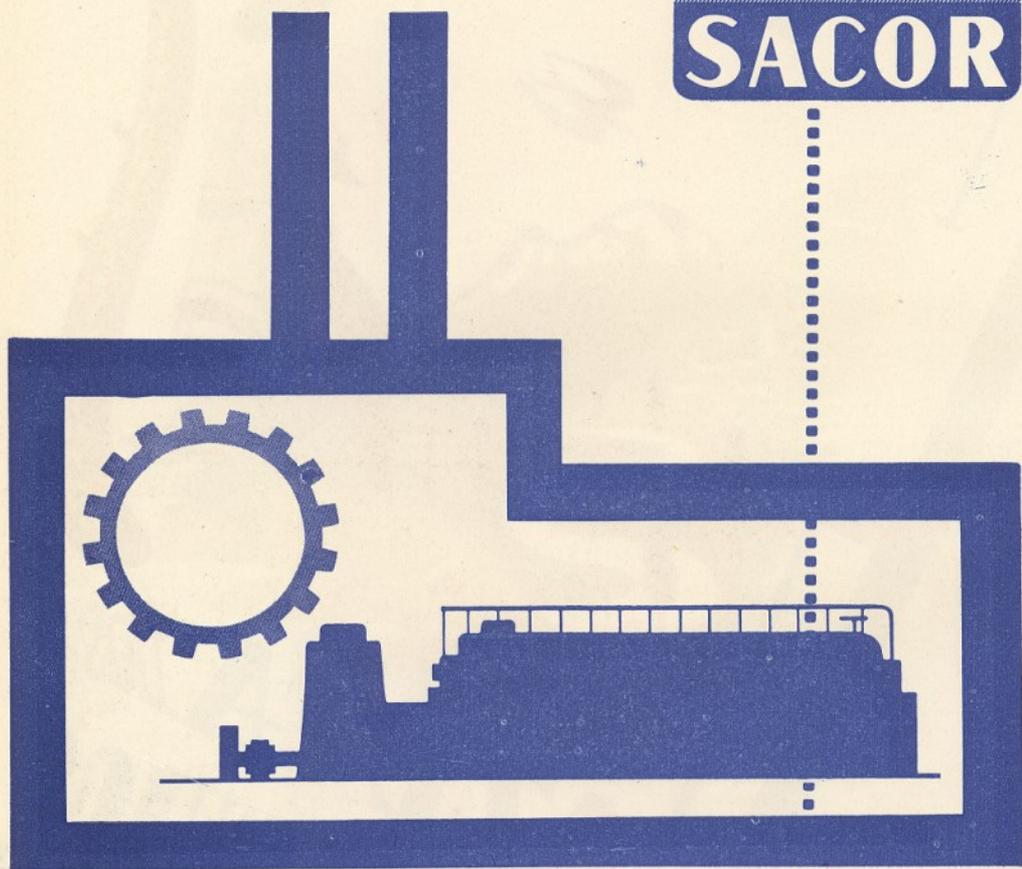




**LAZETA DOS
CAMINHOS
DE FERRO**

**ANO LXXIX N.º 1885
1 DE JULHO DE 1966**

COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES



AO SERVIÇO DA INDÚSTRIA NACIONAL

ESSE ANO... 1955...
DE JULHO... 1955...

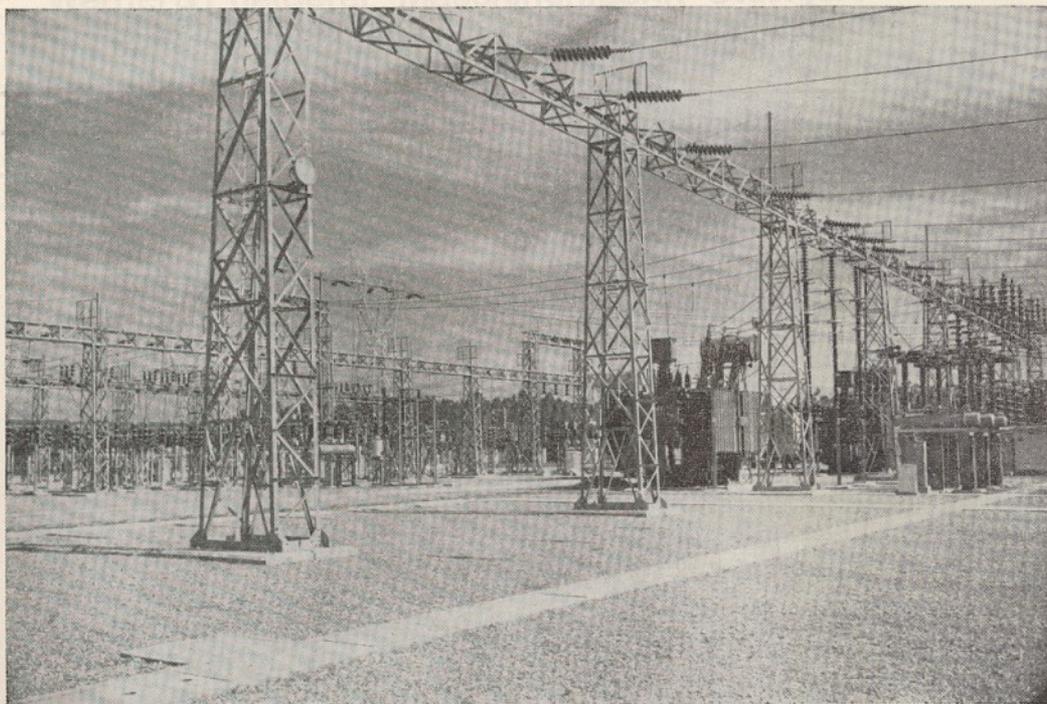
Companhia Nacional de Electricidade

S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIA DO ESTADO PARA O TRANSPORTE DE
ENERGIA ELÉCTRICA A MUITO ALTAS TEN-
SÕES E INTERLIGAÇÃO NO PLANO NACIONAL

3540 milhões de kWh entraram, em 1964, na rede da Companhia Nacional de Electricidade, o que corresponde a cerca de 75% da produção total do País e a cerca de 80% da produção da rede interligada controlada pelo Repartidor Nacional de Cargas

A Companhia Nacional de Electricidade [fornece directamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses toda a energia eléctrica consumida nas suas linhas electrificadas



PORMENOR DE UM PARQUE DE LINHAS

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.

AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 361251/54 e 361261/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis:

Para Escrita e Impressão Comum

Couché — Máquina e outros especiais

Embalagem fina — Vegetais — Krafts

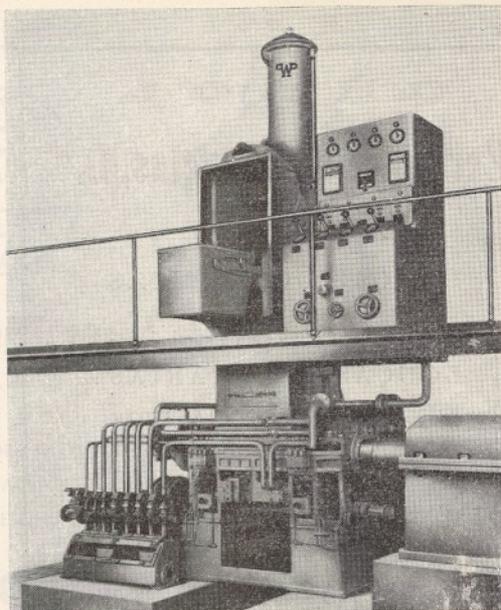
Transformados:

Higiénicos — Lenços — Toalhas de mãos

Guardanapos e outros papéis especiais

Máquinas de misturar
amassar, dissolver
plastificar

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



Misturador interno G. K. 50 U. K

Werner & Pfleiderer · Maschinenfabrik · Stuttgart

Representantes no Continente: Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16
Telefone 720994 — Lisboa-5 — Walter Leucht, Rua da Cruz, 222 — Telef. 453 06 — Porto
Representante em Angola: Luanda — Adolf Zagel — P. O. B. 2755 — Luanda
Representante em Moçambique — Beira — C. Webendoerfer, C. Postal 291 — Beira
Restantes províncias — Agência Mundial, L.da — P. O. B. 773 — Lourenço Marques



KORES, L. DA

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

LISBOA



PAPÉIS

QUÍMICOS



FITAS

PARA MÁQUINAS DE ESCREVER



STENCILS

E



TINTAS

PARA DUPLICADORES

C E S O L**Cerâmica de Souza, L.^{da}**

LOUÇAS DOMÉSTICAS

: : : : : E FINAS : : : : :

LOUÇAS SANITÁRIAS

AZULEJOS DECORATIVOS

E DE CONSTRUÇÃO

GRÉS E REFRACTÁRIOS

Souza - Coimbra

Telefones 9 12 15 e 9 12 30

(Rede de Coimbra)

Litografia Internacional

— DE —

SILVA & SALDANHA, LDA.

RUA DA COZINHA ECONÓMICA, 11

Telefa. 63 71 76 e 63 64 32

Alcântara-LISBOA

Telegramas — LATAS

Latoaria Mecânica
Litografia sobre papel
e sobre Folha de Flandres
Fotolitografia
e Offset

Representantes em SETUBAL:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 2 24 42

Soc. Litográfica Portuguesa, Lda. — Tel. 2 22 57

em MATOSINHOS:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 93 04 58

Aniz «Dómúz»**O REI DO ANIZ****TRÊS TIPOS:****DOCE - SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro



À venda em todas
as boas casas

Sociedade Dómús, L.^{da}**ELVAS**

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 867464

JOSÉ, RIBEIRO & TAVARES, LDA.

ARMAZÉM DE FAZENDAS

(Antiga Casa Leite, Abranches)

Sortido especial de:

**Chitas regionais • Chitas e Panos
de Alcobaça • Lenços do Minho
Linhos e Estopas de Linho
Passadeiras • Tapetes
Mantas e Carpetes
Regionais**

PANOS BRANCOS E ATOALHADOS
FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES E FORNECEDORES
ESPECIALIZADOS DE HOTÉIS
E RESTAURANTES

RUA DOS FANQUEIROS, 61-71

Telef. 32 29 80

LISBOA - 2



COMÉRCIO INTERNACIONAL E REPRESENTAÇÕES INDUSTRIAIS, LDA.

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

SECÇÃO DE MÁQUINAS-FERRAMENTAS DE TODOS OS TIPOS E PARA TODOS OS FINS
REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DOS MAIORES FABRICANTES EUROPEUS—STOCK PERMANENTE
INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS — ESTUDO — ENGINEERING — REALIZAÇÃO E FINANCIAMENTO

Representantes de : SOFRERAIL

SEDE

AV. CASAL RIBEIRO, 46-2.º — LISBOA
TELEFS. 73 53 07 - 4 90 79 - 73 24 01
TELEGRAMAS: «CIDEX» — LISBOA
TELEX. 354

DELEGAÇÃO NO PORTO

RUA GONÇALO SAMPAIO, 401-3.º DT.º

Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Limitada

Agente do gás «Mobil» no Concelho de Alenquer
Carros para Excursões — Automóveis de Aluguer
— Garage de Recolha — Óleos e Gasolinas —
Camions de carga até 10 T.

Societária da U. T. I. C.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS COM SERVIÇO COMBINADO COM COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sede:

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

Filiais:

TORRES VEDRAS:
Av. 5 de Outubro, 45 — Telef. 210
MERCEANA:
Estrada Nacional — Telef. 33 (P. F.).
VILA FRANCA DE XIRA:
Largo da Estação — Telef. 58 (P. F.)
LISBOA:
Praça da Figueira, 10-B — Telef. 86 74 64

Empresa de Transportes do Zézere, Lda.

FUNDÃO — TELEF. PPC 5 2142
Concessionária de Carreiras de Serviço Público

ENTRE

Bogus de Baixo (ponte)	— Fundão (Est. C. F.)
Escarigo	— Fundão (Est. C. F.)
Ponte do Catelejo	— Pinhal da Lameira
Fundão (Vale Prazeres est. C. F.)	— Alcafozes
Escarigo	— Fatela (Est. C. F.)
Macanhas (Belmonte est. C. F.)	— Ozendo
Ozendo (Caria est. C. F.)	— Monhora do Carmo
Castelo Branco (Est. C. F.)	— Monfort da Beira
Sabugal	— Caria (Est. C. F.)
Sabugal-Bendada	— Caria (Est. C. F.)

Por contrato com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Carreira Diária

Alcains — Castelo Branco (Est. C. F.)

Covilhã-Fundão-Alpedrinha-Castelo Branco
(quatro horários, com ligações a diversas
carreiras e C. P.)

AUTOCARROS DE ALUGUER

Parque do Alcambar (Ao Ténis)
Ligação de carreiras e serviço de Bar
Telef. 5 24 59

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em Fafe

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

PORTO



Fiação, Tecelagem,
Branqueação, Tinturaria
e Acabamentos



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

ANTÓNIO MOREIRA RATO & FILHOS, LDA.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES—CANTARIAS
GRÊS—LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

ITALI Fábrica de Massas Alimentícias



**MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS**

**FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— PARA USOS CULINÁRIOS —**

EXTRA E ESPECIAL

Fornecedores da C. P.

CAMPO GRANDE, 33

Telef. 772272

LISBOA-5

Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

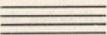
Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda
 AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
 TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)
LISBOA
 FORNECEDORES DA C. P.

HYDROLIT
 S. A. BERNE — (SUÍÇA)
 Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL

Estação de Santa Apolónia-Lisboa — Aspecto paralelismo calis, à esquerda, tratado com **HYDROLIT-FLUAT**

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.
Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.
Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.
Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.
 Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.
Consultas, referências e pedidos a
Bettencourt & Silva, Lda.
 Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISBOA-2

Construa com 

NOVOPAN

●

 **EMPRESA PRODUTORA DE AGLOMERADOS DE MADEIRA S. A. R. L. REBORDOSA (BALTAR - DOURO)**

●

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55004
 Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455
 Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infantaria, 27-D — Telef. 689806

Sensação em travões para Caminhos de Ferro

Os novos travões de disco GIRLING
 Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

=====
 Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**
 Avenida 24 de Julho, 62-64
LISBOA

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

OS MAIORES ARMAZÉNS DO PAÍS EM ARTIGOS PARA ESTOFADORES E DECORADORES

**Veludos nacionais e estrangeiros ■ Carpetes nacionais, francesas e inglesas
Alcatifas, fabricação especial até 4 metros de largura ■ Feltros ingleses**

RUA DA PRATA, 214-1.º

TELEFONES 32 30 51 - 32 367 - 32 02 83

LISBOA**QUIMAR****Materiais de Construção, Lda.**

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5

Telefones: 77 00 25 - 76 81 95 - 77 43 32



Distribuidores Gerais em exclusivo:

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores:

CONTRAPLACADOS; APARITE;
PLACAROL; PLATEX; LAMI-
NITE; ORGANIT; LIXAS SIN-
CAL; MADEIRAS; PERFIS
DECORATIVOS.*Laminite*

produto da

**TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO ?****I... SIM** Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

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

Nos revestimentos com termolaminados não há melhor e também é português

PORTO — R. de Gonçalo Cristóvão, 314 — Apartado 414 — Telefone 28514/5

FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

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

FERRARIA FRANCO-PORTUGUESA, LDA.**CONSTRUÇÕES METÁLICAS****DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO
(LICENÇA FRANCESA)**

CAMPO GRANDE, 288

TELEFONE 790313

LISBOA-5**Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 3201 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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



Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

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

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTEL HO MOIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

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

1 de Julho de 1966

Assembleia Geral da C. P.	155
Casa da Madeira — O Centenário de Ayres de Ornelas, um dos construtores do Império Ultramarino Português	157
Romance das Estalagens Británicas	161
A Exploração Ferroviária na Economia Nacional.	165
O concurso «O Melhor artigo sobre a Costa do Sol»	166
Itália	166
O Ninho das Gekonhas, pelo Dr. CABRAL ADÃO	167
A tracção Diesel vai substituir nas linhas do sul as obso- letas locomotivas a vapor	169
Congresso — A Juventude do Caminho de Ferro, artigo de de ANDRÉ MAUROIS	171
Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portu- gueses, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	174
Congresso — Abertura Solene da XIX da Sessão Associa- ção Internacional do Congresso do Caminho de Ferro	177
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Por- tugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	178
Congresso—Discurso do Ministro do Equipamento, Edgard Pisani, proferido na sessão de abertura do Congresso dos Caminhos de Ferro	181
In Memoriam — D. Maria da Soledade Busquets de Aguilard Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	182
Imprensa.	183
Comendador António de Souza-Pinto	184
Aos que se deslocam em automóveis a Inglaterra	184
I Salão dos Artistas Setubalenses na Feira de Santiago	184
Serviço Fluvial da C. P.—Vão construir-se dois novos barcos	184

Nota de abertura

A história da Ponte

Datam do último quartel do século passado as primeiras diligências e a apresentação dos primeiros planos para dotar Lisboa de uma obra de arte que permitisse estabelecer um meio contínuo de atravessamento do Tejo.

Em 1930, o Governo mandou executar as sondagens de reconhecimento geológico necessárias à construção da ponte Beato-Montijo. O primeiro concurso público da concessão realizou-se em 1934, suscitando grande interesse internacional, mas foi anulado no ano seguinte.

Em 1935 foi nomeada uma comissão para estudar as ligações rodo e ferroviárias entre as margens do Tejo em Lisboa, nos seus aspectos técnicos e de ordem financeira.

O Decreto-Lei n.º 43335 de 7 de Dezembro de 1960, criou o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, como entidade responsável pela execução da obra.

Em 25 de Fevereiro de 1961 foi assinado o contrato de construção com a empresa United States Export Company, embora só a 10 de Maio de 1962 se efectuasse a adjudicação definitiva da obra por despacho do Conselho de Ministros.

