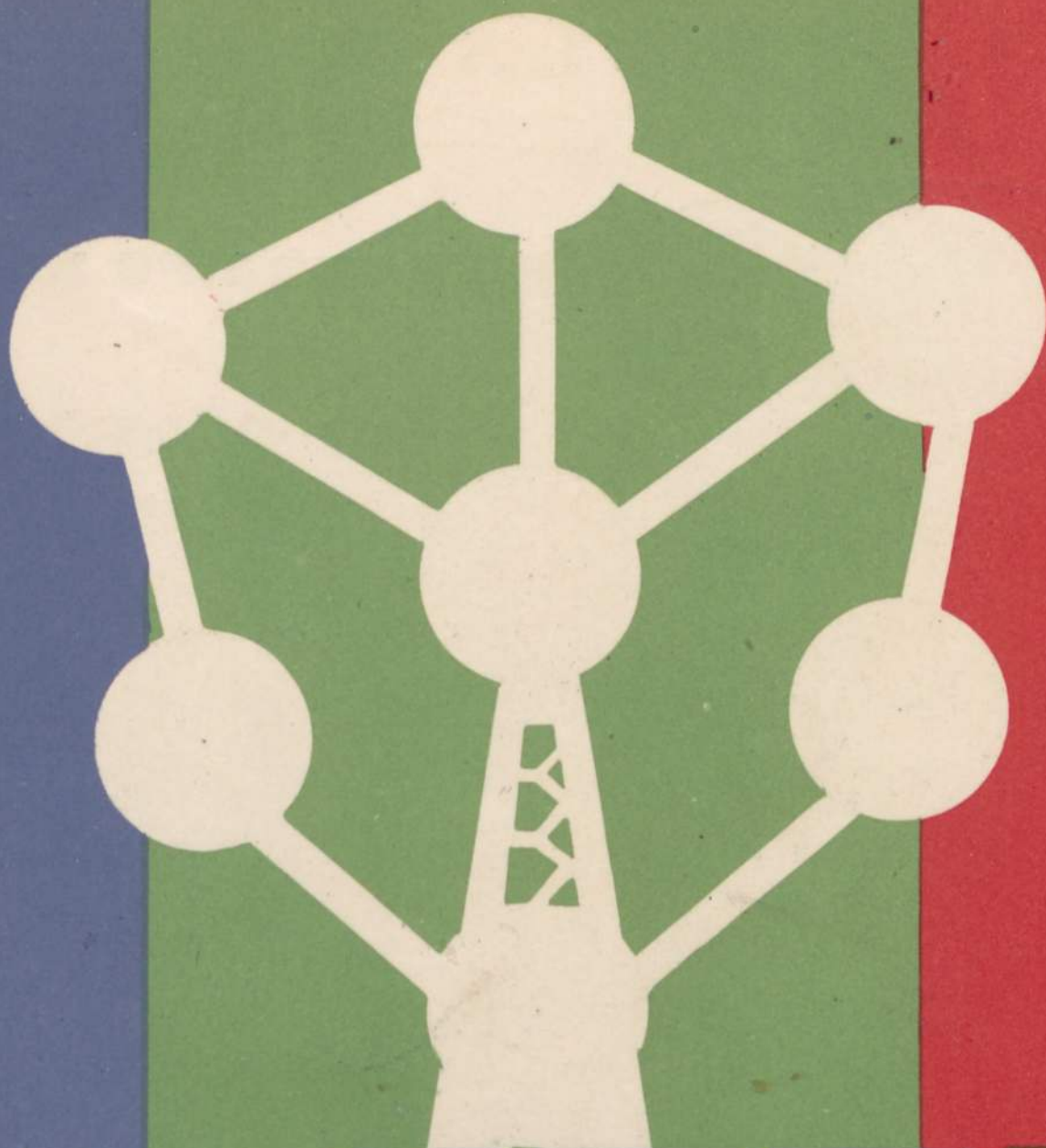




GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



ANO LXXIV * N.º 1758 * 16 MARÇO 1961

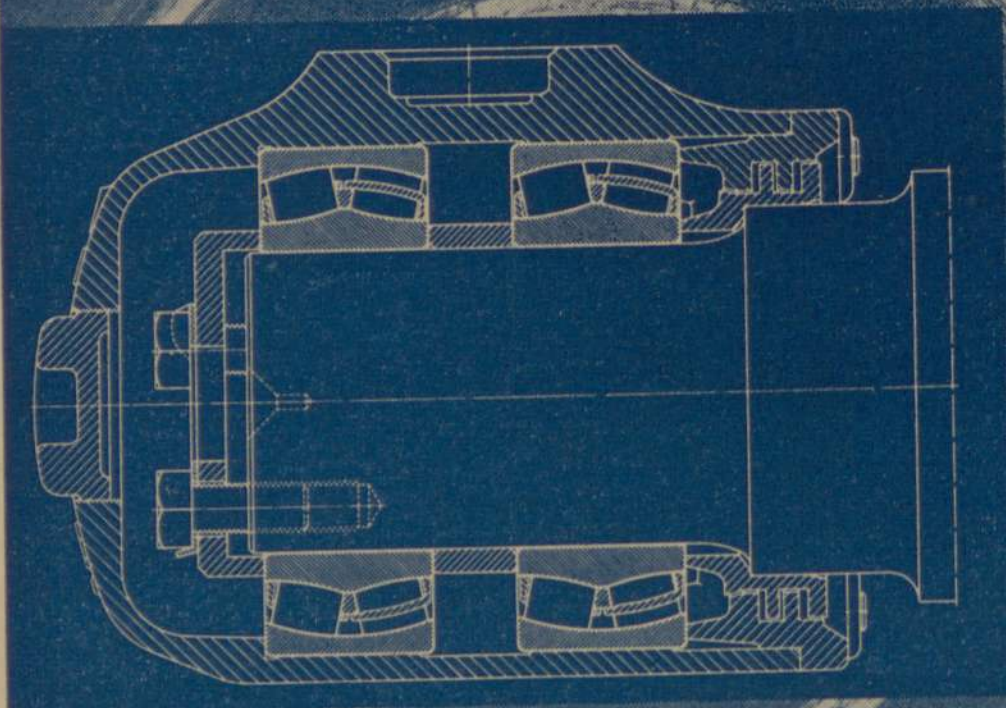
A CAIXA SKF TIPO UIC

EQUIPA

82% DOS VAGÕES SNCF

CONSTRUÍDOS NESTES

3 ÚLTIMOS ANOS



**SEGURANÇA
ECONOMIA**

Nas grandes velocidades
permitidas pela tracção eléctrica,
as caixas com rolamentos
suprimem os aquecimentos

NO MUNDO HÁ MAIS DE 1650 000 CAIXAS SKF EM SERVIÇO

S O C I E D A D E S K F L I M I T A D A

LISBOA

Pr. da Alegria, 66-A, Tel. 36 23 01

Telegr. Eskaeif

PORTO

Av. dos Aliados, 152, Tel. 29 77 6

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1758



16—MARÇO—1961



ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

Empresa de Cimentos de Leiria e Companhias Asssociadas

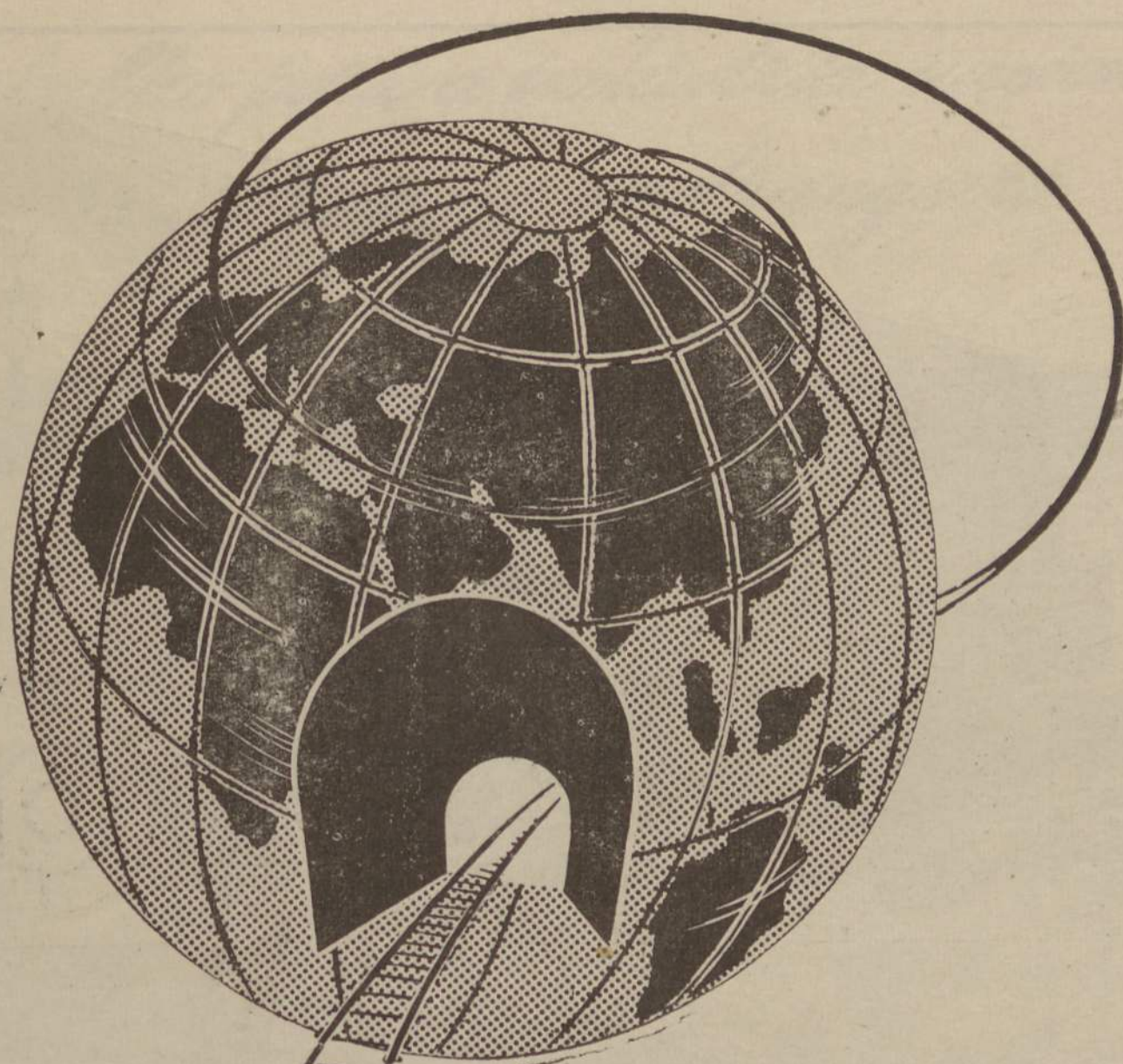
EM 40 ANOS: DE 70 MIL A 2 MILHÕES

DE TONELADAS ANUAIS DE CAPACIDADE

1919 — Constituição da Empresa de Cimentos de Leiria	
1923 — 1. ^a Linha Liz	70.000 ton.
1928 — 2. ^a Linha Liz	80.000 »
1934 — Companhia Cimento Tejo (2 Linhas)	100.000 »
1937 — 3. ^a Linha Liz	60.000 »
1940 — 3. ^a Linha Tejo	50.000 »
1945 — Constituição da Companhia de Cimentos de Moçambique Fab. Matola	50.000 »
1946 — Constituição da Companhia dos Cimentos de Angola	
1950 — 1. ^a Linha Cabo Mondego	100.000 »
1951 — 1. ^a Linha Beira	100.000 »
4. ^a Linha Tejo	240.000 »
1952 — 1. ^a Linha Lobito	100.000 »
1955 — 2. ^a Linha Matola	90.000 »
1957 — 4. ^a Linha Liz	80.000 »
1959 — 5. ^a Linha Tejo	480.000 »
1960 — Nova Fábrica em Nacala (Moçambique)	90.000 »
	1.690.000 »
Instalações autorizadas — em estudo	360 000 »
	2.050.000 »

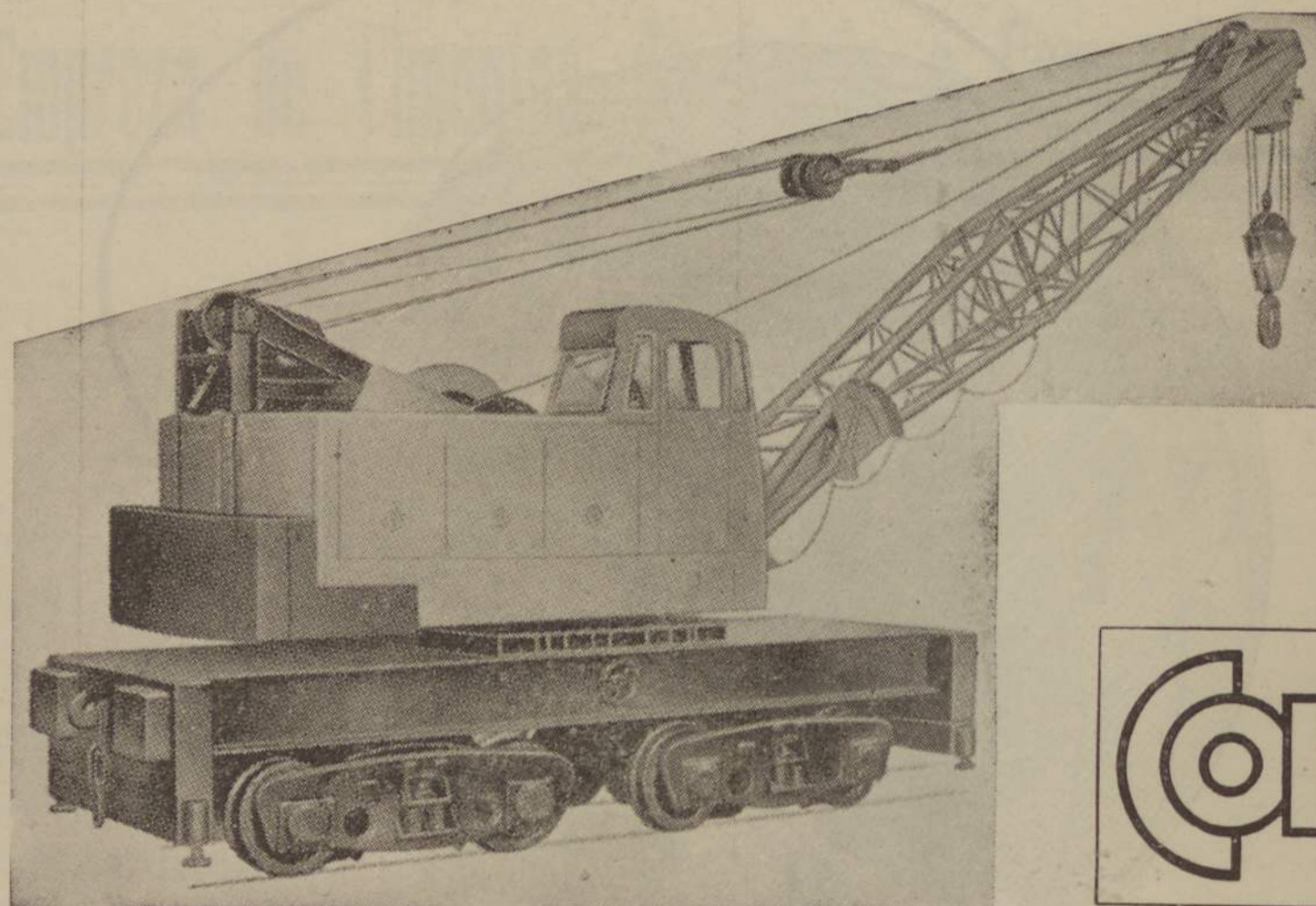
FABRICA DE SACOS DE PAPEL PRIVATIVA, EQUIPADA COM OS
MAIS MODERNOS MECANISMOS E UMA CAPACIDADE DE PRO-
DUÇÃO ANUAL DE 40.000.000 — QUARENTA MILHÕES — DE SACOS
DE PAPEL KRAFT, DE GRANDE CAPACIDADE, COSIDOS E COLA-
DOS, PARA CONSUMO PRÓPRIO E FORNECIMENTO À INDÚSTRIA
NACIONAL

40 ANOS AO SERVIÇO DE PORTUGAL CONTINENTAL, INSULAR E ULTRAMARINO



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE



O NOME DE PESO PARA QUALQUER PESO
CAPACIDADES ATÉ 80 TON.

