

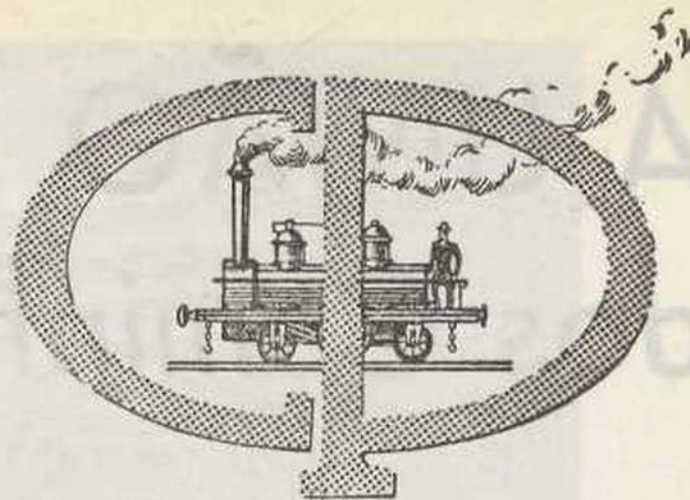


BOLETIM DA C.P.

NÚMERO 410

AGOSTO DE 1963

Boletim da



N.º 410 ■ AGOSTO 1963 ■ ANO XXXV ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

NOVA SEDE DA U. I. C.

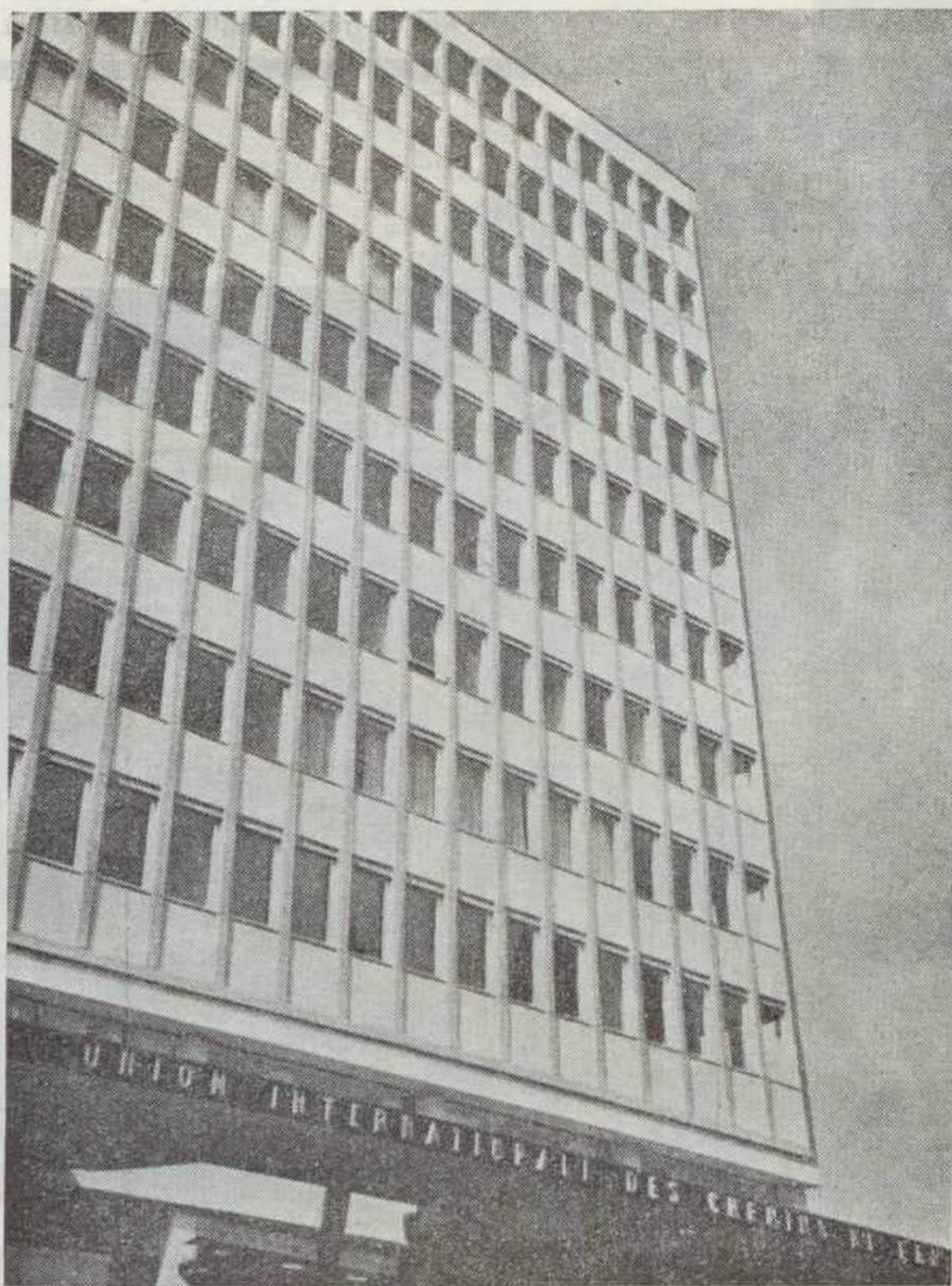


Foi recentemente inaugurada em Paris, a nova sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.)—organização da qual fazem parte, para fins de natureza unicamente técnica, quase todas as Administrações ferroviárias do velho Continente. O magnífico imóvel de dez andares, foi edificado pela Divisão de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Franceses e teve o concurso, em materiais de construção, mobiliário e motivos de ornamentação, de quase todas as redes europeias, inclusive a C. P. que ofereceu a pavimentação, em mosaico de cortiça, para a sala maior de conferências, trabalho executado com material e mão-de-obra exclusivamente nacionais.

Na gravura, o «hall» de entrada do imponente edifício, de recorte moderníssimo, decorado com finos mármore de Grécia.

A UNIÃO INTERNACIONAL dos Caminhos de Ferro (U.I.C.)

já possui edifício seu



✱

O novo edifício sede da U.I.C.,
verdadeiro símbolo da cola-
boração ferroviária europeia

✱

FUNDADA em 1922 e instalada, desde 1928, num vetusto palácio de aluguer, da rua de Prony, no XVII bairro de Paris, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) adquiriu recentemente um novo imóvel, construído de propósito para sua sede perto da Torre Eiffel, na rua Jean-Rey n.ºs 14 e 16, em terreno pertencente ao domínio

público da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.).

O edifício, cuja primeira pedra tinha sido solenemente colocada, em 25 de Setembro de 1960, pelo então presidente da U. I. C. Prof. Dr. H. M. Oeftering, primeiro presidente dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, possui um sumptuoso «hall» e amplas salas de reu-

✱

Representações femininas regionais de diferentes países, atendiam os convidados na cerimónia inaugural do novo edifício

✱



nião no rés-do-chão, espaçosos vestiários e locais de trabalho no subsolo e dez andares destinados aos escritórios, numa superfície total de 5 710 m².

As três salas do rés-do-chão estão dotadas de dispositivos de sonorização e tradução simultânea em quatro línguas, tornando ainda possível estabelecer-se o contacto de auditórios, de uma sala para outra.

Graças a um mobiliário estandardizado, amovível, estas salas prestam-se a diversas transformações, segundo o grau de importância das sessões e o número dos seus participantes. A maior pode comportar trezentas pessoas, as outras duas, respectivamente, 135 e 150 pessoas.

No primeiro andar encontra-se uma moderníssima «cafeteria», um terraço e um «canto» para repouso; no segundo, escritórios e secretarias complementares das salas de conferência; no terceiro, algumas salas de reunião para efectivos reduzidos e escritórios para os serviços permanentes do Secretariado Geral.

Elevado num local simultaneamente central e afastado pelo Sena e pelos espaços verdes de um campo de desportos municipal, frente ao palácio Chaillot, o novo edifício sede da U. I. C. conservará pelos tempos fora um certo classicismo, graças às suas fachadas revestidas de magnífica pedra da Borgonha, à simplicidade dos seus volumes e ao equilíbrio das suas proporções. Os equipamentos técni-

cos (iluminação, aquecimento, ventilação, cronometria, telefonia, tradução simultânea, sonorização) foram objecto de estudos e ensaios multiformes e marcam um autêntico progresso real sobre as instalações similares.

A construção foi financiada por reservas da tesouraria do Secretariado Geral da U. I. C. e por meio de um empréstimo amortizável em 25 anos, feito por onze Administrações de Caminhos de Ferro. Além disso, a maior parte das Administrações ferroviárias contribuiu com uma dádiva de materiais de grande valor e de alta qualidade artística, para o arranjo interior do edifício, que foi inaugurado em 29 de Maio último pelo Presidente da U. I. C. dr. Hugo Gschwind, também Presidente da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, pelo Eng. Louis Armand, Secretário-Geral da U. I. C., e pelo Eng. Jacquet, Ministro dos Transportes da França, em presença de numerosos dirigentes ferroviários do Continente Europeu.

O Clube dos «yodleurs» ferroviários «Tell» e um quinteto do Colégio Musical de Berne, fundado por ferroviários, prestaram o seu concurso à cerimónia da inauguração, realçada ainda pela presença de «hospedeiras» de diferentes países, vestidas à moda nacional.

A nova sede da U. I. C. honra o seu construtor — a Divisão de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Franceses, a qual realizou, dentro de reduzidos limites de tempo e créditos, um notável instrumento de trabalho,



*
O presidente da U. I. C. Gschwind, e o secretário-geral, Louis Armand, num momento da festiva inauguração
*

onde as Administrações dos Caminhos de Ferro que contribuíram para a sua construção terão a satisfação de cultivar e fazer florescer um espírito, ainda mais proveitoso, de cooperação internacional.

* * *

Dádivas em matérias feitas pelas Administrações de Caminhos de Ferro à U. I. C. para a sua Sede:

ALEMANHA (Caminho de ferro federal): Mobiliário, revestimentos murais, tapeçarias e porta flexível para o salão do Comité de Gerência, no rés-do-chão;

ALEMANHA (Caminho de ferro do Reich): Dois grandes vasos de porcelana de Meissen;

AUSTRIA: Conjunto de mobiliário desti-

nado a um «canto» de repouso ou de espera;

BÉLGICA: Mobiliário completo (mesa em ferradura, cadeiras, consolas, tapeçarias) de uma sala de reunião do terceiro andar;

ESPANHA: Arranjo mobiliário de uma sala de reunião no terceiro andar;

FRANÇA: Grande tapeçaria de Lurçat para a sala grande das Comissões, e acessórios da sala de Conferências;

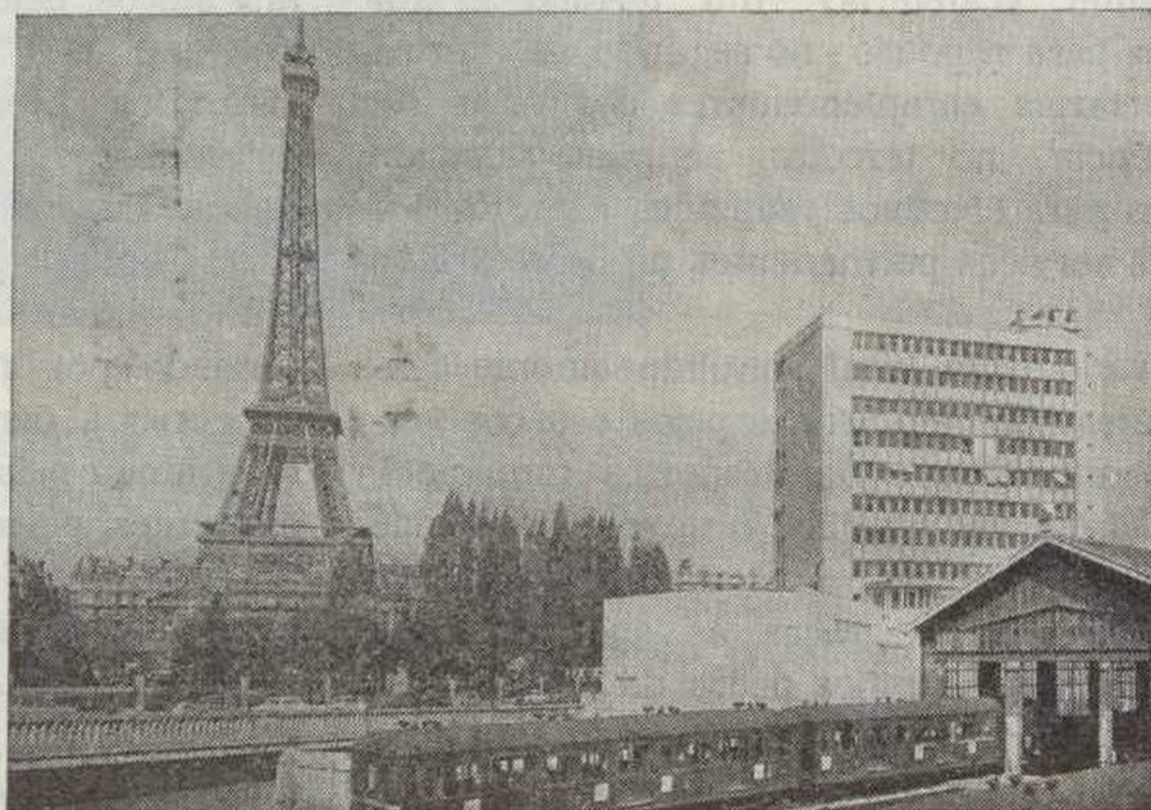
GRÃ-BRETANHA: Conjunto mobiliário e arranjo completo dos escritórios do Presidente e do Secretário Geral;