Após a execução de alguns trabalhos preliminares, a obra iniciou-se oficialmente em 6 de Novembro de 1962, data que marcou o começo do prazo de 51 meses de que a adjudicatária passou a dispor para executar tão grandioso empreendimento. Ficava, assim, prevista a sua inauguração para Fevereiro de 1967. Entretanto, a marcha dos trabalhos permitiu que fossem ultrapassadas as melhores previsões: A Ponte Salazar, a partir de 6 de Agosto de 1966, ligará oficialmente as duas margens do nosso Tejo.

Assembleia Geral da C. D.

Reuniu-se, na quinta-feira, 30 de Junho, pelas 15 horas, a Assembleia-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sob a presidência do sr. prof. Dr. Afonso Rodrigues Queiroz, secretariado pelos srs. drs. Arnaldo Pinheiro Gomes e Armando Meneses de Carvalho.

Primeiro, em reunião extraordinária, a assembleia pronunciou-se sobre alterações aos estatutos, que foram aprovados por unanimidade, tendo usado da palavra o dr. Mário Malheiro Reimão, vice-presidente do conselho de Administração, que explicou a proposta daquelas alterações pela necessidade de modificação na composição do conselho e da criação de uma comissão adstrita ao mesmo, em substituição do antigo administrador-delegado, e cuja existência é justificada pela vantagem de, através de um trabalho intenso e permanente dessa comissão, se poderem preparar com calma e reflexão as soluções mais adequadas para determinados problemas, importantes.

O dr. Malheiro Reimão explicou ainda os motivos da modificação, prevista nos novos estatutos, dos moldes de existência dos cargos de director-geral e secretário-geral.

Usou em seguida da palavra o accionista Coelho dos Reis, que sublinhou o seu desacordo com tudo quanto não significasse economia, tendo salientado parecer-lhe que algumas das alterações propostas traduziriam significativos aumentos de despesas incompatíveis com o difícil momento financeiro da empresa.

O accionista Rui Abreu Marques falou seguidamente, tendo feito largos comentários à circunstância do texto da alteração ter sido apresentado com escassa antecedência, o que contrariava, de resto, como acentuou, a própria orientação exposta pelo vice-presidente relativamente à necessidade de se evitarem resoluções rápidas e sem estudo prévio em assuntos de importância.

Falou depois o eng. Branco Cabral, que fez oportunas considerações relativas ao problema da modificação de cargos prevista na alteração dos estatutos.

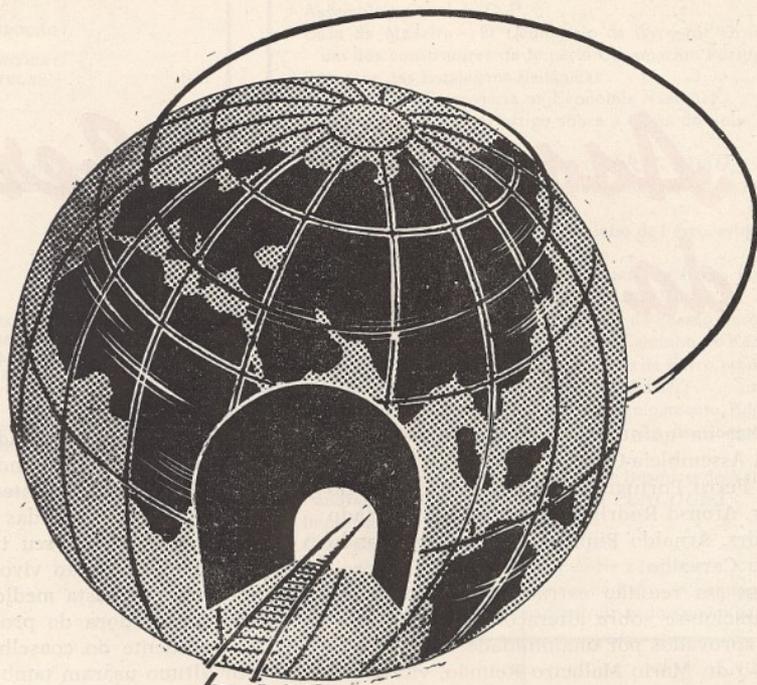
Voltou a usar, em seguida, da palavra o dr. Malheiro Reimão, que respondeu às alegações produzidas nas intervenções anteriores, com especial relevo para as apresentadas pelo accionista Abreu Marques, o qual, por seu turno, voltou a intervir, estabelecendo-se então vivo diálogo, a que deu o devido relevo e justa medida uma oportuna intervenção moderadora do prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração.

Por último usaram também da palavra os accionistas Manuel Chaves Caminha e Carlos Costa.

Na reunião ordinária que se seguiu, a assembleia tomou conhecimento das contas do exercício de 1965, do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, aprovando todos os documentos e votos de louvor àqueles dois órgãos e de pesar pela morte do dr. Augusto Vítor dos Santos e do embaixador Rui Ulrich.

Pronunciando-se sobre os resultados do exercício e a administração da companhia falaram os accionistas Lucas Coelho dos Reis, que dirigiu palavras de especial elogio ao prof. dr. Mário de Figueiredo, Abreu Marques, que fez longa análise da evolução da empresa, estabelecendo útil paralelo entre o diminuto crescimento desta e o espectacular crescimento dos transportes rodoviários, e apontou a vantagem de se avaliar concretamente um em relação ao outro. Usaram ainda da palavra Manuel Chaves Caminha, o eng. Branco Cabral, que pôs em relevo a obra do embaixador Rui Ulrich, e António Antunes Peão. Pelo conselho de administração prestou esclarecimentos e agradeceu o dr. Mário Malheiro Reimão, que disse ir a administração tomar na devida conta as úteis sugestões apresentadas pelo accionista Abreu Marques.

A assembleia elegeu para preenchimento de vagas, no conselho de administração o sr. João Maria Leitão de Oliveira Martins, e no conselho fiscal, os srs. Armando António de Bastos e Silva e António Maria Pinheiro Torres, e elegeu, também, a seguinte comissão de acordo com o artigo 25.º dos estatutos: Estado Português, prof. Afonso Rodrigues Queiró e eng. José Pedro Iglésias de Oliveira.



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

CASA DA MADEIRA

O Centenário de Ayres de Ornelas, um dos construtores do Império Ultramarino Português

Na Casa da Madeira, e promovida por esta prestigiosa colectividade regionalista, de Lisboa, realizou-se, na noite de 16 de Junho, uma conferência intitulada: «Ayres de Ornelas e o Ultramar» e proferida pelo sr. dr. Miguel Pelágio Teixeira, para comemorar o primeiro centenário do nascimento do insigne estadista, que foi o último ministro da Marinha e do Ultramar do reinado de D. Carlos I.

Presidiu o sr. Subsecretário de Estado da Administração Ultramarina, ladeado pelos sr. presidente do Município de Lisboa, general França Borges, embaixador José Nosolini, brigadeiro Vasco da Gama Rodrigues e Eng. Teixeira de Sousa, presidente da direcção da Casa da Madeira, que apresentou o conferencista.

O Dr. Miguel Pelágio, depois de haver referido os principais dados biográficos de Ayres de Ornelas na sua juventude, afirmou:

«Foi como oficial do Estado-Maior que Ayres de Ornelas participou nas campanhas de restabelecimento e consolidação da nossa soberania em grande parte da província de Moçambique, em duas estadias consecutivas: a primeira em 1895, sendo comissário régio António Enes; a segunda em 1896-97, servindo como comissário régio Mouzinho de Albuquerque. Relativamente à província de Moçambique haverá ainda que referir uma terceira estadia em Lourenço Marques, como governador deste distrito, no curto período de Fevereiro a Outubro de 1905, cargo de que foi exonerado a seu pedido por decreto de Fevereiro de 1906; e, finalmente, uma quarta estadia mais curta, quando, na qualidade de Ministro da Marinha e do Ultramar do Governo de João Franco, acompanhou Sua Alteza Real, o Duque de Bragança, D. Luís Filipe, em histórica viagem de afirmação de soberania nas províncias ultramarinas».

Um autêntico homem de Estado

«Foi na gestão da pasta da Marinha e do Ultramar que se revelou um autêntico «homem de

Estado», de rasgada visão, definindo, a par de uma política ultramarina, uma política naval, daquela indissociável como seu pressuposto.

«Como publicista — acrescentou o Dr. Teixeira da Costa — a melhor expressão do seu ideal de português e de cristão é, sem dúvida, o trabalho publicado em 1917, sob o título «O Ultramar Português», no qual refundiu três conferências anteriormente feitas, espaçadas de anos, sob os títulos «A Expansão de Portugal», «Política Marítima Nacional» e «O Império Colonial Português perante a Guerra Actual» (1917). Justificando essa fusão escreveu «pareceu-nos preferível fundi-las num só trabalho onde se seguisse a tradição nacional na Constituição do Ultramar português, razão de ser da nossa existência como nação independente e razão de ser da nossa histórica aliança».

«No livro «Ultramar Português» sustenta como indissociáveis duas teses, convicções profundamente sentidas, e móveis efficientíssimos de seu exemplar comportamento no serviço da Nação, a saber: 1/A.) O Ultramar é parte integrante de Portugal; 2/A.) O Ultramar é elemento vital indispensável à conservação da independência nacional».

Passou depois o conferencista a apreciar a actualização de Ayres de Ornelas nas campanhas de África, que António Enes classificou como sendo «temerária até à loucura nos momentos em que era preciso evidenciar todo o seu espírito de sacrificio e todo o seu patriotismo».

«E assim era, de facto, Ayres de Ornelas aos 28 anos de idade, quando em Novembro de 1894 aceitou o convite do capitão Eduardo Ferreira da Costa, a quem o ligavam já laços da melhor camaradagem e franca amizade, para com ele ir servir na função de seu adjunto como chefe de Estado-Maior das forças destacadas para Moçambique.

«Desde a aceitação desse convite até o desembarque em Lourenço Marques na data de 21 de Janeiro de 1895, mesmo durante a viagem, os dois oficiais viram-se na necessidade de elaborar um regulamento de operações, por o «Regulamento pro-

visório para o serviço do Exército em campanha», de 1890, ignorar totalmente a luta em África. De leituras de autores militares ingleses, franceses e italianos e bem assim da meditação dos dois oficiais resultaram as «Instruções para o serviço de campanha em África», precioso regulamento tático, a cuja estrita observância se ficou a dever em grande parte as vitórias obtidas desde Marracuene».

Marracuene

Mais adiante, o orador acentuou:

«A ameaça da perda do Ultramar provinha de cobiças estrangeiras esperanças no sucesso da revolta das terras da Coroa em volta de Lourenço Marques e na insubmissão do Gungunhana.

«A primeira — à revolta das terras da Coroa — respondemos definitivamente com Marracuene. A segunda — à insubmissão do Gungunhana — com Magul, Coolela, Manjacaze e finalmente Chaimite.

«Doze dias após o desembarque, na gloriosa data de 2 de Fevereiro, trava-se o primeiro combate na inesquecível jornada de 1895 — Marracuene, a sòmente 30 quilómetros de Lourenço Marques. Todos conhecemos a importância desta vitória cujo resultado imediato foi a submissão das terras da Coroa.

«Para Ayres de Ornelas constituiu o seu baptismo de fogo, em que se distinguiu empenhando-se pessoalmente na reorganização do quadrado operada pelo esforço conjunto com outros oficiais que também se empenharam pessoalmente, Paiva Couceiro, Raul e Eduardo Costa e Pinto, e pelo reforço, num segundo momento, à ordem de Caldas Xavier, com uma fileira anónima da briosa Infantaria de Polícia de Lourenço Marques. E constituiu também a consagração da tática delineada nas tão suas «Instruções para o serviço de campanha em África», onde avisadamente se prevenia a preferência do inimigo pelos ataques no quarto da manhã, mandando-se tocar a alvorada às 4 horas da manhã. Graças a esse preceito, não fomos colhidos de surpresa em Marracuene.

Coolela

Citando, seguidamente, o segundo combate em que Ayres de Ornelas tomou parte — o de Coolela — recordou o Dr. Teixeira da Costa que «Mouzinho dá testemunho ocular do seu comportamento nos termos seguintes: «O Ornelas andava a pé, muito sossegado com todo o dandismo de oficial «gentleman», dizendo graças, tomando apontamentos e de vez em quando sentando-se para descansar, em cima de um carro, isto é, o mais exposto possível».

Depois de historiar a carreira militar de Ayres de Ornelas em Moçambique, passou o Dr. Teixeira da Costa a referir a sua actuação como estadista, no então Ministério da Marinha e do Ultramar.

«Ayres de Ornelas — afirmou — quis deixar bem claro que fossem quais fossem as exigências e condições dos serviços navais provinciais, à Armada exclusivamente ficavam a competir os que respeitavam à soberania, representação e defesa navais do Ultramar, como parte integrante da Nação, o seu lugar marcado por forma insubstituível».

A acção exercida por Ayres de Ornelas ao serviço da promoção do Ultramar português foi também objecto de atento estudo do conferencista, designadamente no que se refere a Moçambique:

«O decreto de 23 de Maio de 1907, da Organização da Administração da Província de Moçambique, estabeleceu novo regime administrativo nas bases de uma autonomia que correspondia às reclamações dos que nela criavam riqueza».

Visita do Príncipe Real ao Ultramar

«Essa autonomia consistia em, mediante a descentralização do Poder, conceder, à iniciativa local acção mais ampla, pelo melhor aproveitamento dos recursos privativos em homens e cabedais, segundo um princípio que Ayres de Ornelas consi-

**OS
MELHORES VOTOS
DA
CERVEJA
SAGRES**



a sede que se deseja

dera essencial a toda a administração ultramarina: — «Que a província seja governada e administrada na província, segundo normas inflexíveis estabelecidas e eficazmente fiscalizadas pela Metrópole».

Lembrou ainda o conferencista ter sido Ayres de Ornelas quem consagrou Lourenço Marques como a capital de Moçambique e o grande porto que hoje é, e concluiu evocando a viagem em que o antigo combatente das campanhas de África acompanhou, em 1907, como Ministro, o Príncipe Real D. Luís Filipe na sua visita às províncias de Cabo Verde, de S. Tomé, de Angola e de Moçambique:

«Relembramos o desembarque do tenente Ayres de Ornelas em 1895 numa Lourenço Marques, fechada em si mesma, temerosa do sertão que a ameaçava. Quanto terá contribuído esse homem para que doze anos volvidos essa mesma Lourenço Marques esteja irreconhecível? Deixemos que falemos os factos. Demos a palavra ao repórter do jornal «Star» de Joanesburgo, em correspondência datada de Lourenço Marques.

«O batuque indígena foi o principal acontecimento das festas em honra do Príncipe Real de Portugal. A festa assistiram mais de quinhentos convidados e uma imensa multidão de espectadores. Mais de 17 000 indígenas formaram no terreno da parada. Na mais perfeita ordem desfilaram diante da tribuna real tomando posições en-

quanto uma banda de músicos indígenas acompanhava as danças de guerra. E era um efeito imponente ver mangas após outras desfilar com a bandeira portuguesa à frente. Não havia tropas brancas algumas e toda esta marcha era mantida em ordem por treze brancos a cavalo e uns sessenta cipaio. Toda esta imensa «impi», em que todos iam armados em guerra, manifestou durante as duas horas que durou a cerimónia todo o entusiasmo. Na mesma ordem tornaram a desfilar diante do Príncipe saudando-o calorosamente quando retiravam para os seus acampamentos. Não houve incidente algum durante esta festa verdadeiramente única. A impressão entre todos os espectadores foi enorme sobretudo pela forma como esse número de indígenas, armados em guerra, era mantido em ordem.»

«A diferença das datas, o contraste dos factos, e quanto pudemos lembrar entretanto, dizem por si da justiça da homenagem hoje prestada a Ayres D'Ornellas de Vasconcellos.»

No final o sr. Subsecretário da Administração Ultramarina fez o elogio da conferência e de quem a pronunciou.

Felicitemos a Casa da Madeira pela homenagem prestada à memória e à obra do grande português que, em vida, se chamou Ayres de Ornelas.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 834724

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

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

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

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

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

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

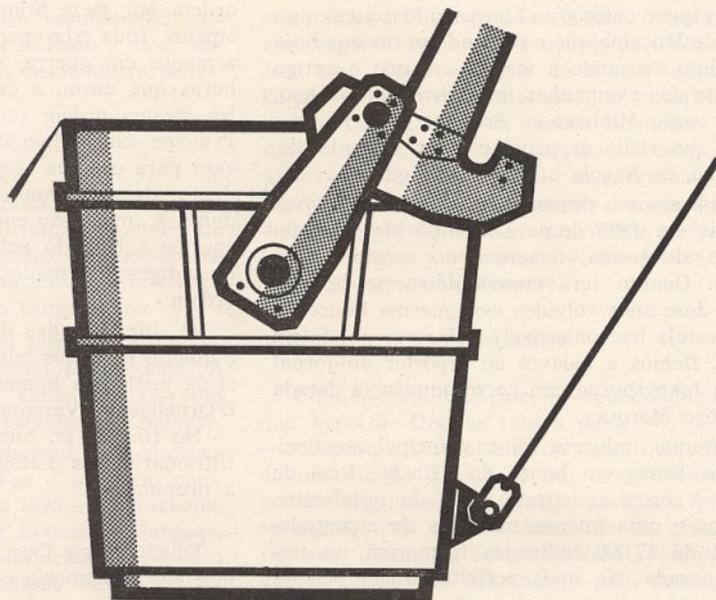
— Aço Cor-Ten: de alto grau de elasticidade, de elevada resistência à corrosão atmosférica e perfeitamente soldável.

— Material de via: carris Vignole, «éclisses» planos ou angulares e placas de apoio, assentos com nervuras para travessas, travessas, «sapos».