Motor de translação próprio — Rotação em circuito completo

Todos os movimentos independentes

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

Rua João de Barros, 17

Telefs. 4375-3137

C. P. 2010

LUANDA

Rua de S. Nicolau, 71-4.º

Telefs. 27845-25080

Telegr. GUEDAL

LISBOA

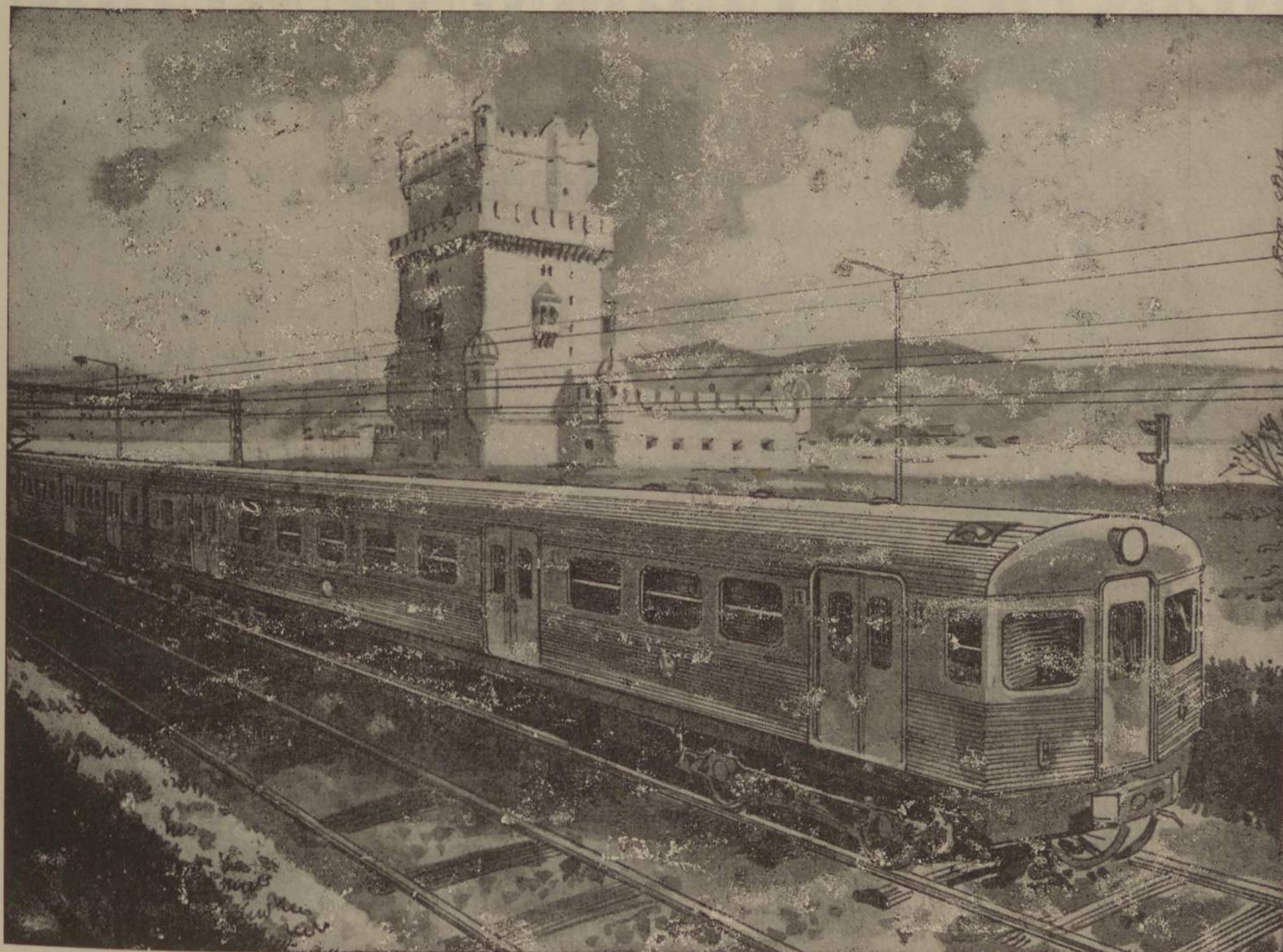
Máquinas para movimentação de terras LeTOURNEAU-WESTINGHOUSE

AUTOMÓVEIS E CAMIONS «MERCEDES BENZ»

EMPILHADORES «COVENTRY CLIMAX» — TRACTORES «MERCURY»

COMPRESSORES «BROOMWADE»

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*



A encomenda obtida, em concurso, pela SOREFAME, de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL, constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e Santarém (CP)
e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

O óleo para motores mais rico e completo do Mundo

Tão rico que dá o dobro da protecção exigida
Tão completo que não requer aditivos extra



O óleo Pennzoil é extraído dos poços da Pennsylvania, a melhor origem do Mundo para lubrificantes. É refinado pelos mais modernos processos e contém a fórmula exclusiva Z-7.

Além de assegurar uma perfeita lubrificação mantém os motores sempre limpos.

Por isso é cada vez maior o número dos clientes que o preferem.

PENNZOIL COM L-7

nas graduações normais e multigrade

AGENTES GERAIS:

A. Contreras, Lda., Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150 --- LISBOA

NO NORTE:

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

Máquinas industriais e fornos

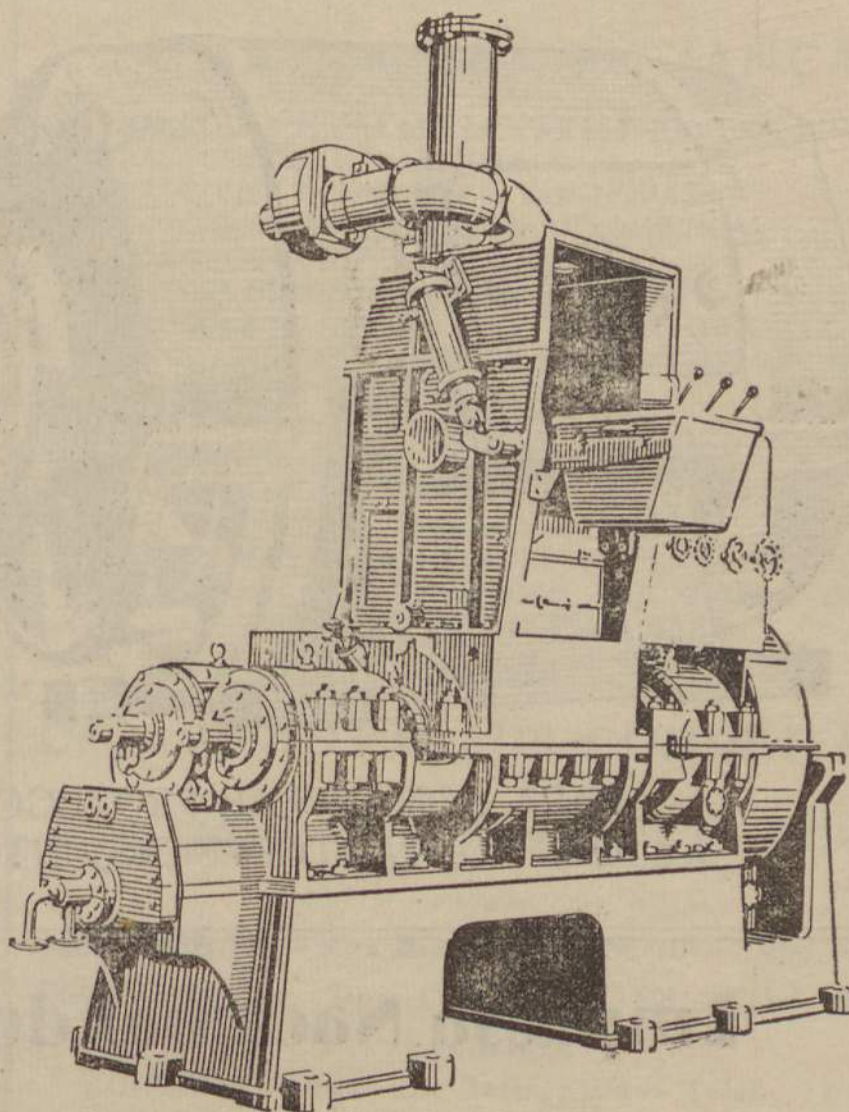
WERNER & PFLEIDERER

MÁQUINAS

de
misturar
amassar
dissolver
homogeneizar
plastificar, etc.

para as indústrias

Químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscosidade e outras



Prensas hidráulicas, comandos hidráulicos
Instalações de acumuladores hidráulicos
compressores de alta pressão para ar

Fornos-Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

WERNER & PFLEIDERER

Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

Rolf KEEL, LISBOA - 5

Rua Frei Manuel Cardoso, 16

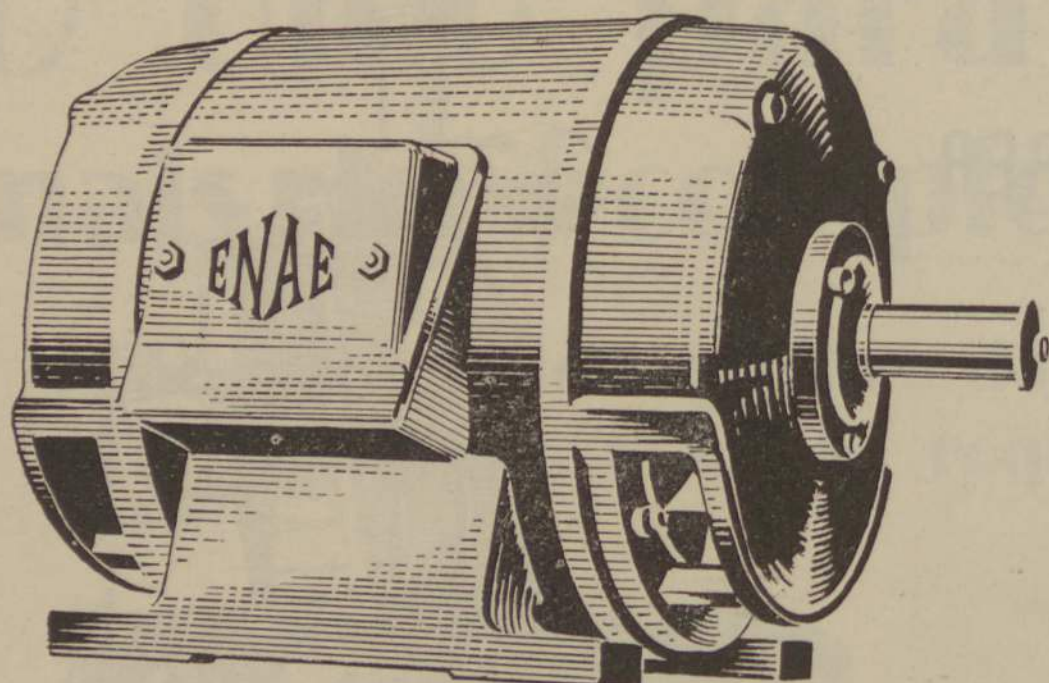
Telef. 72 09 94

Walther LEUCHT, PORTO

Rua da Cruz, 222

Telef. 4 53 06

Motores trifásicos assíncronos **E N A E**



-
- MOTORES DE MODELO BLINDADO
 - ' ' ' PROTEGIDO
 - POLIDORAS
 - ESMERILADORAS
 - GRUPOS ELECTRO-BOMBA
 - MOTORES ESPECIAIS PARA ADAPTAÇÃO A QUALQUER MÁQUINA
-

PARA COMANDO E PROTECÇÃO DOS SEUS MOTORES, UTILIZE OS CONTACTORES-DISJUNTORES **TÉLÉMÉCANIQUE**

Empresa Nacional de Aparelhagem Eléctrica

AV. 24 DE JULHO, 158 — LISBOA

Empresa Electro Cerâmica

S. A. R. L.

- Isoladores de todos os tipos para Alta e Baixa Tensão
- Porcelanas domésticas e artísticas
- Porcelanas Industriais
- Refractários especiais para aparelhos de aquecimento
- Pequena aparelhagem eléctrica em porcelana e baquelite para instalações de luz
- Baquelites para usos industriais
- Tubo isolante tipo «BERGMANN»
- Tubos plásticos para protecção de condutores eléctricos e condução de líquidos

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS
E ELECTRO-MECÂNICOS DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

FÁBRICA — Candal — VILA NOVA DE GAIA
SEDE — Largo Barão de Quintela, 3, 1.º — LISBOA



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

AVERY

A MARCA DE CONFIANÇA

BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS FINS
BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUAS,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS PREDE-
TERMINADOS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE CA-
MINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRADES
PARA PESAGEM DE GADOS,
MEDIDORAS PARA PETROLEO, AZEITE, E ÓLEO
CORTADORAS DE FIAMBRE — PICADORAS DE
CARNES E MOINHOS DE CAFÉ.

ORÇAMENTOS GRÁTIS. CONSULTEM A:

AVERY PORTUGUESA, L^{DA}

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4 51 2

FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— — PARA USOS CULINÁRIOS — —

EXTRA E ESPECIAL



CAMPO GRANDE, 33

Telef. 77 2272

LISBOA



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1961

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS,
AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

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

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

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o-Esq.

Telefone: 26922

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE
SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA
ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORÍFICOS **"FRIGIDO"**

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185 * TELEF. 77 30 46 P.P.C.A. (4 LINHAS)

Nova Oeiras, Lda.

Proprietária do Bairro Residencial em Oeiras (a 100 m. da Estação do Caminho de Ferro de Oeiras e próximo do Liceu Misto)

GRANDE PARQUE — JARDINS — MORADIAS

Vai desde já iniciar-se a construção do «CENTRO COMERCIAL»

Vendem-se terrenos para construção de moradias

ESCRITÓRIOS EM LISBOA na Av. António Augusto de Aguiar, 3, 3.^o-A—TELEFONE 5 53 33

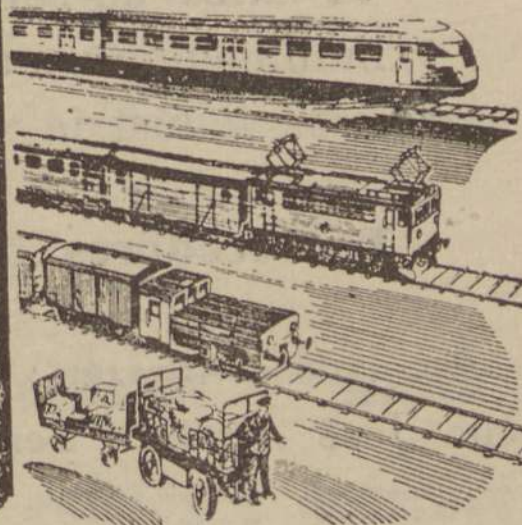


Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.
Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 421 88 — LISBOA



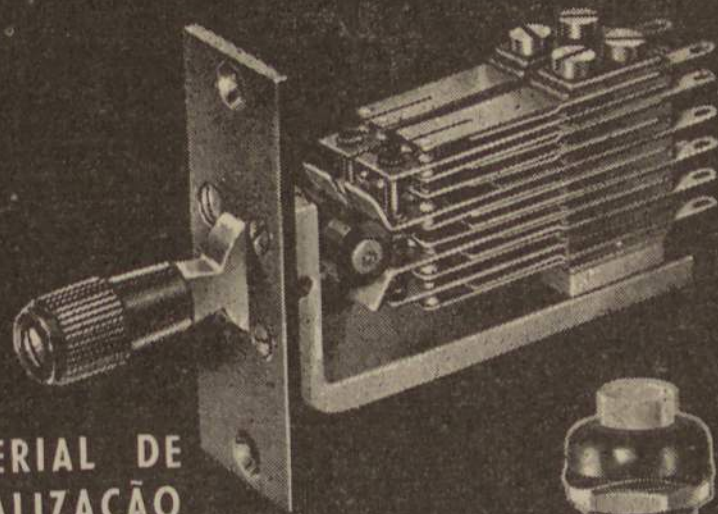
Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA

Camisas Regojo

44 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional

Fornecedores da C. P.

Escritório e Armazém:
Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:
Rua de S. Lázaro, 18

Telefonos: 86 21 65 / 6
gramas: «REGOJO»

LISBOA



TELEFS. 2 27 72 - 2 33 12 - 2 27 62

Armazenistas e Importadores

Telefones — Sinalização - T. N.
Relógios Eléctricos - T. N.
Pilhas secas BERECE
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET - THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida

Aparelhagem Doméstica
Estabilizadores de Tensão - AROS
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de instalação

Domingos & Figueiredo, Lda.

Serralharia Mecânica

**Construção e Reparação
de Máquinas
Industriais e Agrícolas**

5, Rua D à Calçada da Boa Hora, 5-A e 8

LISBOA

Telegramas DOFI

Telefone 63 76 70

Trafilerie e Laminatoi di Metall

MILÃO

Cobre, Latão, Alumínio e ligas

Chapas, fita, barras, perfis, arames, discos, cabos e tubos.

Perfis de liga de alumínio «FEAL» para portas e janelas.

Chapas onduladas de alumínio «RUFAL».

Cabos de alumínio-aço.

Placas de cobre para caldeiras, barras para escoras, placas tubulares, etc.

AGENTES:

AGOSTINHO & MELO, Lda.

Rua Garrett, 36-3.º

Lisboa — Telefone 3 42 01

Companhia Hanseática Lohmann & C.^a, Lda.

Rua do Ouro, 191, 3.º-5.º-Telefones 21370-20780

L I S B O A

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

Hoesch-Export G. m. b. H.: todos os produtos siderúrgicos

Material de construção para C. F., molas

Stahlwerke Roechling-Buderus A. G.: Aços de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas.
Perfis e ferragens modernas de alumínio anodizado
Tintas e vernizes.

Guilherme Silva, Ferreira, Limitada

1924-1961

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes ingleses e nacionais



Tapetes * Carpetes * Alcatifas
Tecidos para estofos e decorações



Rua da Prata, 214, 1.º-2.º

Telef. 22051-33627

Os maiores armazéns da especialidade

Mais de 100 anos ao vosso serviço

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA}

RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

ÓPTICA / INSTRUMENTOS CIENTÍFICOS
MATERIAL E VIDRARIA DE LABORATÓRIO

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN

Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNKE & CO. Berlim OC.

Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SHONE KASSEL

Microscópicos e binóculos

KRAHN Hamburgo

Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STTUTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA

Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — LUANDA

Baterias Alcalinas

— S A F T —

PARA:

Tracção

Instalações fixas

Arranques de motores

Utilizações portáteis

Iluminação de comboios



Representante para Portugal e Ultramar:

Eng.º Ramalho Rosa

Rua Braamcamp, 96-1.º Esq.

Telef. 50531

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

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

Telefones: 60879 - 63708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA



FABRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

SEDE EM:
ALBERGARIA-A-VELHA
Telefone P.P.C. 52 06 7
Telegramas "ALBA"

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Cirreiros, 40-2.º-E.
Telefone 2 13 19
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas
Construção Mecânica

ACESSÓRIOS PARA REDES DE ÁGUAS E
SANEAMENTO; ARTIGOS DOMÉSTICOS E SANI-
TÁRIOS; APARELHAGEM VINÍCOLA;
ACESSÓRIOS PARA INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS;
ARTIGOS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL, ETC.