GRÉCIA: 120 toneladas de mármore em bruto de quatro tipos destinados ao revestimento das paredes e pilares do subsolo, de uma parte do «hall» de recepção e da escada de honra;

✱

No coração de Paris, junto ao campo de Marte e ao Sena, o majestoso edifício da U. I. C. No primeiro plano, a antiga estação de Grenelle, ainda parcialmente utilizada

✱





Uma das salas
de conferências

HUNGRIA: Uma máquina de café de grande capacidade para a «cafeteria»;

IRÃO: Um grande tapete com motivos decorativos;

ISRAEL: Um mosaico de 3m,60 × 3m,60 inspirado numa obra do Século VI descoberta em Israel, incrustado no pavimento do «hall» de recepção;

ITÁLIA: Placas de mármore para 200m² de revestimentos murais do «hall» de recepção;

JAPÃO: Um vaso ornamental de porcelana;

LÍBANO: Um gong original em forma de sino, montado em madeira de cedro;

LUXEMBURGO: Inscrição «Union International des Chemins de fer» em letras de aço inoxidável no friso central do guarda-vento da entrada principal;

HOLANDA: Grande motivo ornamental em cerâmica, da «cafeteria»;

POLÓNIA: Vasos, estatuetas e tecido decorativo de fabricação polaca;

PORTUGAL: Fornecimento de tapetes, cortinas, soalho e dos plintos em cortiça para a grande sala de Conferências;

PAÍSES NÓRDICOS (Dinamarca, Finlândia, Noruega, Suécia): Mobiliário da sala das Comissões do rés-do-chão;

SUIÇA (B. L. S.): Objecto decorativo para um dos escritórios;

SUIÇA (C. F. F.): Dois relógios ornamentais de precisão para salas de reunião ou escritórios;

SÍRIA: Um prato de cobre gravado;

TCHECOSLOVÁQUIA: Elementos em cristais coloridos luminosos para incrustar nas paredes do «hall» de recepção;

TURQUIA: Um tapete de lã grossa;

JUGOSLÁVIA: Conjunto de mobiliário e arranjo completo do escritório do Chefe dos Serviços Executivos.

Dr. João Luís de Mesquita Cardoso

Agradecimento

Francisco dos Ramos Teles Moreira, sub-chefe do distrito n.º 66 — vem testemunhar o seu mais profundo agradecimento ao ilustre cirurgião da Companhia, Sr. Dr. João Luís de Mesquita Cardoso, Director da Casa de Saúde da Timpeira, pela elevada proficiência com que operou e incansável cuidado com que tratou sua mulher, Maria Antónia dos Anjos, grávida de P. N., internada durante 56 dias naquela clínica transmontana.

Igualmente expressa, por esta forma pública, o seu reconhecimento àquele bondoso clínico — que compadecendo-se da falta de recursos do signatário não lhe aceitou qualquer pagamento — que seria devido por tão melindrosa intervenção cirúrgica e internamento complementar.

Fernando dos Ramos Teles Moreira

Conde de Penha Garcia

No dia 12 do passado mês de Julho faleceu, súbitamente, o Administrador da Companhia sr. Conde de Penha Garcia.

Economista ilustre, o Conde de Penha Garcia era licenciado em Ciências Económicas e Sociais pela Universidade de Genebra e pela École Libre de Sciences Politiques de Paris.

Na vida pública portuguesa teve papel relevante, foi Subsecretário de Estado da Agricultura, deputado em três legislaturas e Presidente da Junta Nacional do Vinho. Foi, também, Presidente da Comissão Nacional da Organização Internacional de Alimentação e Agricultura (F. A. O.). Foi, ainda, Secretário Geral dos Congressos Internacionais de Oleicultura e da Vinha e do Vinho. Fez parte da Comissão de Superintendência da Bolsa de Mercadorias de Lisboa e de várias comissões oficiais e de missões ao estrangeiro.

Em 1958 foi nomeado Comissário-Geral de

Portugal na Exposição Internacional de Bruxelas; foi membro do Instituto Internacional de Ciências Políticas e Sociais e Vice-Presidente da Associação de Agricultura.

Foi eleito Administrador da Companhia em 2 de Junho de 1953, e exerceu o seu cargo, em sucessivas reeleições, durante 10 anos.

Desde o seu ingresso no Conselho de Administração dedicou-se, intensamente, aos trabalhos mecanográficos — de que era profundo conhecedor — trabalhos que acompanhou, sempre, com o maior interesse, podendo asseverar-se que os notáveis resultados já obtidos neste importante sector da Companhia se devem

à especial competência e permanente assistência deste falecido Administrador.

O «Boletim da C.P.» associa-se, sentidamente, ao voto de pesar aprovado pelo Conselho de Administração por motivo do falecimento do sr. Conde de Penha Garcia.



CONDE DE PENHA GARCIA

O Caminho de Ferro deve ter função internacional

Pelo Eng. LOUIS ARMAND (*)

Secretário-Geral da U. I. C.

QUE os homens se aproximem e se compreendam — é uma esperança que hoje pode ser justamente formulada em escala universal, graças ao desaparecimento das distâncias, consequência dos progressos alcançados pelos meios de transporte. Operou-se uma verdadeira revolução, um autêntico «terramoto» — no sentido geológico da palavra... O próprio Júlio Verne, ainda que tão pletórico de imaginação, jamais ousou conceber um telespectador, que contempla, a milhares de quilómetros, uma corrida dos 100 metros livres, dos Jogos Olímpicos...

O presente e o futuro erguem à nossa volta uma teia prodigiosa na qual devemos inserir elos sólidos para lhe assegurar a conservação: elos firmados em comum — na atmosfera exultante das criações em equipa. Falando dos homens, dizia Saint-Exupéry: «Mandai-lhes fazer, juntos, uma catedral, e eles estimar-se-ão!». Sente-se exactamente que nós, os homens do Caminho de Ferro, temos um objectivo comum: o desenvolvimento dos contactos à escala do nosso mundo. E o que é mais, temos os meios de atingir esse objectivo, através de uma técnica, que nos impele de além fronteiras. É uma verdadeira sorte que nos bafeja — e de que só nós seríamos culpados se a deixássemos escapar.

As preocupações internacionais dos dirigentes ferroviários não são hoje, obviamente,

as que eram há cinquenta anos, então preocupações puramente «marginais». Tais preocupações situam-se, agora, entre as suas principais responsabilidades. E é preciso ter consciência disto, para se preparar, devidamente, o Caminho de Ferro de amanhã, para a missão que lhe compete. Entre os múltiplos aspectos da vida internacional ferroviária, três se nos apresentam como cimeiros: o aspecto humano, o aspecto económico — no qual se deve integrar um aspecto comercial e um aspecto propriamente económico — e, finalmente, o aspecto técnico.

O aspecto humano dos problemas internacionais

No plano humano, o nosso mister é contribuir para que os ferroviários se conheçam e se compreendam. O quantitativo de funcionários «europeus» — cutrora muito reduzido — aumenta de dia para dia e o próprio pessoal executivo é alvo de constantes apelos de além fronteiras. Que haverá de mais evocador, na função inter-países, por exemplo, do que os nomes inscritos nas placas de destino dos comboios internacionais?

Longe de travarmos este movimento, devemos, antes, incrementá-lo, tal como acontece, fora do mundo ferroviário, com os industriais e com os desportistas que não deixam, constantemente, de exprimir esse apelo, todas as vezes que têm ocasião para isso. O homem traz, em si mesmo, a prospecção de evasão, aspiração que, no pessoal ferroviário, caminha

(*) — Extracto da alocução proferida aos alunos do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal Europeu dos Caminhos de Ferro, em Paris.

a par do amor e do brio à profissão. Este hífen é um fundamento comum bem precioso para o futuro da via férrea europeia. Presentemente, uma grande «cooperativa internacional das redes ferroviárias» está em vias de se edificar. Todos devemos ter disso conhecimento e consciência! E, contrariamente ao caso das grandes indústrias, nenhum problema notável de concorrência subsiste entre as redes dos diversos países, apesar destas exercerem a sua actividade em territórios diferentes. Esta consideração deve afastar todas as reticências, frente às realizações comuns.

O aspecto comercial dos problemas internacionais

Os problemas comerciais multiplicam-se de modo velocíssimo, devido ao incremento das trocas, o que faz ressaltar a escala autenticamente continental do Caminho de Ferro europeu.

Mas, um grande esforço se impõe em matéria de tarifação internacional, considerado que o desenvolvimento do tráfego inter-países tem tendência para atenuar as diferenças entre as redes, e incita, portanto, a adoptar orientações comuns. Quais? Estas orientações devem, evidentemente, ter em conta o estado de concorrência no mercado dos transportes. Uma das grandes dominantes do transporte rodoviário reside no facto de ser menos regulamentado que o Caminho de Ferro, portanto, muito mais flexível na sua acção comercial, vantagem de que ele tem sabido aproveitar-se, perante o público, como meio simples e cómodo de transporte que é, em contraste com a nossa vasta Administração, que, muitíssimas vezes, assusta pelo seu anonimato e potência.

Não nos poderíamos nós inspirar neste exemplo e libertarmo-nos dessa doença da «perfeccionite», que nos leva a querer resolver «muito bem» os problemas de todas as naturezas? Tendência meritória certamente, mas que conduz a graves problemas, como o da formação dos quadros especializados. Os conhecimentos exigidos nos diversos empregos são já tão importantes e variados, que se será conduzido muito rapidamente a métodos de «recapitulação» e de «formação contínua».

Mais vale, portanto, que, em vez de procurarmos organizar tarifas perfeitamente lógicas, respondendo a todas as necessidades do

mercado—o que exige, no quadro internacional, tantas discussões como demoras—visemos antes a simplicidade e a comodidade, para nós e para o público...

Procuremo-nos pôr ao alcance dos nossos clientes; persuadamos os nossos especialistas do tráfego da necessidade inadiável de pesquisa das verdadeiras prioridades!

Pensemos nos benefícios que poderemos obter na carga dos nossos comboios e nos nossos encaminhamentos; pensemos nos problemas que foi necessário resolver para completar o projecto do túnel sob a Mancha — que traz esperanças grandiosas e vai provocar uma verdadeira mutação nas correntes de tráfego europeias. Ocorre perguntar: não teremos nós, já, bastantes dificuldades técnicas, sem que nós próprios as criemos, no domínio comercial?

O aspecto económico dos problemas internacionais

Duas considerações parecem dominar o aspecto económico dos problemas internacionais: uma diz respeito ao domínio geográfico da nossa acção; a outra, ao domínio da planificação.

Quaisquer que sejam os liames económicos e políticos, o Caminho de Ferro não deve olvidar que lhe compete assegurar junções económicas com os países, sem consideração de conjuntos orgânicos. O seu domínio é mais geral. Como se poderiam conceber blocos sem permutas com o exterior? Como se poderiam tratar os problemas de tráfego europeu sem uma Áustria ou sem uma Suíça? Substituir-se-ia, finalmente, um regime de fronteiras económicas a um regime de fronteiras nacionais.

A U.I.C., quanto a ela, empenha-se em fazer sentir que «qualquer problema» de Caminho de Ferro é um «problema de todos».

Quanto ao domínio da planificação, que nos conduz aos problemas técnicos, basta sublinhar quanto seria anormal e perigoso não sonhar constantemente com o Caminho de Ferro de amanhã. «Pensar no amanhã, vivendo hoje» — poderia, pois, ser a nossa divisa!

O aspecto técnico dos problemas internacionais

O Caminho de Ferro é uma das maiores

unidades técnicas do globo, com o privilégio, já mencionado, de se não embarçar em concorrências interiores. Eis porque as permutas técnicas, de pessoas e ideias, têm sempre encontrado lugar entre as redes.

Deveremos ampliá-las. Melhor ainda, e francamente para além das realizações actuais, é necessário promover à concentração dos esforços em comum e criar novos meios, se se quiser fazer face ao prodigioso desenvolvimento da técnica.