— Peças isoladas para material rolante: aros, molas, anilhas Belleville, peças sobressalentes.

— Trens montados: trens de rodas completos ou órgãos isolados; eixos direitos, centros de roda, rodas de aros, rodas monobloco.

— Redondos de betão Tor: alto grau de elasticidade e aderência reforçada, particularmente recomendados para obras de arte e edifícios em betão.



SERAING COCKERILL-OUGREE (Belgique)

Romance das Estalagens Britânicas

Capítulo fascinante da história social

Intimamente associadas, no pitoresco das suas tradições, à história social do país, as estalagens britânicas possuem uma crónica fascinante. A finalidade imediata a que servem está enriquecida de grande interesse folclórico manifestado sob os mais diversos aspectos. Diferenciadas em suas feições arquitectónicas, evocam em mistura curiosa episódios autênticos ou anedóticos que nelas teriam ocorrido. Assim constituem, por um lado, o roteiro dos estilos de construção em várias épocas e, por outro, os veios seculares do fabulário nacional. Uma recordam velhas paixões políticas, outras lembram presenças literárias famosas. Muitas estão ligadas ao mundo dos desportos e recreios, enquanto as mais antigas perpetuam em seus apelidos uma alusão religiosa. Este rápido perfil que delas aqui apresentamos pode abrir com uma referência a descrição da calorosa acolhida que o poeta Chaucer e seus companheiros de peregrinação receberam na *Tabard Inn* quando a caminho de Canterbury ali chegaram ao anoitecer de 1.º de Abril de 1387. No tocante ao nosso assunto esta passagem de *The Canterbury Tales* é notável por três motivos. Com ela a narrativa das estalagens se inicia em coincidência com uma fase de excepcional importância literária quando, trabalhada pelo génio de Chaucer, a língua inglesa afirma sua autonomia ao tempo em que, na opinião credenciada do prof. Trevelyan «o povo inglês pela primeira vez aparece como unidade cultural e racial». Ficamos sabendo também a quanto remonta a tradição de conivência típica das hospedarias britânicas. Somos igualmente advertidos sobre uma característica religiosa daquela época e sua significação no estabelecimento das *inns*. Antes delas os lugares em que o viajante podia contar com abrigo e refeição estavam, de um modo geral, limitados aos mosteiros e abadias ou, dependendo de posição social, o lar de algum grande proprietário residente ao longo das estradas. Não tardou, porém, que nos maiores centros de peregrinação as ordens religiosas tivessem dificuldade em atender ao número crescente de visitantes. Daí surgirem as tavernas destinadas a suprir estas faltas. O costume medieval das romarias contribuiu para que o povo se acostumasse a viajar, hábito que sobreviveu depois que os santuários passaram a ser menos procurados. Com o contínuo desenvol-

vimento do comércio e o maior aproveitamento das terras, fomentando prosperidade generalizada, as estradas se tornaram cada vez mais movimentadas, multiplicando-se as estalagens pelo país fora na medida das novas necessidades.

Variações no tempo e na geografia

Bem conservadas em tudo que possuem de particularmente interessante, ainda existem várias das estalagens de tempos medievais. Uma delas, na cidade de Nottingham, tem o nome curioso de «Excursão a Jerusalém», contando mais de 750 anos de história. Muitos dos seus quartos foram cavados no rochedo em que se ergue o castelo de Nottingham, podendo-se ver as chaminés apontando das aberturas rasgadas na pedra. Seu nome, ao que se supõe, deriva do facto de que os cruzados costumavam reunir-se ali para os seus votos recíprocos de sucesso antes de partirem para a Terra Santa. Ainda mais antigas, embora talvez não tenham sido originalmente construídas para estalagens, são *Arbel and Royal* em Grantham, no Lincolnshire e a graciosa *Fighting cocks* em St. Albans, nas vizinhanças de Londres. Também surgiram em tempos bastante recuados *The Maid's head*, em Norwich e *George* em Norton St. Philip, no condado de Somerset. Encontraremos em Gloucester uma que se chama simplesmente *The New Inn*, nome que desde 1430 perpetua esta condição de nova. Dela se avizinham em cronologia *The Manor of God-Begot*, em Winchester, *The Angel*, em Walsingham; *George and Pilgrims* em Glastonbury, *Red Lion* em Colchester e *The Star* em Alfriston. A maioria das excelentes hospedarias inglesas data dos três séculos (1500-1800) que cobrem as idades Tudor, Stuart e Georgiana. Muitas delas se distinguem pelo hábil emprego que ao construí-las se fez dos recursos materiais da região. Em muitos casos sua arquitectura é de uma beleza que lhes dá primazia sobre qualquer outra edificação local, excepto a igreja. Lamentavelmente podemos arrolar aqui apenas uns poucos exemplos desta riqueza. Entre as que se destacam pelo gracioso das suas fachadas de pedra estão *Lygon Arms*, em Broadway, no Worcestershire; *Peacock*, em Rowsley, no Derbyshire, *Noel Arms*, em Chipping Campden, no Gloucestershire,

e *Talbot*, em Oundle, no Northamptonshire. Parcialmente construídas em madeira, num trabalho de grande refinamento artístico, sobressaem *Feathers*, em Ledbury, ou *Bear and Billet* em Chester. No mesmo estilo reclamando menção especial é *Shakespeare* em Stratford-upon-Avon. A madeira nela utilizada foi trazida da floresta de Arden e seus quartos ao invés de números têm os nomes das peças de Shakespeare. No grupo das estalagens encantadoramente recobertas de palha estão *Barley Mow*, em Clifton Hampden, perto de Oxford; *Black Dog and Duck*, em Bury, no condado de Sussex, e *Three Hoops*, em Horns Cross, no Devonshire. De uma graça particular são as estalagens de pescadores nas aldeias do litoral. Um outro instante da história económica e social da Inglaterra — a fase áurea dos postilhões — está igualmente assinalada pelo aparecimento de hospedarias famosas como *Golden Lion*, em Northallerton e *Golden Fleece*, em Thirsk, ambas no Yorkshire, nas quais ainda se pode observar o arranjo das grandes cavaliariças. Esta diversidade de exteriores, repete-se nos interiores, pois em todas as tavernas há muito que admirar, desde os trabalhos das escadas, tectos e pinturas a numerosos outros pormenores que tanto podem falar à nossa curiosidade.

Alguns personagens lembrados

A tudo que do ponto de vista material as tornam tão interessantes, as hospedarias britânicas acrescentam um outro pormenor de significação especial em sua crónica carregada de toques românticos: os personagens que recordam numa galeria fabulosa que inclui celebrados assaltantes de estradas, atrevidos e engenhosos contrabandistas ou soberanos e soldados que deixaram seus feitos à memória dos tempos. A estas figuras se juntam, em eras diversas, os nomes de grandes escritores e artistas. As façanhas legendárias de Dick Turpin, que tantos caminhos assombrou no século 18, ficaram nas lembranças de muitas tavernas. Na *George*, em Huntingdon, continuam guardados o seu chapéu preto e sua capa vermelha. Assaltantes de menor porte na imaginação popular são heranças do anedotário de numerosas tavernas de onde saíam suas vítimas para as emboscadas próximas. Não será apenas maledicência a suspeita de que estes bandidos — quase todos terminados na forca — tinham seus cúmplices nas tavernas. Desconfia-se que em algumas delas a solicitude pelo visitante ia além do zelo honestamente profissional. Nenhum taverneiro, porém, deixou seu nome claramente ligado àquelas tropelias cantadas no romanceiro nacional. A cumplicidade é menos duvidosa no tocante aos contrabandos praticados, com artimanhas audaciosas, em largos trechos do litoral e, ao que parece, tão rendosos que não os desencorajavam os ris-

cos das penas severas. Também de suas actividades fala a literatura popular neste capítulo das tavernas, de que eram frequentadores habituais e compreende-se que por sua discreção, tenham ficado em relativo anonimato.

Talvez a referência histórica mais antiga caiba a *Angel and Royal*, em Grantham, no Lincolnshire. Foi construída em pedra no século 14 em substituição à hospedaria dos Cavaleiros Templários em que o rei João Sem Terra reuniu sua corte em 1213, dois anos antes de ser forçado a assinar a Magna Carta. Foi nesta estalagem que Ricardo III firmou em 1483 a sentença de morte contra o duque de Buckingham, um dos actos que enodoaram para a posteridade o seu reinado, suscitando controvérsias que ainda hoje apaixonam. Nem todos acreditam que ele tenha sido tão sinistro quanto aparece na versão de Shakespeare. Quando visitámos a *Old Inn*, em Grawfordsburn, num belo recanto do Ulster, seguimos as pegadas de Pedro o Grande da Rússia, que ali esteve hospedado em dias de sua aprendizagem estrangeira. A taverna *The County*, em Dumfries foi um dos quartéis-generais do príncipe Charlie na sua romântica e desastrosa aventura escocesa de reconquista do trono para a sua linhagem Stuart. A *Royal Anchor*, em Limphook, no Hampshire, foi cenário de encontro memorável entre os aliados soberanos, acompanhados do duque de Wellington e do marechal Blucher, depois da derrota de Napoleão. Na estalagem *Bear*, em Hungerford, no Berkshire, voltamos por um instante à «gloriosa revolução» de 1688. Ali Guilherme III, vindo da Holanda, tomou as últimas providências para assumir o reinado após a abdicação de Jaime II. Um pouco mais longo é o retorno ao passado na *Sarracen's Head*, em Southwell, onde podemos dormir, num leito de dossel, no mesmo quarto em que o rei Carlos I se rendeu às forças parlamentares, pondo fim à guerra civil que, tão ferozmente dividindo o país, lhe custaria o trono e a cabeça. Cromwell, seu vencedor, esteve agasalhado na taverna *George*, em Norton St. Philip, onde o rebelde duque Monmouth escapou por um triz de ser assassinado no quarto em que se vestia. A árvore que está pintada no *Royal Oak* representa o carvalho em que se escondeu na aldeia de Winsford em 1651 o rei Carlos II perseguido por seus inimigos. Perto da estalagem, um rebento do carvalho histórico abre suas velhas ramagens. Para um exemplo mais recente baste lembrar a preferência do rei Eduardo VII pela *Spread Eagle* em Midhurst, no Sussex.

Tavernas e literatura

Se a narrativa das tavernas se abre com uma alusão literária, este traço não se perde de Chaucer aos nossos dias. A citação inicial tirada a *The*



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em
LOBITO-ANGOLA

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

AMADORA
PORTUGAL

Canterbury Tales tem equivalentes em todas as épocas. Quanto a Shakespeare, Marlowe e seus contemporâneos as referências são constantes. De Tobias Smollet, no século 18, aos romancistas da actualidade é comum que busquem nas hospedarias cenários para seus enredos. Um crítico observou, com muita razão, que «todas as boas novelas estão cheias de tavernas». Estaria com Dickens a ilustração clássica da frase, nas suas descrições de tavernas, inclusive algumas autênticas e de que ainda agora podemos desfrutar a hospitalidade. Em «Pickwick Papers», por exemplo, há um jantar na *Hop Pole*, em Tewkesbury, enquanto a *Saracen's Head*, em Towcester, é recomendada por sua comida, limpeza e conforto. O próprio romancista era freguês assíduo da *Leather Bottle*, em Cobham e da *Bull* em Rochester, ambas no condado de Kent. Seu nome ficou de tal forma associado às tavernas que o adjectivo dickensiana ocorre de pronto quando se fala da atmosfera das velhas estalagens inglesas. O poeta escocês Robert Burns é outra figura que se pode colocar no mesmo plano. Ele conheceu bem o ambiente amistoso das estalagens de Dumfries, principalmente a *Globe* onde se pode ler no vidro de uma janela o verso que escreveu com seu anel de diamante. Os admiradores de seu poema épico «Tam o' Shanter» fazem romaria à estalagem deste nome, em Ayr, que seria o local de alguns episódios

da obra. Por sua vez, Sir Walter Scott é lembrado na *County*, em Selkirk. Seu romance *Marmion* menciona «o silencioso lago solitário de St. Maria», perto do qual está a hospedaria *Tibbie Shields*, que também costumava visitar. Acredita-se que a então proprietária da taverna *Cross Keys*, em Peebles, esteja retratada em uma das suas novelas. Na *Rose and Crown*, em Halifax, foram escritos alguns capítulos de «Robinson Crusoe»; numa estalagem perto de Dorking, no Surrey, a poesia de Keats gestou a maior parte de «Endymion», enquanto que Washington Irving ocupou-se com seu «Sketch Book» da taverna *Red Horse*, em Stratford-upon-Avon. Foi o pintor e crítico de arte John Ruskin visitante habitual da *Crown and Thistle* em Abingdon, enquanto a *Trout*, em Godstow, defronta o trecho do Tamisa onde, pela primeira vez, foi narrada por Lewis Carroll a história de «Alice no país das maravilhas». Para o beletrista Hilaire Belloc a melhor estalagem do mundo era a *Spread Eagle*, em Midhurst. Outros nomes, outras escolhas, desde que cada uma delas tem o seu agrado particular.

Verdadeiro centro de vida social

Buscando em suas hospedarias mais do que refeição e agasalho, os ingleses delas fizeram um verdadeiro centro de vida social, um lugar para

encontro de amigos, para diversões. Pelo menos três dos mais populares desportos — corridas de cavalo, futebol e cricket — tiveram os seus começos na atmosfera de cordialidade das tavernas. *Bat and the ball*, em Hambledon, propriedade então do famoso jogador Richard Nyren foi o berço do cricket no seu estilo actual, que na sua forma antiga já era praticado desde 1570 na *Berverlie Inn*, perto de Canterbury. Mas há passatempos que se conservaram exclusivos das estalagens em que foram inventados para as longas horas de Inverno. Os mais conhecidos são dardo, shove ha'penny e dominó, além de um complicado jogo de cartas. Não tenha o visitante qualquer constrangimento pelo facto de que tudo isso lhe possa ser estranho: os peritos explicarão com solicitude os mistérios destes jogos em que não circula dinheiro, pois em geral quem perde terá de pagar apenas a próxima rodada de cerveja. Muitas estalagens têm seus jogos próprios, como a *Freemason's Arms*, no bairro londrino de Hampstead, que dispõe em seu jardim de uma quadra para *mell*, divertimento bastante em moda no século 17 e no qual se emprega um longo bastão terminado por um laço para o arremesso de pesadas bolas de madeira. Em diversas partes do país numerosas tavernas oferecem facilidades para *skittle*. Na *Bell* em Tilney All Saints, no Norfolk, o passatempo predilecto é *penny-in the hole* que consiste na tentativa de atirar uma moeda antiga através de um buraco em bloco de chumbo. As bolas de gude são famosas na *Greyhound*, em Tinsley Green, onde na Sexta-Feira Santa tem lugar o campeonato britânico, a que acodem jogadores de todo o país e até mesmo do estrangeiro. A modo da *George Inn*, em Southwark, no sudeste londrino, outras estalagens apresentam nas tardes de verão peças de Shakespeare e Shaw. Existe até mesmo uma companhia — os *Taverners* — especializada nes-

tes espectáculos, recordando os artistas itinerantes dos velhos tempos.

Deixamos ao leitor um passatempo curioso: analisar a expressividade dos nomes das tavernas citadas nesta selecção que, segundo ficou indicado, se espalha por toda a Grã-Bretanha. Os apelidos estão nas suas graciosas tabuletas, naturalmente o primeiro pormenor que desperta a atenção do visitante, por notável que seja a aparência do prédio. Foram criadas com este objectivo que se evidencia na vivacidade das cores e no simbolismo dos desenhos. Fácilmente se compreende que na idade média não bastava, como nos hotéis de hoje, que uma taverna tivesse seu nome escrito à entrada. Sendo poucos os que sabiam ler, uma *Red Lion Inn*, por exemplo, precisava ter bem visível no seu exterior a figura de um leão vermelho para não a confundirem com algum estabelecimento rival. Mas tão firmemente se estabeleceu a tradição destas placas que mesmo com a alfabetização universalizada jamais se abandonou a arte de pintá-las.

Algumas tavernas londrinas

Além das tavernas mencionadas acima, muitas outras existem por todos os distritos londrinos. Entre elas *George and Vulture*, em Castle Court, que era preferida de Dickens e hoje serve de sede ao *Pickwick club*; a *Cheshire Cheese*, em Fleet Street, frequentada pelo Dr. Johnson; a *Prospect of Whitby* e a *Dove*, ambas sobranceiras ao Tamisa; a *Mitre*, em Chancery Lane, perto do Tribunal de Justiça e procurada por magistrados e advogados enquanto os jornalistas se reúnem na *Ye Olde Cocke* em Fleet Street ou, como os deputados, na *St. Stephen*, em Bridge Street. Qualquer delas justificaria a frase de que «nada inventado pelo homem tem produzido tanta felicidade quanto uma boa taverna».

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA
empresa predial

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE Propriedades
COLOCAÇÃO DE Capitais

PORTO · LISBOA · COIMBRA

INC
NOR,
NORTEN
NORTENHA
NORTENHA-N
INOR
NORTE
NORTENH
NORTENHA
NORTENHA-NOR I
NORTENHA-NORTENHA-NORTENH



A Exploração Ferroviária na Economia Nacional

As notícias vindas a público ultimamente sobre as aquisições avultadas de locomotivas e carruagens para as nossas linhas férreas, cujas encomendas foram já colocadas, atestam que a política de valorização e modernização nesse sector das actividades nacionais prossegue com largueza crescente. É com interesse sempre desperto que a opinião pública acolhe tais informações, de tal modo a exploração ferroviária se reflecte nas aspirações colectivas de quaisquer sectores. Mas é com especial atenção que os meios económicos acompanham a marcha desse ramo de actividades, na certeza de que os seus progressos e os seus êxitos se identificam com os da própria economia portuguesa no conjunto complexo de todos os valores que a determinam.