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

Os nossos serviços técnicos e laboratoriais, sob a direcção de engenheiros químicos, estão inteiramente à disposição dos n/clientes.

A nossa larga experiência, na solução de problemas industriais, é garantia da melhor e mais económica solução.

A vossa consulta será sempre no v/interesse

Telefone: P. P. C. A. 43 194 (4 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO
Apartado N.º 916

AGENTES EM LISBOA:

Largo do Poço do Borratém, 13-1.º-Dt.º
Telefones: 86 50 53 e 86 50 54
Apartado N.º 2912

ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 22254



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 22256



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 22255

S U R D O S

*Srs. Ferroviários
e pessoal da C. P.*

Envíem o vosso nome e endereço ao
LABORATÓRIO DE ACÚSTICA MÉDICA
e receberão literatura gratuita das
últimas novidades em **APARELHOS**
INVISÍVEIS E ÓCULOS SEM FIOS PARA
BEM OUVIR. 20% de desconto contra
a apresentação deste anúncio na
aquisição de um moderno TÍMPANO
ELECTRÓNICO — o último exclusivo da
América para vencer a surdez

Dirija-se ao fornecedor exclusivo da C. P.

Laboratório de Acústica Médica

Avenida da Liberdade, 158 — Telef. 34086

L I S B O A

Comércio e Indústria

COMPANHIA DE SEGUROS

Fundada em 1907

Capital realizado e fundos de reserva:

Esc. 173.280 Contos

Sinistros pagos desde a sua fundação:

Esc. 521.813 contos

Se a «Comércio e Indústria» actualizasse os valores do seu activo, o capital e os Fundos de Reserva excederiam 300.000 **contos**

Sede em Lisboa:

RUA ARCO DO BANDEIRA, 30

Baterias «EXIDE»

A. O. Smith International, A. S.

Contadores, bombas auto-medidoras para gasolina e gazoil

Compressores de ar — Banhos de alta pressão, etc.

Fruehaut Trailer Company

Atrrelados Chassis para 5 até 20 toneladas de carga útil — Atrrelados basculantes automáticos — Atrrelados frigoríficos — Zorras para 15 a 75 toneladas

Empilhadores accionados a gasolina, gazoil e eléctricos — Tractores industriais de reboques e basculantes

Bay Stat Abrasives Company

Abrasivos para todos os fins

Representantes exclusivos em Portugal:

KEIHT A. WOOD (Herdeiros)

LARGO DE SANTOS, 1, 1.º E. TEL. 661425-LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas

Representantes:

**Soc. Com. Crocker, Delaforce & C.^a
S. A. R. L.**

RUA D. JOÃO V, 2-2.º

L I S B O A

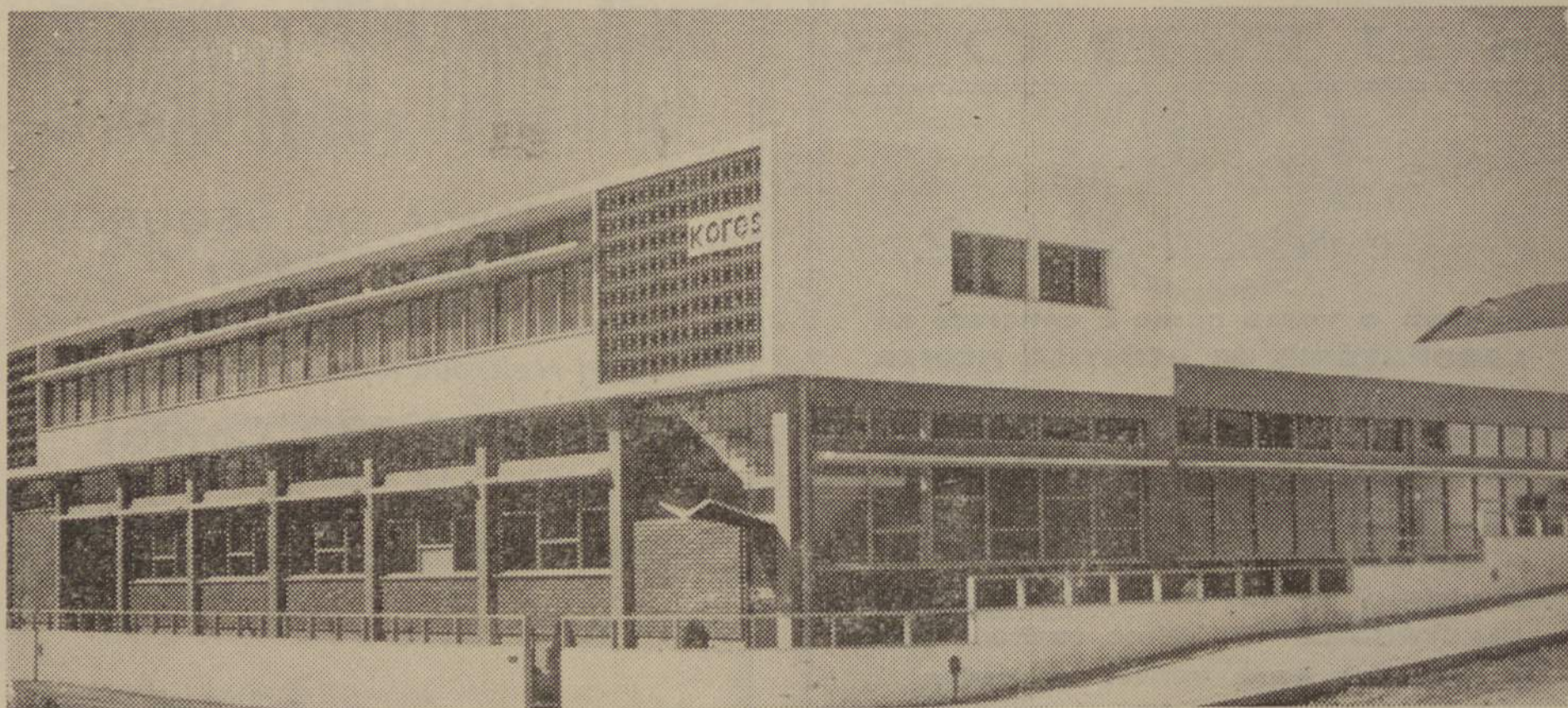
Panificação do Chiado, Lda.

**Especialidade
em pão de todas as qualidades**

*Fornecedores dos principais Hotéis,
Restaurantes e Wagons-Lits*

CALÇADA DO SACRAMENTO, 26-32

TELEF. 24044 — LISBOA



KORES, LDA.

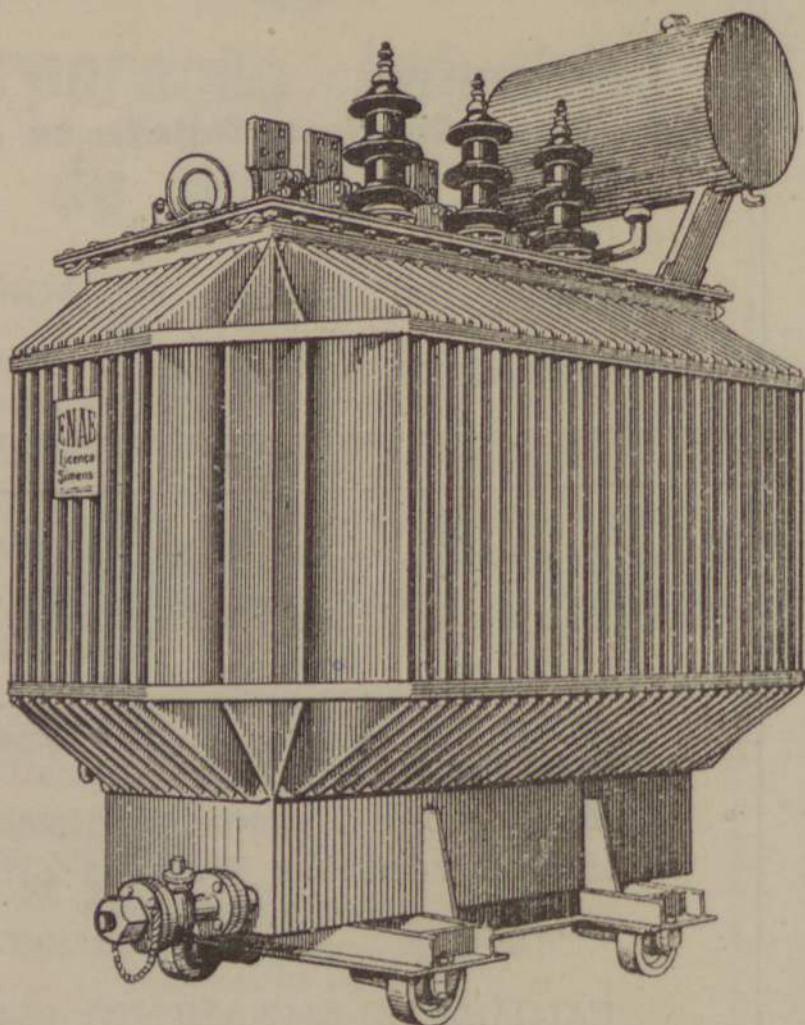
FÁBRICA DE PAPÉIS QUÍMICOS, FITA PARA ESCREVER E STENCIZ

CABO RUIVO

LISBOA

ENAE

— Transformadores construídos sob licença SIEMENS — SCHUCKERT



~~~~~  
POTÊNCIAS ATÉ 1.600 KVA  
TENSÕES » 35.000 V

XXX

TRANSFORMADORES DE  
PERDAS REDUZIDAS E ESPE-  
CIAIS DE PERDAS EXTRA-  
REDUZIDAS

XXX

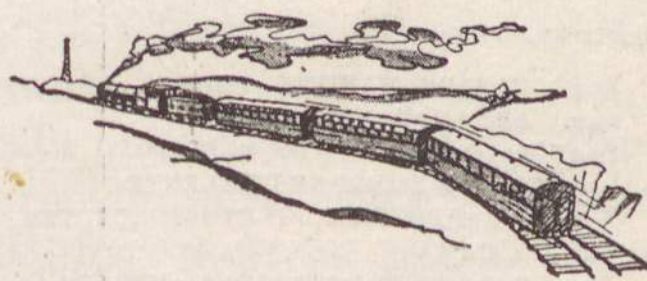
TRANSFORMADORES DO  
TIPO RURAL

~~~~~

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA
AV. 24 DE JULHO, 158 - LISBOA

— S U M Á R I O —

Aniversário	3
Os ferroviários e o novo Acordo Colectivo de Trabalho	5
As novas tarifas dos Caminhos de Ferro e das carreiras concorrentes	10
Na Conferência da Imprensa	12
Do sonho à realidade.	15
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	19
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	21
Indústria Nacional.	23
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	25
Recortes sem Comentários	26
Os Novos Serviços Ferroviários Franceses, por <i>GUERRA MAIO</i>	27



A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

ANIVERSÁRIO

MAIS um ano vencido. Com o presente número, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra no 74.º ano de existência. Foi longa a caminhada. Atirada à publicidade por L. de Mendonça e Costa, que não era apenas um ferroviário de alma e coração, mas, também, um homem a quem não faltava aquele entusiasmo ardente que é próprio de todas as pessoas dotadas de espírito combativo e de iniciativa, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» logo, com os primeiros números, soube criar ambiente, soube vencer obstáculos e ganhou alto e justo prestígio.

Quem nunca esteve à frente de uma publicação especializada desconhece o trabalho que a sua organização exige, a soma de energia que ela consome, a dose de serenidade que é preciso ter para suportar incompreensões e surpresas, todas essas pequenas e inesperadas coisas que sempre aparecem no caminho das publicações periódicas e dificultam a sua existência quando não concorrem para o seu desaparecimento definitivo e inglório. Mendonça e Costa não se deixou vencer pelo desânimo. O seu entusiasmo pela luta e o amor pela sua profissão e pela sua «Gazeta» multiplicaram-lhe as forças. Venceu. E sentia-se feliz por terem vencido também, na batalha, os seus colaboradores, todos eles ilustres, todos eles impulsionados pelo sagrado dever de servir, com o caminho de ferro, os interesses do País.

As relações amistosas entre os ferroviários portugueses e os ferroviários espanhóis tiveram em L. de Mendonça e Costa um elemento preponderante.

O fundador desta publicação nunca deixou perder as oportunidades que se lhe ofereciam para a tornar mais conhecida, para, desse modo, fazer conhecidos, noutros meios, os nossos caminhos de ferro como expressão de um país progressivo. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com efeito, ganhou distinções em todas as Exposições a que compareceu: na de Lisboa, em 1898, o grande diploma de honra; na de Bruxelas, em 1897, e nas do Porto, em 1897 e 1934; na de Liège, em 1905 e na do Rio de Janeiro, em 1908, medalhas de prata; e medalhas de bronze, nas Exposições de Antuérpia em 1894, e na de S. Luís, em 1904.

O actual Director-Gerente da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem procurado honrar, o melhor possível, as brilhantes tradições da publicação fundada por L. de Mendonça e Costa e, seguindo o seu exemplo, também nos achamos rodeados de distintos colaboradores, figurando no nosso Conselho Directivo os

nomes de seis individualidades verdadeiramente prestigiosas e que ocupam na vida nacional posições de alto relevo.

Nos 73 volumes da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» encontra-se, a bem dizer, a história da evolução dos caminhos de ferro portugueses e numerosas, como valiosas, informações acerca dos caminhos de ferro estrangeiros.

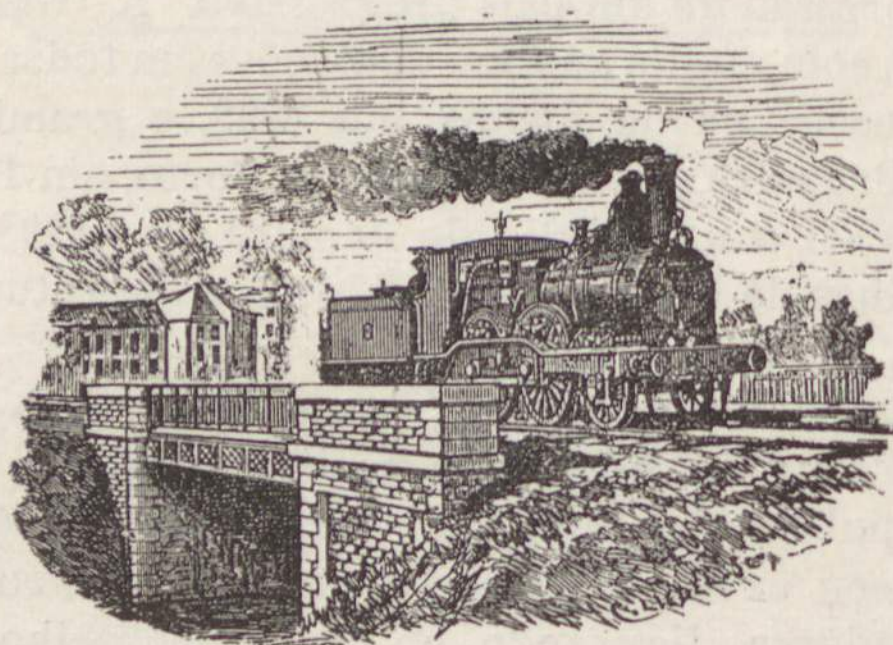
Entre os antigos colaboradores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» permitimo-nos dar especial relevo ao nome do Eng.º José Fernando de Sousa. Foi um dos maiores ferroviários do País. Os artigos que aqui publicou, se reunidos fossem, dariam alguns notáveis volumes. Durante muitos anos redactor-principal desta revista, passou, após o falecimento de Mendonça e Costa, a figurar como seu Director. Não podíamos deixar, nesta data, de recordar o seu nome, prestando assim à sua memória ilustre a homenagem devida.

* * *

Com esta edição, entra a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no 74.º ano de existência, estando, portanto, a pequena distância das comemorações das suas «Bodas de Diamante».

A velhice, nos jornais e nas revistas, foi sempre um vitorioso sinal de vitalidade. No dia em que entramos em novo ano de publicidade, cumpre-nos, em primeiro lugar, reverenciar a memória do fundador desta publicação e, em seguida, o indeclinável dever de apresentar aos ilustres membros do Conselho Directivo, aos nossos prezados colaboradores, assinantes, amigos e anunciantes os melhores agradecimentos pelas provas de amizade e consideração com que nos continuam a distinguir. Nos nossos agradecimentos não esquecemos — de modo algum podíamos fazê-lo — a Imprensa, a quem devemos, constantemente, demonstrações, que muito nos sensibilizam, de camaradagem.

Como sempre, ontem e hoje, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» continuará ao Serviço da Nação.



Os ferroviários e o novo Acordo Colectivo de Trabalho

Após a assinatura do novo acordo, produziram importantes declarações os srs. presidentes da Direcção da União dos Sindicatos e do Conselho de Administração da C. P., e Ministro das Corporações e Previdência Social

COMO referimos no nosso número de 1 de Março, foi assinado, no dia 28 de Fevereiro, no Gabinete do sr. Ministro das Corporações e Previdência Social, dr. Veiga de Macedo, o novo Acordo Colectivo de Trabalho para o pessoal ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Esse acordo, que entrou em vigor, com efeitos retroactivos, no 1 de Fevereiro findo, foi outorgado, no decurso de uma cerimónia que reuniu numerosa assistência de ferroviários, por aquela Empresa, representada pelo sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do respectivo Conselho de Administração; pelo sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director-geral da C. P. e outros membros do referido Conselho e da Direcção-Geral, e pelos Sindicatos Nacionais Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal de Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais), dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal de Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais), dos Ferroviários dos Serviços Centrais, dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais), dos Electricistas dos Distritos do Porto, Coimbra e de Lisboa, e dos Profissionais de Enfermagem dos mesmos distritos, os primeiros integrados na União dos Sindicatos dos Ferroviários, a que preside o sr. Joaquim Lourenço de Moura. Estavam presentes também alguns funcionários superiores do Ministério das Corporações, entre os quais o sr. dr. Correia Pires, assistente da Acção Social para o sector dos ferroviários.