Tomemos, por exemplo, o problema da engatagem automática – o problema certamente mais complexo que existe. Poderá pensar-se que, dentro de vinte anos, quando então o padrão de vida tiver duplicado, o Caminho de Ferro ainda encontre engatadores? A introdução da engatagem automática é, portanto, um trabalho vital para a via férrea, que põe problemas de uma extensão insuspeitada, que exigirá, verdadeiramente, a interconexão do Atlântico ao Pacífico.

Tomemos o problema da automação. Amanhã, o Caminho de Ferro que «ganhar» será o que tiver aberto, graças à automação, as portas ao progresso!

A U. I. C. compreendeu a importância dessa imensa imperiosidade, organizando, para fins deste ano, um vasto simpósio sobre a cibernética e a automação, o qual reunirá os mais

qualificados peritos do Mundo, nomeadamente os do Japão, da U.R.S.S., dos E.U.A. e do Canadá.

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

Foi dentro deste espírito que a U.I.C. abriu às redes extra-europeias «em evolução activa», todas as portas do seu vasto Forum, grande clube de entreaajuda e de confraternização internacional, num espírito de serviço e de imparcialidade, que lhe atrairá, certamente, simpatia e confiança.

* * *

O problema ferroviário internacional é, portanto, de uma imensa complexidade e a função da U.I.C. tem «cem faces», tem mil aspectos. Nada há de admirar nesta conclusão, que traduz o carácter «ramificante» – célere e, simultaneamente, extenso, da evolução dos homens e das coisas...

Mas esta função da U.I.C. é justamente a que aproxima os povos. Desejariamos ser um edifício de compreensão, para assim respondermos aos apelos – a todos os apelos – que, através do Caminho de Ferro, dimanem de um profundo desejo de amizade e de concórdia.

(Tradução e adaptação de António da Piedade Nogueira)



Medalha cunhada pelo Caminho de Ferro Espanhol de Sarria a Barcelona para comemorar o seu 1 Centenário (24 de Junho de 1863)



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2263/Consulta 432-F—Peço informar-me se o aumento de 20% a cobrar a um passageiro que apresente, em trânsito, uma requisição para a viagem em 3.ª classe, de Sacavém a Abrantes e volta, é aplicado sobre a importância total-viagem de ida e volta ou só na respeitante à viagem de ida.

Resposta — O aumento de 20% é de aplicar somente sobre a importância respeitante à viagem de ida.

///

Pergunta n.º 2264/Consulta 433-F — Que cobrança se deve efectuar a um passageiro portador de bilhete adquirido ao abrigo da Tarifa Especial n.º 7-P, que na viagem de regresso é encontrado a viajar fora do prazo de validade.

Resposta — O passageiro que viajar fora dos prazos de validade estabelecidos no artigo 5.º da Tarifa Especial n.º 7-P, fica sujeito ao pagamento, pela Tarifa Geral de Transportes, da importância correspondente, em todo o percurso, à viagem de ida e volta, levando-se, porém, em conta o custo do bilhete de que é portador.

///

Pergunta n.º 2265/Consulta n.º 434-F — Rogo ser informado se está certa a taxa a seguir indicada:

P. V. — Braço de Prata — Sacor para Alferrarede
1 vagão-cisterna particular
Z 23138 com petróleo de iluminação, 14730 Kg.
Carga e descarga pelos donos
Distância 140 quilómetros
Tarifa Geral 1.ª classe

Transporte	$120\text{,}000 \times 14,8 =$	1 776,00
Evoluções e manobras	$8\text{,}000 \times 14,8 =$	118,40
Registo		3,00
Aviso de chegada		5,00
Soma		1 902,40
Bónus	$140 \times 40 =$	56,00
Total		1 846,40

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 140 quilómetros

Tarifa Geral de 1.ª classe

Preço de transporte	$120\text{,}000 \times 14,8 =$	1 776,00
Evoluções e manobras	$8\text{,}000 \times 14,8 =$	118,40
Registo		3,00
Aviso de chegada		5,00
Soma		1 902,40
Bónus	$140 \times 50 =$	70,00
Total a cobrar		1 832,40

Esclarece-se o consulente que, para se determinar o índice de utilização, considera-se o peso que servir de base para o cálculo da taxa de transporte, ou seja — no presente caso — 14 800 Kg., conforme o disposto na chamada (a) do quadro inserto no 2.º Aditamento à Tarifa de Vagões Particulares.

///

Pergunta n.º 2266 Consulta n.º 435-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado.

Grande velocidade
De Luz para Coimbra

4 cabazes c/ peras	360 Kg.
1 cabaz c/ melões	43 »
1 » » azeitonas	57 »

Distância 543 Km.

Tarifa Especial n.º 1 de g. velocidade

Peras — transporte $311\text{,}20 \times 0,36 =$	112,04
Melões e azeitonas $543 \times 50 \times 0,10 =$	27,15
Registo e aviso de chegada	4,00
Arredondamento	0,01
Total	143,20

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde.

Distância 543 Km.

Tarifa Especial n.º 1 de g. velocidade

Peras — transporte $311\text{,}20 \times 0,36 =$	112,04
Melões $543 \times 50 \times 0,10 =$	27,15
Azeitonas $543 \times 50 \times 0,10 =$	27,15
Registo	3,00
Aviso de chegada	1,00
Arredondamento	0,06
Total	170,40

Esclarece-se o consulente que tanto a azeitona como o melão estão sujeitos, independentemente, ao mínimo de 100 kg. ou pagando como tal.

MORREU Carlos d'Ornellas

Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e grande amigo da C. P.

O jornalismo ferroviário acaba de sofrer uma grande perda. Morreu Carlos d'Ornellas, uma figura e um valor no sector do caminho de ferro. A notícia da sua morte, embora infelizmente esperada, causou em quantos trabalham neste Boletim e em numerosos outros seus amigos da C. P., uma grande e sentida emoção. Ornellas — esta familiaridade é amizade e simpatia; amizade que lhe devíamos, simpatia que ele inspirava — sofria há cinco longos anos os dolorosos padecimentos de uma doença grave que não perdoa a ninguém. Desveladamente assistido, carinhosamente tratado, tinha ultimamente momentos fugazes de recuperação que lhe permitiam erguer-se do leito e continuar, até se extinguir, aos poucos, lenta, gradual e inexoravelmente, como chama ténue que se consome, a múltipla e intensa actividade que dedicava, com admirável devoção, ao jornalismo — especificadamente o ferroviário. Até ao último sopro de vida, a preocupação de Carlos d'Ornellas foi a sua «Gazeta». Quase na véspera do seu passamento, perdido no seu leito de morte, ainda quis,

extenuado, débil, obstinado, orientar, sem o conseguir, a paginação da sua revista...

Será curioso referir que Ornellas não era, nem nunca foi ferroviário. Não obstante, o seu apego dire-

mos mesmo a sua paixão pelas coisas do caminho de ferro, particularmente a divulgação de tudo quanto concorresse para a defesa e prestígio do bom nome da C. P., fez granjear-lhe a estima e o respeito dos dirigentes da Companhia, que sempre o consideraram como um verdadeiro ferroviário.

Carlos d'Ornellas surgiu no meio ferroviário, há mais de 40 anos, conduzido pela mão de Mendonça e Costa, na altura director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Antes, consagrara a sua actividade literária aos jornais «A Capital», «O Século», «A Noite», «A Monarquia», «Correio da Manhã», «Revolução», «Vanguarda», «Diário dos Açores», «Correio dos Açores», «A Época», «A Voz», «Acção Nacional», «Diário da Manhã» e revista «Viagem».

Foi um trabalhador de alma e coração afectos à



causa ferroviária, bastante contribuindo pela notícia escrita especializada, das suas revistas — «Gazeta» e «Viagem» — para despertar e consolidar o interesse e o gosto do público pelos empreendimentos e realizações da ferrovia. Como proprietário da tipografia onde, desde 1948, se compõe e imprime o «Boletim da C. P.», acudia à nossa publicação através da sua experiência e acção pessoais, lápis na mão espessa e forte, a elaborar artigos, a produzir notícias, devassando e desencantando brochuras, ilustrações e revistas, procurando, como todos os jornalistas, entre as publicações, ao acaso, a sugestão para uma abertura ou o tema para um teste. Prestou inestimáveis serviços à revista, como é de toda a justiça recordar.

Quem escreve estas linhas, por doloroso dever de cargo, conviveu com Carlos d'Ornellas durante oito anos. Oito anos de entendimento e também oito anos de conselhos e ensinamentos úteis. Homem de ideias, homem de acção, como ressalta das fecundas realizações a que meteu ombros. Foi fundador da Associação da Imprensa Técnica e Profissional, da Casa dos Açores, do Grupo Onomástico «Os Carlos», das revistas «Mocidade de Lisboa», «Revista Insular e de Turismo», «A Grande Novela», «Revista do Combatente da Grande Guerra», e «Viagem», revista de Turismo e Cultura — Carlos d'Ornelas, forte, maciço, nervoso — era um «coração ao pé da boca», homem de temperamento um tanto rude, mas vincadamente bondoso, amigo do seu amigo, bom camarada, leal e dedicado a quem lhe era dedicado. Influiu benéficamente — não diremos filantropicamente, pela deplorável desvalorização do termo — em muitas vidas. Acudia, com extraordinária boa-vontade, à miséria dos pobres.

No impedimento, por doença, de António Montês, anterior editor do «Boletim da C. P.», Carlos d'Ornellas assegurou, assisadamente, com exemplar dedicação, a feitura da nossa revista, pondo, durante anos, à disposição da Companhia, o valor do seu trabalho e o ardor combativo do seu temperamento, para que o «Boletim» não sofresse, como não sofreu nas suas mãos, solução de continuidade no seu curso normal.

Em numerosos congressos de Caminhos de Ferro — na Bélgica, na França, na Suíça, na Grã-Bretanha, na Espanha e por último na Alemanha — representou con dignamente a Imprensa ferroviária, publicando circunstanciados artigos em que se revelava o observador atento e o jornalista experimentado. Em todos os eventos importantes da Empresa, fossem assembleias de accionistas, inauguração de serviços ou exposições, Carlos d'Ornel-

las lá estava sempre, à testa dos jornalistas, esclarecendo, auxiliando, assegurando em nome da C. P., uma acção a todos os títulos primordial e candente: a informação.

A Companhia deve inegavelmente bastante à sua meritória actuação.

Não cabe obviamente nesta rápida resenha da existência de um amigo — mais uma homenagem e um preito de saudade que uma resenha de factos — verificar os principais passos, sequer, da sua vida. Nascido nos Açores (Angra do Heroísmo) há 66 anos, frequentou o liceu de Ponta Delgada e depois a Escola Central de Sargentos do Regimento de Infantaria 1. Combateu em França integrado no C. E. P. e foi distinguido pela sua actuação. De arreigadas convicções políticas, foi acima de tudo um patriota do mais puro quilate. Exerceu as funções de secretário da Secção de História da Sociedade de Geografia de Lisboa até 1935. Era sócio vitalício da Sociedade de Propaganda de Portugal e da Cruz Vermelha Portuguesa. De 1941 a 1946 presidiu à direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1» e fundou a Tertúlia «Festa Brava». Paralelamente com estas actividades, o espírito dinâmico de Carlos d'Ornellas encontrava ainda tempo para publicar livros os mais diversos como «O Manual do Viajante em Portugal», «Madeira e Açores», «O Último dia do Condenado», «Contos Amargos da Guerra», «O Açoriano na Grande Guerra», «Petit Guide de Conversation Français-Portugais», etc.

Foi condecorado com as medalhas militares: da Cruz do Caminho Português (1914-17), das Nações Unidas, dos Serviços, da Cruz Vermelha (dedicação e agradecimento).

A sua morte, repetimos, provocou profundo pesar, não admirando por isso que a Igreja da Encarnação, em Lisboa, de onde se realizou o funeral, se enchesse por completo. Presentes, entre numerosas outras pessoas e entidades representando associações e colectividades, o administrador-delegado da Companhia, Eng. Mário Costa, o Director-Geral, Eng. Espregueira Mendes e o Secretário-Geral, Eng. Branco Cabral, além de outros funcionários superiores da C. P. Do Caminho de Ferro, estava igualmente o Eng. António Bual, Director da Sociedade «Estoril».

O «Boletim da C. P.» testemunha à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e à família enlutada — particularmente a sua extremosa esposa D. Fernanda d'Ornellas — a expressão profunda e sentida do seu maior pesar.

O Metropolitano de Lisboa... de 1888!