Veio a público, entretanto, o relatório da companhia concessionária da quase totalidade da rede metropolitana — e nele se podem verificar os frutos de uma orientação administrativa eficiente e dinâmica, que cuida simultaneamente dos interesses da empresa e dos interesses gerais do País, que atende às exigências imediatas da economia da exploração mas trabalha decididamente, também, para o seu futuro. Os resultados de 1965 são notáveis, na verdade, sob muitos aspectos — e justificam que a opinião do País os conheça e os aprecie nas suas positivas expressões.

As receitas totais da C. P. ultrapassaram pela primeira vez, no ano passado, um milhão de contos, cifrando-se especificamente em 1010 milhões de escudos. O resultado do exercício, embora mantendo-se ainda negativo, como é característico deste ramo de actividades em quase todos os países, foi sensivelmente desagravado em relação aos anos anteriores. O «deficit» final, com efeito, reduziu-se a 15 310 contos, ou seja, menos 8400 do que no ano anterior. A relativa melhoria, que é mais de apreciar se a considerarmos em equação com a economia geral do País em 1965, procede do resultado de exploração, em que o saldo negativo foi apenas de 65,4 milhares de contos, ao passo que em 1964 atingira 86,7 — ao mesmo tempo que avultavam as «despesas de primeiro estabelecimento» que, como é óbvio, envolvem efectiva valorização de património da rede, com interesse para todo o País. Entretanto, a melhoria do resultado de exploração baseou-se no facto de as receitas totais crescerem

mais acentuadamente do que as despesas de exploração, dilatando-se as primeiras em quase 43 milhares de contos e as segundas em 21,7 milhares de contos.

O relatório documenta os factores desta evolução administrativa francamente meritória com inúmeras informações de interesse para o largo público. Importará saber-se, por exemplo, que as receitas do transporte de passageiros aumentaram em 43,9 milhares de contos no ano transacto, o que corresponde a uma taxa de variação de mais de 8 por cento; o transporte de passageiros está a prevalecer cada vez mais acentuadamente sobre o transporte de mercadorias como fonte de receita; as receitas do transporte em grande velocidade ganham crescente relevo sobre as de pequena velocidade; os percursos do material tractor eléctrico crescem rapidamente em relação aos do material propulsado a «diesel», óleos e carvão, consagrando os frutos da modernização em curso. Em suma: o sistema ferroviário está a apresentar-se cada vez mais definidamente, no conjunto das actividades nacionais, como força impulsionadora de progresso económico e social, instrumento dinâmico do desenvolvimento que importa prosseguir com firmeza e em que o caminho de ferro terá missão relevantíssima a cumprir.

(do «Jornal do Comércio»)

THREE HORSES BEER
CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

O CONCURSO

«O Melhor artigo sobre a Costa do Sol»

A Junta de Turismo da Costa do Sol promove anualmente o concurso «O melhor artigo sobre a Costa do Sol».

Será atribuído um prémio de 5000\$00 ao melhor artigo publicado, no decurso de cada ano na Imprensa portuguesa e outro de igual importância para o melhor artigo publicado na Imprensa estrangeira.

Apenas serão admitidos ao Concurso os trabalhos que tiverem sido pela primeira vez publicados de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano a que aquele se reportar. Os concorrentes deverão entregar até 31 de Janeiro do ano imediato à publicação do respectivo trabalho, sete exemplares do jornal ou revista onde o mesmo conste. O Júri tornará pública a sua decisão quanto aos trabalhos premiados até ao dia 31 de Março de cada ano e da sua deliberação não haverá recurso.

Os prémios são indivisíveis mas o Júri terá o direito de não os conferir se entender que nenhum dos trabalhos apresentados tem a qualidade indispensável. A Junta de Turismo da Costa do Sol reserva-se o direito da publicação dos trabalhos premiados pelo que o concorrente se obriga a apresentar, antes da distribuição dos prémios, a necessária autorização.

ITÁLIA

O número de **automóveis transportados** através do túnel do Simplon, entre Iselle e Brigue, passou de 91 156, em 1964, a 104 162 em 1965, o que representa um aumento de 14 %.

Este resultado é bastante significativo e animador, se tivermos em vista o tráfego automobilístico actualmente absorvido pelo túnel do Grand-Saint Bernard.

É no tráfego internacional que as «carruagens-couchettes» italianas, postas ao serviço em treze linhas europeias, têm tido o maior sucesso. No tráfego puramente interno, o pedido de lugares deitados foi um pouco mais fraco em 1965 que em 1964. No entanto, é ainda satisfatório, pois, 72 % dos lugares postos à disposição foram ocupados, razão porque acabaram de aumentar de 27 para 30, o número de itinerários onde estes veículos circulam.

Os **combóios auto-couchettes**, verdadeiros móveis sobre rodas, encontraram uma grande preferência da parte dos automobilistas, que podem assim passar a noite na carruagem-cama, enquanto que os seus veículos são transportados no mesmo combóio.

Os transportes deste género aumentaram de 16 % nas linhas internas e de 19 % no serviço internacional. Em 1965 foram ampliadas para os percursos italianos Roma Termini-Villa San Giovanni e Nápoles-Villa San Giovanni, bem como para a linha internacional Francfort-Domodossola.

Grandes trabalhos e novo material rolante

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado acaba de ceder um crédito de 9670 milhões de liras para a realização de grandes trabalhos e aquisição de material rolante, que compreende principalmente a encomenda de um prototipo de locomotora eléctrica do grupo E em cerca de 250 milhões de liras. Este novo veículo será dotado de aparelhos eléctroestáticos de alimentação que — graças a nova técnica de utilização dos semi-condutores — permitirão regular com continuidade a velocidade de marcha. A nova locomotiva pode assim desenvolver constantemente uma potência de 4700 kw, mesmo às maiores velocidades. Servirá para rebocar comboios de 370 toneladas a 200 k/h, enquanto que a velocidade máxima das máquinas actuais da rede italiana é de 160 k/h.

O crédito cedido permitirá também a compra de 150 vagões frigoríficos de marca inglesa, cujo preço será de 1450 milhões de liras.

O novo horário ferroviário:

Devido à introdução da hora de verão em Itália, numerosas comunicações internacionais e internas tiveram de ser revistas para o período de horários actuais, válidos até 24 de Setembro. As mudanças dizem respeito, essencialmente, à rede setentrional e central. Desde 22 de Maio, o novo rápido «Peloritano», que liga Roma a Palermo e a Catânia, vai até Siracusa.

A nova hora legal teve igualmente influência no movimento dos combóios de mercadorias, movimento esse que, conseqüentemente, teve de ser adaptado.

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

O Ninho das Cegonhas

Pelo Dr. CABRAL ADÃO

No remanso edénico da quinta de Monte Alegre, lá para as bandas de Gâmbia, viveu-se no domingo 5, de Junho, uma tarde transmontana, a que não faltou o concurso de dois beirões e um setupalense.

A própria palavra Montalegre, tudo junto, lembra um concelho do distrito de Vila Real, lá no ocuro do país. E houve borneiro, trigos, súplicas, queijo e rebuçados de Vila Flor. E houve recordações, poesias e anedotas providas de figuras ou factos nortenhos. E houve, até, hospitalidade transmontana.

Adelino Farinha, arrendatário da quinta, teve gosto em pô-la à disposição dos seus amigos. E levou mais longe a sua simpatia: mandou embebezar o terreiro das palmeiras com mais vasos de flores, e as casas de roda com mais cal branca e barras azuis. E mais ainda: foi à malhada, uns dias antes, agarrou um leitão dos mais nédios e ofereceu-o para o repasto. Junte-se a esta concorrência de benesses, um dia de sol majestático, um panorama de verduras graduais, de vinhas, pinhais e olivedos, a perder de vistas, uma irradiante euforia de tudo nascida, e veja-se que salutar e alegre e memorável resultou aquele almoço da quinta de Monte Alegre, oferecido pelo médico-veterinário municipal, bragançano da mais pura gema, Dr. João Cruz.

Uma instalação agrícola é sempre motivo de grande interesse. Elas são as fontes do nosso abastecimento, a garantia da nossa manutenção. Sente-se ali o latejar da vida, quer na seiva das hortaliças quer no destilar do figo, no grunhir dos alfeires ou no ordenho das vacas leiteiras. Vida que nos dá a saúde e o bem-estar. Vida que entretém a quem na ausculta e que compensa a quem na fomenta.

Frisos de vacas nédias, brancas de neve e pretas de carvão, varas de leitões, porcos e marrãs, galináceos e coelhos, tudo ali há, numa afirmação de boa administração e cuidado trato.

Mas, à margem, uma família de aves tem lá assento, que tomou de modo especial a nossa atenção: sobre o telhado duma loja, mesmo à ponta, ergue-se no seu forte entrançado de ramitos e folhagem seca, um enorme ninho de cegonhas. Ora de pé, ora deitadas, as crias empolgam pela esbelteza, corpo branco e negro sobre umas pernas esguias, pescoço flexível e arguto, olhos penetrantes, bico voluntarioso, por vezes a estalejar, como as matracas das trevas.

Tem história, este ninho, e eu quisera fazê-la chegar ao Senhor Professor Santos Júnior, da Faculdade de Ciências do Porto, que tão profundamente estudou a demografia da cegonha branca (*ciconia alba*, L.) no nosso país.

Conta-me o Adelino Farinha que uma das cláusulas do arrendamento obriga-o a respeitar o ninho das cegonhas existente na quinta, primeiro no alto da casa de habitação, depois transferido por elas para o da loja onde agora se vê. Cita o dono da propriedade que esse ninho vem já dos avós, e quer que continue pelos tempos fora pelo que os seus moradores alados não devem ser por qualquer forma perturbados.

A criação, este ano, foi de 4 cegonhos, que estão em franco crescimento e qualquer dia ensaiam os voos para irem buscar o sustento pelos seus próprios meios. A gente da quinta sabe bem que a cegonha é a limpeza das terras, pois come toda a casta de bicharia que danifica as culturas: cobras, ratos, gafanhotos, rãs, toupeiras. E sente-se feliz por aquela presença, que pronuncia felicidade e abundância.

Rainha dos arrozais lhe chamam em Abrantes; é o símbolo de Camargue, na Provença francesa, e foi adoptada também pelo Eng.º Francisco Beija como timbre da Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sado (ARBUS). Ave sagrada, a consideravam povos recuados, chegando a legislar penas severas para quem matasse uma cegonha.

Além do mais, a cegonha faz umas visitas às senhoras, nem sempre bem recebidas, por causa do cestinho que traz no bico, e dentro do cesto loiros bebês chorões... muito chorões...



FILME

Distribuidores:

PROFOTO, LDA.
Rua de Santa Justa, 25 LISBOA - 2

NITRATOS DE PORTUGAL

S. A. R. L.

RUA DOS NAVEGANTES, 53-2.º

LISBOA

Produziram em dois anos mais de 290 000 toneladas de:
NITROLUSAL com 20,5% e 26% de azoto, metade
nitríco, metade amoniacal.

NITRATO DE CÁLCIO com 15,5% de azoto nitríco.

NITRAPOR — complexo binário com 20% de azoto
e 18% de potássio.

Destes quantitativos foram exportados em menos
de dois anos para Espanha, África do Sul, Roménia,
Rodésias, Checoslováquia, Líbano, Síria, Austrália, Tai-
lândia, Chipre, Turquia, Inglaterra, etc., muitas dezenas
de milho de toneladas que corresponderam a mais de
200 000 contos de divisas entradas no País.

Após diversos ensaios industriais e agrícolas, vão
ser lançados no mercado:

NITRAFOS — complexo binário

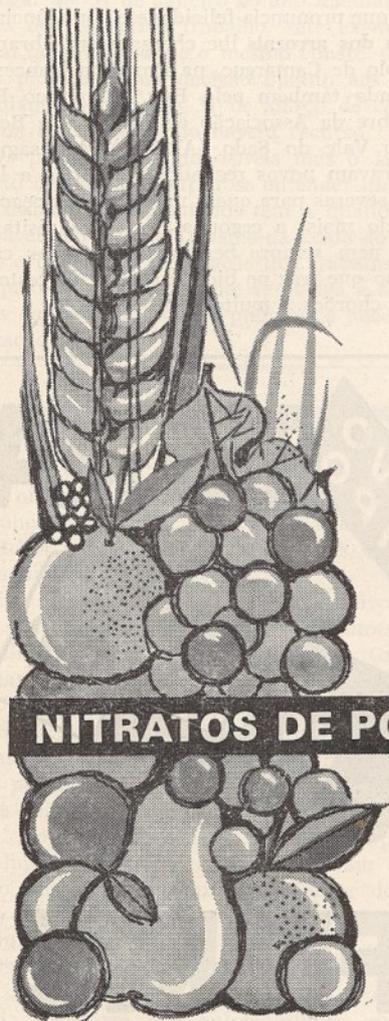
NITRATES — complexo ternário

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



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

Prefira-os
NÃO POUPE NOS ADUBOS



A tracção Diesel vai substituir nas linhas do sul as obsoletas locomotivas a vapor

As locomotivas a vapor, obsoletas e anti-económicas, vão ser gradualmente substituídas, nas linhas do Sul, pela tracção «diesel» — é assim que o «Diário Popular», de 18 de Junho, primeira página, nos anuncia os próximos melhoramentos que vão verificar-se naquelas linhas férreas.

E o vespertiano acrescenta, em seguida :

Esta remodelação está prevista na nossa estrutura dos Serviços da C. P., a iniciar em data próxima.

A notícia, a grande notícia, proveniente do Barreiro — grande centro fabril e grande centro ferroviário, é consideravelmente desenvolvida na página do referido «Diário Popular». Pelo especial interesse, vamos arquivar, nas nossas colunas, essa esplêndida notícia.

Segue a transcrição :

BARREIRO, 18 — «Uma nova estrutura dos serviços da C. P., a iniciar em data próxima, vai coincidir com a «dieselização» das linhas do Sul, meio de tracção mais económico do que a tracção eléctrica nas linhas em que têm valor médio ou reduzido os índices de intensidade e densidade do tráfego.

É muito importante o melhoramento, que se destina a substituir o serviço feito por comboios a vapor, o qual, como se sabe, além de outros inconvenientes reconhecidos, representa pesados encargos na exploração.»

Das cinquenta locomotivas encomendadas a uma fábrica inglesa, no valor de 250 000 contos, dez virão já montadas do país de origem, devendo chegar a Portugal ainda este ano, e as restantes quarenta serão montadas na «Sorefame» para serem entregues à C. P. no prazo de um ano.

As locomotivas a vapor, obsoletas e antieconómicas, vão assim ser gradualmente substituídas pela tracção «Diesel», o que implica a necessidade de dotar a oficina de reparação dessas locomotivas com pessoal especializado. No interesse de preparar tecnicamente operários para esse trabalho, a C. P. contratou, para monitores, os contramestres reformados Francisco Mira Barreiros e Manuel Pascoal.

Melhoria de um troço da linha do Sado

O estado da linha do Sado, por onde circulam os «rápidos» do Algarve», vai melhorar no troço de Vale de Guizo a Grândola, com a renovação completa da via numa extensão de cerca de 14 quilómetros, o que representa um contributo para o aumento de velocidade dos comboios de passageiros. Há tam-

bém outras fases (ou programas) já estudados, que irão sendo postas em execução conforme as exigências.

A C. P. vai gastar nestes trabalhos 10 000 contos, estando já a tratar da admissão de 220 trabalhadores eventuais, cujo salário, antigamente de 30\$00 diários foi aumentado para 40\$00. Mesmo assim, é provável que a entidade patronal encontre dificuldades de recrutamento, pois há falta de braços na região do Sado, onde os trabalhadores já pedem 50\$00 por dia.

Entretanto, o eng.º Oliveira Martins, administrador da C. P., deverá visitar em breve o Barreiro, a fim de se inteirar da urgência do alargamento da avenida de acesso à estação de Barreiro-Mar. O respectivo projecto está concluído, mas a C. P. tem ainda necessidade de trocar impressões com a Câmara Municipal do concelho sobre o assunto, admitindo-se que aquela avenida seja entregue ao Município, que ficará com o encargo da sua conservação.

Objectiva Botas & Fino, Lda.

O MAIS MODERNO ESTABELECIMENTO
DE ARTIGOS PARA FOTOGRAFIA E
CINEMA, COM SALA DE PROJECCÃO
E LABORATÓRIO FOTOGRÁFICO

Rua Nova do Almada, 51

Telefone 32 26 05

LISBOA

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

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz -BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

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

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

Comprendendo as firmas

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
JEUMONT
OERLIKON
SCHNEIDER-WESTINGHOUSE
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

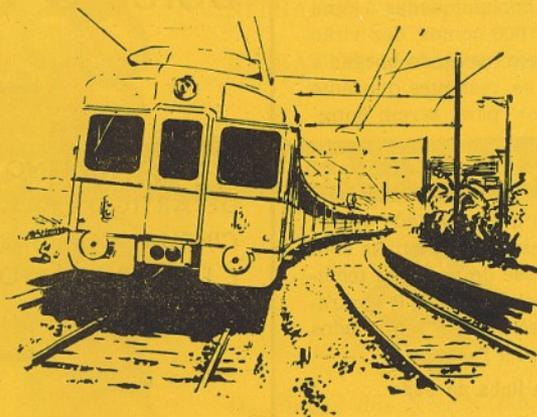
Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
ZURICH 1 (Suisse)

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram fornecidas ou estão sendo construídas para as administrações dos caminhos de ferro dos seguintes países:

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



Estudos

de projectos para electrificação em 50 Hz foram elaborados pelo GROUPEMENT para

Finlândia Jogoslávia Paquistão

CONGRESSO

A Juventude do Caminho de Ferro



ARTIGO DE ANDRÉ MAUROIS
(DA ACADEMIA FRANCESA)

Iniciamos neste presente número da «Gazeta» a publicação de uma série de artigos referentes à realização, em Paris, de 16 a 23 de Junho, da XIX sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Como se trata de um acontecimento importante, de larga projecção, em que se fizeram representar os nossos Caminhos de Ferro, não podíamos deixar de dar ao assunto o devido relevo. Para esses artigos chamamos, pois, a atenção dos nossos leitores.

