes, L.ª

Importadores e Exportadores

Sede : R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA



Secção de Produtos Químicos :

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

comissão administrativa, tendo em conta uma equitativa distribuição geográfica.

c) Se se der uma vaga entre os Estados membros, a comissão administrativa designa, ela própria, um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago.

d) Cada Estado membro designa como delegado à comissão administrativa, uma pessoa qualificada em virtude da sua experiência em questões de transportes internacionais.

e) A comissão administrativa estabelece o seu regulamento interno e constitui-se a si própria.

Tem, pelo menos, uma reunião ordinária por ano e tem, além disso, reuniões extraordinárias quando, pelo menos, três Estados membros o solicitarem.

O secretariado da comissão administrativa é assegurado pela Repartição Central.

As actas das sessões da comissão administrativa são enviadas a todos os Estados contratantes.

f) As funções de delegado de um Estado membro são gratuitas e as despesas de deslocação que acarretam ficam a cargo desse mesmo Estado.

§ 3. - a) A comissão administrativa elabora o regulamento respeitante à organização, funcionamento e estatutos do pessoal da Repartição Central. O Governo Suíço apresenta-lhe-a um projecto para esse efeito.

b) A comissão administrativa nomeia o director, o vice-director e os conselheiros da Repartição Central. O Governo Suíço apresenta-lhe-a propostas para esse efeito. Para estas nomeações, a comissão administrativa terá especialmente em conta a competência dos candidatos e uma distribuição geográfica equitativa.

c) A comissão administrativa aprova o orçamento anual da Repartição Central, tendo em conta as disposições do artigo 2 abaixo mencionado, assim como o relatório anual de gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que apenas diz respeito à conformidade da escrituração e dos documentos de contabilidade, dentro do plano do orçamento, é feita pelo Governo Suíço. Este transmite estas contas, acompanhadas de um relatório, à comissão administrativa.

A comissão administrativa comunica aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o extracto das suas contas anuais, as decisões, resoluções e recomendações que entenda dever formular.

d) A comissão administrativa envia a cada conferência de revisão, dois meses, pelo menos, antes do seu início, um relatório sobre o conjunto da sua actividade desde a conferência precedente.

ARTIGO 2

§ 1. As despesas da Repartição Central são suportadas pelos Estados contratantes proporcionalmente à extensão das linhas de caminhos de ferro ou dos percursos aos quais se aplica a Convenção. Contudo, as linhas de navegação participam nas despesas proporcionalmente apenas a metade dos seus percursos. A contribuição é de um máximo de 1 fr. 40 por quilómetro para cada Estado. Excepcionalmente, esta contribuição pode, após acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central e com a aprovação da comissão administrativa, ser reduzida de 50 por cento, no máximo, para as linhas exploradas em condições especiais. O montante do crédito anual referente aos quilómetros e lido, para cada exercício, pela comissão administrativa, depois de ouvida a Repartição Central. Este montante é sempre cobrado na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido o montante do crédito calculado nesta base, o saldo não despendido é lançado num fundo de reserva.

§ 2. Na altura em que envia aos Estados contratantes o relatório de gerência e o extracto das contas anuais, a Repartição Central convida-os a entregar a sua quota-parte na contribuição das despesas do exercício findo. O Estado que, na data de 1 de Outubro, não tiver entregue a sua parte é, pela se-

ISOLUX, L.<sup>DA</sup>

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO  
R. Sá da Bandeira, 651-4.º  
Telef. 270 15

LISBOA  
R. Gonçalves Crespo, 53, 5.º-Esq.  
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- \* CENTRAIS
- \* SUBESTAÇÕES
- \* POSTOS DE SECCIONAMENTO
- \* POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- \* LINHAS

Instalações de B. T.

- \* ILUMINAÇÃO INTERIOR
- \* ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- \* FORÇA MOTRIZ
- \* SINALIZAÇÃO
- \* REDES DE DISTRIBUIÇÃO

gunda vez, convidado a fazê-lo. Se esta recordatória não produzir efeito, a Repartição Central volta a renová-la no principio do ano seguinte, na altura em que envia o seu relatório da gerência referente ao exercício findo. Se na data de 1 de Julho seguinte não for tida em nenhuma conta esta recordatória, é feita uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o persuadir a pagar as duas anuidades vencidas. Em caso de insucesso, a Repartição Central avisará esse Estado, três meses mais tarde, de que, se o pagamento aguardado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. Na falta de seguimento dado a esta última diligência antes de 31 de Dezembro, a Repartição Central, tomando em consideração a vontade, tácitamente expressa pelo Estado em falta, de se retirar da Convenção, procede à irradiação das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As quantias não cobradas devem, tanto quanto possível, ser cobradas por meio dos créditos ordinários de que dispõe a Repartição Central e podem ser repartidas por quatro exercícios. A parte do deficit que não possa ser assim cobrada é levada, numa conta especial, a débito dos outros Estados contratantes, na proporção do número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção quando do fecho das contas e, para cada um deles, na medida em que, durante o periodo de dois anos que terminou com a retirada do Estado em falta, tenha sido participante na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas foram irradiadas nas condições indicadas no § 2 acima mencionado não pode fazê-las readmitir ao serviço dos transportes internacionais senão pagando previamente, as quantias de que ficou devedor para os anos em causa, e isto com um juro de 5 por cento a contar do fim do sexto mês decorrido a partir do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar a quota parte que lhe incumbia.