Por VASCO CALLIXTO

EM 30 de Dezembro de 1959, já lá vão quase quatro anos, inaugurou-se o metropolitano de Lisboa. Todos ainda estamos bem lembrados do acontecimento, de tão recente que é. Dentro de alguns anos

portes, de que o alfacinha passou a dispor. A capital rejubilou e com razão, por se ver equiparada às demais, desdenhou-se dos velhos eléctricos... e cá estamos aguardando a abertura de novas linhas, que, sejamos



poderemos contar aos nossos netos os atropelos que houve, as correrias que fizemos e os apertões que sofremos para, mais tarde, nos podermos orgulhar de termos sido «inauguradores» do então nóvel sistema de trans-

francos, vão tardando. Mas a todo o tempo é tempo e contamos ainda ir um dia, pelas entranhas da cidade, de Algés aos Olivais ou dos Olivais a Benfica. Quando, é que não sabemos.

Não se julgue, porém, que o metropolitano de Lisboa foi «ideia» nossa, ou seja, dos nossos dias. A realidade é, de facto, de hoje. Mas o sonho é velho, quase tão velho como esse outro sonho da ponte sobre o Tejo, que agora se está finalmente a erguer. Senão, vejamos.

Há mais de meio século, há quase um século, mesmo, já o lisboeta se queixava da mediocridade dos meios de transporte, já o problema preocupava os governantes. Lamentava-se, até, o atraso em que se vivia em relação às outras capitais da Europa. Deste modo, como em todas as épocas, as ideias não faltaram e foram as mais variadas, todas visando o mesmo fim: oferecer a Lisboa um eficiente sistema de transportes, que satisfizesse as necessidades do presente e do futuro, que se aproximava a passos largos. Os nossos avós, se não pensavam já nas maravilhas do ano 2000, sonhavam com o que lhes traria o prometedor século XX.

Houve, pois, um homem, o esclarecido engenheiro militar Henrique Lima e Cunha, que teve o arrojo de apresentar a solução mais revolucionária para a época. Lançou-a desassombradamente em 1888. Consistia o plano do distinto técnico em construir, na capital portuguesa, um caminho de ferro metropolitano. Há 75 anos, o que podia pensar o pacato alfacinha de semelhante ideia? É possível que uns tantos a tenham apoiado. Mas a maioria encolheu os ombros, considerou a obra irrealizável, e o metropolitano do eng.º Lima e Cunha não passou de projecto algo fantasioso, embora o seu autor tivesse procurado, por todos os meios ao seu alcance, defender o seu ponto de vista.

Analisemos agora, em breves linhas, a panorâmica lisboeta, no que dizia respeito a transportes, nesse ano já distante de 1888. Antes, porém, dever-se-á referir que Londres tinha inaugurado, em 1863, o primeiro metropolitano do Mundo. Paris e Berlim só em 1900 e em 1902, respectivamente, viriam a dispor de caminho de ferro subterrâneo. E pensarmos nós que Lisboa, se o projecto do eng.º Lima e Cunha tivesse ido à frente, podia ter sido a segunda capital a possuir o revolucionário meio de transporte!

Nos últimos tempos do reinado de El-rei D. Luís, os populares «Americanos», pompo-

samente inaugurados em 1873, eram reis e senhores das ruas da cidade. O velho «Omnibus», que aparecera no começo do reinado de D. Maria II, terminara a sua existência em completa ruína financeira. Havia dois elevadores, o da Glória e o do Lavra, e, como rival dos «Americanos», surgira o «Chorra» e, mais tarde, o «Jacinto» e a «Lusitana». O primeiro destes três, com alma de velho leão combativo, lutou anos a fio, não só com os «Americanos», como com os seus sucessores, os eléctricos.

Para os alfacinhas mais endinheirados, havia os românticos trens, que se pagavam a 300 ou 400 réis por corrida, dentro da circunvalação antiga da cidade. Fora dela, os preços iam até 1000 e 1200 réis e, por cinco tostões, andavam os namorados de trem durante uma hora. Existiam também as carruagens da Companhia Lisbonense, com estação central no largo de S. Roque, que levavam o passageiro da Baixa a Belém por 3 vinténs. E os que gostavam mais duma viagem pelo rio, dispunham dos vapores da casa Burnay, com carreiras entre o Cais do Sodré e Belém, a 40 réis em 3.ª classe e 3 vinténs em 1.ª classe.

Foi nesta época, que há muito já lá vai, quando a locomotiva já chegava a Sintra e a outros pontos do País, que o eng.º Henrique Lima e Cunha pretendeu dotar Lisboa com um metropolitano, «a fim de facilitar a rapidez dos transportes e o barateamento das passagens». E nesta ordem de ideias, fez os traçados e plantas e lançou o seu projecto.

O metropolitano de 1888, como nos esclarece Rocha Martins na sua «Lisboa de Ontem e de Hoje», devia possuir estações que comunicassem com as vias ordinárias da cidade por meio de escadas, tal como se fez 70 anos volvidos. Contudo, nas estações em que a diferença de nível excedesse os 12 metros, o público disporia de elevadores verticais.

A linha subterrânea formava um quadrilátero, alargando-se por 5 quilómetros de extensão. Os ângulos seriam em Alcântara, Rato, Intendente e Cais dos Soldados. Os elevadores verticais ficariam nos pontos terminos e no Quelhas, em S. Pedro de Alcântara, na avenida da Liberdade, em Santo André e em S. Vicente. As escadas seriam construídas nos restantes locais de acesso:

Prémio Governador Geral de Angola



Mais um heróico militar, o 1.º cabo Martinho da Cunha Dias, da Companhia de Caçadores Especiais n.º 270, em Vila Luso, foi distinguido, por actos de bravura em combate, com a Cruz de Guerra de 4.ª classe e com o prémio «Governador Geral de Angola». Ao chegar à metrópole, em gozo de licença especial, a Administração da Companhia, à semelhança do procedimento adoptado com outros militares e civis, igualmente distinguidos com o prémio em referência, ofereceu-lhe um passe gratuito de Lisboa a Águeda e volta, para visitar a terra da sua naturalidade.

A NOSSA CAPA:

Nazaré – Faina da pesca

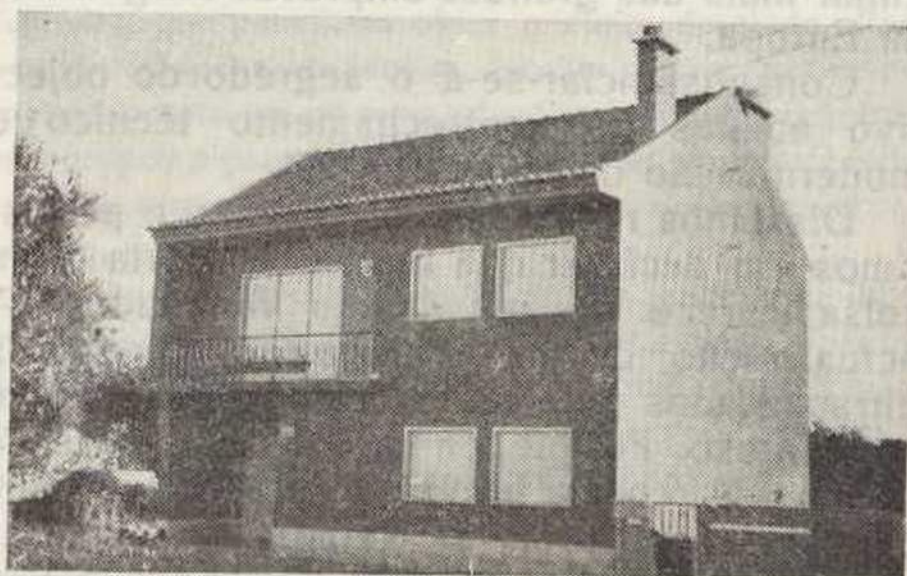
Pampulha, S. Domingos à Lapa, Estrela, rua da Quintinha, rua Formosa (hoje rua do Século), Campo de Santana e rua do Outeirinho.

Muito batalhou o autor do projecto por este seu empreendimento, publicando farta prosa, principalmente nas colunas do «Diário de Notícias». Através dos seus escritos, procurou convencer os descrentes. Não lhe deram ouvidos... Ou porque as suas ideias foram consideradas ousadas, ou porque se pensou que as entranhas de Lisboa não tinham necessidade de ser perfuradas e a capital eternamente se contentaria com os transportes de superfície, o metropolitano de 1888, que podia ter sido o segundo do Mundo... não passou de sonhos e fantasias dos nossos avós.

Actualidades ferroviárias

O Lar Ferroviário

Cooperativa de construção dos ferroviários



Casa construída pelo O LAR FERROVIÁRIO, na rua Luís Falcão de Sommer, no Entroncamento, e entregue à associada n.º 99, do 6.º escalão, D. Maria Emília Bértholo Lara Madeira Claudino.

Este imóvel consta de 2 pisos, tendo no r/c, garagem, sala comum, sala de costura, cozinha, despensa e lavabo. No 1.º andar possui 4 amplos quartos, casa de banho, arrecadação etc. Dispõe ainda de um amplo logradouro, com 3 anexos.

A associada paga mensalmente 347\$20 de amortização.

Boletim da C.P.

O último número recebido na nossa redacção do Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, transcreve na sua primeira página algumas passagens da Nota de Abertura do «Boletim da C. P.» referente às Relações Públicas no Caminho de Ferro, publicado no número de Abril findo.

Também a Gazeta dos Caminhos de Ferro, o Jornal do Comércio e o jornal Novidades fizeram transcrições completas daquele artigo.

Os nossos agradecimentos.

Primeira operação: Conquistar a confiança do público

Por ANTÓNIO DIAS

Factor de 1.^a classe de Lisboa-P.

A í estamos na calha do nosso último artigo: a renovação de ideias tendentes a imprimirem à C. P. o surto de progresso de que esta necessita para se aproximar mais das grandes empresas congêneres da Europa.

Consustanciar-se-á o segredo do objectivo apenas no apetrechamento técnico e modernização do material?

Dissemos recentemente que não e persistimos em declarar que realmente muita outra coisa carece de um banho renovador. A actualização de determinadas directrizes ultrapassadas pelo tempo é, para já, assunto momentoso. Porque, embora a Administração não possa, com a brevidade e amplitude que desejaria, substituir os velhos carris ou as velhas carruagens, há uma decisão que não se pode protelar por mais tempo: deitar abaixo a ferrugem dos espíritos.

As concepções antiquadas, obsoletas, chamemos-lhes assim, que minam ainda alguns sectores da nossa Empresa, exigem imediata e pronta actualização. E não se torna muito difícil conseguí-la. Bonda um pouco de esforço. Onde um pouco de esforço é necessário para que onde um pouco de esforço é necessário para que escalar está dependente da adopção de princípios evoluídos em matéria de convivência, informação e acção.

As relações da C. P. com o público é o tema que nas coordenadas expostas nos sugere maior acuidade. E compreende-se a asserção. Por isso, defendemos o critério de que em tal sector não deve subsistir mais o improvisado, esse improvisado que o português, que nunca morreu de amores pela organização, tanto adora, confiando no seu génio.

Em referência ao pormenor para o qual pretendemos conduzir o leitor, é provável que haja quem sustente o conceito de que essas relações não influem no progresso do nosso Caminho de Ferro. Maneiras de ver. Mas nós, talvez porque estamos em contacto permanente com o público e atentos às suas reacções, não pensamos do mesmo modo. Muito pelo contrário. Entendemos que é justamente na importância prestada a tal «convivência» que reside o bom ou o mau princípio, o êxito ou o inêxito do alvo a atingir.

Senão, vejamos.

Qual será a primeira operação a realizar

pelo Caminho de Ferro perante o público? Com certeza que tudo o mais ficará simplificado se, como primeira operação, conseguirmos conquistar a sua confiança. Ora, conquistar a confiança dos utentes da via férrea é insuflar-lhes o gosto de viajar, de viajar com tranquilidade, comodamente, sem hesitações, sem problemas, sem contrariedades. E as secções de informação desempenham, neste pormenor, acção preponderante. Sim, porque informar não é apenas responder bem ou mal. Não! Da informação deve banir-se o «mais ou menos», o «aproximadamente» e termos quejandos. O passageiro pode perder o comboio, pode atrasar-se na compra do bilhete, pode, enfim, ser desgostado por um acidente da sua responsabilidade — mas nunca imputar aos empregados da informação, que o mesmo é dizer, da própria C. P., as responsabilidades de uma viagem frustrada ou de uma viagem menos cómoda. Isto no aspecto da precisão, porque noutros aspectos cabe ainda às secções de informação tarefa muito mais vasta, como seja a de, através de relações de convivência e persuasão, interessar a todos as camadas sociais pelo Caminho de Ferro.