O presidente da Direcção da União dos Sindicatos, sr. Joaquim Lourenço de Moura, que foi a primeira pessoa a fazer uso da palavra, iniciou o seu discurso dizendo que a sua classe vivia um momento de

grande júbilo, pois o acordo, que acabara de ser assinado, irá projectar-se, acentuadamente, na melhoria da situação económica dos 25 000 trabalhadores ali representados.

Continuando, o sr. Joaquim Lourenço de Moura afirmou:

«Tranquila, serenamente, os ferroviários de Por-



O sr. dr. Veiga de Macedo, Ministro das Corporações, falando sobre o novo Acordo Colectivo de Trabalho

tugal, confiados na superior orientação do Estado e na razão de ser do seu objectivo, aguardavam a melhoria de vencimentos a que fazia jus uma situação económica que carecia, sem dúvida, de remodelação. E ainda que não alheados dos graves, dos transcendentais problemas da hora que passa, e assim das dificuldades que natural e compreensivelmente se anteporiam à realização desse objectivo; ainda que a voz íntima da consciência lhes segredasse que essas dificuldades, remontando a um nível excepcional, podiam conjugar-se para tornarem insolúvel um problema premente (o seu problema fundamental), nem por isso a classe sentiu combalida a salutar confiança que muito justificadamente vinha depositando nas esferas superiores da empresa e do Governo».

A seguir, o sr. Joaquim Lourenço de Moura, saudou os srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo e dr. Veiga de Macedo, e ainda o sr. Eng. Carlos Ribeiro, ministro das Comunicações, a quem os problemas dos ferroviários merecem a melhor atenção. Mais adiante, pôs em evidência os altos benefícios que para muitos milhares de profissionais da sua classe resultaram, igualmente, do recente despacho respeitante à doutrina do decreto-lei n.º 40 262, por meio do qual o Ministro fixou as novas bases da previdência do pessoal em serviço nos Caminhos de Ferro».

Depois, o sr. presidente da União dos Sindicatos acrescentou:

«Desde a retroacção facultada aos indivíduos inscritos nas várias Caixas de Reforma, hoje integradas

na nova Caixa de Previdência, depois de assegurada a manutenção dos subsídios estabelecidos nos regulamentos em vigor, até à instituição das melhorias referidas na portaria n.º 17 963, de 23 de Setembro último; desde a inclusão, no actual esquema de Previdência, de perto de 4 000 trabalhadores ferroviários que se encontravam, neste aspecto, sem qualquer protecção obrigatória, até os palpáveis benefícios resultantes da aplicação do disposto no decreto-lei n.º 40 644, tão ansiosamente aguardado por elevado número de funcionários oriundos dos antigos Caminhos de Ferro do Estado — tudo concorre para que nesta hora solene possamos afirmar — e com indizível prazer o fazemos — que os ferroviários, bendizendo a notável acção desenvolvida por V. Ex.^a, se curvam reverentes e infinitamente gratos perante tão alto magistrado da Nação».

Ao concluir, o presidente da União dos Sindicatos solicitou ao Ministro que transmitisse aos srs. Presidentes da República e do Conselho as homenagens do pessoal ferroviário e a sua viva gratidão por tudo quanto era feito em favor da classe. Os ferroviários de Portugal — acentuou —, cônscios e orgulhosos da sua missão, de alma retemperada para todos os sacrifícios que à Pátria possam aproveitar, sentem prazer em albergar no seu espírito, entre as virtudes de que se ufanam, aquelas que neste momento — e com muita propriedade — põem em relevo: disciplina e gratidão».

Demoradas e calorosas palmas sublinharam as últimas do orador.

Em seguida, o sr. presidente do Conselho de Administração da C. P., Doutor Mário de Figueiredo, proferiu estas palavras:

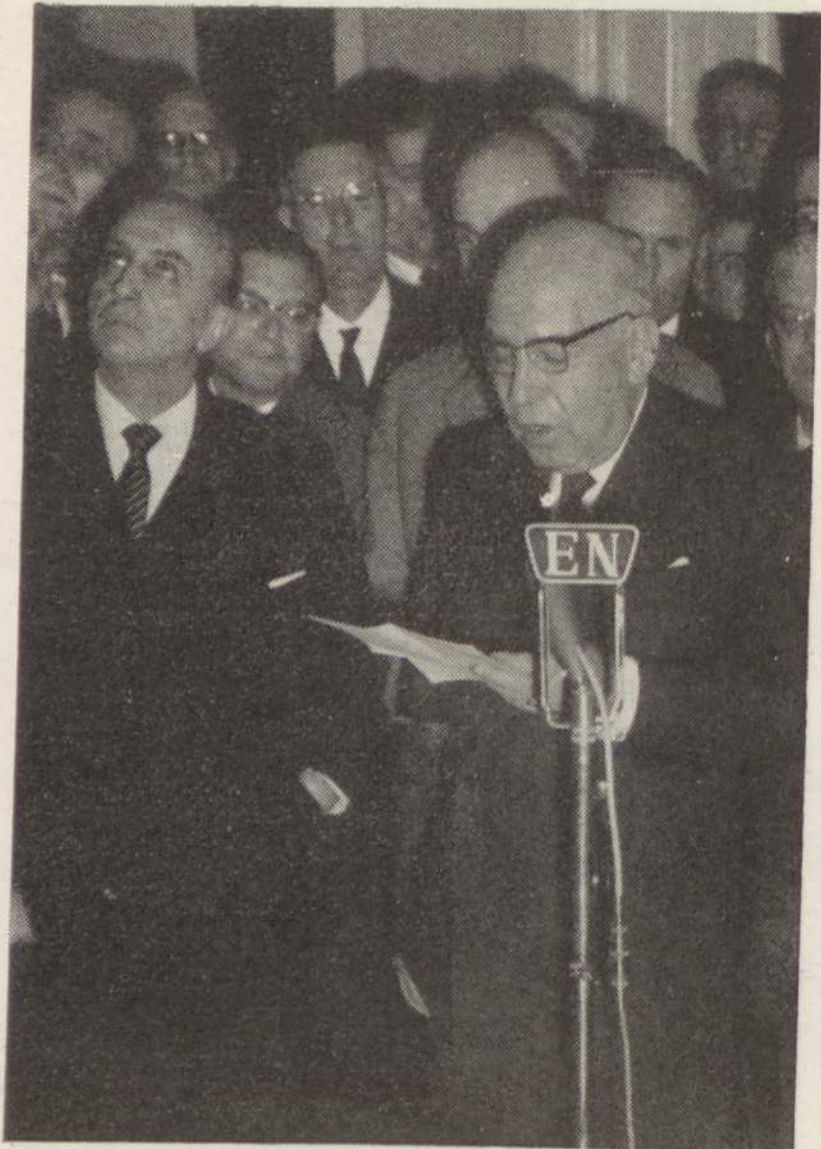
«Depois de laborioso trabalho foi possível chegar a acordo entre a entidade patronal e os representantes qualificados dos trabalhadores sobre as cláusulas do novo contrato colectivo que acaba de ser assinado.

Os trabalhos foram orientados pelo sr. director-geral do Trabalho e Corporações e as fórmulas de conciliação a que se chegou obtiveram a sanção do Governo.

Buscaram-se soluções de justiça e de equidade, sem consideração, a não ser na fase final dos encargos que delas haviam de resultar. Quero dizer que a comissão nomeada não se limitou a fazer a distribuição de uma verba previamente fixada, segundo critérios de justiça relativa; a verba veio a ser determinada de harmonia com as soluções consideradas justas a que se chegou.

É claro que isto não podia fazer-se sem a colaboração activa do Governo e sem o seu interesse em que fosse resolvido um problema social de uma premissa que ninguém ignora.

A empresa era impossível, por mais justo que



O sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo proferindo o seu discurso

considerasse o aumento dos salários e vencimentos, atribuí-lo por si.

Todos conhecem a sua situação gravemente deficitária e todos sabem que só à custa de vultosos subsídios do Estado lhe é possível viver.

A compressão de despesas não pode conseguir-se senão com o tempo e com a adopção, naturalmente demorada, de novos métodos de organização. Não pode conseguir-se quando aumenta o preço do material e dos materiais nem quando a falta de mão-de-obra qualificada é uma característica dos meios do trabalho em Portugal. Esta falta, num país como o nosso, em franco desenvolvimento, faz com que os trabalhadores mais capazes sejam largamente solicitados e assim encontrem colocação fácil em empresas que podem pagar melhor. Os progressos no terreno do social que não devem ser travados e de que as empresas ferroviárias podem considerar-se pioneiras traduzem-se em encargos que só por empresas prósperas podem ser suportados.

As empresas ferroviárias são em geral deficitárias, foram concebidas para viver à sombra do monopólio direito e de facto. Hoje sofrem uma concorrência desenfreada que os Governos se têm mostrado impotentes para travar. E, no entanto, os caminhos de ferro têm de continuar a existir. São um instrumento económico de que não pode prescindir-se. Os que supuseram que se tratava de um meio de transporte ultrapassado, mesmo esses reconhecem hoje que não pode ser eliminado nem substituído.

Não é tarefa fácil reduzir as despesas de exploração, e dadas as exigências da vida moderna, por um lado, e os atrasos na conservação e renovação do material fixo e circulante, por outro, há que investir somas astronómicas que agravarão cada vez mais os encargos financeiros.

Isto vem para dizer que, no condicionalismo actual, a empresa não pode suportar qualquer agravamento nas suas despesas e que só o Governo pode tomar as providências necessárias à cobertura dos agravamentos que não puderem evitar-se.

Ao Governo são devidos, pois, todos os benefícios que para os ferroviários resultam do acordo colectivo.

E quem não for completamente cego aos valores da justiça não poderá dizer que o governo não foi generoso.

Sem considerar regalias que têm também expressão monetária, para só considerar aquelas que traduzem despesas com imediata representação orçamental, os encargos resultantes do contrato colectivo montam a uma cifra da ordem dos 160 000 contos anuais.

Nesta cifra está compreendido o que se pensa gastar com o aumento previsto das pensões de reforma e de sobrevivência, mantendo-se o regime de administração das quotizações nos mesmos termos que agora vigoram.

Deve notar-se que a parte respeitante aos traba-

lhadores no activo não é composta apenas pela percentagem que corresponde ao aumento do custo de vida; nela são abrangidos também os encargos resultantes das adaptações que se entendeu dever fazer na posição de certas categorias de trabalhadores nas escalas, e dos aumentos levados a efeito nos prémios e outros abonos.

Espera-se que a este esforço corresponda a um aumento de produtividade compensador.

Só assim se conseguirá que ele não venha a tornar-se, a breve prazo, praticamente inútil, convertendo-se num simples caso de inflação.

Esse aumento de produtividade há-de ser obra dos trabalhadores e, através da organização, dos dirigen-



O sr. Joaquim Lourenço de Moura, Presidente da União dos Sindicatos Ferroviários, fala da *Disciplina e Gratidão* dos ferroviários portugueses

tes. Para uns e outros apelo, certo de que, se assim estou a pleitar pelos interesses da empresa, estou também a pleitar pelos dos trabalhadores e da economia nacional.

E termino agradecendo ao Governo o ter tornado possível a realização do acordo».

Ao terminar o seu discurso, o sr. Doutor Mário de Figueiredo ouviu uma quente e prolongada salva de palmas com que a assistência demonstrou a sua alegria e a sua concordância.

Fechou a série de discursos o sr. dr. Veiga de Macedo, que recordou, ao iniciar o seu depoimento, que o primeiro acordo de trabalho assinado para o pessoal ferroviário, poucos dias depois de ter assumido a gerência da pasta das Corporações, o qual por ele viu já satisfeitas algumas aspirações legítimas, depois sucessivamente completadas com outras dispo-



✱

O sr. Doutor Mário de Figueiredo assina, em nome da Empresa, o novo Acordo Colectivo de Trabalho

✱

sições de melhoria das condições sociais da classe. Esse documento teve as suas lacunas e imperfeições — salientou —, mas sem ele não seria possível viver-se a hora alta que sentia a família ferroviária com a celebração de novo acordo.

Após outras considerações, o ministro exprimiu, nas pessoas dos srs. prof. dr. Mário de Figueiredo e Joaquim Lourenço de Moura, o seu apreço a quantos representaram a empresa e os trabalhadores na comissão encarregada do estudo dos problemas dos ferroviários, e disse ainda:

«Seria ocioso falar do grande interesse que o sr. Presidente do Conselho sempre pôs na justa solução de tais problemas, revelando, desta forma e uma vez mais, o seu espírito de compreensão perante as legítimas aspirações dos trabalhadores. O sr. ministro das Finanças pôde também cooperar, com a clarividência costumada, na definição dos critérios que vão presidir à cobertura dos encargos derivados deste Acordo. O sr. Ministro das Comunicações foi inexcusável de boa vontade e de lucidez no estudo dos aspectos financeiros ligados à execução da nova convenção colectiva — estudo esse bem complexo e melindroso, pois o acordo agora assinado implicará um aumento anual de encargos de cerca de 160 mil

contos, repartidos pela revisão dos ordenados e salários, pelo reajustamento das escalas das categorias profissionais e dotações nos quadros do pessoal pela melhoria e ampliação dos abonos variáveis e ainda pela valorização das prestações familiares, não considerando, porém, os reflexos das pensões em formação, cuja responsabilidade, irá recair, no futuro, na sua máxima parte, directamente sobre os encargos da exploração. Também se não deve esquecer a justa actualização das pensões de invalidez, velhice e sobrevivência em curso a que se procederá logo que possível.

Perante a grandeza desse esforço, cabe agora perguntar se o acordo celebrado virá a ser compreendido por todos. Creio que os ferroviários saberão medir, não apenas a amplitude do passo dado, mas ainda os sacrifícios que para a Nação representa a cobertura de tão pesados encargos. Se um ou outro não vier a reconhecer o que se fez, é porque não se encontra bem elucidado ou porque não está de boa fé. Foi-se tão longe quanto se poderia ir, na convicção aliás de que se impunha fazer inteira justiça e na intenção de se corresponder à confiança, à serenidade e à disciplina de que a classe deu provas, mesmo quando mais se sentiu junto dela a insidiosa acção dos elementos da subversão social, debalde empenha-

✱

Em nome do Governo, o Ministro das Corporações assina o novo Acordo

✱



dos em abalar o espírito de compreensão e os próprios sentimentos patrióticos dos ferroviários portugueses.

Em seguida, o sr. Ministro das Corporações e Previdência Social referiu-se, pormenorizadamente, às principais cláusulas do Acordo e que dizem respeito, entre outras regalias, à reorganização dos quadros do pessoal pela criação de novas categorias e melhoria das dotações entre as várias categorias do mesmo quadro; aumento das remunerações: criação de vários abonos, prémios ou subsídios e aumento dos respectivos quantitativos; extinção do quadro do pessoal auxiliar, ingressando todos os seus componentes nos quadros do pessoal efectivo; melhoria do regime vigente quanto à incidência das faltas nas férias anuais; ampliação do número de dias de férias para grande parte do pessoal; protecção ao trabalho feminino; regulamentação de aprendizagem e estágio; higiene e segurança no trabalho; e possibilidade de ingresso em quadros superiores a agentes de determinadas categorias».

A concluir, o sr. dr. Veiga de Macedo evocou as seguintes palavras do sr. Presidente do Conselho:

...«Eu desejaria que da larga massa de reformas sociais realizadas pelo Regime tranquilamente e em

tempos não favoráveis para a economia nacional, os trabalhadores, a quem nada peço senão compreensão e patriotismo, fixassem o seguinte: primeiro, toda essa vasta obra se empreendeu e levará a cabo só por força da política nacional que servimos, sem solicitações de um partido ou pressão de organizações revolucionárias, os quais enquanto existiram ou se impuseram nada conseguiram fazer; segundo, as melhorias alcançadas estão em correspondência directa e em dependência absoluta do ordenamento e produtividade da economia do País em que se integra o seu trabalho. E oxalá que sobre as possibilidades dela, ainda muito limitadas, não tenhamos lançado, impelidos pelo interesse de melhorar a situação dos trabalhadores, encargos demasiados. Não o serão nunca se, partindo daquele facto, nos resolvermos a trabalhar».

Com estas palavras se encerrou a cerimónia da assinatura do novo Acordo Colectivo de Trabalho, ouvindo o sr. Ministro calorosos aplausos, aplausos que foram também acompanhados de vivas a Salazar e ao Governo.

Os dirigentes sindicais dirigiram-se em seguida aos Gabinetes dos srs. Presidente do Conselho e Ministro das Comunicações onde deixaram cartões de cumprimentos.