ARTIGO 5

§ 1. A Repartição Central publica um boletim mensal contendo as informações necessárias à aplicação da Convenção, especialmente as comunicações relativas à lista das linhas de caminho de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos de transporte ou admitidos sob certas condições, assim como os estudos que julgar convenientes at inserir.

§ 2. O boletim é redigido em francês e em alemão. Um exemplar é enviado gratuitamente a cada Estado contratante e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares pedidos são pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

ARTIGO 4

§ 1. Os registos de despesas e créditos motivados por transportes internacionais que ficaram por pagar podem ser en-

viados pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito, a Repartição Central intima a empresa devedora para que pague a quantia devida ou que exponha os motivos da sua recusa de pagar.

§ 2. Se a Repartição Central considera que os motivos de recusa de pagamento alegados são suficientemente fundamentados, ela envia as partes a reconciliarem-se perante o juiz competente ou, se as partes o pedirem, perante o tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo X).

§ 3. Quando a Repartição Central considera que a totalidade ou parte da soma é realmente devida pode, depois de ter consultado um perito, declarar que a empresa de transporte devedora deve pagar à Repartição Central a totalidade ou parte do crédito; a soma assim entregue deve ficar depositada até à decisão sobre o fundo da questão dada pelo juiz competente ou pelo tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo X).

§ 4. No caso em que uma empresa de transporte não responde, num prazo de quinze dias, às imposições da Repartição Central, é-lhe dirigida uma nova intimação, indicando-lhe as consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois da nova intimação, se esta resulta infrutífera, a Repartição Central dirige ao Estado contratante de que depende a empresa de transporte um aviso justificado, convidando este Estado a providenciar sobre as medidas a tomar e especialmente a examinar se deve manter na lista as linhas da empresa de transporte devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transporte devedora declara que, apesar da falta de pagamento, não julga dever mandar irradiar da lista esta empresa, ou se deixa sem resposta durante seis semanas a comunicação da Repartição Central, considera-se de pleno direito aceitar a a garantia de solvência da empresa mencionada no que respeita aos créditos resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5

É cobrada uma remuneração para cobrir as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 58, § 1, alíneas d) a f), da Convenção. A importância desta remuneração é fixada pela comissão administrativa, sob proposta da Repartição Central.

ANEXO VI

(ARTIGO 69, §§ 3 E 4)

**Estatuto relativo à Comissão de Revisão e às Comissões de Peritos**

ARTIGO 1

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas respeitantes aos assuntos que são da competência das comissões à Repartição Central dos Transportes Internacionais

**NALCO**

*Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas*

Representantes :

**SOC. COM. CROCKER, DEIAFORCE & C<sup>A</sup>**

S. A. P. I.

**Rua D. João V, 2-2.º**

**LISBOA**

por Caminho de Ferro, que as leva imediatamente ao conhecimento dos outros Estados contratantes.

ARTIGO 2

A Repartição Central convida as comissões a reunirem-se cada vez que haja necessidade ou a pedido de, pelo menos, cinco Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes são avisados, com dois meses de antecedência, das sessões das comissões. O aviso deve indicar exactamente as questões cuja inscrição na ordem do dia foi pedida.

ARTIGO 3

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos das comissões.

Um Estado pode fazer-se representar por outro Estado; contudo, um Estado não pode representar mais de dois outros Estados.

Cada Estado suporta as despesas dos seus representantes.

ARTIGO 4

A Repartição Central informa as questões a tratar e assume o serviço do Secretariado das Comissões.

O director e o vice-director da Repartição Central tomam parte nas sessões das comissões, tendo voto consultivo.

ARTIGO 5

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir, com voto consultivo, às sessões das comissões os representantes de :

- a) Estados não contratantes;
- b) Organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes, sob condição de reciprocidade;

(Continua)

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

# A Empresa Têxtil de Barcelos, L.<sup>da</sup>

## FÁBRICA DE MALHAS «TEBE»

**HONRA A INDÚSTRIA NACIONAL, MERCÊ DO  
ALTO NÍVEL DOS SEUS CONCEITUADOS ARTIGOS**

FORNECEDORES DA C. P.