Nada é mais belo nem mais raro do que uma organização que soube adquirir os benefícios de uma longa experiência e conservar ao mesmo tempo o poder de renovação que é um dos traços da juventude. Tal é o caso dos caminhos de ferro. Pertence, pelo seu nascimento, ao século XIX; adaptou-se maravilhosamente ao século XX. Poder-se-ia temer que tivesse sido desapaosado de uma parte do seu campo de acção, por um lado pelo avião, por outro pelos transportes por estrada. Ora o caminho de ferro não foi vencido e continua portanto invencível em dois imensos domínios: o dos transportes em massa e o das distâncias médias, entre 400 e 700 quilómetros. Sem ele, a urbanização, os contactos da grande cidade com os seus arredores, as partidas para férias, e os deslocamentos de produtos pesados, seriam impossíveis. Mais vivo, mais indispensável que nunca, melhorou por outro lado as condições de velocidade e de segurança de modo quase inacreditável. Pôs ao serviço da sua exploração as descobertas mais recentes da electricidade, electrónica e cibernética. Em resumo, é a mais jovem e a mais moderna das indústrias.

Por mim, sempre gostei de combóios. Criança, parava durante largo tempo nos cais das estações para admirar a locomotiva a vapor, que se punha lentamente em movimento com um ruído, então familiar, de apitos e de suspiros. Hoje, sinto a mesma felicidade com a partida quase imperceptível, o deslizar lento e calmo da tracção eléctrica. Instalado comodamente num canto junto a uma janela, ou numa cadeira de «pullman», tiro os meus livros da pasta e sei que durante horas, às vezes

por um dia ou por uma noite, estarei ao abrigo de visitas e de chamadas telefónicas. Eis-me milagrosamente separado do mundo infernal.

Um comboio é uma ilha, não deserta, porque o meu compartimento está cheio, mas isso que importa? Não conheço estes companheiros de viagem e eles só me dirigirão a palavra sobre assuntos insignificantes: o nome de uma estação, a hora da chegada. A felicidade da solidão espiritual reconstruída, do tempo puro e livre de todas as obrigações. Não leio nem penso melhor do que em caminho de ferro. Antigamente, o comboio impunha obrigações. Era preciso chegar cedo para ter lugar sentado. Registrar a bagagem, levantá-la à chegada entre cerimónias longas e complicadas. Tudo isso mudou. Os lugares são numerados, marcados com antecedência, a bagagem levada e entregue ao domicílio. Há já muito tempo que o passageiro pode, num comboio, comer e dormir, mas a comida tem vindo a tornar-se excelente e o dormir fácil. Antigamente, os dorminhocos eram acordados por barulhos de ferragem então próprios do caminho de ferro. As passagens nas extremidades dos carris produziam choques ritmados que os passageiros nervosos suportavam mal. Hoje, carris com o comprimento de oitocentos metros, suprimem este «jazz» intempestivo. O comboio tornou-se o reino do silêncio. Ao cidadão incomodado pelos ruídos da rua, um compartimento silencioso propicia uma calma maravilhosa.

É certo que a vida de hoje em dia tem as suas exigências próprias e o caminho de ferro, para conservar o seu prestígio, para entrar em eficaz concor-

rência com os novos meios de transporte teve que se pôr em dia. Não só o fez mas também colaborou inteligentemente com os seus rivais. É evidente que uma família que vai passar as férias numa região afastada, deseja encontrar aí o seu carro. Ela precisa desse meio de condução local e pessoal. Mas o longo trajecto de quinhentos ou mil quilómetros por estrada, nos dias de grandes partidas ou de grandes regressos, quando os automóveis se arrastam pára-choques contra pára-choques, não é um prazer para qualquer condutor. Por mais prudente que seja, encontra-se à mercê da loucura dos outros. Os caminhos de ferro souberam, mais que sàbiamente, conciliar estes imperativos contraditórios. Os comboios «auto-couchettes» transportam ao mesmo tempo a família e o seu carro. Assim a segurança encontra-se garantida (visto que os acidentes de caminho de ferro são raros) e o transporte à chegada está assegurado. O passageiro, ao descer do comboio, sobe para o seu próprio carro. O transporte individual vem alternar com o transporte colectivo. Duas necessidades, na aparência contraditórias, foram satisfeitas.

A maior parte dos homens está pronta a criticar o que não funciona, mas são pouco generosos em louvar o que está feito com uma maravilhosa eficácia. Quem perde tempo a reflectir neste prodígio quotidiano: os transportes por caminho de ferro nos arredores de uma grande cidade? Todos os dias, como num movimento de respiração gigante, as cidades inspiram de manhã milhões de trabalhadores, de empregados, de técnicos vindos de uma vasta região. A noite exalam-nos e o comboio leva-os às suas casas, aos seus jardins, aos seus bairros. O mecanismo está tão bem regulado, funciona tão perfeitamente, que o utente só descobre os seus méritos no dia em que devido a um acidente, a uma greve, o sistema pára. Então a vida do país fica paralisada. Os carris desenham o sistema nervoso da França.

O organismo maravilhoso que é o caminho de ferro revela-se ainda melhor nas chamadas «horas de ponta». O cidadão não ferroviário lê nos jornais,

como sendo um facto natural: «Ontem, para as partidas para férias, a S. N. C. F. pôs em movimento duzentos comboios suplementares». Faça um esforço para idealizar a inteligência, a precisão, a devoção que são precisas para quadruplicar, ou mesmo sextuplicar o tráfego. Horários, cruzamentos, máquinas em serviço, horas de trabalho, tudo é alterado e no entanto o mecanismo imenso consegue, docemente, tranquilamente, sem um acidente, quase sem um atraso, realizar este esforço extraordinário. Vós que tendes as vossas férias pagas, pensai algumas vezes naqueles que as tornam possíveis; vós que enviáis aos milhares os vossos filhos para as montanhas, pensai que os comboios que atravessam a neve são conduzidos por homens e que eles merecem a vossa gratidão; vós que aproveitais as vossas curtas férias para ir respirar o ar das montanhas pensai que numa única noite de Natal o caminho de ferro transporta para os Alpes ou para os Pirineus a população duma cidade como Chartres, Auxerre ou Dieppe.

Pensai também que estes transportes se efectuam a uma velocidade que cada dia vai aumentando. Num percurso médio, se se tiver em conta o trajecto para o Aeroporto, o comboio é tão rápido como o avião. De Paris a Leão, o Mistral circula a 128 km/h. Poder-se-ia ainda abreviar a duração do trajecto mas não chega ir depressa, é preciso que a velocidade dê rendimento e que a segurança seja total. Para garantir esta segurança a atenção humana, sempre sujeita a erros, foi substituída (ou acrescentada) com uma sinalização automática. As maravilhas da electrónica e da cibernética são sàbiamente utilizadas pela SNCF. Os sinais que marcam a via são repetidos na locomotiva. Na cabina de condução o papel da influência humana irá diminuindo porque as reacções do homem são demasiado lentas para que ele possa intervir sempre a tempo. Mecanismos automáticos pedirão o encerramento duma passagem de nível, verificarão e abrandarão o comboio se esse encerramento se não realizar. O comboio andarà por ele próprio, de maneira a consumir um mínimo de energias possíveis. Se o maquinismo motor escorregar um «robot» suprimirá o defeito e utilizará da melhor maneira a aderência. Mas o homem conserva o comando, porque o «robot» só faz o que lhe é ordenado.

Pensai enfim que estes espantosos progressos da tracção exigem progressos paralelos da via. Falámos de carris de oitocentos metros. Mas estes carris são colocados com cuidados infinitos. Os carris devem ser presos elásticamente às travessas, a temperaturas controladas; o balastro onde elas são cravadas tem de ser, de vez em quando, crivado. Os métodos clássicos de renovação da via foram inteiramente modificados. Veículos automotores circulam por uma via de rolamento exterior, dos dois lados

Azulejos e faianças artísticas

Género antigo

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91, Rua do Alecrim, 97

L I S B O A Telef. 32 25 37 - 63 82 92

da mesma, e levantam-na por meio de enormes caixilhos que substituem os intactos colocados à câdência de 300 metros por hora por vagões especiais. Enquanto isto «limpadoras-crivadoras» gigantes desentulham o balastro, e assimilam os detritos. Recordo-me ainda dos enormes estaleiros que eu via antigamente nas vias enquanto que uma multidão de trabalhadores esgotados e arfantes faziam com a pá este trabalho. Hoje a conservação da via é semelhante ao trabalho em cadeia numa grande oficina moderna.

Visitei há já algum tempo uma grande estação de triagem; é impossível conceber maior engenho. Vagões, aparentemente entregues a si mesmos, têm o ar de passearem livremente através da rede infinita de vias e chegam infalivelmente ao lugar que lhes está designado num comboio em formação. Este milagre é completado por esferas que caem num feixe de tubos que reproduz em miniatura a rede das vias. É para o leigo um espectáculo fascinante e que progredirá ainda porque a União Internacional dos Caminhos de Ferro estuda processos de numeração codificada que permitirão a leitura automática, à passagem de um vagão de mercadorias, de um grupo de doze números que darão todas as informações relativas à sua posição, aos seus deslocamentos e à sua carga. Quer seja em matéria de tracção, de informação ou de telecomunicações, os caminhos de ferro mantêm-se à cabeça da pesquisa científica. Um espírito jovem posto ao serviço de uma longa tradição, eis a essência do caminho de ferro.

Qual será o seu futuro? Conservará o seu lugar num mundo «aéreo»? Certamente que sim, porque ele continua a ser, entre todos os meios de transporte, o que consome menor energia para deslocar grandes cargas a grande velocidade, e também aquele que pelo seu princípio de condução garante um máximo de segurança. Alguns dos novos métodos serão aplicados. Nas grandes zonas urbanas, o terreno a tornar-se cada vez mais caro, as infraestruturas deverão ocupar um espaço mínimo. O mo-

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

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

EXERCÍCIO

Secção de Produtos Químicos:

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

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

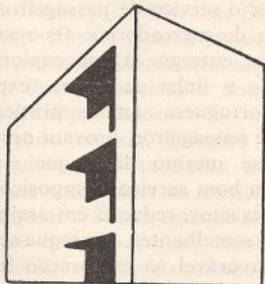
Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS FARMÁCIAS

nocarril **sobre** ou **sob** uma via aérea será talvez uma solução. Talvez também o comboio sobre uma almofada de ar, talvez, o bólido no interior de um tubo. Mas evoluções como estas só poderão ser lentas. Durante muito tempo ainda os campos franceses, verão circular cada vez mais depressa, em carris cada vez mais leves, as silenciosas locomotivas eléctricas que levarão milhares de passageiros ao se utrabalho ou em direcção ao mar, à neve, à Europa.

(Publicado na Edição Especial do Jornal Quotidiano do Congresso dos Caminhos de Ferro)



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS INDUSTRIAIS — OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.

LISBOA

TELEFONES: 845341-842551

Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

EXERCÍCIO DE 1965

I

PELO DR. BUSQUETS DE AGUILAR

Com a habitual apresentação gráfica muito cuidada e tendo na capa uma gravura representativa da electrificação da Ponte do Douro no Porto, foi publicado o Relatório da Companhia Portuguesa, que a assembleia geral, reunida a 30 de Junho de 1966 aprovou por unanimidade. Trata-se de um documento deveras valioso e do maior interesse, não só em matéria ferroviária, mas também por ser a Companhia Portuguesa a mais importante de todas as sociedades anónimas do território português, possuidora do maior agrupamento humano de cerca de 25 000 empregados. Por isso a leitura e apreciação do Relatório provoca a maior atenção e cuidado.

Começa o Relatório por referir-se ao problema mais importante de qualquer gerência, especialmente em matéria ferroviária na época actual, que é o das contas, e verifica-se com satisfação que a situação financeira tem vindo a melhorar desde a exploração de 1962, que apresentou o maior prejuízo da vida da Companhia Portuguesa na importância de 193 104 982\$00. Cuidadosamente, de ano para ano, progride a situação de um modo vantajoso, pelo que o exercício de 1965 apresentou um prejuízo de 65 429 135\$00, o qual, devido a subsídios reembolsáveis, ficou reduzido a 6 629 895\$00, mas agravado com as despesas de primeiro estabelecimento de 8 680 930\$00 dá um deficit de 15 310 825\$00.

Com efeito bastante se tem conseguido, ainda que sempre se encontre lenta a redução, aspirando com razão a voltar ao exercício de 1951, que foi o último dotado de resultado lucrativo. Todavia, os subsídios reembolsáveis, conforme o próprio nome está a indicar, hão-de ser pagos, e no balanço verifica-se que a dívida da Companhia Portuguesa de 444 570 549\$00, foi ligeiramente reduzida para 433 897 174\$79. Não se agravou como era costume nos outros exercícios, antes se diminuiu, mas ainda

assim é uma importância avultada que causa justificada preocupação, tanto mais que os caminhos de ferro portugueses impõem de uma forma apremiante uma modernização importante em vários sectores.

Analisando as receitas verifica-se que pela primeira vez ultrapassaram um milhão de contos, continuando uma progressão favorável que começou em 1951 com 600 mil contos, e demonstrativa de quanto o público continua a apreciar o caminho de ferro.

Interessante se torna observar pela comparação de um útil gráfico referente ao período de 1946 a 1965, que as receitas provenientes do tráfego de passageiros ultrapassaram desde 1958 as receitas derivadas do transporte de mercadorias, mantendo-se cada vez mais acentuado esse aumento de ano para ano. Facto curioso que convém observar.

Foi sempre um princípio da exploração ferroviária que o lucro mais importante deriva do transporte de mercadorias, sendo bastante inferior o proveniente do tráfego de passageiros, e tanto que a Companhia Central Peninsular, que foi a primeira empresa ferroviária portuguesa, explorando a linha férrea de Lisboa ao Carregado, soçobrou em parte por motivo de só ter o serviço de passageiros e não existir o transporte de mercadorias. Os resultados da linha de Cascais, entregue a sua exploração à Sociedade Estoril, e a linha de Sintra, explorada pela Companhia Portuguesa, ambas praticamente só para o serviço de passageiros, provam neste caso o contrário. Pode-se mesmo dizer que, sabendo atrair o público com bom serviço, composições confortáveis, horários exactos, redução em assinaturas, e outras vantagens semelhantes, consegue-se alcançar um resultado favorável na exploração ferroviária. Porém se o caminho de ferro se julga no seu tempo áureo dos fins do século XIX e princípios

do século actual, sem concorrência e tudo a girar à sua volta em matéria de transportes, então a acumulação de erros só conduzirá a resultados desastrosos.

A maior parte das receitas, ou sejam, 58,7 %, resultou do transporte de passageiros pela tarifa geral, seguindo-se por ordem a tarifa de tranvias e a de assinaturas. Os preços mais altos tiveram maior número de utentes e daí lucro mais elevado. Não quer isto dizer que a preços mais elevados corresponda maior procura, mas sim que se pretende o caminho de ferro, quando pela distância é o menos dispendioso, utilizando-se a segunda classe de preferência, porém num percurso mais extenso os passageiros preferem a primeira classe, devido à comodidade.

Refere-se o Relatório ao aumento do número de passageiros na linha de Sintra, dando maior receita, que, partindo de cerca vinte mil contos em 1956, com a electrificação atingiu sessenta mil contos em 1965, ou seja, o triplo. É de facto notável o resultado da exploração da linha de Sintra, praticamente obtido só com o transporte de passageiros e que se acentua de ano para ano. Se é verdade que o bom serviço atrai o público, também este, preferindo o caminho de ferro, provoca o seu progresso e desenvolvimento.

Que transformações não tem sofrido a linha férrea de Sintra, somente em meio século do meu conhecimento. Saía-se o túnel, Campolide era um conjunto de casas numa encosta, os campos predominavam mesmo dentro da cidade, salpicados de moradias e de quintais, enquanto a Serra de Monsanto, com trigais, conservava uma reputação de lugar suspeito. A Amadora esquecera havia pouco o antiestético nome de Porcalhota, para começar a desenvolver-se como lugar de veraneio, outrotanto acontecendo com Queluz, apesar das suas recordações palacianas e dos jardins que contrastavam singularmente com a aridez geral; a Barcarena era apenas a fábrica da pólvora, enquanto o Cacém se encontrava ligado à Agualva por uma estrada sem casas. Seguia-se a charneca sintrense, cujo nome indicativo de um lugar desolado e de mata correspondia à realidade, e opunha-se invulgarmente à expansão florestal da Serra de Sintra, que, inferior ao desenvolvimento actual, já era notável pela sua beleza e pujança. Rio de Mouro, Mercês, e Algueirão eram dois apeadeiros e uma estação no meio de campos despovoados.

Hoje tudo mudou. Diversas povoações de aspecto citadino, são habitadas durante o ano por aqueles que constituem os utentes da linha de Sintra. Da capital a Sintra estende-se uma valiosa zona suburbana, que, no futuro, dará origem a várias cidades satélites, onde o caminho de ferro terá sempre uma valiosa acção a desempenhar.

Desejaria tratar em especial do resultado da

exploração da via férrea de Lisboa a Azambuja, dotado de um serviço semelhante ao da linha de Sintra, mas infelizmente o Relatório não fornece os elementos necessários, assim como o que se passa com o serviço de tranvias dos arredores do Porto. Apenas pelo que tenho observado, o número de utentes é importante, mas desconheço se existe lucro e qual o seu quantitativo.

II

Apreciando o tráfego de mercadorias, a primeira observação que surge é a da existência da anacrónica classificação de grande e pequena velocidade, há muito posta de parte numa época em que existem comboios expressos de mercadorias.