Mas, como muitas pessoas que utilizam o comboio nem sempre sabem procurar as melhores fontes para se identificarem com as particularidades da viagem a efectuar, bastando ver um empregado da Empresa fardado para logo se lhe dirigirem, compete a este uma colaboração total com essas secções. Não se lhe pede que não preste atenção ao passageiro. Ao invés, é um dever mostrar sempre elevada delicadeza. O que se sugere numa colaboração a propósito com os departamentos especializados é que não informe erradamente ou sem aquela certeza de que sabe prestar o esclarecimento que lhe é solicitado. Não se encontrando à altura da circunstância, compete-lhe conduzir o seu interlocutor junto de quem possa desempenhar a função com acerto.

Concluindo: a informação é operação que deve ser processada cuidadosamente, tão decisiva ela é nas relações com o público, e, concomitantemente, no desenrolar de uma campanha, cuja finalidade maior tem necessariamente de ser a de canalizar novos interessados para o Caminho de Ferro.

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

Arbustos e plantas herbáceas

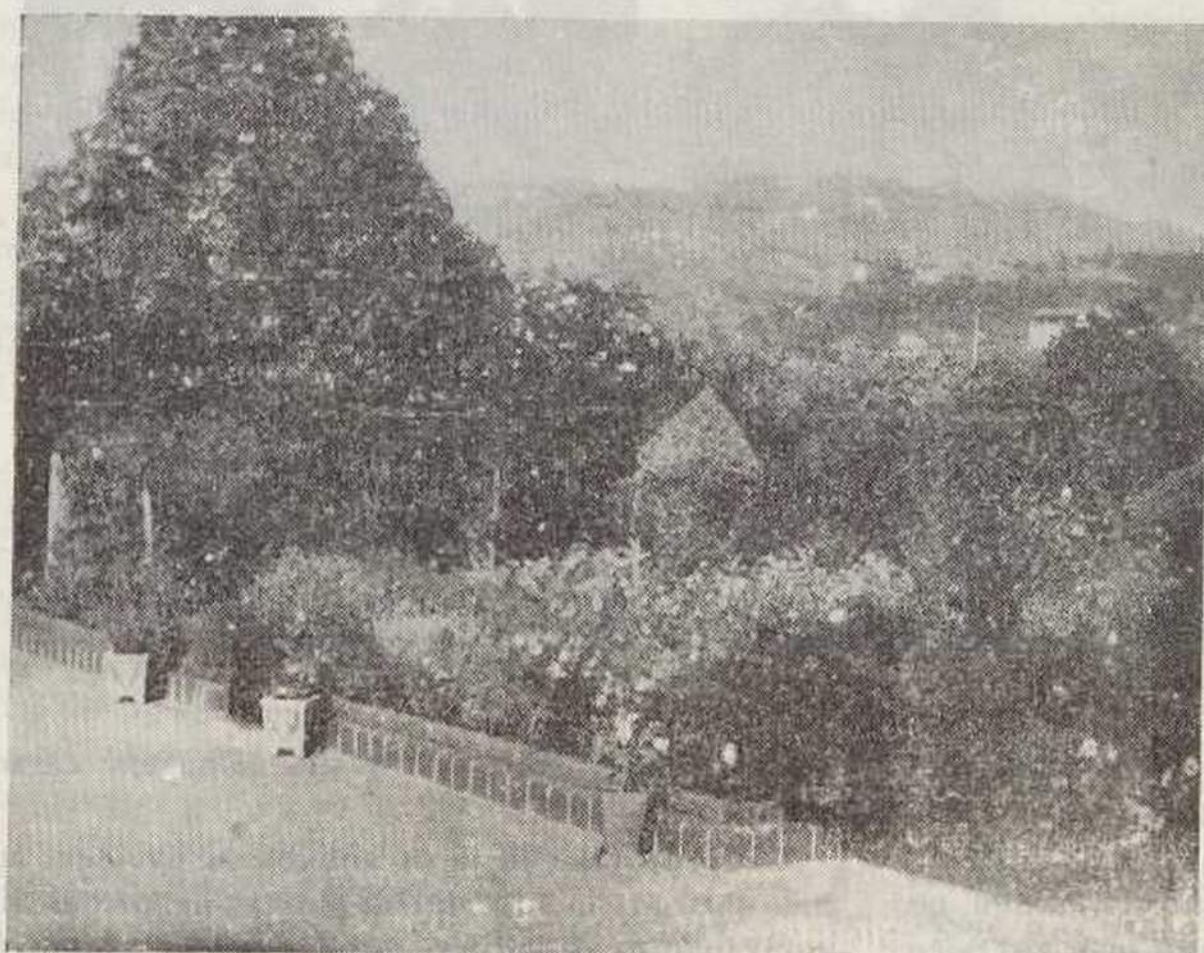
JA se disse alguma coisa sobre a utilização da árvore nos jardins das estações de caminho de ferro, tendo em vista a satisfação simultânea de aspectos ornamentais e paisagísticos.

Vamos hoje referir-nos aos arbustos e às plantas herbáceas, sempre usadas para embelezar, com o colorido das suas flores ou da sua folhagem, os recintos das estações.

Conforme o porte, os arbustos podem desempenhar, no jardim paisagista, papel semelhante ao das árvores

procurada a combinação agradável de coloridos, plantando-se, quando em grupo, indivíduos de espécies diferentes, que permitam obter o efeito desejado. Pensando no aspecto do jardim, durante o Inverno, convém incluir sempre um ou mais arbustos de folha persistente, nos grupos a plantar, se dominarem as plantas de folha caduca, que, durante a época mais desfavorável ao jardim, ficarão despidas.

Normalmente, a proporção de três arbustos de folha caduca para um de folha persistente, tal como é preconizado para as árvores, garante o equilíbrio da paisagem outono-invernal, em que o panorama dos ramos nus e da folha caindo, levada pelo vento, tem os seus



Os arbustos podem, também, estabelecer ligação com a paisagem

mais pequenas, quando atingem os 2 metros de altura, e estabelecer, também, ligação com a paisagem, dentro dos mesmos princípios referidos para a árvore. Se forem de dimensões menores, eles exercerão, principalmente, uma função ornamental, quer isolados, quer em pequenos grupos, quer, até, em maciços, que, em geral, não seria possível constituirem-se com as árvores, devido à configuração do espaço que a maioria das estações possuem.

Com poucas excepções, o arbusto, ao contrário da árvore, impõe-se mais pela folhagem e pela flor, do que propriamente pela forma e perfil. Por isso, deve ser

procurada a combinação agradável de coloridos, plantando-se, quando em grupo, indivíduos de espécies diferentes, que permitam obter o efeito desejado.

Os arbustos podem ser o elemento de transição entre a árvore e as plantas herbáceas, quando se encontrem conjuntamente em determinados locais da área ajardinada.

As faixas onde, por comodidade ou por impossibilidade de se tentar outra solução, se haja semeado relva ou plantado grama, para revestimento da terra, os arbustos ocuparão um lugar proeminente, disseminando-se irregularmente e duma maneira natural, de forma a darem um pouco de perspectiva a esses relvados ou grama-

dos que, de área demasiado exígua, não se poderão impor, só por si, pela vastidão e quietude, como sucederá, por vezes em parques citadinos. Os arbustos constituirão, assim, pontos de interesse que convém destacar, escolhendo espécies de maior realce, isoladas ou em pequenos grupos, mas, então, plantadas com espaçamentos suficientes para se apreciar o seu perfil e a forma da sua ramificação. Neste caso devem preferir-se, evidentemente, espécies de folha permanente e, se possível, conjugar-se essa característica com diferentes épocas de floração, para se conseguir um renque florido, com a maior duração possível, mantido em forma livre ou pouco podada. Os cortes frequentes aplicados às sebes talhadas não estariam indicados, neste caso, pois a poda, praticada depois da diferenciação dos gomos que se destinam a dar flor, afectaria bastante o aspecto desejado. Em locais onde não se possa manter a forma livre, por falta de espaço, a sebe talhada, constituída por uma só espécie, adaptar-se-ia, muitas vezes, com a disci-

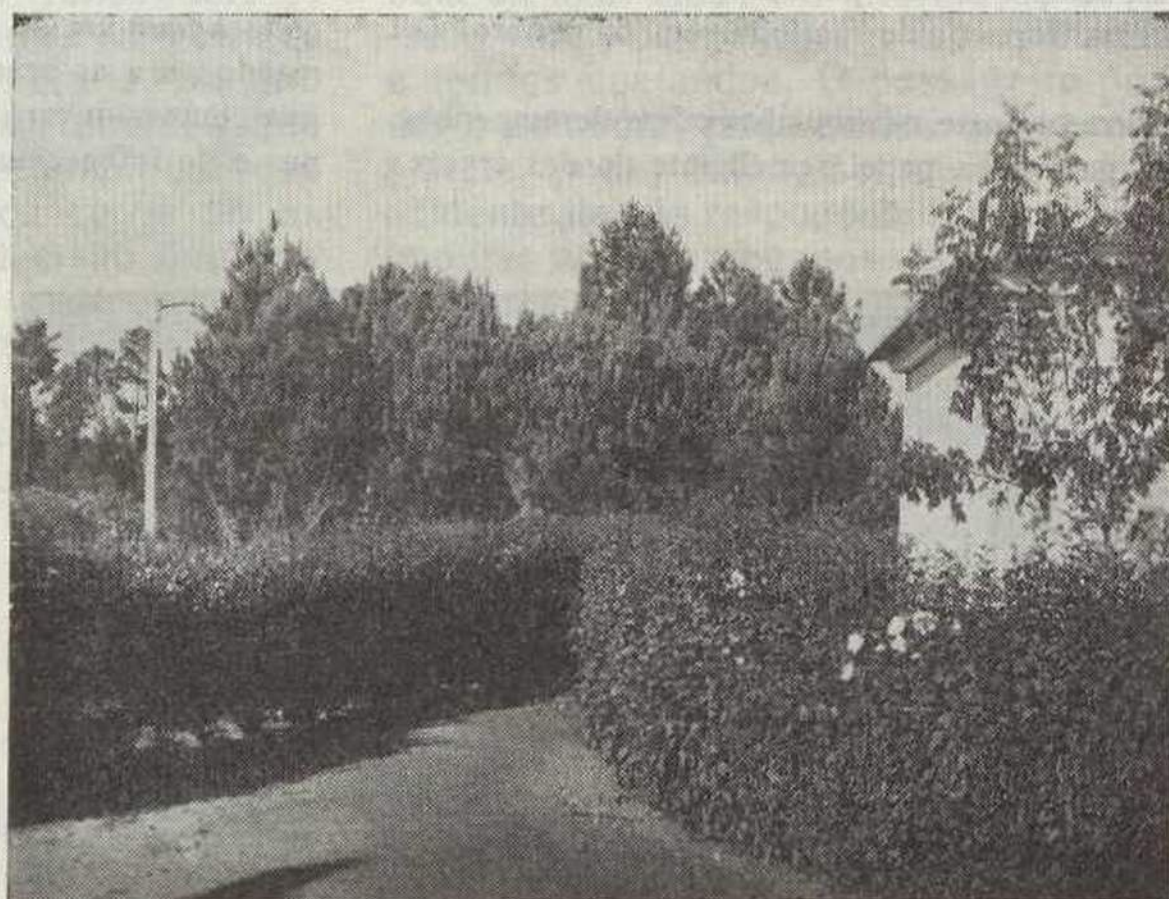
facto, uma série de cuidados, ao longo do ano, e são uma causa de preocupações para o chefe, que tem de pensar na aquisição de planta ou de semente, na instalação de alfobres, no arranque e substituição das espécies que já completaram o seu ciclo, etc., de forma a apresentar o seu jardim sempre composto.

Para reduzir o trabalho criado pelas espécies anuais, quando ocupem grandes extensões, e desde que não se pretenda pôr totalmente de parte as plantas herbáceas, que, pela sua imensa variedade de formas, constituem um recurso inesgotável de possibilidades para o jardineiro, já há anos que em vários países se tem utilizado, de preferência, em parques e jardins, as chamadas plantas vivazes, isto é, aquelas espécies capazes de durar vários anos no mesmo local, progredindo muitas vezes a partir do ponto de plantação inicial, com novas emissões de caules que acabam por preencher a área que lhes foi destinada. Anualmente elas marcarão a sua presença pela floração, na época pró-

✱

Uma situação em que os arbustos são largamente empregados nas estações é na formação de sebes e de vedações

✱



plina da sua forma geométrica, à rigidez e paralelismo da via férrea.

Os arbustos podem ser utilizados com vantagem, quando não existe local apropriado para um jardim, no verdadeiro sentido da palavra, e sempre que o serviço e o movimento da estação não permitam a sua instalação e os cuidados necessários. Na estação de Alfarelos, por exemplo, desimpediram-se, em cima do cais descoberto, dois rectângulos que se preencheram com arbustos de vários portes, de diferentes tons de folhagem e que deram ao local uma mancha de cor que não era de desprezar. Cremos que, em virtude das obras de electrificação da linha, esse «jardim suspenso» já tenha sido desmantelado.