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

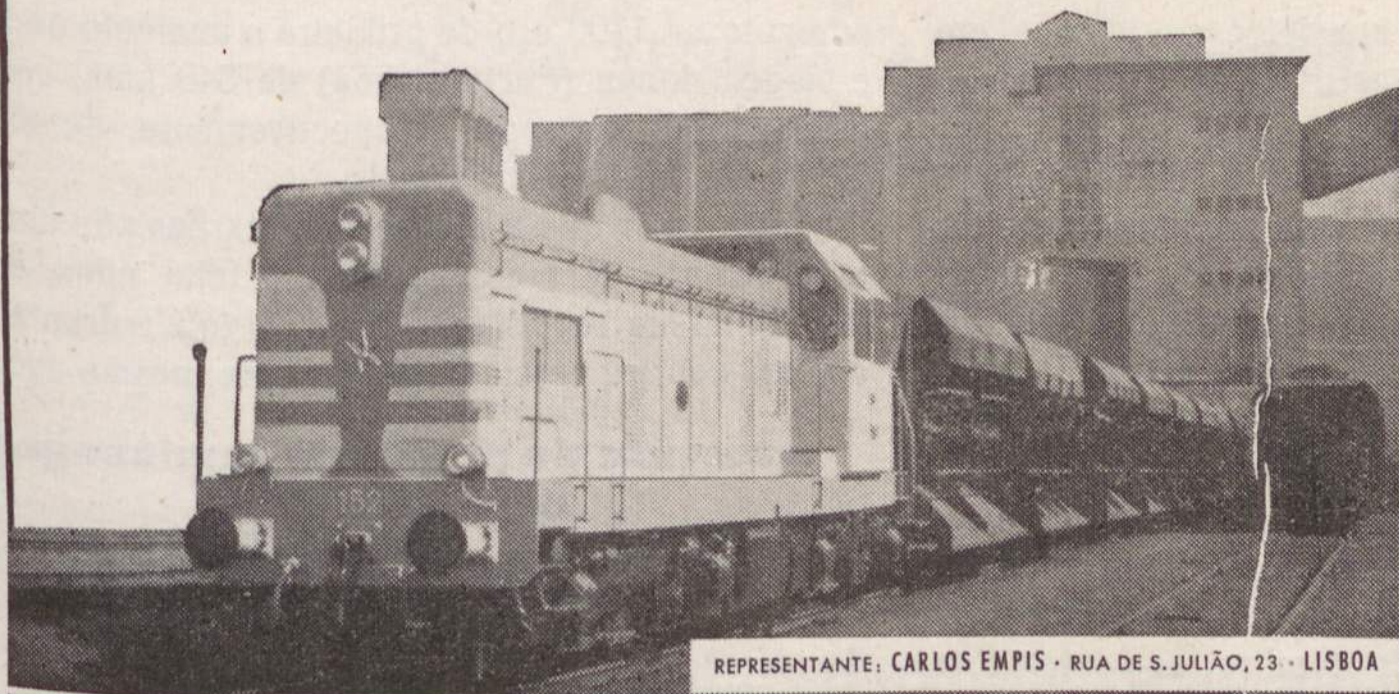
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



H E N S C H E L - W E R K E G M B H K A S S E L

As novas tarifas dos Caminhos de Ferro e das carreiras concorrentes

UMA NOTA OFICIOSA DO MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Reproduzimos, na íntegra, a seguinte nota oficiosa do Ministério das Comunicações enviada à Imprensa:

«O Governo acaba de homologar um novo acordo colectivo de trabalho entre os sindicatos dos ferroviários e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Trata-se de um instrumento amplamente justificável cujo espírito se identifica com a política de protecção aos trabalhadores e com a necessidade de melhorar o seu enquadramento corporativo.

Ao mesmo tempo, e embora desse acordo resultem pesados encargos para os caminhos de ferro, o Governo procurou manter as linhas gerais da política de contenção de preços indispensável à estabilidade económica do País, que lhe cumpre defender intransigentemente.

Apesar dessa orientação e do estudo cuidadoso dos diversos factores com incidência no problema, não é possível enfrentar o acréscimo de despesas derivado do novo acordo sem uma revisão paralela de certos aspectos com ele relacionados e cuja solução implica alguns sacrifícios que se espera sejam por todos suportados com espírito de compreensão.

Para ocorrer às medidas previstas, o Ministério das Comunicações encarou, assim, a adopção de algumas providências, quer em relação à empresa concessionária dos caminhos de ferro quer em relação a outros ramos de transporte.

No primeiro caso se incluem instruções quanto à compressão de despesas e reorganização de serviços, com vista a obter-se melhor rendimento com menor gasto, além de se procurar aperfeiçoar o serviço, em paralelo com a obra de electrificação e outras melhorias técnicas em curso.

Reconhece-se, porém, que tais medidas, embora indispensáveis, só a longo prazo produzirão efeitos substanciais, tornando-se imperioso, por isso, lançar mão de providências imediatas através das quais o Governo consiga, com o mínimo de sacrifício para todos, ocorrer à cobertura dos encargos do novo acordo de trabalho, avaliados em 160 mil contos.

Procurou-se imprimir às soluções encontradas um sincero carácter de justiça e equidade, na medida em que se correspondeu, por um lado, às legítimas aspirações dos ferroviários e, por outro, aos interesses de quem utiliza os transportes e dos próprios transportadores, que igualmente cumpre ao Governo ter em conta e defender.

Para o efeito vão ser tomadas as seguintes medidas:

Aumento de receitas do caminho de ferro

Revisão das actuais tarifas de passageiros em termos de melhor se ajustarem ao padrão recomendado por organismos internacionais de que faz parte o nosso País. Assim, tendo em atenção a próxima instituição do regime de apenas duas classes em todos os comboios de passageiros e a conveniência dos futuros preços se situarem na relação de 1 para 1,5, prevê-se o aumento de \$28 para \$30 e de \$38 para \$40 dos preços passageiro-quilómetro das actuais 3.^a e 2.^a classes, o que representa, para cada uma delas, aumentos de 7 e 5%, respectivamente. Para a actual 1.^a classe, cujo preço da tarifa-geral é de \$50, mas que desde 1955 está beneficiando de uma redução de \$10 nos bilhetes inteiros, mantém-se a tarifa-geral mas limita-se a redução a \$04, o que equivale a dizer que a actual tarifa de aplicação será elevada de \$06, fixando-se em \$46 passageiro-quilómetro. Os preços dos bilhetes de tranvia e de assinatura e os das demais tarifas de passageiros sofrerão as correspondentes correcções.

Trata-se pois de pequenas alterações que ficam muito aquém do que seria justificado pela variação geral de preços e pela sensível melhoria que já se verifica em muitas circulações e que se pretende generalizar a todas as outras.

Esse facto ressalta de exemplos de aplicação das novas tarifas a dois tipos de viagens: viagem média de 50 kms, em que o bilhete de terceira sofrerá o aumento de 1\$00 e o de primeira o aumento de 3\$00; e viagem longa (Porto-Lisboa) de 340 kms, em que esses aumentos serão, respectivamente, de 6\$80 e 20\$40, em comboios normais.

É de notar que a elevação de tarifas não abrange o transporte de mercadorias e é feita numa escala tão moderada em relação ao encargo a enfrentar que apenas cobrirá cerca de 22% desse mesmo encargo.

Aumento de preços na camionagem de passageiros

Por razões imperativas de coordenação de transportes, os preços da camionagem de passageiros têm de sofrer um aumento paralelo aos da terceira classe do caminho de ferro, isto é de 7%.

Tendo-se observado, porém, as condições económicas em que funcionam as empresas concessionárias

rias, principalmente a exploração das carreiras não concorrentes, o aumento será global e não restrito apenas às carreiras concorrentes dos caminhos de ferro.

Este aumento de tarifas — que ficará ainda muito afastado dos preços máximos fixados já em 1949 — provocará um ligeiro aumento das receitas do Fundo Especial de Transportes Terrestres, através do imposto de camionagem.

Julga-se, aliás, necessário rever o regime deste imposto porquanto não parece conveniente manter o adicional criado quando da última elevação de tarifas, idêntica à que se vai agora operar, procurando-se através dessa revisão distribuir o encargo tributário de forma mais equilibrada.

Aumento de imposto de compensação no gasóleo para os transportes automóveis

Este imposto será agravado em 12%. Dadas, porém, as precárias circunstâncias em que se encontra a camionagem de carga (não particular), entende-se que transitòriamente e até que se tomem medidas adequadas, no âmbito da coordenação dos transportes, a camionagem de aluguer e transporte colectivo fica excluída desse agravamento, que incidirá pois nos restantes automóveis ligeiros e pesados a gasóleo.

Esta medida visa um aumento de receita, é certo, mas situa-se dentro da política de minorar tanto quanto possível a distorsão oferecida pelo crescente consumo de gasóleo em detrimento do da gasolina, reequilibrando os respectivos consumos e contribuindo, simultaneamente, para diminuir a poluição atmosférica nos grandes centros urbanos.

Datas em que entram em vigor as novas tarifas

Para que as medidas enunciadas entrem em vigor, o Ministério das Comunicações promoverá imediatamente as providências legais adequadas e ordenará aos Serviços a sua preparação, prevendo-se o início da sua execução:

— Em 1 de Maio próximo, as novas tarifas dos caminhos de ferro e das carreiras concorrentes;

— em 1 de Julho, o novo imposto de compensação;

— em data a fixar, mas nunca antes de 1 de Julho, as novas tarifas das restantes carreiras de camionagem.

Ao dar conhecimento das providências adoptadas para ocorrer ao acréscimo de encargos derivados do novo acordo colectivo de trabalho, o Governo confia na compreensão pública venham a resultar também benefícios gerais, dentro da política de coordenação e aperfeiçoamento de transportes que lhe cumpre orientar.

FÁBRICA DE PAPEL DO ALMONDA, LDA.

“A RENOVA” — (Fundada em 1818)

RENOVA — TORRES NOVAS

PAPÉIS PARA:

Escrita, Impressão e Embalagem Fina

Higiénicos, Guardanapos e outros papéis especiais

Na Conferência da Imprensa

que se seguiu à assinatura do contrato da construção da ponte, o sr. Ministro das Obras Públicas prestou informações de grande interesse

TERMINADA a cerimónia da assinatura do contrato de construção da ponte sobre o Tejo, o titular da pasta das Obras Públicas efectuou uma conferência com os representantes da Imprensa, da Rádio e da Televisão, aos quais prestou informações complementares acerca da obra gigantesca.

O colóquio decorreu no salão de trabalho do sr. eng. Saraiva e Sousa, por ser mais amplo que o gabinete do titular da pasta, e no qual foram expostos, com a maqueta da ponte, mapas, fotografias e numerosa documentação respeitante à importante obra, designadamente os volumes, totalizando milhares de páginas, de que constam os estudos feitos sobre a sua viabilidade técnica e financeira; o relatório da comissão de estudo das propostas recebidas, os projectos do Ministério das Obras Públicas elaborados pela Junta Autónoma das Estradas, anterior e posteriormente à criação do Gabinete da Ponte, etc. Numa grande caixa de madeira viam-se fragmentos do subsolo dos pontos onde se procedeu a sondagens para estudos de implantação da ponte, nas duas margens e no fundo do rio.

O sr. Ministro das Obras Públicas estava acompanhado pelo subsecretário da sua pasta, sr. eng. Saraiva e Sousa, encontrando-se também presentes os delegados da organização adjudicatária da obra, o presidente da Junta Autónoma das Estradas e secretário-geral do Ministério, e o director e vários técnicos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo. Tal como no acto solene da assinatura do contrato, encontravam-se também presentes o chefe do gabinete e os secretários do ministro e do subsecretário de Estado, srs. engs. Félix do Amaral, Lousa Viana, Silveira Durão e Fernando Pessoa, assim como o director dos Serviços de Imprensa do S. N. I., sr. dr. Ramiro Valadão.

O sr. Eng.^o Arantes e Oliveira procedeu primeiro à leitura de uma comunicação redigida nos seguintes termos:

1 – Quero, antes de mais, agradecer sinceramente a V. Ex.^{as} terem aquiescido ao meu convite para esta reunião, a propósito da assinatura do contrato para a construção da ponte sobre o Tejo que há momentos foi levada a efeito.

Penso que a importância deste acontecimento, por isso que constitui um passo naturalmente decisivo para a realização deste grande empreendimento – a obra pública de maior envergadura até agora realizada no nosso país – pode justificar o ter incomodado V. Ex.^{as}.

O propósito da nossa reunião é habilitar-me a prestar esclarecimentos sobre as condições em que está prevista a realização da obra, à face do contrato hoje celebrado.

Desta forma eu não irei fazer mais do que uma curta exposição preliminar, ficando depois á disposição de V. Ex.^{as} para todas as informações que considerem necessárias, para o que me acompanham o director e técnicos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo.

2 – Como possivelmente V. Ex.^{as} se lembrarão, tive ocasião de anunciar, em conferência de Imprensa realizada no próprio dia, a abertura do concurso para a realização da Ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e Almada, no dia 27 de Abril de 1959.

Apresentaram-se no concurso quatro grandes firmas, ou grupos de firmas, cujas propostas foram objecto de circunstanciado relatório da comissão de apreciação nomeada expressamente para esse fim, a que presidiu o presidente do conselho superior das Obras Públicas, e que reuniu diversos dos nossos melhores especialistas nas matérias envolvidas.

Este relatório, completado com o do Ministério das Obras Públicas, foi objecto de demorado exame do Conselho de Ministros – de mais de quinze horas – em sucessivas reuniões. A resolução final tomada consta do despacho do sr. Presidente do Conselho, datado de 28 de Maio último, que V. Ex.^{as} podem ver reproduzido no preâmbulo do contrato.

Segundo este despacho, foi escolhida como adjudicatária provisória, nos termos do programa do concurso, a firma norte-americana United States Steel Export Company que concorrera com diversas firmas associadas, entre as quais a empresa portuguesa SOREFAME, sendo de 1 764 190 contos o montante da sua proposta.

Em obediência às condições taxativas do programa do concurso esta despesa será financiada inteiramente por utilização do crédito externo, por forma a não ser afectada a capacidade de investimento em moeda nacional do nosso País.

Os encargos deste financiamento serão cobertos em princípio pelo rendimento da portagem que, na hipótese prudente admitida, permitirá a amortização integral da obra em pouco mais de 20 anos.

A aprovação desta proposta foi condicionada à aceitação pela adjudicatária de alguns aperfeiçoamentos de natureza técnica com repercussões favoráveis no custo da obra e nas suas condições de utili-

zação, a considerar no projecto definitivo; e ainda à observância de certas recomendações tendentes a valorizar a intervenção do trabalho nacional na execução da obra.

Tomava por outro lado o Governo posição quanto à modalidade da ponte a construir, assunto este a que faremos em seguida mais ampla referência.

No momento julgado oportuno, far-se-á a adaptação da ponte para o tráfego ferroviário

3 — Haviam-se pedido no programa do concurso propostas alternativas para duas hipóteses de aplicação da ponte:

— ponte mista, isto é, destinada aos tráfegos rodoviário e ferroviário;

— ponte simples, destinada somente ao tráfego rodoviário.

O Governo reservava-se o direito de optar pela solução julgada mais conveniente para os interesses do Estado, em face das propostas a apresentar pelos concorrentes.

O exame do Conselho de Ministros, ponderadas cuidadosamente todas as circunstâncias, não o habilitou a decidir-se pela escolha da ponte mista. Quero dizer que optou pela construção da ponte rodoviária deixando porém recomendado que fossem estudadas, já com a colaboração da adjudicatária, as condições em que esta ponte poderia ser reforçada por forma a tornar possível mais tarde, no momento julgado oportuno, a sua adaptação para o tráfego de comboios.

A conveniência óbvia de um satisfatório esclarecimento prévio deste assunto, naturalmente considerado muito importante, e a própria elaboração, por sua natureza muito complexa, da minuta do contrato com a adjudicatária, fizeram demorar até agora a celebração deste contrato.

Foi porém perfeitamente justificada esta demora, porquanto se tornou possível proceder a estudos, com a colaboração estreita entre a adjudicatária, o gabinete da Ponte sobre o Tejo e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, que demonstraram a viabilidade técnica e económica da solução de ponte adaptável, isto é, de uma ponte rodoviária que fica preparada desde já para, em qualquer altura julgada oportuna pelo Governo, se transformar, mediante certos trabalhos adicionais, em ponte mista, utilizável simultaneamente por automóveis e por comboios.

Por esta orientação se decidiu o Governo e segundo ela se redigiu o contrato, tomando-se neste embora as precauções necessárias para que possa ser dita ainda uma última palavra em presença do projecto definitivo, cuja elaboração constitui etapa imediata deste empreendimento. A aprovação deste projecto transformará automaticamente a adjudicação provisória da obra em adjudicação definitiva, sem mais formalidades.

Estão muito adiantados os estudos do grande viaduto que atravessará a zona de Alcântara a 70 metros de altura

4 — Importa frisar que a demora de alguns meses a que houve que sujeitar o contrato não constituiu puro atraso na execução da obra.

Na verdade, aproveitou-se em grande parte este forçoso compasso de espera para execução das sondagens indispensáveis para o projecto definitivo, estando já concluídas todas as que era necessário efectuar no leito do rio — total de 750 m de profundidade — e realizados cerca de 1 600 metros de sondagens em terra, ao longo dos 13 kms. de traçado da auto-estrada de ligação da ponte à rede rodoviária nacional e à rede viária urbana da cidade de Lisboa.

Igualmente estão muito adiantados os estudos do grande viaduto que atravessará, a cerca de 70 metros de altura, a zona de Alcântara, bem como múltiplas obras de arte e viadutos, alguns deles bastante importantes, que fazem parte do complexo sistema rodoviário que é preciso construir na margem de Lisboa para perfeita irradiação do tráfego da ponte.

Por outro lado, em face deste avanço, nos estudos independentes da modalidade da ponte, tornou-se possível reduzir para cerca de oito meses o prazo inicialmente previsto para a elaboração do projecto definitivo, que era de dez meses. Pode esperar-se que a United States Steel consiga ainda maior redução neste prazo.

Uma vez aprovado o projecto definitivo pelo Governo — o que, como disse já, equivale à adjudicação definitiva da obra — a empresa iniciará os trabalhos de preparação do estaleiro e a concentração de materiais e equipamentos, estando obrigada a dar começo efectivo à obra num prazo não superior a 6 meses a contar daquela data.