Esta modelar unidade fabril tem um artigo para cada gosto, um corte para cada corpo, um padrão para cada exigência... Eis o grande virtuosismo das inconfundíveis malhas TEBE.

A senhora elegante exige malhas TEBE. A senhora distinta usa só malhas TEBE. A senhora que trabalha adora as malhas TEBE.

O homem de estado, o médico, o advogado, o engenheiro, o industrial, o comerciante, o estudante, o trabalhador, enfim, todos, procuram nas malhas TEBE a distinção e bom gosto aliados a um preço sem confronto.

Não é exagero dizer-se que, onde há um individuo, há malhas TEBE. Eis o valor substancial de uma das melhores malhas do Mundo... as malhas TEBE.

## Fábrica de Malhas «TEBE»

**BARCELOS — PORTUGAL — TELEFS. | 8 23 85-8 23 86 P. P. C  
8 24 11-Gerência**  
**TELEF. PORTO 22933 — TELEFS. LISBOA | 3 42 68  
32 78 94-Gerência**

# Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE  
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.<sup>a</sup> CLASSE  
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

**O preferido pelos africanistas**



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776  
Telegramas: HOTFORT

**Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA**

# Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO  
E  
SEUS DERIVADOS  
MANGUALDE  
(PORTUGAL)

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21  
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:  
RUA DO CARMO, 51-6.º  
Telefs. 325587-30646 e 367750  
Teleg.: «Contexim» — Lisboa



## COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA  
TELEF.: 37 01 61

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

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

## Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO  
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES  
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

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

End. Teleg.: TRANSPORTES

Deseja beber um café ?

Mas um café ?



# Augusto Ferreira Castelo Branco, Lda.

RUA DOS FANQUEIROS, 233 — Telef. 32 17 50 - 33 23 - 36 85 46

Pergamóides ■ Artigos para Estofos ■ Plásticos ■ Tecidos de Algodão

Fabrico de coxins e colchões de molas marca

**C a s t e l o**

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

## Costas (Irmãos) & C.<sup>a</sup>

*Calçado Zarco*

TELE } FONE: 22252  
GRAMAS: ZARCO

S. João da Madeira — Portugal

## DUQUE & CRUZ, LTD.

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**

## Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras  
Nacionais e Estrangeiras

**IMPORTAÇÃO DIRECTA**

39, Rua Cais do Tojo, 55

Telefones: 66 40 73 — 67 24 39 \* LISBOA - PORTUGAL  
Telegramas: ERNARDINOS

## DROGARIA CEZAL

ALBANO GARCEZ, LDA.

CASA FUNDADA EM 1910

Drogas, Tintas e Produtos Químicos  
Perfumarias Nacionais e Estrangeiras

12, RUA DO COMÉRCIO, 14

Telef. 32 64 98 LISBOA

## Eduardo Martins & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

Fornecedores da C. P. e do seu pessoal

Modas — Confeccões — Tecidos para Homens  
Senhoras — Crianças

Malhas — Meias — Chapéus — Camisaria  
Rouparia — Perfumaria — Retrosaria, etc.

Rua Garrett, 1 a 11  
Telef. P. P. C. 3 57 21  
Rua Nova do Almada, 103 a 115

**LISBOA**

## WIESE & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS  
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegrama: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

# LORILLEUX-LEFRANC

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

**Tintas para todos os processos gráficos.  
Massas para rolos.  
Vernizes — Secantes.**

Telefa. 38 90 61 — 38 90 82 Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazém e Fabricas:  
**Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais — Lote 47**

CABO RUIVO  
**OLIVAIS — LISBOA-6**

# PULSEIRAS MAGNÉTICAS STEEL

Se sofre de:

**Reumatismo, Asma, Hipertensão, Cansaço, Dores Musculares, Nervos, Má Circulação, Envelhecimento da Pele, etc.,**  
experimente estas famosas pulseiras.  
Para sua própria garantia exija a marca gravada no interior da pulseira, na sua farmácia.

Representantes:

**TERMOTEX, LDA.**

Rua da Assunção, 57, 3.º D , Telef. 32 34 00

# ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

## HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

**HOTEL ALENTEJO — ELVAS**

# Companhia Aveirense de Moagens

S. A. R. L.

MOAGENS DE CEREAIS, DESCASQUE DE ARROZ E FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADO

Endereço Teleg.: MOAGENS

Rua do Clube dos Galitos, 6-Telef, 23441

**AVEIRO**



# ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430  
**INTERNATO E EXTERNATO**

**SEXO MASOULINO**

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

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P. PREFERE O

# Calçado IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS:

**O MELHOR  
O MAIS FINO  
O MAIS RESISTENTE**

TELEF. 130 TELEG. IMPÉRIO

S. JOÃO DA MADEIRA

# Garagem Linhares

CAETANO CASÇÃO LINHARES, HERDEIROS, LDA.  
**PÓVOA DE VARZIM**

Carreiras de serviço público de passageiros em serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Luxuosos autocarros Gasolina, Óleos, para serviço de excursões \* Pneus, Câmaras de ar, no País e estrangeiro Acessórios