O emprego dos arbustos pode generalizar-se bastante, conseguindo-se composições interessantes que darão muito menos cuidados ao pessoal da estação do que o jardim constituido com base nas vulgares mas não menos estimadas plantas anuais. Estas exigem, de

pria, ou pela exibição da sua folhagem característica.

É provável que já os antigos se tivessem apercebido das possibilidades das plantas herbáceas vivazes, cultivando-as de mistura com as anuais. Porém, todo o partido que delas se pode tirar, dispondo-as de modo a formarem um conjunto de efeito agradável e permanente, dando-nos uma sensação de arranjo natural e espontâneo, ter-se-ia aperfeiçoado, presumivelmente, na velha Inglaterra, e reaparecido, ultimamente, nos países que abandonaram os jardins formais, para seguirem as doutrinas dos paisagistas. *Mixed-borders* foi o nome de baptismo desses canteiros de plantas vivazes, de autoria nitidamente anglo-saxónica, a que nos referiremos na próxima vez.

Convém não esquecer que as plantas anuais de forma alguma ficarão destronadas. Nos pequenos alegres junto das edificações elas são indispensáveis não só como plantas de corte, como também pelas rápidas

manchas de cor que proporcionam, em face do seu desenvolvimento franco e da possibilidade de serem substituídas, em escassos meses, por outras, que tragam uma variação das cores e dos aromas aos pontos de maior movimento e mais visíveis, das estações.

Mesmo nos canteiros onde se dispuserem as espécies vivazes, elas terão o seu lugar, pelo menos nos primeiros tempos, enquanto o terreno não for totalmente ocupado pela expansão, progressiva mas mais lenta, das plantas permanentes.

O que poderá fazer este mês no seu jardim

O mês de Agosto exige que regue com frequência, embora não excessivamente, nos locais com plantas dispostas ou nascidas há pouco. Deverá fazer também duas a três mondas e sachas conforme a infestação de ervas e o estado do terreno no intervalo das regas.

As dalias e os crisântemos, para não tombarem, requerem estacagem apropriada, que fique bem disfarçada, principalmente quando se trata de indivíduos isolados. Nos crisântemos deve eliminar os rebentos laterais, deixando só o botão-coroa.

Pode preparar alporques das variedades de craveiros que desejar propagar, logo que eles deixem de dar flor, e se quiser entreter-se com as roseiras pode fazer enxertos de escudo com olho dormente.

Prossiga os tratamentos contra as pragas e doenças mais vulgares, com os produtos já indicados anteriormente.

Se tem faixas de relva ou grama poderá dar-lhes uma cobertura com um nitrato, depois de as ter aparado.

PLANTAÇÕES—Provavelmente o jardim está completo, sem espaços para plantar. Se assim não for os viveiristas ainda podem fornecer-lhe algumas espécies tais como: *Aloe*, anémonas, *Asparagus*, *Astilbe*, *Chlorophytum*, *Cortadeira*, *Convallaria*, *Gazania* (estrela do meio-dia e outras), gerberas, gnafalio, patas de cavalo, lobélias, *Mesembryanthemum* (chorão e cherina), primulas, saxifragas, senécio, *Stachys*, verbenas, pervinca.

SEMENTEIRAS—*Em viveiros*: Espécies vivazes que darão flor ainda este ano: Açafates de prata, ásteres.

Espécies vivazes que darão flor só no próximo ano: Begónia sempre em flor, cinerárias, clárquias, craveiros, cravinas, primulas, verbenas, *Mimulus*.

Espécies anuais que darão flor ainda este ano: Ervilhas de cheiro.

Espécies anuais que só florirão no próximo ano: Amores perfeitos, assembleias, bocas de lobo, casadinhos, centáureas, chagas, estrelas do Egipto, esporas flox, galhardas, godécias, goivos, linho de jardim, lobélias, maravilhas, malmequeres, malmequeres de palha (imortais, sempre-vivos), miosotis, papoilas, sálvias, saudades, senécio.

EM LOCAL DEFINITIVO: Espécies anuais que só darão flor no próximo ano: assembleia, bocas de lobo, casadinhos, centáureas, chagas, clárquias, estrelas do Egipto, esporas, gipsófilas, linho de jardim, lobélias, malmequeres, maravilhas, miosotis, papoilas, silenes, cenécio.



■ Foi resolvido estabelecer nova tabela de gratificações anuais a atribuir aos agentes conhecedores de idiomas estrangeiros e que prestam serviço nas Secções de Informações das nossas estações:

Francês.	150\$00
Inglês e alemão	200\$00
Francês e inglês ou francês e alemão	300\$00
Francês, inglês e alemão.	400\$00

■ *Vai realizar-se em Lisboa, de 12 a 18 de Outubro próximo, o XXXVII Congresso da Federação Internacional das Agências de Viagens.*

■ A reunião da Assembleia Geral do Instituto Português de Embalagem, realizada em 18 de Julho findo para «discutir, aprovar ou modificar o relatório e contas da Direcção», assistiu, como delegado da C. P., o sr. dr. Carlos Folque Gouveia, Economista do Serviço do Tráfego.

■ A Wagons-Lits decidiu alterar o preço das refeições nos comboios, estabelecendo duas modalidades: refeição normal, com 2 pratos (65\$00 em serviço internacional e 45\$00 em serviço nacional) e refeição simplificada, com prato único (45\$00 em serviço internacional e 30\$00 em serviço nacional). Estas importâncias são acrescidas da taxa de 10% de serviço.

Os aumentos verificados, que tiveram a aprovação da C. P. e a anuência do SNI, entraram em vigor em 1 de Abril e em 1 de Agosto, respectivamente, nos comboios nacionais e internacionais.

■ A Previdência do Ferroviário Reformado, no Porto, vai comemorar, nos próximos dias 22 e 25 do corrente, o XXXIII aniversário da sua fundação. Do programa elaborado consta a exibição de filmes ferroviários, palestras, visitas à cidade e distribuição de prémios pecuniários aos filhos dos associados que mais se distinguiram nos estudos que frequentaram nos liceus e escolas técnicas, no último ano lectivo.

■ Tendo a TAP instituído, à semelhança do verificado em Angola, o prémio «Governador da Guiné» para galardoar militares ou civis distinguidos em operações de combate naquela nossa provincia ultramarina, facultando-lhes viagens aéreas gratuitas de Bissau a Lisboa e volta, resolveu o Conselho de Administração da C. P., com idêntico propósito, tornar igualmente extensíveis aos militares e civis em operações de guerra na Guiné, a concessão de transportes gratuitos para viagens, de gozo de licença, na rede da Metrópole, tal como já beneficiam os distinguidos com o prémio «Governador Geral de Angola».

■ O sr. eng. Custódio Gonçalves Palma foi nomeado representante da Junta Autónoma de Estradas na comissão para proceder aos estudos do problema ferroviário de Coimbra, que deriva da construção prevista da nova avenida marginal.



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

Embora o façamos com mágoa, não queremos deixar de registar a injusta classificação atribuída pelo Júri das participações temáticas da EXFINAR-63 à magnífica colecção de Caminhos de Ferro do nosso amigo de Moçambique, sr. Jorge Luis Pereira Fernandes. Simplesmente incrível, a medalha de bronze prateado...

No mesmo certame expôs ainda o nosso colega sr. António Nascimento Pinto.

A nossa temática

O selo de 24 francos há tempo emitido pela Bélgica, para encomendas postais e mostrando a fachada principal da estação de Bruxelas-Midi, foi agora sobretaxado para 26 francos.



Para assinalar a passagem do 10.º aniversário da criação da Conferência Europeia de Ministros de Transportes, a Bélgica emitiu um selo comemorativo, onde aparecem alegorias a vários meios de transporte, entre as quais uma roda alada, simbolizando o Caminho de Ferro.



A Alemanha Ocidental emitiu um selo comemorativo da inauguração da « Vogelfluglinie » — misto de

transporte através da estrada e da linha férrea, que passou a ligar o Schleswig-Holstein à Dinamarca.

Pelo mesmo motivo, a Dinamarca emitiu também um selo, no qual se vê parte de um rodado assente sobre um carril, alusão à circulação ferroviária.



A Roménia emitiu uma série de 5 valores dedicada a transportes, dois dos quais com motivos ferroviários — locomotiva a vapor rebocando um comboio e locomotiva Diesel numa composição de mercadorias.

Marcofilia

Por ocasião da Conferência Internacional dos Comboios Especiais das Agências de Viagens, realizada em Bâle em Novembro último, foi aposto um carimbo especial.

Também o cinquentenário do Caminho de Ferro de Loetschberg — cujo selo inserimos em Maio deste ano — mereceu um carimbo alusivo, o qual foi aposto em Berna.



Por sua vez, os correios franceses utilizaram, em 29 de Maio p.p., um carimbo para assinalar a inauguração da nova sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.), em Paris.





Breves apontamentos duma visita a York

Por ARMINDA GONÇALVES

UMA das mais antigas cidades da Inglaterra, cidade famosa, dona de indiscutível personalidade é York, capital do condado do Yorkshire, o condado das verdes e extensas campinas e das riquíssimas pastagens.

Já na sua investida pela Europa insular em direcção ao norte, os romanos fizeram dela porto avançado duma civilização requintada em que a cultura epocal atingiu com eles uma fase brilhantíssima: York foi sede da sua administração durante 350 anos.

As legiões de Roma deixaram nela ruínas veneráveis, restos do esplendor de que se rodeavam e que hoje constituem valiosa herança.

Com o decorrer do tempo essas ruínas têm continuado a surgir à luz do dia.

Depois de termos evocado a dominação romana, apreciemos agora a cidade tal como os nossos olhos a vêem.

O seu cunho de antiguidade nada perde. O seu aspecto medieval e a sua projecção histórica dão-lhe um encanto especial.

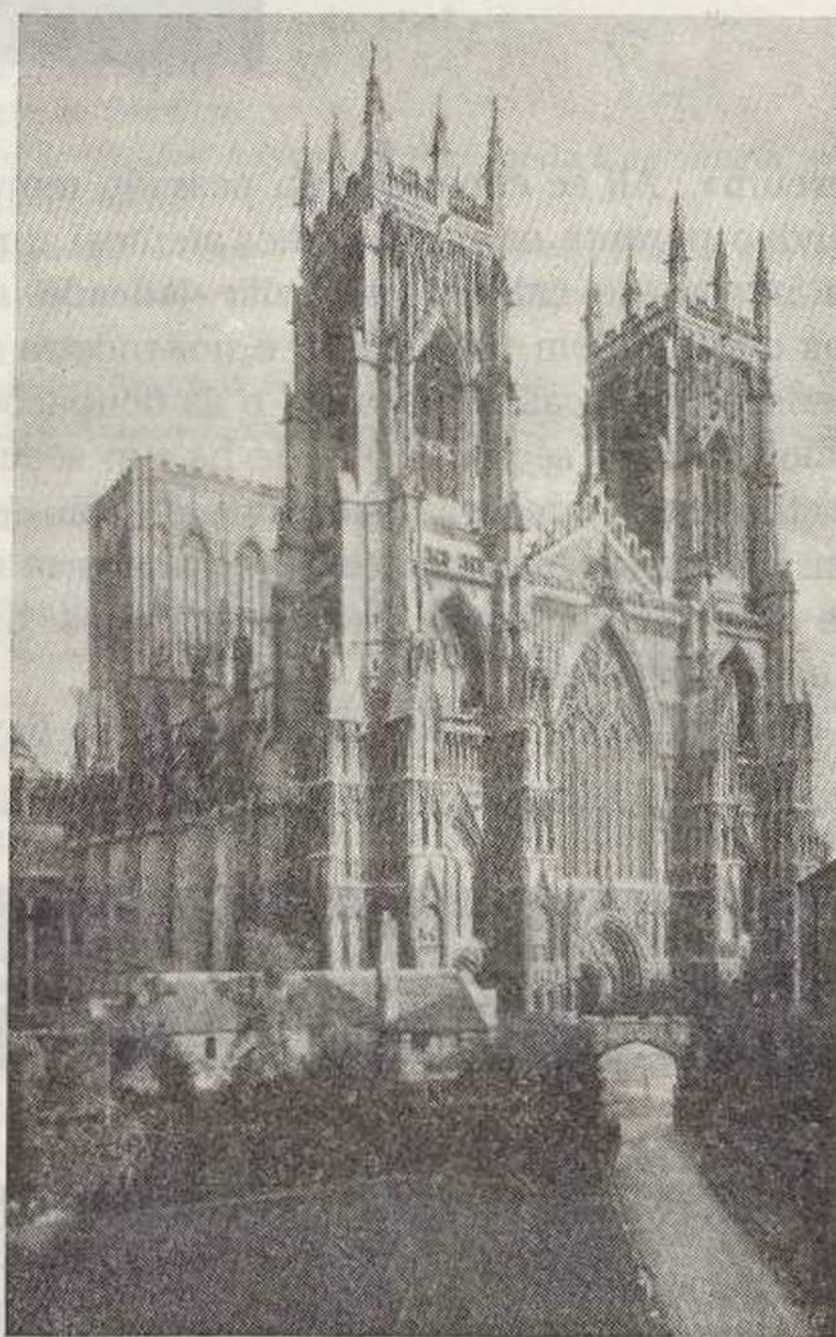
Eduardo III (1321-1377) cercou-a de muralhas. Quatro portas imponentes abrem-se nessas velhas e austeras fortificações e é por elas que ainda hoje entra toda a espécie de modernos veículos.