Quer isto dizer que dentro de pouco mais de um ano estarão iniciados propriamente os trabalhos de construção da ponte com o prazo de execução contratual, que esperamos fundamentalmente possa vir a ser reduzido, de quatro anos e três meses.

5 — Li, em linhas muito gerais, as condições em que vai ser dada execução à grande obra que desde há quase um século tem polarizado periodicamente as atenções e os anseios da Nação e que agora viu finalmente a sua oportunidade de ser materializada, numa afirmação impressionante do vigor do regime e da sua capacidade para equacionar e resolver os mais importantes problemas nacionais.

Repetindo as palavras que há pouco tive ensejo de proferir na cerimónia da assinatura do contrato, direi que nenhum português poderá esquecer que este facto, que os deve encher de legítima satisfação e de são orgulho, se deve em primeiro lugar a quem, no leme da nossa administração pública e da vida nacional, sem um momento de descanso ou de desânimo, criou as condições necessárias para que no nosso País se tornasse possível encarar, em termos

de execução efectiva, empreendimentos desta tão notável envergadura.

6 — Dou aqui por concluída esta rápida exposição em que deliberadamente deixo sem referência, para não ocupar desnecessariamente o tempo de V. Ex.^{as}, muitos pontos interessantes do contrato. Na verdade este é a partir de agora um documento público, o que torna inúteis outras indicações que não sejam as que V. Ex.^{as} julguem necessárias para melhor se esclarecerem e que, repito, terei muito gosto em prestar.

Estão igualmente à disposição de V. Ex.^{as} os elementos de informação que foram reunidos nesta sala e que porventura poderão merecer o vosso interesse.

700 mil contos será a despesa a efectuar com a adaptação da ponte ao tráfego ferroviário

O sr. Ministro das Obras Públicas prestou depois esclarecimentos acerca de várias questões que lhe foram postas pelos jornalistas, relacionadas com o empreendimento, tendo começado por explicar as razões por que o Governo não resolveu solucionar imediatamente o problema das comunicações ferroviárias entre as duas margens através da ponte, a qual, no entanto, como já se acentuou, é construída segundo estudos técnicos já efectuados que permitirão em qualquer momento — até durante a própria construção, se assim for resolvido — integrar nela o tabuleiro para o caminho de ferro, que acarretará um acréscimo de despesa de 700 mil contos. O assunto — salientou — foi longa e ponderosamente considerado no Conselho de Ministros que tomou a decisão final sobre a obra. De resto, como é óbvio, esse problema não diz respeito apenas à ponte em si própria, pois envolve também as linhas de acesso — e estas por sua vez farão parte de um programa previsto de remodelação da circulação ferroviária da região da capital.

A natureza da participação na obra da empresa portuguesa integrada na organização adjudicatária pelo fornecimento de materiais metalo-mecânicos; os custos de portagem, já fixados em princípio no contrato, mas sujeitos a revisão; os efectivos de pessoal técnico e operário que tomarão parte nos trabalhos

e que se computam num máximo aproximado de 2.000, nas especializações metálica e rodoviária, estimando-se para pagamento da contribuição do trabalho nacional a aplicação de elevada percentagem das despesas a satisfazer na nossa moeda, até 545 mil contos; as garantias quanto à utilização da Marinha Mercante Portuguesa nos transportes de material proveniente dos Estados Unidos, admitindo-se um limite de 50 por cento; a questão dos seguros do pessoal, perfeitamente definida; as expropriações a efectuar na zona de influência da ponte, em prazo relativamente diminuto, dado que, sobretudo na margem direita, a maioria dos terrenos por ela abrangidos é pertença do Estado, e na margem esquerda há unicamente a ter em conta uma faixa adstrita à estrada a abrir; o cômputo das importações a realizar por motivo do empreendimento e que atingirá cerca de 80 mil toneladas; a não influência dos trabalhos de construção na normalidade do tráfego marítimo do porto de Lisboa; o sistema, único no Mundo numa obra de pontes, a estabelecer, pela introdução de milhares de aparelhos na própria estrutura do empreendimento, para a observação progressiva, durante os trabalhos e depois permanente, do comportamento da ponte no mais pequeno pormenor de ordem técnica; e ainda outros aspectos ligados à obra foram focados pelos srs. engs. Arantes e Oliveira e Canto Moniz, na parte final da conferência de Imprensa, da qual, por imperiosidade de limitação de espaço, fazemos apenas este relato sucinto.

* * *

Terminada a conferência de Imprensa, o sr. Ministro das Obras Públicas, acompanhado do seu secretário, sr. eng. Sousa Viana, dirigiu-se à residência do sr. Presidente do Conselho, com o fim de entregar pessoalmente ao sr. Professor Doutor Oliveira Salazar uma cópia especial do contrato para a construção da ponte, encerrada numa caixa de fino aspecto artístico. Por sua vez, o sr. eng. McCracken, representante da firma construtora United States Steel Export Company, deixou no gabinete de trabalho do Chefe do Governo cartões de cumprimentos em nome daquela firma.



METALÚRGICA DA LONGRA, LDA.

EXECUTOU E FORNECEU À C. P. BANCOS TIPO «BUD» PARA CARRUAGENS

ADMINISTRAÇÃO: RUA D. JOÃO V, 24 — LISBOA — TELEF. 680171

Do sonho à realidade

A Ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e Almada, terá o nome de «Ponte Salazar»

No dia 25 de Fevereiro, no gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas, Eng.º Arantes e Oliveira, foi assinado o contrato da construção da Ponte sobre o Tejo, que ligará a cidade de Lisboa à populosa vila de Almada. A velha aspiração da população lisboeta vai tornar-se, finalmente, dentro de cinco anos, uma grande realidade, pois este grandioso empreendimento deve estar concluído em fins de 1966.

A cerimónia do acto revestiu-se de excepcional solenidade, estando presentes vários membros do Governo e personalidades marcantes da vida nacional.

Na mesa da presidência, o sr. Ministro das Obras Públicas encontrava-se ladeado das seguintes personalidades portuguesas e estrangeiras, que assinaram o documento histórico: os srs. eng. Charles K. McCracken, em nome da United States Steel Export Company, adjudicatária da obra; dr. António Furtado dos Santos, como procurador-geral da República; general Flávio dos Santos, presidente da Junta Autónoma das Estradas; inspector-superior de Obras Públicas eng. José do Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo; eng. Bailey e dr. Sywak, como testemunhas; eng. Mário Abranches de Sousa Carneiro, na qualidade de oficial público nomeado para o acto.

Entre outras personalidades viam-se ainda presentes os srs. embaixador dos Estados Unidos da América, ministros da Presidência, da Economia e das Comunicações; secretário de Estado do Comércio e subsecretários de Estado das Obras Públicas e do Fomento Ultramarino; prof. dr. Marcelo Caetano, eng. José Frederico Ulrich e general Gomes de Araújo, antigos ministros da Presidência, das Obras Públicas e das Comunicações; presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e presidentes das Câmaras Municipais de Lisboa e de Almada; eng. Guimarães Lobato, vogal relator da comissão de 1953, que estudou a viabilidade técnica e económica da Ponte sobre o Tejo, representando todos os vogais daquela comissão; dr. Thomas D. Kingsley, adido comercial da Embaixada dos Estados Unidos da América; dr. Dominique Rousseau e eng. Quirino da Fonseca, administradores da Sorefame, empresa associada da United States Steel Export Company; dr. Mário Reymão Nogueira, advogado da organização adjudicatária; engs. Oral Ivan Conyers, Alfredo Couto e António Branco Cabral, etc.

A cerimónia começou com a declaração do sr. eng. Sousa Carneiro de que mandara escrever o contrato na versão portuguesa e inglesa e que os

textos dos três exemplares que iam ser assinados tinham sido verificados por si e pelos srs. engs. Canto Moniz e McCracken, que haviam rubricado já todas as folhas dos referidos exemplares, para atestarem a conferência feita.

Os textos postos para a assinatura estavam iguais ao da minuta do contrato anexa ao decreto lei de 23 Fevereiro, a que a imprensa fez referência.

Como a leitura do contrato nas versões portuguesa e inglesa levaria mais de três horas — acrescentou, — e considerando que o seu texto era do conhecimento público, por constar do «Diário do Governo» que inseriu o decreto-lei, em face da conferência feita pedia licença ao ministro para dispensar a leitura depois de o director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo e de o representante da United States Steel Export Company confirmarem tal conferência.

O sr. eng. Arantes e Oliveira convidou então aqueles dois engenheiros a fazerem confirmação e perguntou ao representante da United States Steel se dava o seu acordo à dispensa da leitura do contrato. O director do Gabinete da Ponte e o representante da adjudicatária da obra confirmaram a conferência do texto e declararam que podia ser assinado o documento, por estar conforme. Em face disso, o ministro dispensou a leitura do contrato.

A seguir, o Oficial Público convidou o procurador-geral da República a declarar que verificara os poderes do sr. McCracken para assinar o contrato em nome da United States Steel Export Company, ao que o sr. dr. Furtado dos Santos informou constar do processo do concurso a procuração que dava plenos poderes àquela individualidade norte-americana para firmar o documento, pelo que a sua assinatura obrigará a U. S. S. E. C.

Cumpridos estes preceitos em pouco mais de um quarto de hora, procedeu-se à outorga do documento, que todos — incluindo o sr. eng. Arantes e Oliveira, que o fez em nome e representação do Estado — os seus signatários firmaram, usando canetas oferecidas pela organização adjudicatária, com interessantes suportes-bases em que foram colocadas placas de prata, tendo gravados o desenho da ponte projectada e os nomes de cada um dos signatários do contrato, assim como as iniciais da United States Steel Company. Por seu lado, o sr. eng. Arantes e Oliveira ofereceu às individualidades que outorgaram o documento, volumes com a cópia dos respectivos termos, encerrados em artísticas caixas de cabedal.

Os três exemplares principais dos textos em português e em inglês têm as folhas ligadas por uma fita com as cores da bandeira portuguesa, estando as pontas fechadas pelo selo de lacre normal de qualquer contrato, envolto numa pequena caixa de prata com o escudo nacional em relevo na face interior.

As cópias oferecidas pelo Ministro foram também rubricadas por todos os que assinaram o contrato.

A ponte — afirmou no seu discurso o sr. Ministro — será um valioso instrumento do progresso do País e mais directamente da vasta área a Sul do Tejo

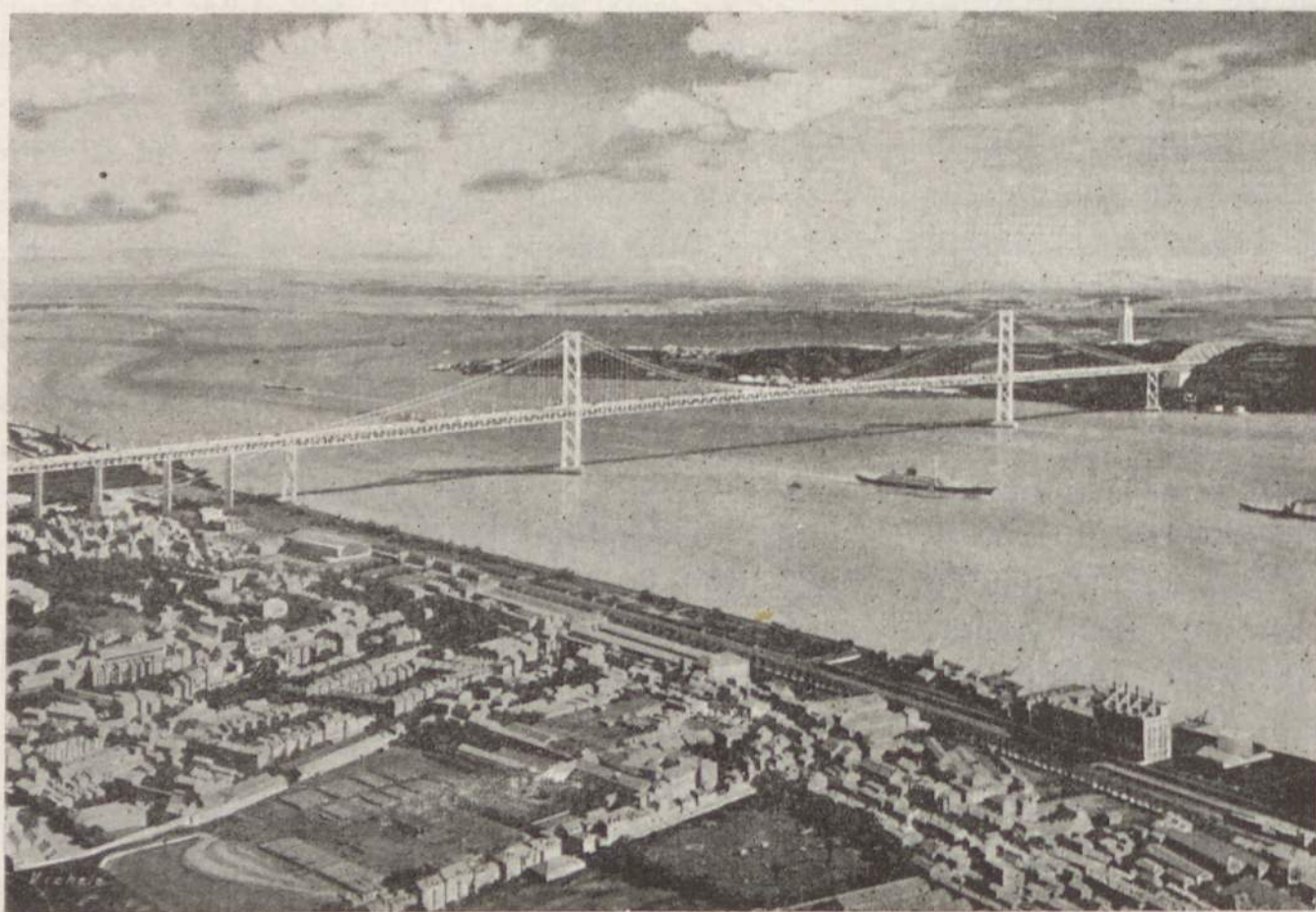
Após a assinatura do documento, o sr. eng. Arantes e Oliveira pronunciou o seguinte discurso:

«Permitam-me VV. Ex.^{as} que profira algumas rápi-

décadas, em consequência do progresso geral operado no País.

É evidente que a envergadura singular desta obra constitui só por si motivo de legítimo orgulho para todos nós. Mas não podemos deixar de pôr em primeiro plano o papel que a Ponte sobre o Tejo vai desempenhar, como valioso instrumento do progresso do País e mais directamente da vasta área a Sul do Tejo, cujo desenvolvimento económico e social tem sido contrariado pela precaridade das ligações através do estuário do nosso primeiro rio.

Sou tentado a fazer referência especial às perspectivas tão prometedoras que com a resolução deste problema irão passar a oferecer-se aos nossos planos de valorização do Alentejo e da península de Setúbal, ambos objecto do carinhoso interesse do Governo.



✱
Foto-montagem da
Ponte Salazar
✱

das palavras que a importância desta cerimónia certamente justifica.

Quero, antes de mais, apresentar os meus cumprimentos a VV. Ex.^{as} e agradecer a honra da presença de tão distintas individualidades neste gabinete.

Peço vénia para saudar especialmente o sr. embaixador dos Estados Unidos da América e, na sua ilustre pessoa, a grande nação amiga que representa com tanta elevação, fazendo votos muito sinceros por que a realização da grande obra, doravante assegurada, venha a traduzir-se ainda em maior estreitamento dos velhos laços de amizade que unem os nossos dois países.

Não seria sincero se ocultasse a emoção e alegria que esta singela cerimónia, a que acabamos de assistir, me despertou.

A celebração do contrato para a construção da Ponte sobre o Tejo constitui na realidade o coroa-mento dos esforços de muitos anos — quase um século — para a realização de um empreendimento cuja importância transcendente foi desde sempre reconhecida e que se acentuou gradualmente nas últimas

Tudo justifica, pois, a nossa satisfação ao vermos finalmente assegurada a efectivação desta grande obra.»

Penso que poderemos traduzir o nosso agradecimento numa expressiva homenagem, que certamente terá o aplauso da Nação, atribuindo o nome do sr. Presidente do Conselho à grande realização que vai agora materializar-se

Prosseguindo, o sr. eng. Arantes e Oliveira acrescentou:

«O meu pensamento vai necessariamente, neste momento, para todos os que deram a sua decisiva contribuição para este facto. Teremos de agradecer-lo em primeiro lugar ao sr. Presidente do Conselho, a quem se deve terem sido criadas nos nosso País condições para se tornar possível encarar empreendimentos desta envergadura e de quem dimanaram mais uma vez, neste ensejo, a orientação e o estímulo indispensáveis para que o nosso trabalho alcançasse o êxito que hoje festejamos. Penso que poderemos traduzir o nosso agradecimento numa expressiva

homenagem, que certamente terá o aplauso da Nação, atribuindo o seu nome à grande realização que vai agora materializar-se e de que é incontestavelmente o principal obreiro.

Não poderia deixar de invocar ainda, nesta ocasião, como objectivos justos do nosso reconhecimento e do nosso apreço, os homens do Governo que impulsionaram o estudo desta obra nas suas fases sucessivas e através das vicissitudes que estão sempre na história dos grandes empreendimentos e cuja acção eu me limitei a procurar prosseguir, socorrendo-me do seu exemplo e da sua orientação.

Quero aproveitar ainda este momento para exaltar mais uma vez o admirável trabalho da plêiade de engenheiros prestigiosos que desde o início puseram e continuarão a pôr incondicionalmente ao serviço deste empreendimento, ajudados por colaboradores exemplares, os primores da sua competência e da sua devoção.