Há hoje para as mercadorias na maioria das explorações ferroviárias a velocidade normal e a velocidade expressa com vantagem para os utentes e para os serviços ferroviários, que, com os seus transportes de porta a porta, podem vencer a concorrência da camionagem. Enquanto assim não se proceder, o tráfego das mercadorias não aumentará.

O transporte de mercadorias deu uma receita inferior à do exercício de 1964, devido a menos 8300 contos na pequena velocidade embora a grande velocidade tivesse um acréscimo de 5600 contos, pelo que a pequena velocidade totalizou 287 300 contos contra 295 600 contos em 1964. Com referência à grande velocidade alcançou 85 400 contos, enquanto em 1964 foi a sua receita de 79 800 contos. Confirma este facto a necessidade de se seguir o modelo das outras explorações ferroviárias, como já referi, sendo caso para perguntar quanto não seria o aumento na grande velocidade se os utentes tivessem ao seu serviço os comboios expressos de mercadorias!

Interessante é o estudo das despesas, que apresentam, com referência ao exercício de 1964, um aumento de 21 659 767\$00. Não é muito em despesas de mais de um milhão de contos, porém verifica-se que agravando as despesas, nunca se obterá o almejado equilíbrio financeiro. Além disso, se não tivesse havido agravamento nas despesas, o aumento das receitas não só permitiria o equilíbrio das contas, mas até um pequeno excedente positivo.

Torna-se cada vez mais necessário diminuir todas as despesas improdutivas pela modernização das actividades, quer pela redução do pessoal, quer pelo seu maior aproveitamento, acrescentando-se ainda a desburocratização dos serviços, por meio da sua racionalização. Todavia convém não esquecer que há muito a gastar para continuar o progresso ferroviário! Não é a Companhia Portuguesa que possui recursos para o efectuar, mas sim o Estado, de modo aos caminhos de ferro vencerem o atraso em que ainda se encontram.

A Companhia Portuguesa possui uma outra gran-

de dificuldade a vencer que é o pagamento dos subsídios reembolsáveis que o Estado lhe tem concedido, e que, como o próprio nome indica, necessitam ser liquidados. Creio que a solução mais justa seria, uma vez que a empresa reduza as despesas ao máximo compatível, o Estado desistir de essa importância, tanto mais que os subsídios não reembolsáveis em matéria ferroviária, constituem facto corrente na maioria dos países.

O progresso ferroviário continua, sendo um capítulo que muito interessa aos utentes, que bastante sofrem com o existente. Para isso, como já escrevi, torna-se necessário caminhar depressa, devendo o Estado participar largamente nas despesas, pois os caminhos de ferro são sua propriedade, apenas a exploração foi entregue à Companhia Portuguesa pelo período de meio século até ao ano de 2000.

Se é um facto indiscutível não possuir a Companhia Portuguesa meios financeiros para o realizar e sendo interesse nacional a modernização ferroviária, pertence ao Estado sustentar a despesa de serviços que redundam em benefício da colectividade. Acresce ainda que se o Estado, seguindo um errado conceito que não deixou boas recordações em Portugal, explorasse directamente os caminhos de ferro, todo o prejuízo que o capital accionista da Companhia suporta, recairia sobre a colectividade, isto é, os contribuintes que o teriam de pagar.

A electrificação da linha férrea do Norte prossegue activamente, estando a explorar-se electricamente o troço de Lisboa a Gaia, seguindo os trabalhos até Campanhã, para o que há a gastar a quantia de 190 799 contos. Continuar-se-á a electrificação até S. Romão na linha do Minho, sendo caso para perguntar se a linha não será duplicada entre essa localidade e Ermezinde.

No futuro a electrificação de toda a linha férrea do Norte trará grandes vantagens para a empresa pelo menor dispêndio no preço da energia e para o público pela existência de um serviço mais perfeito e rápido. Parece-me que com a transformação já efectuada se poderia aumentar a velocidade dos comboios, pois esta continua muito reduzida. Hoje considera-se numa via férrea, nas condições da indicada, como velocidade normal a de 100 km por hora. Acontece que os diversos comboios não a atingem.

Também continua em estudo a construção da nova Ponte do Rio Douro, para substituir a Ponte D. Maria Pia, mas, como é evidente, com via dupla. A Ponte D. Maria Pia constituirá sempre um motivo de glória para o seu ilustre construtor, o Engenheiro Gustavo Eiffel, mas se ainda se encontra em condições de servir, embora sempre um pouco precariamente, deve-se também ao excesso de cuidado que permanentemente tem havido, quer na segurança, quer na conservação, porém a sua substituição há muito que se torna indispensável.

Igualmente se tem cuidado de outras pontes, e despendido um total de 5796 contos.

No Relatório não figura a encomenda de novo material de passageiros, ao contrário do que acontecia nos relatórios anteriores, que tão necessário é, pois ainda circulam carruagens de dois eixos ou de quadrúpulo rodado, mas de madeira. Se de facto muito se tem melhorado desde 1948, bastante há a fazer. Todavia, este ano já a Companhia Portuguesa fez um importante contrato para a aquisição de material circulante de 2.ª classe, tipo salão e tipo de compartimentos. É um dos principais motivos para o público utilizar os caminhos de ferro a existência de carruagens cómodas e modernas. Nunca mais repetir aquele facto triste, ocorrido por ocasião da Segunda Grande Guerra, em que se empregou o pior material existente e se guardou o melhor, para depois ficar ultrapassado.

Louvável orientação é a de transformar quarenta antigas carruagens de dois eixos em vagões destinados ao transporte de automóveis importando na despesa de 11 000 contos. Era uma falta que existia nos caminhos de ferro portugueses de seguirem o sistema que dá grande resultado nas redes ferroviárias dos outros países, e que a França iniciou como possuidora da melhor técnica ferroviária europeia. Em breve deverá funcionar em Portugal essa modalidade de determinados comboios poderem transportar automóveis dos próprios passageiros.

Continua progredindo a actualização da sinalização e das telecomunicações que constituem um elemento valioso da segurança ferroviária e da economia de pessoal, de modo a reduzir o número de agentes.

Encontra-se em estudo um novo regime tarifário para o caminho de ferro, sendo a fixação de preços baseada nos custos da produção. A matéria de tarifas é um assunto de grande complexidade e que necessita de importante simplificação, quer para diminuir o número de empregados, quer para o público ser melhor servido.

Prossegue-se também na normalização das contas, assim como na reorganização dos serviços, que deve ter como base o aproveitamento integral dos agentes e a sua redução ao estritamente indispensável. Os caminhos de ferro franceses conseguiram, com referência ao pessoal, resultados admiráveis.

Apenso ao Relatório da Companhia Portuguesa encontra-se o da Empresa Geral de Transportes, visto ser sua propriedade. Desta vez aparecem os nomes dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, ao contrário do que acontecia nos relatórios anteriores; alteração louvável pois nada explicava a omissão seguida. A situação da Empresa de Transportes é desafogada, apresentando lucro, e continuando a remodelação prevista no passado exercício, quer em edifícios quer no material.

CONGRESSO

Abertura Solene da XIX Sessão da Associação Internacional do Congresso do Caminho de Ferro

no dia 16, no Grande Anfiteatro da Sorbonne,
sede da Universidade de Paris

A abertura solene da XIX Sessão, cujo brilho foi realçado pelas presenças do Ministro do Equipamento, Edgard Pisani, e do Secretário de Estado dos Transportes, A. Bettencourt, teve lugar no grande Anfiteatro da Sorbonne, sede da Universidade de Paris, que foi posta à disposição dos organizadores do congresso e que se encontrava decorada com os emblemas da sessão. Mais de 500 delegados e numerosas senhoras assistiram à cerimónia.

Sua Excelência o Ministro do Equipamento fez a sua entrada, acompanhado do secretário de Estado, do presidente da AICCF, De Vos, e do Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro.

Ao som da Marselhesa executada pela orquestra Sinfónica dos Caminhos de Ferro Franceses, sob a direcção de Robert Blot, Sua Excelência tomou lugar na primeira fila junto de autoridades francesas e internacionais, entre as quais os membros do Comité de Direcção da Associação. Imediatamente atrás das personalidades já citadas notava-se a presença de numerosos membros da Comissão Permanente e suas esposas.

O presidente do Conselho de Administração da SNCF, Segalat, subiu em primeiro lugar à tribuna para sublinhar a importância dada pelo seu país a este congresso, honrado pelo alto patrocínio do Sr. Presidente da República e pela presença nesta sessão de Edgard Pisani, ministro do Equipamento. Deu igualmente as boas vindas aos numerosos delegados.

O presidente da A. I. C. C. F., De Vos, agradeceu-lhe as palavras simpáticas e exprimiu o seu profundo reconhecimento ao Ministro do Equipamento que aceitou presidir a esta sessão.

Sua Excelência o Ministro do Equipamento, depois de ter acolhido os delegados da S. N. C. F. em

nome da cidade de Paris, do Ministério do Equipamento e de toda a França, declarou aberta a sessão solene, após o que a Orquestra Sinfónica dos Caminhos de Ferro Franceses executou a «Sinfonia de Marchas» especialmente composta por Mestre Henri Sauguet por altura da reunião em Paris da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. Orquestra e compositor foram calorosamente aplaudidos.

Ao convite do presidente da AICCF a assembleia elegeu em seguida por aclamação:

— como vice presidente de honra: André Bettencourt, secretário de Estado dos Transportes.

— como presidente da XIX sessão, Ségalat.

— como vice presidentes, Lacarrière, director dos transportes terrestres no Ministério Francês do Equipamento, Guibert e Antonini, secretários gerais da S. N. C. F., Dargeou, director geral honorário da S. N. C. F. e Lefort, director geral adjunto da S. N. C. F.

— como secretários gerais Squilbin, secretário geral da Comissão Permanente da A. I. C. C. F. e Darnis-Gravelle, inspector geral no Secretariado Geral da SNCF.

— como secretários gerais adjuntos, Miquet, engenheiro divisionário dos Trabalhos Públicos do Estado no Ministério Francês do Equipamento e Punt, dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O Presidente do Conselho de Administração exprimiu em seguida os seus sentimentos de gratidão pela honra que lhe foi concedida e a sessão terminou com a execução da Marcha Francesa de Saint-Saëns.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

§ 5.º No caso em que da contração das disposições deste artigo e §§ 1.º, 2.º, 3.º, 4.º do mesmo, resultem acidentes, aplicar-se-á a competente penalidade nos termos das disposições do artigo 20.º (1, 2, e § 1.º e 2.º) do decreto de 31 de Dezembro de 1864 para o que os empregados competentes da fiscalização levantarão os necessários autos.

Artigo 21.º Para execução do disposto no artigo 23.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 deverão as empresas organizar o serviço médico por circunscrições que serão tanto menores quanto maior for a intensidade do trabalho a executar a fim de que os socorros sejam prontamente ministrados aos empregados ou operários que deles carecerem.

§ 1.º Para o fim indicado neste artigo deverão as empresas estabelecer farmácias e enfermarias caso não existam nas localidades com as necessárias ambulancias e mais utensílios e distribuir médicos que poderão ser encarregados duma ou mais circunscrições disposto convenientemente de todo o serviço para que os feridos sejam pronta e comodamente transportados para as enfermarias ou Hospitais.

§ 2.º Em todas as obras importantes são as empresas obrigadas a destinar nos seus barracões de depósitos, um quarto para o primeiro curativo dos feridos, havendo nele uma botica ambulante, instruções regulamentares que habilitem qualquer empregado a usar da mesma botica sem inconveniente para os feridos.

§ 3.º As empresas são obrigadas a atender às requisições que lhe forem feitas pela fiscalização quanto às providências que se tornarem necessárias para a boa execução deste serviço.

§ 4.º A não execução das disposições deste artigo e seus parágrafos 1.º, 2.º e 3.º envolverá a empresa nas responsabilidades designadas no artigo 2398.º e seus parágrafos do código civil.

Artigo 22.º Independentemente da penalidade cominada no artigo 20.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 são as empresas ou quem mais directamente seja responsável pelos acidentes nos termos

dos artigos 2386.º, 2387 e 2398.º e seus §§ do código civil.

Artigo 23.º Na execução das obras são as empresas obrigadas a ter em atenção que as terras para a formação dos aterros sejam sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas prejudicial à saúde pública.

§ único No caso da contração deste artigo serão as empresas intimadas pelo director da fiscalização para proceder às obras necessárias a fim de evitar o mal de que trata o mesmo artigo, e quando não derem começo às mesmas dentro do prazo de trinta dias depois da intimação, ou as não levarem a cabo, serão as obras mandadas executar pelo Governo à custa das empresas cobrando-se administrativamente a mesma importância.

Artigo 24.º Quando um caminho de ferro atravessar de nível uma estrada ou caminho, o ângulo dos eixos de estas vias de comunicação como o do caminho de ferro nunca deverá ser menos de 60º graus.

Artigo 25.º A abertura dos vãos das passagens superiores para estradas, caminhos, canais ou outras passagens de águas nunca deverá ser inferior à largura da via férrea contada entre as arestas exteriores das valetas.

MICHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

TEXAS REFINING CORP.

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Entregas imediata em Lisboa

VARIA, LDA.

Rua Nova da Trindade, 1-3.º-E. Telef. 36 79 62

L I S B O A - 2

Artigo 26.º Nos pontos de encontro das vias férreas com as estradas ordinárias ou caminhos públicos durante a feita daquelas, construirá a respectiva empresa as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Artigo 27.º As empresas restabelecerão à sua custa o curso das águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras dos caminhos de ferro e indemnizarão os proprietários segundo as leis que forem applicáveis ao caso de que se tratar.

Artigo 28.º As empresas são obrigadas a indemnizar o Estado da despesa com a fiscalização no prazo que exceder o do seu contrato.

Artigo 29.º As empresas são obrigadas a facultar gratuitamente ao pessoal da respectiva direcção fiscal o uso do telégrafo para objecto do serviço.

Disposições diversas

Artigo 30.º Antes do começo da construção deve ser entregue pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas ao respectivo engenheiro director fiscal uma cópia das diversas peças constitutivas do projecto de caminho de ferro de cuja construção se tratar.

Artigo 31.º Toda a correspondência entre os directores das empresas ou companhias concessionárias de caminhos de ferro e o Ministério das Obras

Públicas deverá ser feita em português por intermédio dos engenheiros da fiscalização.

Artigo 32.º Os engenheiros directores fiscaes deverão resolver, de acordo com as companhias ou empresas as dificuldades ordinárias que se apresentarem no decurso da construção; no caso porém de dúvida ou desacordo terem de dirigir-se ao Governo pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas para que o negócio seja resolvido por ele na conformidade das leis, contratos e regulamentos em vigor.

Artigo 33.º Nenhum caminho de ferro na sua totalidade ou em qualquer das suas secções será aberto ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtida a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a ele com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea.

Artigo 34.º As empresas são obrigadas durante a construção a dar passagem nas máquinas de serviço aos engenheiros da fiscalização e mais empregados fiscaes por esses autorizados até ao número três em cada máquina, devendo as máquinas fazer paragens nos pontos em que as velocidades do serviço reclamarem a presença do fiscal.

Artigo 35.º É da exclusiva competência do Governo a resolução de todas as reclamações das empresas contra as requisições ou intimações dos engenheiros fiscaes que se refiram à execução das obras, policia e ordem dos trabalhos ou à segurança dos empregados e trabalhadores.

Artigo 36.º Por decisão especial do Governo poderão ser feitas no pessoal das direcções fiscaes as alterações que as necessidades do serviço aconselharem.

Artigo 37.º As contravenções ao presente regulamento serão autuadas, processadas e julgadas nos termos do decreto de 31 de Dezembro de 1864 sobre a construção e exploração de caminho de ferro. As penas e multas serão impostas aos transgressores em harmonia com as disposições do artigo 36.º do dito decreto e mais legislação vigente.

Artigo 38.º As despesas a fazer com as provas das pontes metálicas e o exame das secções que têm de ser abertas à exploração serão por conta das empresas; salvo os vencimentos do pessoal da fiscalização e daquele que for nomeado para o exame do caminho de ferro.

Artigo 39.º Ficam por este regulamento ampliadas e substituídas no que diz respeito à fiscalização da construção as disposições do regulamento de 5 de Dezembro de 1860 e sem efeito as disposições em contrário.

Em 21 de Maio do mesmo ano foi autorizada a Companhia Real a abrir provisoriamente à circula-

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraiagem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA

ção pública para passageiros a começar em 25 do mesmo mês a parte da linha de Lisboa a Torres Vedras, o lanço compreendido entre as estações do Cacém e Torres Vedras.

A abertura à circulação de mercadorias havia sido autorizada em dois do mesmo mês.

Por portaria de 20 de Setembro do mesmo ano foi publicado o Regulamento do Imposto de Trânsito, sua liquidação e entrega nos cofres do Estado.

Nele se estipulava:

A liquidação do imposto pertencente ao Estado será feita mensalmente em vista da escrituração, depois de competentemente verificada, da qual se formaria um mapa conforme o modelo número um. A escrituração do rendimento do preço do trânsito de passageiros e transporte de mercadorias pelos caminhos de ferro seria organizada com a maior exactidão e clareza. Esta escrituração incumbia aos agentes das companhias e aos do Estado nos caminhos de ferro por este administrados e indicaria em colunas separadas a importância dos impostos do trânsito e a dos seis por cento adicionais.

A importância do imposto do trânsito arrecadada pelas companhias dos Caminhos de Ferro ou pelos respectivos encarregados nas linhas férreas administradas pelo Estado entrará no cofre do Banco de Portugal como Caixa Geral do Tesouro dentro de três dias depois da remessa dos mapas de liquidação.