Subimos e andamos ao longo do extremo dessas muralhas, espreitamos para baixo e um surpreendente panorama se abarca: é toda a cidade antiga com suas ruelas estreitas e irregulares, suas casinhas características e pitorescas, suas igrejas (cerca de vinte anteriores à Reforma) entre as quais se destaca a majestosa e imensa Catedral.

Chamada «Minster» pelos ingleses (Mosteiro), a Catedral de York é puro gótico chamejante, com magníficos vitrais correspondentes a centenas de janelas. É um lindo templo que, dando-nos uma ideia de grandeza

desmesurada, nos torna a nós pequeninos e silenciosos. Deixa-nos mudos e estáticos. Encerra um verdadeiro tesouro de arte e beleza, de fé e de meditação.

Primitivamente foi, de facto, um mosteiro.



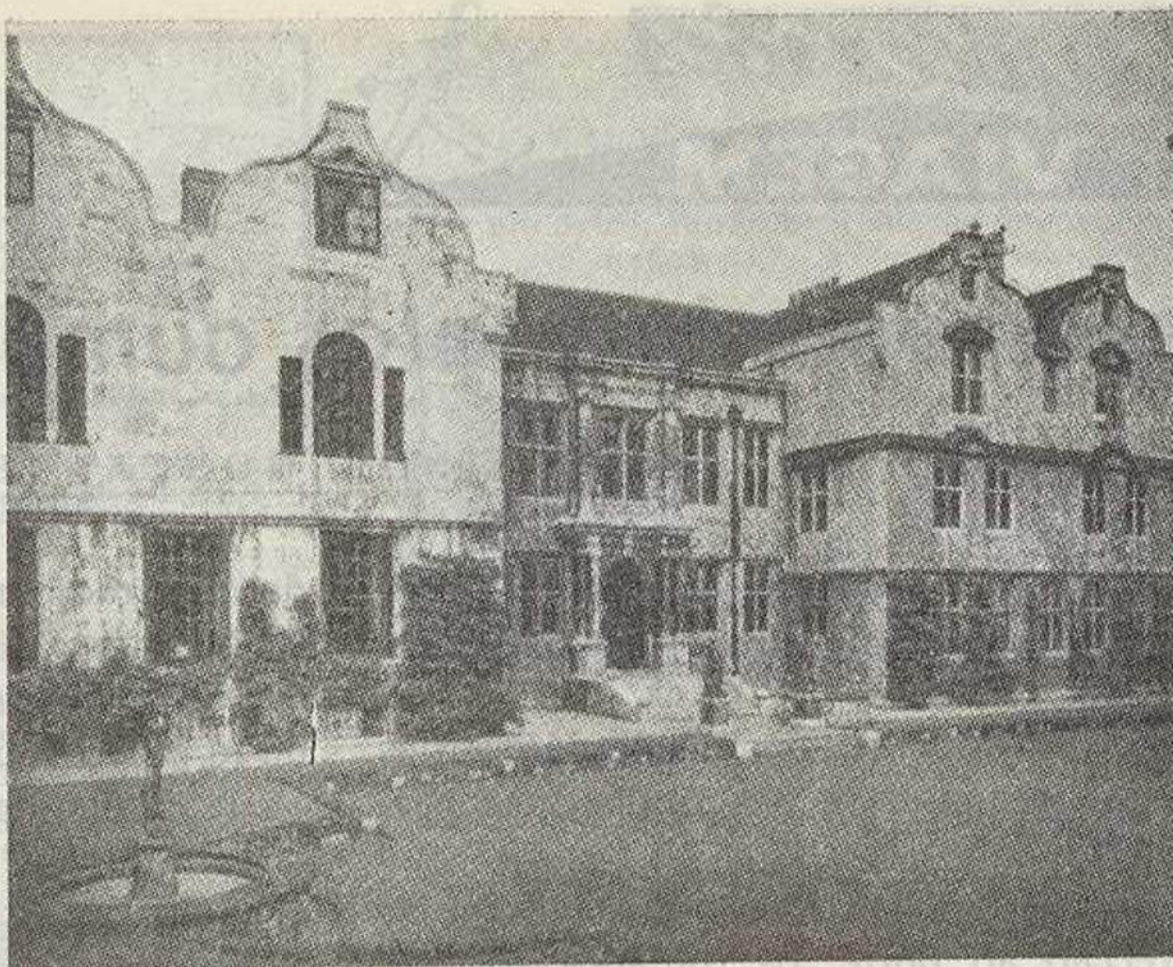
A linda catedral de York

Acrescentado, modificado, ao longo dos séculos, é hoje um dos templos mais belos da Grã-Bretanha. A sua configuração exterior data de 1474.

Entre os vestígios romanos e as construções medievais percorre-se a cidade, bastante grande para abrigar 105 000 habitantes.

Tem um museu muito curioso: o «Castle

*
A Casa do Tesouro de York



Museum». Ali se encontra um passado morto redivivo perante os nossos olhos atentos: uma rua inteira de calçada irregular ladeada de lojas que definem uma época e nos mostra os interiores das casas, as artes e as ocupações tradicionais do século XIX — de há um século exactamente. É deveras interessante. Não faltam nele também os meios de transporte de que dispunham então os antepassados dos actuais habitantes.

Quem aprecia a visita a museus não deve

deixar de passar pelo Museu dos Caminhos de Ferro e pelo «Yorkshire Museum» (museu de antiguidades romanas e de esculturas góticas).

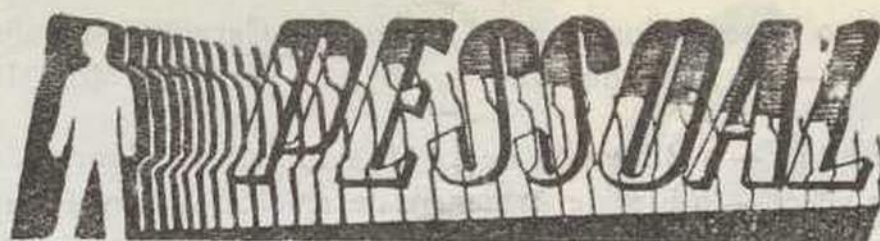
No Museu de Belas-Artes podemos admirar as belas colecções de pinturas de várias escolas, sobretudo da escola inglesa.

Acresce que a própria cidade, pelo seu carácter medievo, pelas suas antigas e originais construções e pelo traçado irregular das suas ruas muito estreitas, pode considerar-se um verdadeiro museu ao ar livre.

CURIOSIDADES FERROVIARIAS



*
Uma curiosa e típica cantina de estação: a de Arenales, na linha Villazon - La Paz, na Bolívia
*



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Julho de 1963:

Engenheiro Chefe de Serviço António Eduardo Ferrugento Gonçalves, a Engenheiro Subchefe da Divisão de Via e Obras.

Engenheiro Subchefe de Serviço Augusto Borges de Almeida Ferreira, a Engenheiro Chefe de Serviço.

Engenheiro de 1.^a cl. Artur Alves Ribeiro, a Engenheiro Subchefe de Serviço.

Engenheiro de 2.^a cl. Luiz Arruda Pacheco, a Engenheiro de 1.^a cl.

Engenheiro de 3.^a cl. António Martins Pinheiro, a Engenheiro de 2.^a cl.

Engenheiro Ajudante Abílio Pires Lopes, a Engenheiro de 3.^a cl.

Economista de 3.^a cl. Dr. Fernando Manuel Lopes Pintão, a Economista de 2.^a cl.

Economista Ajudante Dr. Fernando Namorado Rosa, a Economista de 3.^a cl.

Subchefe de Serviço Luiz António Andrade Gil, a Chefe de Serviço.

Nomeação como Agentes Técnicos de Engenharia de 3.^a cl. dos Agentes Técnicos de Engenharia praticantes: Ângelo Neves Casal e Amadeu José Araújo de Almeida Teixeira.

A Chefes de Escritório — os Subchefes de Escritório: Leodgário Augusto Bastos, Manuel Pomba Cardoso, Henrique Alberto Enes de Mesquita, Eduardo José Almeida Fernandes, Rogério de Carvalho Pinto e Adelino Lopes de Almeida.

A Subchefes de Escritório — os Chefes de Secção: Álvaro Augusto Ferreira, Luís Ramos Dias, João Fernandes Picado, Nuno dos Santos Gomes de Freitas, Jacinto dos Santos Horta, Jesuino Gomes Paiva e Joaquim Ventura de Almeida.

A Chefes de Secção — os Escriurários de 1.^a cl.: Artur Cosmelli de Santana, António Pires Ribeiro, Armando José de Macedo, Luís Castanho de Matos Belo, Joaquim Ferreira Purgatório Júnior, Manuel Guerreiro, Herculano José Afonso, Joaquim Chaves Mota, José Gomes Bento, José de Campos, José Vicente Ferreira, José Augusto Costa Martins, Adolfo Pardelhas Sanches, Fernando Pereira de Oliveira e Virgílio Dias Lopes.

A Escriurários de 1.^a cl. — os escriurários de 2.^a cl.: António da Silva, Albino da Conceição, António Tavares de Sousa, Joaquim dos Santos Silva, Raul da Conceição Gonçalves, Armando dos Santos Nunes, João de Almeida Igreja, António Carlos Vicente Mota, José Rolo Pires, João Rodrigues Salvador, Joaquim José de Sousa, José Rodrigues Roque, Ângelo Pinto Duarte, António Marcelino Machado, Amílcar António da Silva Cunha, Mário Rodrigues Dias da Silva, Alfredo de Brito Martins, Humberto Lourenço da Silva, Mário Pinto de Moura, Alberto da Encarnação Paulino, Alexandre Ferreira Lobato, Tomás da Silva, Alice da Conceição Ferreira, Suzete dos Anjos Rego Castanheira, Olívia Henriqueta Santos Carvalho, Inácio dos Santos, Aida Hermengarda Fernandes Pereira, Amélia Teles Iglésias, Isaura Alves Barata Miguel Peixoto, Maria Penha Soleiro Almeida Gil, Maria Irene Simões Faria Lopes, Maria Margarida Duarte Soares, Elvira Duarte Anahory, Engrácia Rosa da Silva Jorge, Clarinda Adelaide Nobre Bonvalot Parreira Alves e Maria Noemi Lomelino.

A Escriurários de 2.^a cl. — os Escriurários de 3.^a cl.: Júlio César de Oliveira, Arnaldo Fernandes Ramos, Joaquim Manuel Rodrigues, Lucília Helena da Conceição Álvaro Ribeiro, Elisa Amélia Campos Simões, Ana Martins Soares, Ana Rosa Borralho Machado, Ilda da Silva Carvalho e Serpa, Isaura Rosa Ferreira, Cesaltina Maria Coelho, Maria Arminda Dantas Rosadas Areses, Hermengarda Romano Vinagre dos Reis Pais, Irene de Ascensão Gonçalves Ribeiro, Maria Irene Gomes Pereira Ramos Pinto Osório, Ilda Augusta Pinto Amaro, Maria Fernanda Soares Ferreira, Isaura Luz Lourenço Garcia Pereira, João Avelar Fernandes, Albertina da Silva Barbosa, Maria Diamantina Fernandes Prata Andrade, Maria Josefa Raminhos Caixinha, Maria José da Silva Martins, Encarnação da Liberdade dos Santos Silva, Maria Fernanda Fernandes Lopes Serpa Marques Anastácio, Felicidade Ferreira Pássaro, Maria Ofélia Leal Lino de Sousa da Silva Miranda de Sousa, Maria Alice Lopes Tomé, Maria do Rosário das Neves da Rita Teles Gonçalves e Maria Margarida Fernandes Jorge.

A Contínuo de 1.^a cl. — o Contínuo de 2.^a cl., António Augusto Ferreira.

Nomeado Contínuo de 2.^a cl. — o Subchefe de distrito, João Alfaia Figueiredo.

A Contínuo de 2.^a cl. — o Servente de 2.^a cl., José Delgado.