Resta-me dirigir-lhe as minhas calorosas saudações, sr. engenheiro McCracken, e à empresa adjudicatária que V. Ex.^a aqui tão bem representa, e declarar-lhe que, sem desprimor para as demais grandes firmas concorrentes que por igual apreciamos, me congratulo por a execução desta obra ficar confiada a uma organização industrial tão prestigiada em todo o Mundo e dispondo de colaboradores cujo merecimento já tivemos ocasião de constatar pessoalmente neste primeiro período de trabalhos preparatórios e de exaustiva elaboração da minuta do contrato hoje assinado.

Estou certo de que, para além da frieza das cláusulas deste meticuloso documento, hão-de ter sempre uma influência muito importante na boa marcha da nossa tarefa as relações de leal e afectuosa cooperação que estão já tão auspiciosamente instauradas entre os nossos técnicos e as nossas administrações, todos orientados para o supremo objectivo do maior êxito final deste empreendimento.»

As declarações do sr. eng. Arantes e Oliveira foram aplaudidas com calorosas palmas.

A construção da ponte será um exemplo concreto do contínuo progresso e espírito moderno de Portugal — disse o representante da organização adjudicatária

Falou depois o sr. eng. Charles K. McCracken, que se expressou, em inglês, nos seguintes termos:

«Agradeço-lhe, sr. Ministro, em nome da United States Steel Export Company e no dos nossos associados: Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Ld.^a (Sorefame), International Morrison-Knudsen Company, Inc. American Bridge Division of United States Steel Corporation, Compagnie Pour L'Étude et le Développement des Échanges Commerciaux (Compadec), Steinman, Boynton, Gronquist & London, Consulting Engineers e Tudor Engineering Company.

Aqueles de entre os nossos que estiveram mais intimamente ligados com esta tarefa apreciaram e ficaram a admirar mais o povo português. Sempre a sua conhecida educação, sinceridade, cordialidade e consideração foram mais do que evidentes.

Temos confiança de que as nossas actividades neste trabalho aumentarão a amizade que existe há muito tempo entre os povos dos nossos dois países.

V. Ex.^a pode estar certo de que faremos tudo o que for possível para merecer a confiança com que nos honrou ao assinar este contrato.

A construção da Ponte sobre o Tejo será um exemplo concreto do contínuo progresso e espírito moderno de Portugal. O povo português continua a conquistar a natureza. Agora, ligando sobre o largo Tejo, mais intimamente, as regiões do Norte e do Sul, com os benefícios que resultarão para a sua indústria, comércio, agricultura e vida social. Além disso, a beleza e a utilidade da ponte serão apreciadas não somente pelo povo português mas também pelos muitos visitantes do vosso belo País.

Sentimo-nos justificadamente orgulhosos em colaborar com V. Ex.^a na aceitação das dificuldades a vencer para construir uma ponte que tem o pilar mais profundo do mundo, que é a ponte mais comprida do mundo para tráfego rodo-ferroviário e que, fora do nosso país será também a mais comprida do mundo.

Os seus engenheiros, sr. Ministro, serão os primeiros a medir com precisão e cientificamente o comportamento de uma ponte desta grandeza, durante a sua utilização. Os conhecimentos assim adquiridos terão valor mundial para a engenharia, na construção de futuras e semelhantes pontes.

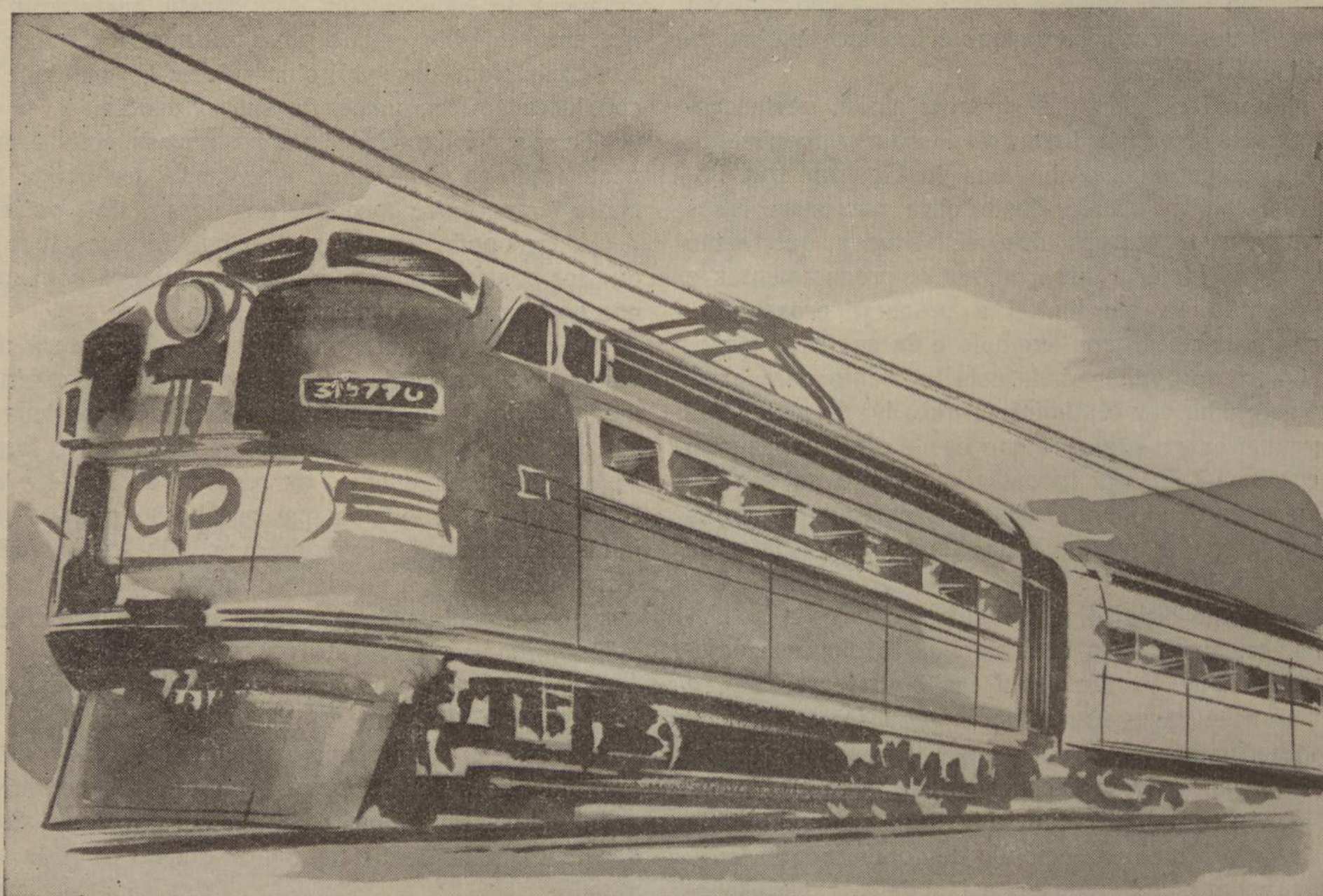
Consideramos um grande privilégio o ter tido a oportunidade de trabalhar com os dedicados e capazes engenheiros do seu Ministério.»

Finalmente, nós e os nossos associados festejamos o facto de dar a conhecer ao mundo que estamos associados com o Governo de Portugal e com o seu povo neste grande empreendimento.»

Também as palavras do representante da U. S. S. E. C. foram sublinhadas por demorada salva de palmas.

A seguir, o sr. eng. Sousa Carneiro declarou terminado o acto, em nome do titular da pasta das Obras Públicas, que no final foi vivamente felicitado pelos seus colegas do Governo, embaixador dos Estados Unidos e demais personalidades.

O sr. prof. dr. Pinto Barbosa, ministro das Finanças autorizado pelo decreto-lei já referido a celebrar os acordos financeiros e assinar os contratos de financiamento com as entidades financeiras propostas pela United States Steel Export Company, quando da realização do concurso público para adjudicação da obra, não pôde comparecer por se encontrar doente. Esteve presente, no entanto, o chefe do seu gabinete.



CEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Stuart Carvalhais

Em 1917, a revista «Alma Nova», dirigida por Mateus Moreno e João Saavedra Machado, organizou, num dos salões do Teatro S. Carlos, uma exposição de pintura, desenho, escultura e arquitectura. Foi muito visitado esse certame artístico. Um dos seus mais assíduos visitantes era Columbano. No número, não pequeno, dos expositores, figuravam os pintores Martinho da Fonseca e Carlos Bonvalot, os escultores Raul Xavier e Maximiano Alves e, como architecto, José Leitão de Barros. O artista Stuart Carvalhais apresentou-se nessa exposição, não como caricaturista, mas, pormenor curioso! — como pintor. Propositadamente nos referimos a Columbano. O Mestre insigne havia reparado, com grande interesse, nos trabalhos de Stuart Carvalhais e mostrou empenho em conhecê-lo pessoalmente. Numa das visitas de Columbano à exposição, Stuart apareceu ali, casualmente. Eu próprio fui buscá-lo para o levar à presença do Mestre. Para o pobre Stuart foi um momento de grande glória. Para todos nós uma inolvidável hora de encanto. Columbano, Mestre dos Mestres, era um conversador admirável.

Tendo corrido, entre os coleccionadores de obras de arte, a notícia desse encontro, foram adquiridos, na tarde seguinte, todos os quadros de Stuart.

Há vinte e tantos anos lembrei, na *Civilização*, do Porto, a necessidade de se organizar um grande Album com a reprodução das principais caricaturas e desenhos do artista que, há dias, foi levado a enterrar. Esse Album dar-nos-ia a medida do génio de Stuart. Ele sentiu e amou Lisboa, viveu os seus tipos curiosos e demonstrou uma ternura imensa, extraordinariamente humana, pelos humildes.

Stuart esbanjou, a mãos largas, talento, vida, saúde e algum dinheiro, que isso de ser artista não é caso para se fazer fortuna.

Por onde param os melhores trabalhos desse homem que tinha génio e nunca teve a consciência do seu alto valor? Agora é que vai sentir-se a sua falta.

Stuart de Carvalhais honrou esta «Gazeta» com a sua preciosa colaboração.

Com a sua morte, não desapareceu apenas um grande pintor, deixou também de pulsar um nobre, afável e generoso coração.

Os nossos artistas



UM RECANTO DE ÉVORA:
ARCADA HISTÓRICA

Aquarela de José Félix



A UM MENINO

*Menino que apareces para a vida,
Não te deixes tentar por bens do mundo.
A desgraça anda neles envolvida.
É preciso evitar o abismo fundo.*

*O mando é nuvem que se esvai, perdida,
O orgulho é sol que nunca foi fecundo,
O mal é fera que será vencida,
O ouro é incêndio a crepitar, profundo.*

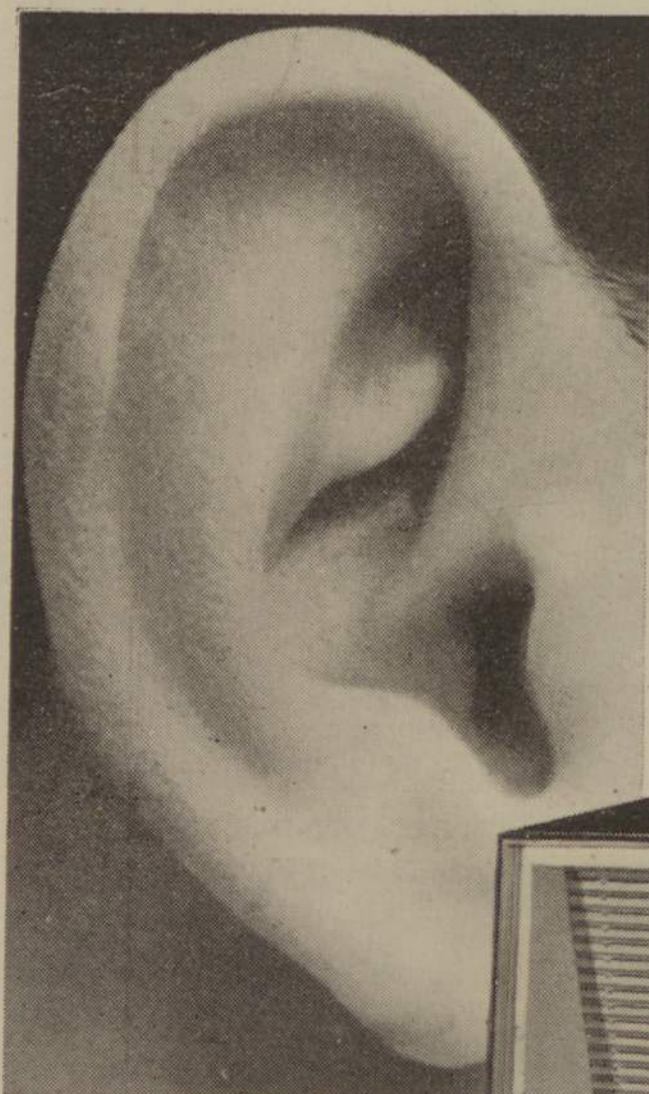
*Menino que descerras os teus olhos,
Repara, sim, no mar sem fim de abrolhos
Que envolve a terra e não acaba mais.*

*E, de alma aberta a toda a voz que chora,
Sê flor e estrela pela vida fora,
Exemplo vivo a aliciar mortais.*

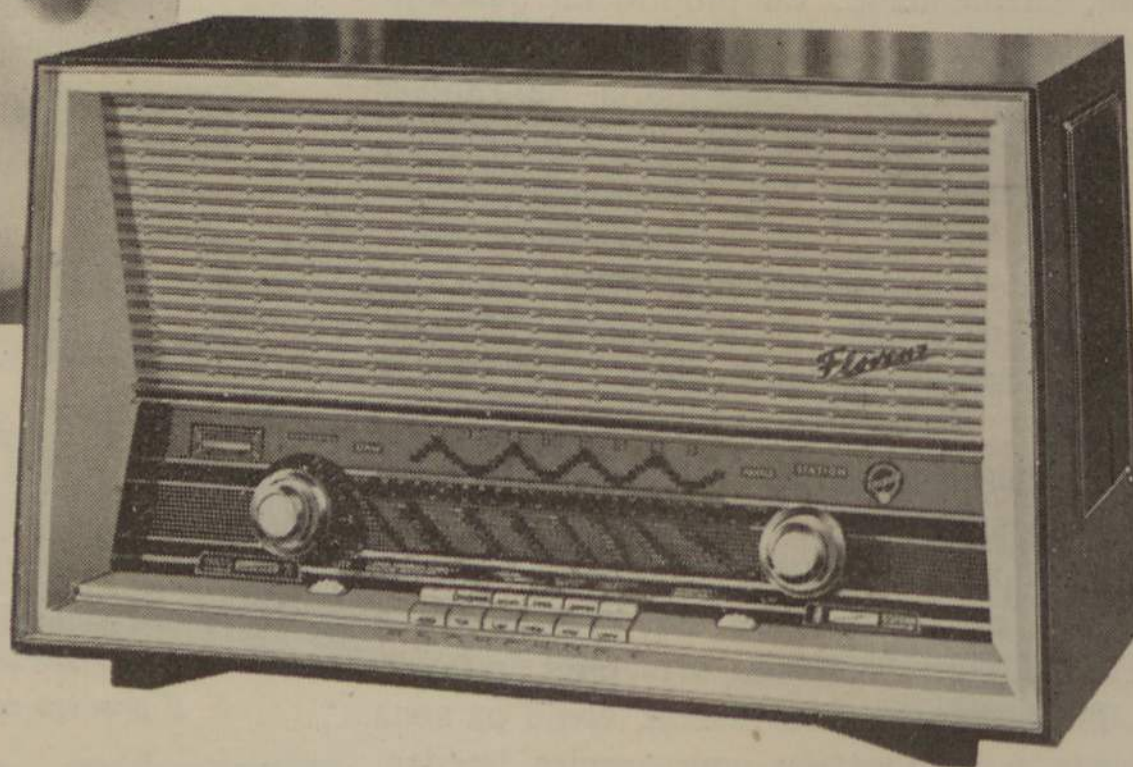
Francisco Ventura

nunca foi tão fácil escolher o melhor...

**basta ouvir
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manejo
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Sede : Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32 — Tel. *73 69 91 • Filial : Porto — Abertura em breve



ponto por ponto o melhor

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Uma vez por ano, como aconteceu agora, o pedestal do monumento a Michel Felice, em Newport, fica coberto de tomates. Felice passou à história por haver comido, pela primeira vez, tomates crus, à vista de numeroso público. Considerado venenoso, o tomate, após a «prova heróica» de Felice, entrou para a lista das plantas inofensivas...

(do diário *Feuilles d'Avis* – Neuchatel)

Descobriram-se as ruínas da acrópole da cidade pre-histórica de Pyrasos, durante escavações realizadas nos arredores de Anchialos, na Tessália. Entre os objectos encontrados na camada neolítica conta-se certo número de ídolos de barro, a maior parte dos quais representa a Deusa da Fecundidade. Pyrasos foi uma das três cidades do reino micénico, de Prostelau. Floresceu até ao ano 217 antes de Cristo e foi destruída por Filipe da Macedónia.

(do diário calabrês *Gazzetta del Sud* – Cosenza)

Os escombros de duas cidades etruscas, que foram destruídas pelos romanos 388 anos antes de Cristo, localizaram-se agora por um grupo de arqueólogos. As investigações abrangeram uma grande área ao norte de Roma. Entre os achados encontram-se objectos de utilidade doméstica etrusca e também cerâmica importada da Grécia.

(de *Corcica Gazzetta* – Bastia)

Está em moda na Inglaterra comprar um automóvel desmontado e montá-lo pacientemente em casa. Desta maneira os automobilistas escapam ao pagamento do *purchase tax*, imposto que incide sobre o preço dos automóveis montados nas fábricas vendidos no mercado interno inglês. Por exemplo, o comprador de um automóvel desportivo pagará 70 contos em vez de 118, se o adquirir em peças e agregados mecânicos e os montar ele próprio.