Para a entrega do imposto e seu adicional as Companhias e os directores dos Caminhos de Ferro do Estado solicitariam à Administração Geral das Alfândegas e contribuições indirectas as necessárias guias.

Estas guias serão processadas em triplicado. Um dos exemplares será restituído à Administração Geral com o competente recibo.

Quando terminado o prazo marcado se não mostrasse satisfeita a importância do imposto do trânsito e adicional por meio de recibo passado no exemplar da guia, as Companhias, como responsáveis por dinheiros pertencentes ao Estado seriam consideradas em alcance. Na Administração Geral das Alfândegas e contribuições indirectas processar-se-iam contas correntes que demonstrassem o saldo em favor da Fazenda Pública.

As contas a que alude o artigo antecedente serão remetidas à Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda para serem relaxadas ao poder judicial nos termos e para efeitos declarados no artigo 618.º do Código do Processo Civil.

Era aplicável às Companhias dos Caminhos de Ferro que fossem consideradas em alcance do disposto no artigo 166.º e seguintes do Regulamento Geral da Administração da Fazenda Pública de 4 de Janeiro de 1870.

Como indemnização das somas retidas as Companhias dos Caminhos de Ferro pagarão juros de mora de seis por cento ao ano desde que, nos termos do artigo 14.º fossem consideradas em alcance.

Disposições penais

Os engenheiros fiscais junto das companhias e os engenheiros directores dos Caminhos de Ferro do Estado, que não cumprissem as informações que lhe fossem impostas por este regulamento, seriam suspensos pelo Ministério das Obras Públicas, sem prejuízo de pena mais grave que à falta pudesse competir.

(Continua)

ALMEKO

ELEVADOR ELECTRO-HIDRAULICO

PARA AUTOMÓVEIS

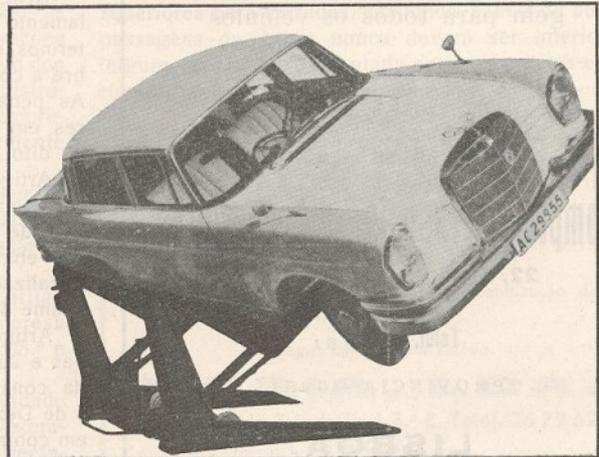
Em armazém para entrega imediata

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL

Azevedo & Pessi, Lda.

Rua Nova do Almada, 46 — LISBOA

Telef. 3 01 32 (seis linhas)



CONGRESSO

Discurso do Ministro do Equipamento Edgard Pisani

proferido na sessão de abertura do Congresso dos Caminhos de Ferro

«O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro é acolhido ao mesmo tempo pela Sociedade Nacional, pela cidade de Paris, pelo Ministério do Equipamento e pela França inteira.

Em primeiro lugar é acolhido pela Sociedade Nacional, quer dizer ao mesmo tempo por uma empresa e por uma comunidade humana: sim, uma empresa, porque o caminho de ferro, apesar de consagrado a um serviço submetido às exigências de um serviço público e às vezes torturado por elas continua a ser uma empresa que deve, no fim de cada ano, apresentar um balanço tão satisfatório quanto possível, balanço esse que, devido às exigências contraditórias que a economia e o serviço público impõem, se torna de ano para ano num problema cada vez mais difícil de resolver.

Mas a Sociedade Nacional é também uma comunidade de homens, desde o presidente-director geral até ao mais modesto dos ferroviários: constitui um mundo, um mundo ao qual aqueles que estão de fora, votam, ao mesmo tempo, reconhecimento e homenagem.

A cidade de Paris também vos acolhe. Ela será, para alguns de vós e em determinadas alturas, o lugar onde se passeia para respirar civilização, história e... encanto. Mas a cidade de Paris é também uma capital barulhenta que se desenvolve com rapidez, impondo aos construtores e também aos transportadores problemas cada vez mais difíceis de resolver.

A cidade de Paris entregou-se a um plano de urbanização que vai marcar a sua evolução é, facto importante, decisivo e que vos diz respeito é que no momento de elaborar esse plano apareceu a necessidade de considerar os transportes como um dos elementos dominantes da pesquisa. Quer dizer, a cidade moderna organiza-se à volta dos seus meios de transporte. E não nos iludamos, pois que se é verdade que o meio de transporte individual parece neste instante ter uma vitória quotidiana, também é verdade que se conseguirmos dotar as grandes cidades com meios de transporte em massa que cubram verdadeiramente as necessidades do Homem, muitos dos nossos actuais problemas serão resolvidos.

Também o ministro do Equipamento vos acolhe: com efeito, devido a uma reforma recente, a construção, o urbanismo, as infra-estruturas e os transportes foram confiados ao mesmo homem, assistido por dois secretários de Estado, o secretário de Estado dos Transportes, aqui presente, e o secretário de Estado das Habitações.

Com a criação deste ministério, o Governo quis demonstrar a profunda unidade dos problemas que põem os estabelecimentos humanos, como dizia Le Corbusier, os meios de transporte e as infra-estruturas; a criação do Ministério do Equipamento permitiu que se pusesse à luz do dia certos problemas fundamentais da organização da cidade. Antes, ela aparecia como sendo essencialmente um feito de

TAYLOR BROS. & C.º LTD.

- EIXOS
- RODAS
- MONOBLOCOS
- AROS
- RODADOS

REPRESENTANTES
VAZ GOMES, LDA.

Rua D. Maria Pia, 10
LISBOA

urbanistas encarregados de determinar os locais privilegiados da residência, os locais privilegiados do trabalho e os das relações humanas. Mas a mobilidade característica dos homens levou a considerar-se que as relações constituíam a nossa preocupação dominante. Assim, e por meio de uma síntese que cobre mais ou menos todos os elementos inscritos no espaço da actividade humana é-nos possível provocar uma nova análise dos problemas de urbanismo e da vida quotidiana dos homens.

E finalmente é a França que hoje vos acolhe. Ela fá-lo pela quarta vez. Dispensar-me-ei de analisar perante vós a profunda evolução que a França sofreu desde o primeiro congresso. Direi, contudo, que, depois de muito tempo imóvel, ela está agora a lançar-se numa evolução em que outros a precederam.

E isto por dois motivos:

- em primeiro lugar, a explosão demográfica;
- em seguida, a construção da Europa.

Em vinte anos, a França acaba de multiplicar por dois o número dos seus nascimentos. Há cinquenta anos, cada vez que o homem chegava à idade de trabalhar, sabia que um outro homem tinha morrido; agora, cada vez que um homem chega a essa mesma idade, ele sabe que tem um concorrente.

Um segundo acontecimento faz estremecer a

França: este País proteccionista sabe que as fronteiras não serão suficientes para assegurar aos seus filhos o equilíbrio e a prosperidade de ontem. Sabe que é na concorrência—que se desenha o seu destino.

Esta França tem um prazer imenso em acolher no seu território o Congresso dos Caminhos de Ferro. Ela crê, com efeito, ao mesmo tempo devido às suas tradições, às suas técnicas e às suas perspectivas, que é um lugar de encontro. No seu território, definitivamente pequeno, encontram-se reunidos o clima mediterrânico com tudo aquilo que evoca o clima de montanha e a grande planície do Norte. Foi o que predispôs a França ao espírito de universalidade e é ao mesmo tempo nesta visão do Mundo, na amizade que cada um traz às actividades do género daquelas que vós executais, que todos juntos, SNCF, cidade de Paris, Ministério do Equipamento e a França toda inteira vos acolhem.

Que me seja permitido, Sr. Presidente, em seu nome, declarar aberta a XIX Sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro».

IN MEMORIAM

D. Maria da Soledade Busquets de Aguilar

Com a avançada idade de 93 anos faleceu no dia 17 de Junho na estação de Atocha, em Madrid, quando na companhia de seu filho, o nosso bom amigo e distinto colaborador sr. dr. Manuel Busquets de Aguilar, se dirigia a Barcelona.

A sr.^a D. Maria da Soledade Busquets de Aguilar pertencia a uma família de ferroviários, pois seu pai, D. Domingos Busquets, foi quem construiu o primeiro túnel em Portugal, o de Chão de Maças, a 9.^a secção do Caminho de Ferro do Douro, a de S. Marcos da Serra, na linha do Algarve, e a de Santo Tirso na via férrea de Guimarães, tendo vindo para Portugal na companhia do Marquês de Salamanca; seu cunhado, conselheiro Manuel Francisco de Vargas, foi um dois engenheiros que construíram a linha férrea do Douro, subdirector e depois administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Ministro das Obras Públicas de 1900 a 1903. Seu marido, Dr. Bernardo de Aguilar Teixeira Cardoso, foi médico da Companhia dos Caminhos de Ferro.

Era tal a sua confiança nos caminhos de ferro, que dizia ser para ela andar de comboio o mesmo que estar em sua casa.

Ao sr. dr. Manuel Burquets de Aguilar, apresentamos a expressão do nosso muito pesar.



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C., Lda.**

O L I V E I R A

S. JOÃO DA MADEIRA

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

«Carta de Prego»

Maria Pimentel Montenegro voltou a público com nova e preciosa oferenda aos seus numerosos admiradores: o livro de poemas *Carta de Prego*. Desde a sua feliz estreia literária em 1960, com o volume *Asa Ferida*, que nos habituámos a admirar o talento poético desta nossa ilustre camarada de letras, em que a sinceridade anda a par do seu inconfundível talento. Naquilo mesmo em que parece existir um pouco de imaginação ou de fingimento, a sua poesia continua a ser poesia.

Guedes de Amorim pertence ao número não pequeno dos que compreendem e sentem a poesia de Maria Pimentel Montenegro, tendo definido assim, lapidarmente, o seu caso, nestas breves e luminosas palavras:

«Maria Pimentel Montenegro, grande poetisa dos cinco sentidos, na mais humana e cabida das acepções, ao dar-se nos seus poemas não esquece nunca de que é mulher». Escrevendo e compondo os seus versos tão belos e sentidos, ela conta sua história e, nessa história, o poema de todas as mulheres.

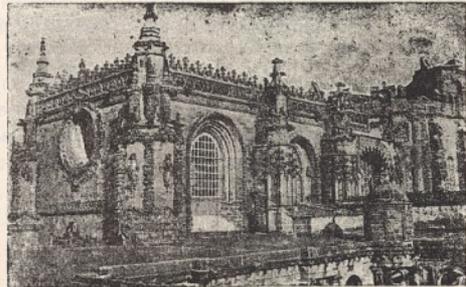
Editor António de Sousa Pinto

O ilustre editor António de Sousa Pinto, director e gerente de «Livros do Brasil» foi galardoado recentemente com a comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul, cujas insígnias lhe foram entregues durante um almoço na Embaixada do Brasil durante o qual foi também homenageado o grande escritor Erico Veríssimo.

Devem-se muitos serviços de ordem cultural a António de Sousa Pinto e pode-se afirmar sem exagero que as relações de amizade entre os dois países irmãos ganharam muito com a sua grande editorial. Deve-se às suas inteligentes iniciativas, sempre felizes, o conhecimento de alguns dos mais notáveis escritores brasileiros e entre eles Erico Veríssimo, que é hoje o mais querido e popular dos romancistas do Brasil entre nós.

A António de Sousa Pinto o nosso abraço de sinceros parabéns pela justa homenagem recebida.

Portugal Monumental



TOMAR — Igreja de Cristo

ROLETA

Ao António de Sousa

*Quando ele chegou
trazia, oculto,
nas mãos fechadas
um punhado de amargura
que espalhou
no pano verde, à nossa volta.*

*E todos os que estávamos
sentados, amortalhando
sonhos e esperanças
tomámos os dados
da sua jogada.*

*Outras fichas foram cobradas.
Nessas esperanças frustradas.
numa verdade amarga e crua.
Novos dados estão lançados
e a partida continua.*

Maria Pimentel Montenegro

MÃE

*Mãe, palavra milagre onde a Vida ajoelha
Num preto comovente.
Uma sílaba só, porém tão portentosa,
De alcance tão profundo e transcendente,
De tão largo sentido,
Que pode em si conter a vastidão do Mar,
A grandeza da terra, a imensidão dos Céus,
A fulgência do Sol e do luar,
Toda a beleza, enfim, todo o raro esplendor,
Em que palpita viva, intensamente viva,
A Mão do Criador!*

*Mãe, palavra milagre onde a Vida ajoelha,
Presença em que o Céu brilha
E o próprio Deus se espelha!*

(do livro *Há bruma no roteiro dos meus passos*)

Alice de Azevedo

Imprensa

«Diário do Alentejo»

Entrou no XXV ano de existência o «Diário do Alentejo» que, sob a direcção do sr. M. A. Engana, se publica na cidade de Beja.

Ao seu ilustre Director e aos seus muito apreciados colaboradores apresentamos as nossas felicitações.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O «Jornal do Comércio», de 21 de Julho, na sua secção «Horizonte» refere-se largamente à notícia que aqui publicámos acerca dos melhoramentos que vão ser introduzidos nas ligações ferroviárias entre Lisboa e Madrid.

Agradecemos.

«Gazeta do Sul»

Com o aniversário da «Gazeta do Sul» está de parabéns não só Alves Gago e os seus colaboradores, mas também os seus assinantes e accionistas, e está também de parabéns a própria vila do Montijo.

À «Gazeta do Sul», que acaba de entrar no ano XXXVII da sua existência, apresentamos as nossas cordiais felicitações pelo seu aniversário.

Comendador António de Souza-Pinto

O ilustre director da editorial Livros do Brasil, sr. António de Souza-Pinto, foi galardoado com a comenda da Ordem do Cruzeiro do Sul, cujas insígnias lhe foram entregues durante um almoço na Embaixada do Brasil, e na qual foi também homenageado o grande escritor Erico Veríssimo.

A António de Souza-Pinto, que bastante vem contribuindo para o estreitamento da amizade entre as duas pátrias irmãs, as nossas cordiais felicitações pela distinção que tão merecidamente lhe foi conferida.

Aos que se deslocam em automóveis a Inglaterra

Conforme informou à Imprensa, a C. P. tem à disposição dos turistas nacionais e estrangeiros que se desloquem à Inglaterra e desejem levar o seu carro, um novo serviço combinado para o transporte de automóveis através do Canal da Mancha.

As pessoas interessadas, devem pedir informações e folhetos no Serviço Comercial e do Tráfego (Santa Apolónia) nas Secções de Informações de Lisboa, Porto e Coimbra, nos despachos Centrais dos Caminhos de Ferro em Lisboa, ou consultar a sua Agência de Viagens ou o Automóvel Clube.

I Salão dos Artistas Setubalenses na Feira de Santiago

Integrado na Feira de Santiago, que é uma das manifestações mais típicas da vida económica e industrial da nobre cidade de Setúbal, realiza-se o I Salão dos Artistas Sadinos, cuja organização foi entregue ao nosso querido colaborador e ilustre pintor António Carvalho. Fazem parte deste Salão, quadros dos seguintes artistas:

Adelino da Silva, Alvaro Perdigo, Augusto Júlio, Carlos Alberto, Celestino Alves, Gomes Martins, Inês Guerreiro, Le Matre de Carvalho, Lima de Freitas, Luciano, Maria Costa, Maria Gago da Silva, Mário Nascimento, Silva Lino, Silva Neto, figuram também produções dos seguintes artistas falecidos; Augusto Flamengo, Fernando Santos, João Eloy do Amaral, João Vaz e Pereira Cão.

SERVICO FLUVIAL DA C. P.

Vão construir-se dois novos barcos

A C. P. abriu concurso, limitado aos estaleiros navais portugueses, para a construção de dois barcos do tipo do «Estremadura» e «Algarve», destinados aos transportes entre Barreiro e Lisboa. A capacidade de lotação das duas novas unidades será a mesma, havendo, porém, alterações na compartimentação, pois a experiência obtida através dos barcos postos ao serviço em 1961 demonstrou a necessidade de reduzir os lugares de 1.ª e aumentar os de 2.ª classe.

Calcula-se que o custo dos referidos barcos atinja 30 mil contos.

ANTÓNIO MOREIRA, LDA.

TINTAS DE IMPRESSÃO



Praça dos Restauradores, 13-2.º
LISBOA - Telef. 36 20 20



M.S.
PORTO

**MODERNOS
PERGAMOIDES
REVESTIMENTOS**

PERGOL

TERMOLAMINADOS COLAS ESTOFOS PAVIMENTOS REVESTIMENTOS

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

FORNecedores DA C. P.

CASTANHEIRA

Restaurante

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

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURISTICA

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

Orquestra de dança aos sábados e Domingos

CATELDA — Materiais de Construção CARRASQUEIRO & TEIXEIRA, LDA.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175

*

TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)

Vasco M. N. de Oliveira

IMPORT — EXPORT

Rua de S. Bento, 496-1.º — Lisboa-2

Telefone 66 81 86

Telegrama «VASCO»

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

Extintores de incêndio ABAFACHAMA ● Óleos e massas lubrificantes GULF

● Óleos para travões e amortecedores LOCKEED

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Mercantil e Industrial, Lda.