A Adidos Técnicos de 2.^a cl. — os Adidos Técnicos de 3.^a cl., Manuel Gaspar e Álvaro Duarte Maia.

Nomeado Adido Técnico de 3.^a cl. — o Desenhador principal, Amaro de Andrade.

A Agente Técnico de Engenharia de 2.^a cl. — o Agente Técnico de Engenharia de 3.^a cl., Lopo Aguiar Viana.

A Desenhador principal — o Desenhador de 1.^a cl., Henrique Walter G. Candeira.

A Desenhador de 1.ª cl. — o Desenhador de 2.ª cl., Fernando Carvalho Magalhães.

A Desenhadores de 2.ª cl. — os Desenhadores de 3.ª cl., Américo Mota Rodrigues e Virgílio Valente Ferreira.

Nomeada Telefonista de 2.ª cl. — a Bilheteira de 2.ª cl., Arminda da Conceição Amaral.

A Chefe de Armazém de 2.ª cl. — o Fiel de Armazém de 1.ª cl., Joaquim Pereira dos Santos.

A Recebedor de Material de 2.ª cl. — o Fiel de Armazém de 2.ª cl., António Ramalho.

A Fiéis de Armazém de 1.ª cl. — os Fiéis de Armazém de 2.ª cl., João Ramos Cardinho e Manuel Marques.

A Fiéis de Armazém de 2.ª cl. — os Fiéis de Armazém de 3.ª cl. Carlos Cândido Moreira, Armando Eduardo Carneiro Brás, Narciso Lopes e Manuel Neves Paixão Novo.

Nomeado Fiel de Armazém de 3.ª cl. — o Capataz de manutenção, Luís Martins.

Nomeados Fiéis de Armazém de 3.ª cl. — os Serventes de 1.ª cl., Carlos Fernandes, Manuel Luís e Fernando Boavida Simão.

Nomeado Fiel de Armazém de 3.ª cl. — o Servente de 2.ª cl., António Nobre Gaspar.

A Chefes de Lanço de 1.ª cl. — os Chefes de Lanço de 2.ª cl., Júlio Carvalho, Rafael Cordeiro, Júlio Gaspar e Augusto Joaquim da Vinha.

A Chefes de Lanço de 2.ª cl. — os Chefes de distrito, Simão António Areias, António Joaquim Tomé da Rocha, José António da Silva Recto e David Pereira Patinha.

A Chefes de distrito — os Subchefes de distrito: Fernando Franklin de Magalhães, José Manuel Vicente Delgado, António Taveira, João Henriques, Francisco Lourenço, Adriano Bernardo Oliveira, Joaquim José Gonçalves, Jesutino António Sousa, Joaquim Pinto, Fernando Remédios Roma, Francisco Nunes, José Conceição Sequeira, José Ramiro Rosado, António Costa Martins, Artur S. Pedro Ramalhe, José Pinto Ribeiro e Joaquim António.

A Subchefes de distrito — os Assentadores de 1.ª cl.: Manuel Joaquim Sedas, Carlos Rodrigues Diogo, Jorge Domingos da Silva, Francisco Ascensão Raminhos, Joaquim da Cunha, António do Castelo, José da Silva Rocha, Justino Gaspar, Joaquim Leal, José da Ponte Bacalhau, Gregório de Oliveira, Domingos Martins da Costa, Américo Martins, João de Assunção Simões, José da Silva Simão, Diamantino Sebastião, Gregório António Courela, Avelino Tavares, Manuel Fernando Vieira, Gabriel Martins André, João José de Brito, Ezequiel Augusto Pinto, Luís Maria Marques, Fernando Rodrigues Serrano, Francisco Pires de Oliveira, Elias Rodrigues Jacinto e Júlio Pereira Forte.

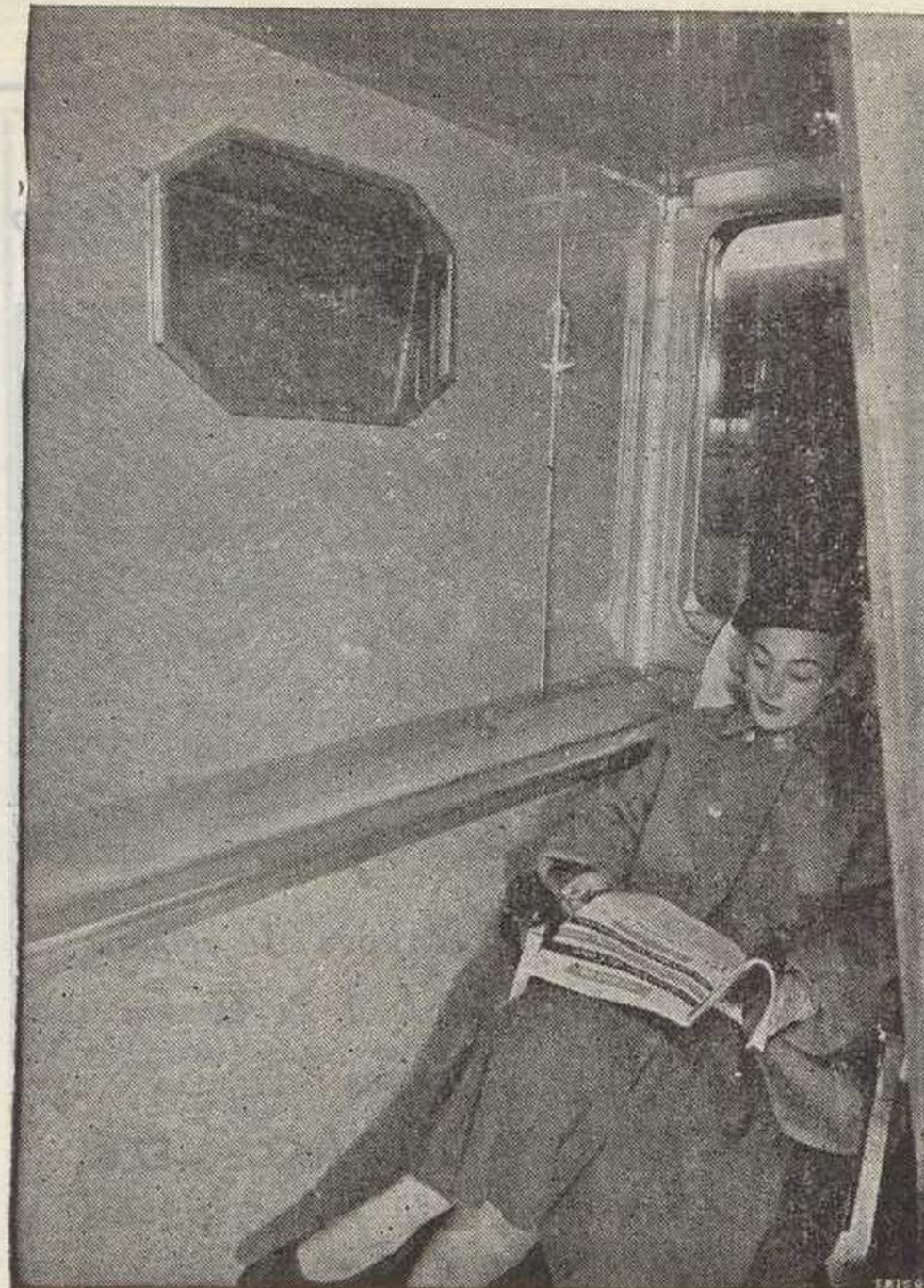
A Assentadores de 1.ª cl. — os Assentadores de 2.ª cl.: José Augusto Lemos, José Maria Milheiro, Francisco Pereira, António Augusto, José Martins Xavier, José Bravo, João Carlos Victor Lopes, Luís Simões Figueira, Manuel José de Oliveira, Gervásio José, Agostinho António Martins, Álvaro Cardoso Ferreira, Mário Alves Gonçalves, Elviro Domingos da Piedade, Francisco Nunes Catarino, António Pereira, Alfredo Joaquim Loureiro Vieira, José Tapadinhas Marques, João Loureiro, António Ferreira, Feliciano dos Reis, António Francisco Camões, José Tomé Velez, José Ferreira, José Teixeira, José Sufrino Cardoso, António Pinto Leitão, Fernando Teixeira, José Maria, Faustino da Encarnação Abelho, Joaquim Augusto Zusarte, Hermínio António Martinho, José António Martinho, José António das Neves, José da Costa Vairinhos, Manuel Joaquim Ferreira, Amaro Leite da Silva, Manuel Monteiro, António Augusto, José Luz Sousa Pinto, Daniel José dos Santos, José Martins Pinheiro, José Ferreira Semedo, António Graça Serafim, Teodoro Inácio Bico, Lúdio da Graça e Silva, Manuel Belo Farinha, Artur Lopes Rodrigues, Justino Tarrafa Pereira Gaspar, Alexandre Manuel Janeiro, Manuel Anjos Rodrigues e Fernando Santos Meireles.

A Assentadores de 2.ª cl. — os Serventes de 3.ª cl.: António Palmeiro Guerra, João de Jesus da Silva Faria, Valdemar Teixeira Quinze Dias, Manuel Cardoso, Francisco Augusto da Silva Galrito, João Bernardino da Costa Carvalho, José Martins Gonçalves Couto, António José Jesus Pinto, António da Costa Martins, António Costa e Castro, João Luiz Olivais, António Mendes Ascenso, Agostinho Soares de Oliveira, Júlio Martins, Manuel Carneiro Monteiro, José Abílio da Silva Pires, José Monteiro, José Francisco Cardeira, José Joaquim Candeias, José Maria Henriques, Francisco de Sousa Dias, José Manuel Saiote Letras, Celestino Armando Amorim, Isidro Augusto Guerra, Manuel Soares Monteiro, Alfredo Alves Coelho, José Maria Pereira, José Ribeiro Gertrudes, Fernando Augusto Alves, António Souto Matos, Manuel Maia Pereira, Fernando de Sousa Santos, Francisco Candeias Maroto, Estêvão António Gião Saldanha, Armando Augusto Santos, João Mendes Rodrigues, Agostinho Cleto Diniz, Adelino Pedro Alexandrino, Manuel da Silva, Ramiro Pinto, José Joaquim Fernandes David, Eurico Adalberto Pires Alves, Adérito Luiz Morais, Joaquim Augusto Basaréu, João Fernandes Augusto da Mota, Olímpio José Mochão, Joaquim Augusto Ribeiro, Manuel Soares Pereira, António Guerreiro Tomé, Jerónimo Manuel Barreiras, Abel Augusto Arrepi, Fernando Alberto Sequeira, José Manuel Pires, José Augusto da Silva, Virgílio Santos Vinhas, Joaquim Martins Pereira, António Carlos Monteiro, Joaquim Cruz Ferrão, António Palos Ladeiro, António Salvador Arraiolos, António Amorim, Fernando Jorge Venes Paulino, José Jorge de Oliveira, Manuel da Graça Lopes, Fernando Carlos Valongo, Luís António Garcia, Evaristo Fernando de Sousa, Deodato Manuel Marin Elias, Fernando Pires Bernardes, Manuel Figueiredo Pais, Manuel Lopes dos Santos, José Castanheira Gaspar e Barnabé Cândido Pinto da Costa.

A Chefe de cantão de obras metálicas de 1.ª cl. — o Chefe de cantão de obras metálicas de 2.ª cl., Francisco Dias Matos.

A Chefes de cantão de obras metálicas de 2.ª cl. — os Operários de obras metálicas, Joaquim Calado Serra e Manuel Ventura Eusébio.

A Operário de 1.ª cl., Grupo A, de obras metálicas — o Operário de 2.ª cl., Grupo A, de obras metálicas, José Maria Bento.



Celamine

A CHAPA PLÁSTICA
TERMOLAMINADA
QUE REVESTE TODAS

as novas carruagens da C. P.



REPRESENTANTES EM PORTUGAL
E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS:

OCIDENTE

Importador e Exportador, L.^{da}
R. Eduardo Coelho, 16 — LISBOA
TELEFONES : 33388-34370-367859

SOCIEDADE DE ELECTRICIDADE

BROWN BOVERI, L.^{DA}

Rua de Sá da Bandeira, 481-2.º Dt.º — Porto

Telefone 23411



Apresenta para entrega imediata:

Pára-raios de alta e baixa tensão
Relés directos e indirectos para
protecção.

Tubos electrónicos — válvulas rec-
tificadoras e de emissão.

Quadros e acessórios para quadros
eléctricos.

Grande variedade de peças sobressalentes para disjuntores e contactores,
escovas de carvão para máquinas eléctricas, etc.

Motores eléctricos, contactores e
disjuntores para serviço de moto-
res eléctricos.

Arrancadores estrela-triângulo em
óleo, botoneiras, etc.

Automáticos Stotz-Kontakt.
Contactores auxiliares.