**TELEFONES: Póvoa de Varzim, 39 — Porto, 20 427  
Esposende, 89 210 - Braga, 23 089 - Barcelos, 82 571**

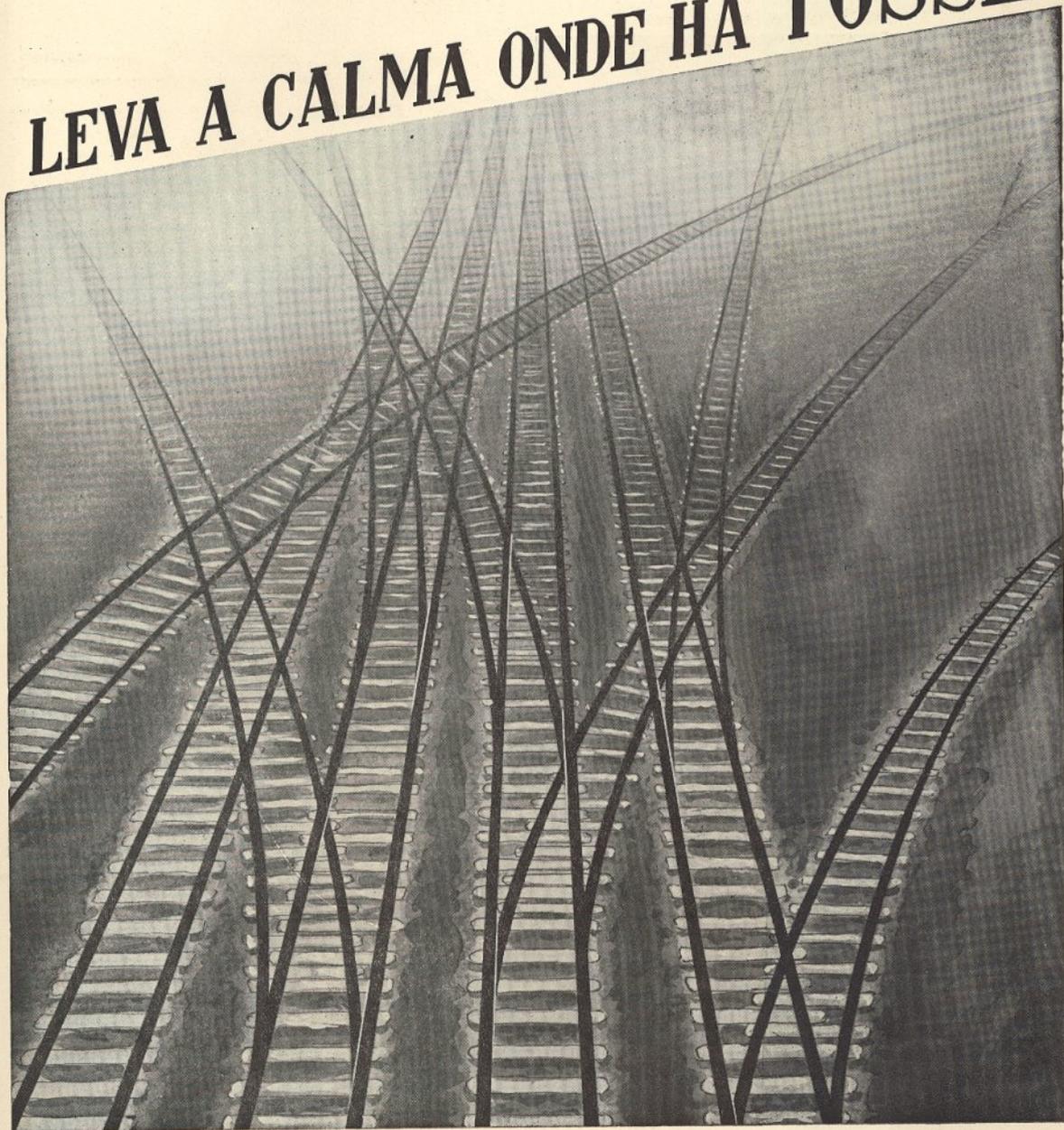
# BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

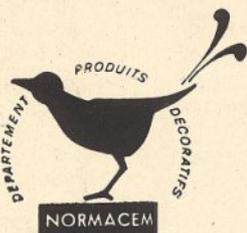
LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE



# Celamine



*A chapa  
plástica  
termolaminada  
para  
revestimento  
decorativo*



Representantes em Portugal  
e Províncias Ultramarinas

## OCIDENTE

IMPORTADOR E EXPORTADOR, LDA. — RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º — TELEF. 367859 - 34370