Infante D. Henrique, 75-1.º — PORTO

Telefs : { 2 32 42
3 54 45Teleg.: **Induscanti****Fábrica em Ovar**

Medalhas de Ouro na Exposição Industrial Portuguesa de Lisboa e na Exposição Colonial Portuguesa do Porto

Fábrica de descasque e preparação de Arroz, de Pregaria e Refinação de Açúcar—Importação de bacalhau

BANCO BORGES & IRMÃO

PORTO

S. A. R. L.

LISBOA

Instituição fundada em 1884

Capital e Reservas — 271.000.000\$00

Dependências no Porto — Bonjardim (Casa Antiga) — Sá da Bandeira Infante D. Henrique — Costa Cabral — Campanhã — Carvalho Foz do Douro — Boavista — Carlos Alberto e Costa Cabral (Areosa) Dependências em Lisboa — Estados Unidos da América, Fontes Pereira de Melo, Pascoal de Melo, Álvares Cabral (ao Rato) Duque da Terceira, Estrela, Olivais. (Sul)

AGÊNCIAS—Braga, Setúbal, Ovar, Matosinhos, Amarante, Lourosa, Gondomar, Vila do Conde, Murtoza, Albergaria-a-Velha, Vila Nova de Gaia, Valença, Arrifana, Faro, Oliveira do Hospital, Cascais, Beja, Cantanhede, Leiria, Vila Franca de Xira e S. Mamede de Infesta

POSTO em Vilar Formoso

Correspondentes no Rio de Janeiro — Banco Borges

Correspondentes em Luanda e Lourenço Marques — Banco de Crédito Comercial e Industrial

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Santos Mendonça, L. da

LISBOA - PORTO

Fornecem:Locomotivas Diesel-Eléctricas
Oresinas para inspecção de via
etodo o material fixo e circulante
para caminhos de ferro, incluindo
material Décauville**Por conta dos seus representantes:**ALCO PRODUCTS, INC. — NEW YORK
FAIRMONT RAILWAY MOTORS INC. FAIRMONT — U. S. A.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS J. KIHN — RUMELANGE — LUXEMBOURG

WHITING CORPORATION — HARVEY, ILLINOIS — U. S. A.

THE UNITED STEEL COMPANIES LIMITED — LONDON

THE P. & M. CO. (ENGLAND) LTD.

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: **SENHORA DA HORA****FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA e de SOURE**Fiação fina — Torce- Linhas para
dura — Tecelagem — coser e bordarBranqueação e — Fiação e tece-
Acabamento lagem de linho

Estamparia

Telegramas: NORTE — S. DA HORA**TELEFONES** — Armazém, Contabilidade e Expediente P. P. C. 950141-950142-950143 950145 — Gerência: 950068**FÁBRICA DE FIAÇÃO
E TECIDOS DE SOURE****PALEÃO—SOURE**

Telefone: C O I M B R A - 62 1 14

Affonso Barbosa & C.ª, L.ª

Representações

Rua de Brito Capelo, 1023

Telefones: 93 10 95 M. O. P. C. 93 10 96-Teleg.: **Fonbar****MATOSINHOS**

Representantes em Portugal de:

STAHLEX EISEN-UNDTSAHL EXPORT G. M. B. H.

Exportadores de:

Todos os Produtos Siderúrgicos

Fornecedores da C. P.**MARQUETAL**

Tudo para a Indústria Hoteleira e Similares

Montagens completas de hotéis, restaurantes, cafés, «snak-bars», «self-services», etc., incluindo decorações e fornecimento de todo o mobiliário e maquinaria.

Câmaras, balcões e montras frigoríficas

Instalação de climatização, lavanderias e renovação de ar.

Telef. 49 09 79 e 49 19 04—34 R. do Amial, 36

Telegramas: «MARQUETAL»

PORTO — PORTUGAL

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS DESDE 1894

TRÂNSITOS * NAVEGAÇÃO * SUPERINTENDÊNCIA * TURISMO

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

PORTO - R. da Nova Alfândega, 48 - Telefone 2 87 44 (10 linhas) - Telex. 381 & 382

LISBOA - Rua de S. Paulo, 26 - Telefone 3 49 43 (10 linhas) Telex. 296 & 297

PORTO * LISBOA * LEIXÕES * AVEIRO * FIGUEIRADAFOZ * SETÚBAL

Grijó & Irmão, L. da

Transportes - Despachos - Embarques

Despachos na Alfândega, embarques para África e Estrangeiro

9 - RUA DE TRAZ - 13

PORTO

Telefones: } PORTO: 21 05 8 / 9 - 3 50 58
 LISBOA: 3 2 6 9 5 3 - 3 35 65



EM COLABORAÇÃO COM:

SAMPAIO COSTA e AZI, LDA. - RUA DOS DOURADORES, 21 - LISBOA

Em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



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

Corporação Internacional de Seguros

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA

LEGAL & GENERAL ASSURANCE SOCIETY, L.^{TD}

E DELEGADOS REGIONAIS NORTE/DOURO DA

VICTORIA-SOC. AN. SEGUROS DE VIDA

Praça de Gomes Teixeira, 38-1.º e 2.º

(antiga Praça da Universidade)

Telefones 2 50 24 (6 linhas)

PORTO

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)
SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

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

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 52 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 — Cúpulas 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 edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

PASTELARIA MARQUESAlmoços - Chás - Jantares - Banquetes - Lanches
— para Casamentos em Lisboa e Província —

Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS

Preparação das melhores frutas portuguesas
em cestos regionais e em caixas de fantasiaRUA GARRETT, 70, 72
Telefone: 33110 LISBOA**Chaves & Rezende, Lda.**

Revendedores de Lâmpadas «ASTRA»

Material eléctrico e sanitário — Instalações
eléctricas e canalizações de água e gás.
RÁDIOS e reparações de toda a apare-
lhagem eléctrica — Vendas a Prestações

Distribuidores das pilhas UNOCO

22, Rua do Século, 24
Telefs. 352 68-36 89 94 LISBOA**Armazéns do Rossio**

TECIDOS — MALHAS — LÃS

Grande variedade
Os melhores preços

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Teles. 32 24 03 - 3 43 14 — LISBOA
Praça D. PEDRO IV, 78, 79 e 80**Laranjeira, Sousa, Limitada**

IMPORTADORES DE FERRO E AÇO

Fornecedores da C. P.

SEDE	ARMAZÉNS
37. L. do Intendente Pina Manique, 39	TRAV. DA CRUZ AOS ANJOS, 9
Telefones 4 59 90-73 20 55-5 23 74	TRAVESSA DO MALDONADO, 1
TELEG. LARSOSA	LISBOA-1

A Transportadora Lusitânia, Lda.

CAMIONAGEM DE LONGO CURSO

Domicílio a domicílio entre: } LISBOA — COIMBRA — S. JOÃO DA MADEIRA — SETÚBAL
— PORTO — BRAGA — GUIMARÃES — CORTEGAÇA**ESCRITÓRIOS**LISBOA
Rua Morais Soares, 24-A e 24-B
Telefones: 84 09 87/88/89COIMBRA
Avenida Fernão de Magalhães, 3
Telefone: 2 37 54PORTO
Rua Alexandre Herculano, 197
Telefones: 2 35 25-2 17 24-3 26 94BRAGA
Rua Andrade Corvo, 84
Telefone: 2788GUIMARÃES
Rua Central de Camionagem
Telefone: 4 05 25CORTEGAÇA
Telefone: 91

S. JOÃO DA MADEIRA — Avenida Benjamim Araújo (Junto ao Pavilhão dos Desportos) — TELEFONE 2 31 29

Serviço a Domicílio para a Margem Sul do Tejo

Sociedade Continental de Representações, Lda.

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO

Engenharia Mecânica e Naval — Representantes de Estaleiros e Fábricas de maior Reputação, Barcos de Carga e de Pesca — Rebocadores, Dragas, Batelões, Lanchas, etc. — Motores Diesel, Grupos electrogéneos — Bombas centrifugas, Turbinas, etc. — Instrumentos de precisão

Escritório:

Travessa da Espera, 8, 1.º-D.º

Telefone 32 05 05-3 25 50

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

A CENTRAL DA BAIXA



RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA AUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFS. 32 02 80-32 66 74

PASTELARIA

Restaurante  Snack-Bar

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

Rua da Sofia, 165

COIMBRA

Telefone 23655

SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

Filial: Av. Fernão de Magalhães, 38 — Telef. 2 53 88
Rua João de Ruão, 8-10 — COIMBRA

Filial: Rua Bernardo Lopes, 43-47 — Telef. 2 24 45
FIGUEIRA DA FOZ

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»

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

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

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

João Candido Belo & C.^a, L.^{da}

A TRANSPORTADORA SETUBALENSE

Vila Fresca de Azeitão — PORTUGAL

Telefones 22 80 29 - 22 80 62 - 22 80 78

CONCESSIONÁRIOS DE
CARREIRAS DE
SERVIÇO PÚBLICO

ALUGUER DE AUTOCARROS
NO PAÍS E ESTRANGEIRO

«BELOS»-AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO

Avenida 5 de Outubro, 52 — Telefone 23291 — SETÚBAL
Rua da República, 31 — Telefone 24254 — ÉVORA

PASSAGENS AÉREAS E MARÍTIMAS — BILHETES
DE CAMINHO DE FERRO — PASSAPORTES E
RESERVA DE HOTEIS — TUDO PARA VIAGEM E
TURISMO

«CIRCUITO TURÍSTICO DOS 3 CASTELOS»

«CIRCUITO TURÍSTICO DA SERRA DA ARRÁBIDA»

«EXCURSÃO NA REGIÃO DOS CASTELOS»

Eduardo Martins & C.^a, L.^{da}

FORNECEDORES DA C. P. e do SEU PESSOAL

MODAS — CONFECÇÕES

TECIDOS PARA HOMENS, SENHORAS E CRIANÇAS

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

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

LISBOA

Carris e seus acessórios, mudanças
de via, rodados, creosote para injeccão
de travessas, fio de trolley, vagões
e outro material de via

Alberto Maria Bravo & Filhos

Praça de Londres, 3-3.º

LISBOA

Empresa Industrial Sampedro, L.da

FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO
E ALGODÃO

Fornecedores da C. P.

LORDELO — GUIMARÃES

Telef. VILA DAS AVES 5 51 18

ESCRITÓRIO NO PORTO

R. Clérigos, 44-1.º — Telef. 2 34 41

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

FORNECEDORES DA C. P.

39, Rua Cais do Tejo, 55

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



Senhores funcionários da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO, BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L.^{da}

RUA DA MADALENA, 182-B

(Frente à Rua de Santa Justa)

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a, LDA.

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção
Ferros, Aços e Metais
Madeiras Nacionais e Estrangeiras
Ferragens, Ferramentas, Drogas e
Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 15 - 67 05 14 — LISBOA

Adelino Amaral, Limitada

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS
E CHALARIA

Vendas só por junto
A primeira casa do género
na Província

End. Teleg. «TECIDOS» Telefone 62245

MANGUALDE

PURÍSSIMA



NALCO

*Estabilizador orgânico para os trata-
mentos industriais de águas,
utilizado na C. P.*

SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.A., L.DA

Rua D. João V, 2-2.^o
LISBOA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 667042

LISBOA



ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. Antonino e Sá, II — Porta 5 — Tel. 684302

LISBOA

MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

BILHETES DE CAMINHO DE FERRO
PASSAGENS AÉREAS E MARÍTIMAS,
RESERVAS DE HOTÉIS, ETC.

MÁRMORES DE Sousa Baptista, L.da

29, Praça do Município, 30 Largo de S. Julião, 13
Telefone 327643 — LISBOA

Oficina e serração de mármoreis:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78015

Casa especializada no fabrico de mármoreis.
Oficinas completas para todos os trabalhos.
Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa,
loijas sanitárias e materiais de construção.

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE ARTIGOS ELÉCTRICOS, LDA.

PARLEX

FABRICANTE DE ARMADURAS
PARA ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE

ACESSÓRIOS E LÂMPADAS
FLUORESCENTES

Oficinas no CACEM:
RUA ELIAS GARCIA, 51
Telef. 294166

Escritórios em LISBOA:
R. DOS CORREIROS, 162-1.^o
Telef. 327556



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — *A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal* — 1966

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Agentes Gerais: **JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO**

TELEFONES: 22643/4 — 34947

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o - Esq. Telefones: 36 60 51 / 53

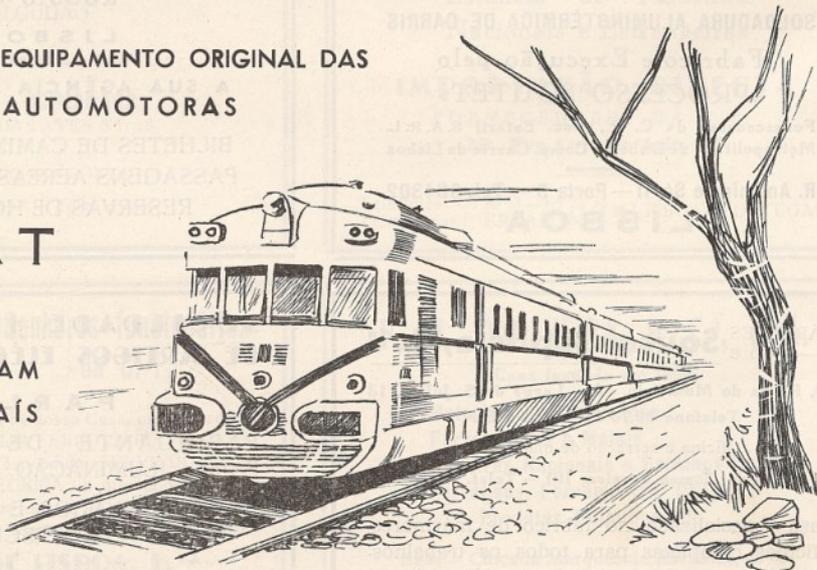
RIV ROLAMENTOS E CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

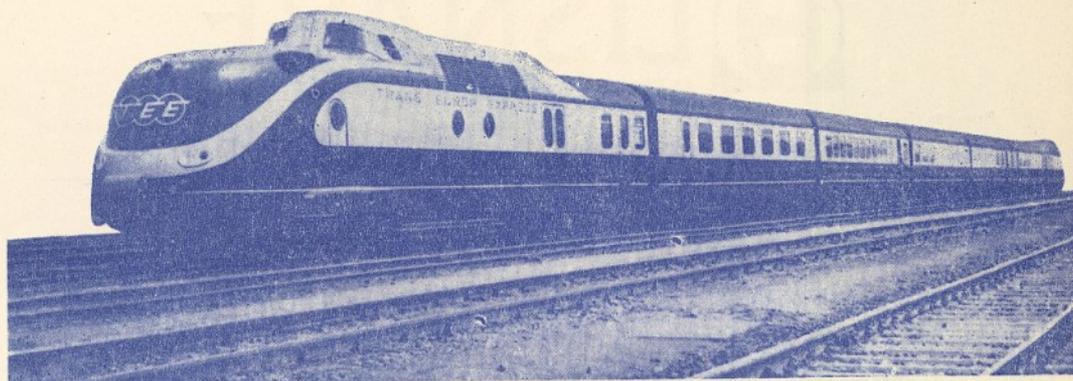
Representantes
exclusivos:



AUTO - LUSITANIA : — AVENIDA DA LIBERDADE 73-77 — LISBOA

Trans-Europ-Express

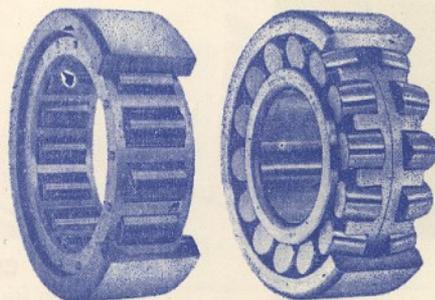
dos Caminhos de Ferro Federais da Alemanha



FAG®

Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

Rua Júlio Dinis, 895
Tel.: 64 141 - PPC 2 linhas

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - c
Tel.: 35 620, 36 8 666

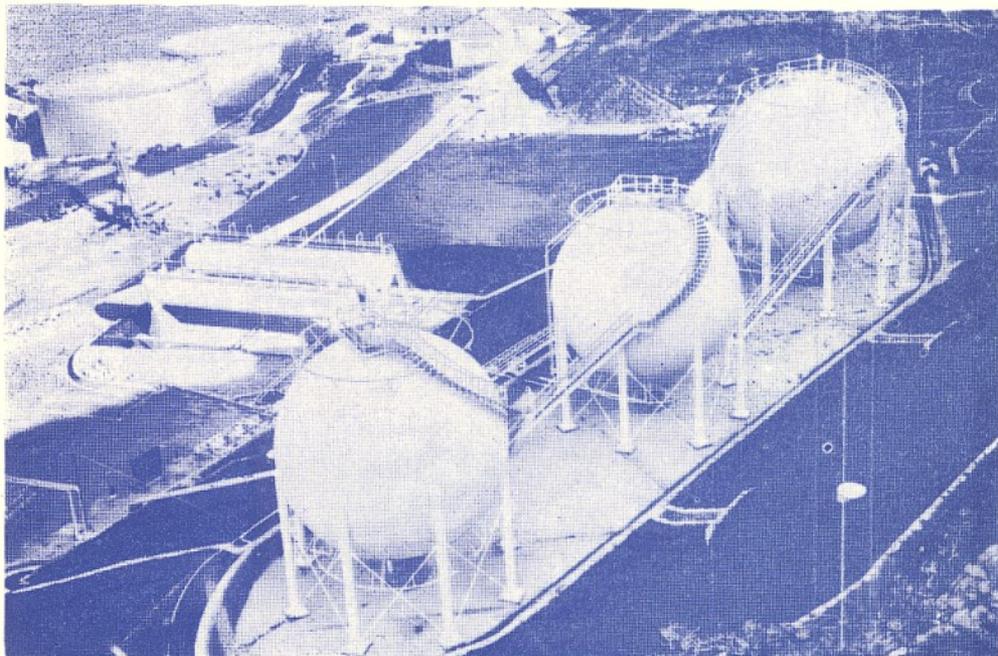
LISNAVE

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

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

construção **METALO-MECÂNICA**

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



construção metálica soldada

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