(de *La Presse Libre* – Otava)

Na exposição de lacticínios realizada em Durban despertou geral interesse um sistema mecânico capaz de ordenhar 300 vacas ao mesmo tempo. Estábulos dispostos em cinco carreiras, apetrechados com máquinas de ordenhar ligadas por tubos e accionadas por

um só sistema de sucção formavam o conjunto, que foi classificado como o maior do mundo.

(do diário *Argus Rhodesian* – Salisbury)

Uma sepultura «viking», do século V, foi descoberta em Soderhan, no golfo de Botonia, por arqueólogos suecos. Contém os restos mortais de quem, provavelmente, foi um chefe do seu tempo, com os seus equipamentos de guerra: espada, couraça e lança.

(de *La Voix du Sancerrois*)

Inaugurou-se em Inglaterra o primeiro parque para automóveis, em 12 andares, ligados por uma rampa em espiral. Acomoda mil carros e custou 24 mil contos.

(de *La Ragione* – Roma)

Um novo aspirador com um filtro especial que limpa sem ruído o chão e capta todos os micro-organismos existentes nas poeiras, mesmo os ultra-virus, está a ser utilizado nas centrais atómicas para eliminar poeiras contaminadas por irradiações. É uma máquina pesada, mas desloca-se por si própria.

(do *S. Galler Tagblatt* – Berna)

Praticaram-se pela primeira vez operações cirúrgicas em pequenos e delicadíssimos vasos sanguíneos com o auxílio de um microscópio especial que «amplia» o ponto que é submetido à intervenção. A nova técnica permite fazer a ligação de artérias com a espessura de um palito.

(de *Gazeta del Norte* – Madrid)

Foi construída na Suécia a máquina de «offset» mais moderna do Mundo: imprime folhas de qualquer dimensão em 8 cores, à velocidade de 150 mil por hora. Outra máquina extraordinária coloca cápsulas de alumínio em 65 milhões de garrafas no prazo de algumas horas.

(do *Deutsche Korrespondenz*)

Num discurso pronunciado na *Liga Aérea do Império Britânico*, Jorge Edward, seu presidente, revelou que dentro de seis anos as linhas aéreas inglesas terão aviões que deslocam e aterram na vertical e se deslocam horizontalmente a uma velocidade tripla do som.

(da *Revue Bretonne* – Bourges)

Um professor do Instituto da Georgia chegou à conclusão de que a longevidade é directamente proporcional à altitude, depois de estudar 250 homens e mulheres de idade avançada, que vivem no distrito de Gari. Há 13 pessoas com mais de noventa anos em cada dez mil habitantes vivendo a uma altitude de 700 a 750 metros e 54 em cada dez mil habitantes de 2.000 metros.

(do diário *Aktuelt* – Copenhague)

Os funcionários da Biblioteca do Parlamento de Tóquio estudam a transferência daquela biblioteca para o novo edifício e calculam que essa operação custará cem «yens» por livro, e como são 200 milhões de livros o custo total será de 200 mil libras. A transferência principiará a ser feita por uma prateleira de cada vez.

(de *L'Actualidad* – Barcelona)

Segundo um inquérito do Instituto de Ciências Médicas de Nova Delhi um *yogui* enterrado herméticamente e encerrado por longo período pode sobreviver, criando condições para resistir. Poderá reduzir voluntariamente o metabolismo diminuindo 45 por cento o oxigénio absorvido e o anidrido carbónico expelido.

(do diário *Albertan* – Otava)

Um «super-mercado» americano está a empregar um processo original para evitar que dele saia quem quer que seja sem pagar as mercadorias adquiridas. Os carros ali empregados para transportar as contas possuem uns travões especiais, magnéticos, que entram em acção logo que o cliente procura sair do mercado. Para destravar o carro é necessário uma chave especial fornecida pelo caixa contra o pagamento da conta...

(do diário *Vrizefolk* – Haya)

Foi lançado no comércio o novo invento do italiano Dicapitani: o cigarro que dispensa os fósforos. Os direitos de publicação e exclusivo foram adquiridos por 27 países. A ponta do cigarro é preparada de tal forma que, friccionada numa superfície apropriada, inflama-se imediatamente. Os primeiros cigarros foram postos à venda na Suíça, Alemanha e Áustria.

(do *Noya Werlud* – Estocolmo)

Um dos principais candidatos ao título de campeão de actividades curiosas e fora do comum é John Delt que apaga os desenhos que pseudos desenhistas fazem nos cartazes dos comboios subterrâneos de Nova York. Há trinta anos que é empregado da agência de publicidade que anuncia nos comboios. Com o auxílio de borrachas e emendas de cartazes, Delt afirma que já apagou mais de 40 mil garatujas e bonecos.

(do semanário *Le Passant* – Lyon)

Diversos jornais americanos começaram a utilizar a transmissão das suas edições através da rádio em vez do transporte por avião. O grande diário japonês «Asahi Shimbrun» serve-se deste sistema desde há bastantes anos. O jornal é transmitido folha por folha de Tóquio para a cidade Sapporo, a 800 quilómetros de distância. Cada página demora 17 minutos a ser transmitida e é obtida com um negativo a partir do qual são feitas chapas por fotogravura imediatamente enviadas para a tipografia. Como as folhas que servem de original para a transmissão são as primeiras provas obtidas em Tóquio, a saída do jornal em Sapporo faz-se cerca de vinte minutos depois dele ser posto à venda na capital japonesa, correspondendo a velocidade do transporte a 1.600 quilómetros por hora!

(de *La Chronique* – Paris)

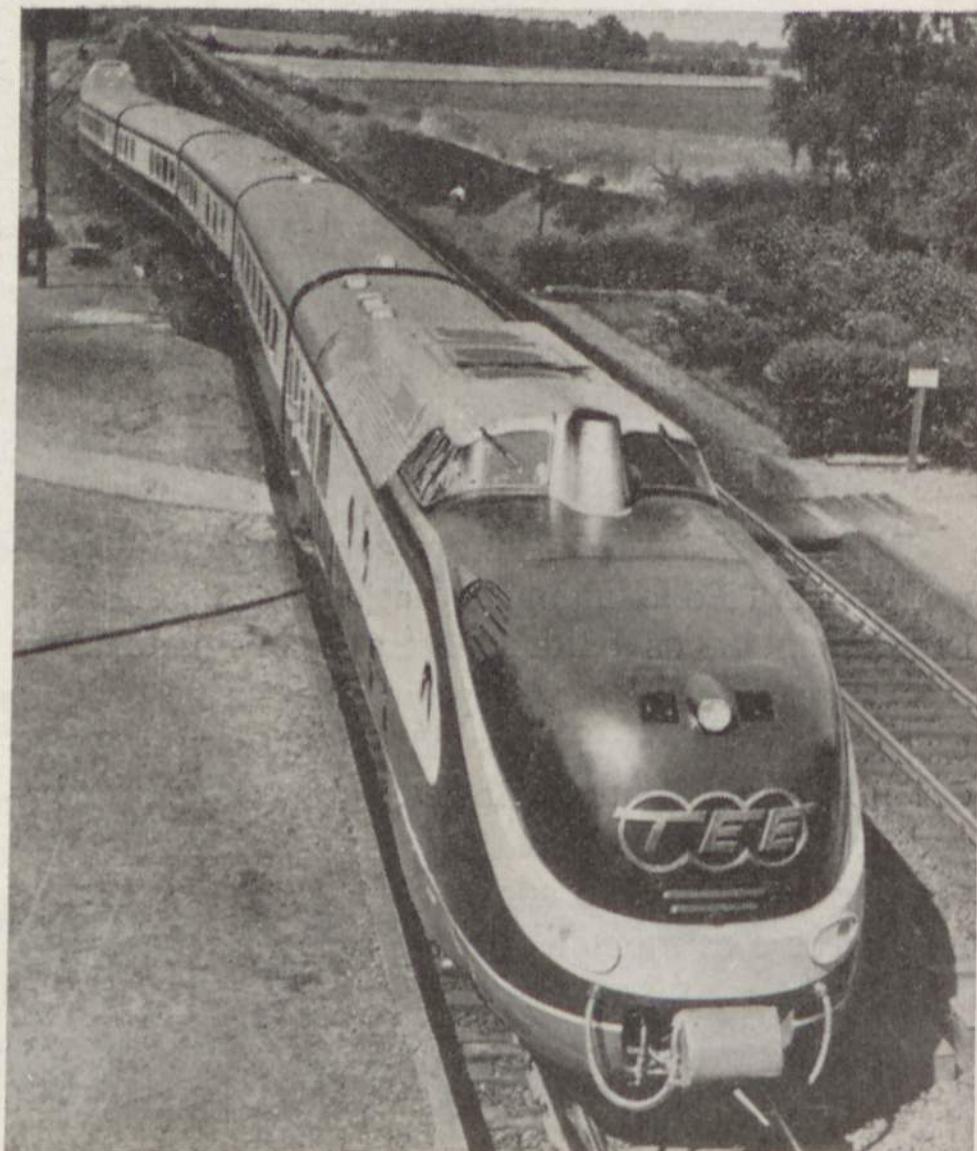
O Dr. Guiling, da Academia de Ciências de Baden, disse existirem na Alemanha indivíduos que fazem a sua vida normal com artérias artificiais em matéria sintética. Estas artérias, que foram há anos fornecidas em grande escala aos hospitais, têm 60 cms. de comprimento, variando o diâmetro de 6 a 24 milímetros.

(de *Le Courrier du Sarthe* – Mans)

Em Leicester imaginou-se uma nova forma de vender carvão. É uma máquina de venda automática: introduz-se uma moeda e... sai um embrulho com carvão.

(do *Welt auf Reisen* – Berna)

Viajar de comboio através da Alemanha é aliar o prazer à comodidade!



Um dos modernos comboios TEE dos Caminhos de Ferro Alemães.

INFORMAÇÕES: **TURISMO ALEMÃO** (Delegação Oficial)

Rua do Salitre, 5-1.º Telef. 246 84 LISBOA

Indústria Nacional

A primeira locomotiva Diesel-eléctrica, de uma série de quinze, já foi entregue à C. P., tendo também sido entregues aos C. T. T. três ambulâncias postais

Já se constroem locomotivas Diesel-eléctricas em Portugal.

No dia 7 do corrente, na estação de Santa Apolónia, com a presença dos srs. ministros das Comunicações e da Economia, foi entregue oficialmente à C. P. a primeira de uma série de quinze locomotivas Diesel eléctricas encomendadas à SOREFAME, da Amadora, e destinadas ao serviço misto de manobra e de linha.

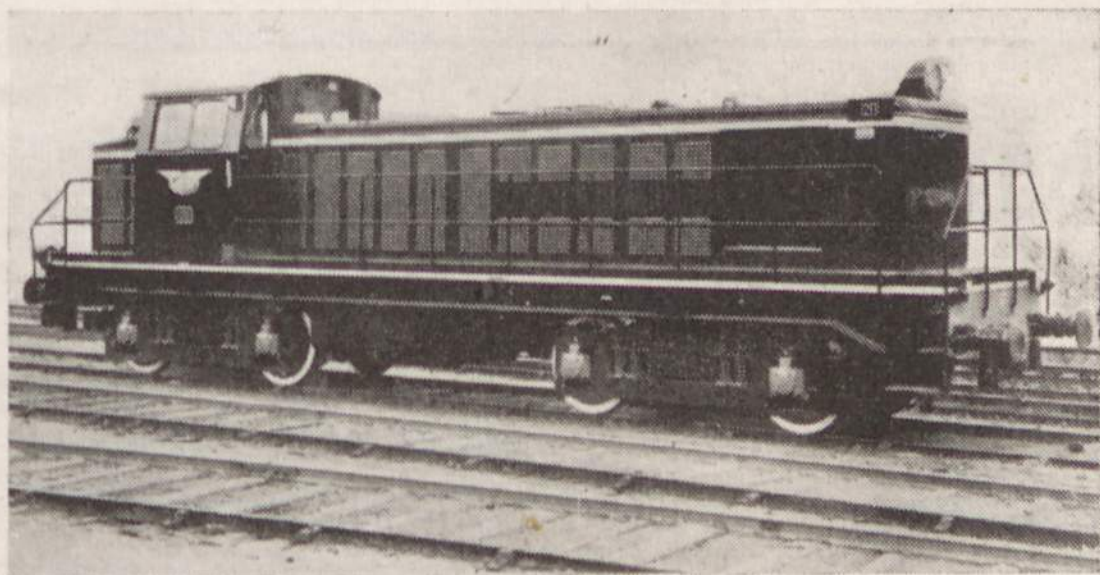
A nova locomotiva — a 1201 — chegou ali às 10,55, vindo à cabeça de um comboio composto por um

foram retiradas as carruagens, tendo ficado a locomotiva exposta ao público durante todo o dia.

A locomotiva, pintada de azul escuro, executada na Amadora, sob licença dos Établissements Brissonneau & Lotz, de Paris, apresenta as seguintes características:

Este tipo de locomotiva foi internacionalmente adoptado pelos Caminhos de Ferro da Europa, para o serviço misto de manobras e linha, havendo algumas centenas destas locomotivas em circulação.

Os motores são «M. G. O.», de 825 CV, construí-



Locomotiva Diesel-eléctrica, para serviço misto de manobras e linha

furgão, uma ambulância postal de aço inoxidável, também construída na Sorefame, e uma carruagem-salão.

Nesta carruagem-salão viajaram, desde a estação do Rego para Vila Franca de Xira e dali para Lisboa, os srs. ministros da Economia e das Comunicações; engenheiros Roberto de Espregueira Mendes, Vasco Viana e Almeida e Castro, respectivamente Director-Geral, Chefe dos Serviços Técnicos e Adjunto da C. P.; Prof. Doutor Mário de Figueiredo e dr. Quirino da Fonseca, presidentes, respectivamente, dos conselhos de administração da C. P. e da Sorefame; Eng. Miranda Coutinho, Director-geral dos Transportes Terrestres, e alguns engenheiros dos C. T. T. e da firma construtora.

Admiradas a locomotiva e a ambulância-postal,

dos pela Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, de Mulhouse, França. O equipamento eléctrico é do construtor Brissonneau & Lotz.

Estas locomotivas podem desenvolver uma velocidade máxima de 80 km/hora.

São providas de 2 bogies de 2 eixos cada um. Todos os eixos são motores.

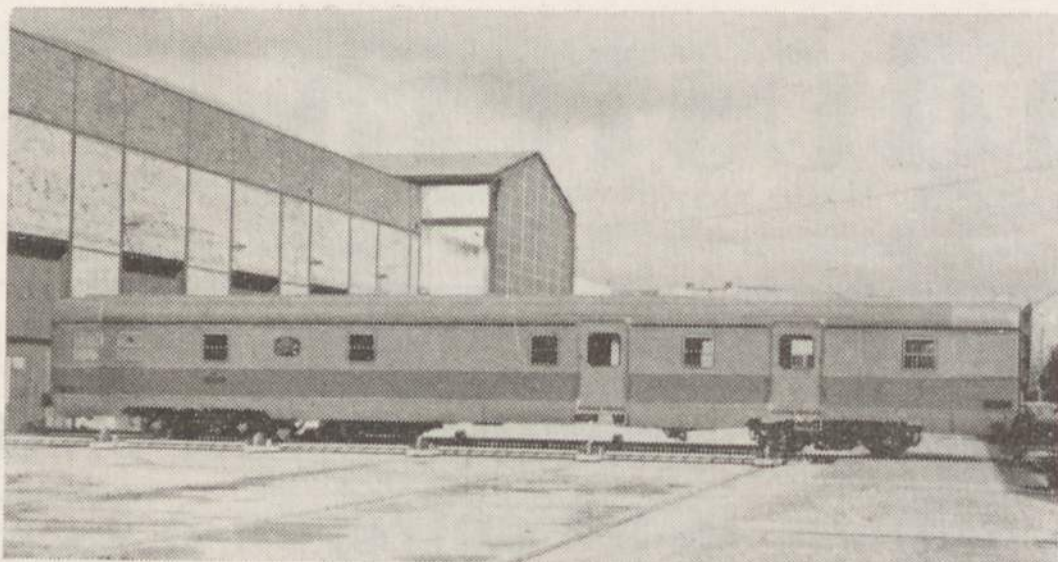
A ambulância postal, que participou na composição rebocada pela nova locomotiva, foi igualmente construída pela Sorefame para a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, e faz parte de um grupo de 3 ambulâncias, destinadas aos comboios de longo curso, todas já entregues.

Estas ambulâncias foram cuidadosamente estudadas pelos C. T. T. e pela Sorefame, para bem se adaptarem às exigências do serviço postal.

(1)

Ambulância postal de aço inoxidável,
para comboios de longo curso

(1)



São do tipo ultimamente adoptado na Europa, medindo 26,120 m de comprimento, o que excede as dimensões do material correntemente em circulação.

Os seus interiores foram bem cuidados e prestou-se especial atenção ao conforto do pessoal, que nelas dispõe de instalações com «couchettes» [camas], vestiário e instalações sanitárias, com W. C. e lavabo.

O compartimento de carga e a sala de manipulação de correio são espaçosos e providos de todas as facilidades de trabalho.

As ambulâncias foram construídas sob licença de THE BUDD COMPANY, de Filadélfia.

Na execução deste material também a técnica e a mão de obras portuguesas deram relevantes provas,

sendo sobretudo de acentuar o excelente acabamento, quer das locomotivas, quer das ambulâncias.

Até Maio as restantes catorze locomotivas da série 1201 entrarão ao serviço da C. P.. Presentemente, estão em fabrico, também nas oficinas da Sorefame, mais vinte e uma unidades Diesel-eléctricas, destinadas à segunda fase da electrificação da linha Lisboa-Porto, a partir do Entroncamento; trinta e seis carruagens de 1.ª classe, de longo curso, catorze das quais com ar condicionado, também para o mesmo percurso, e ainda vinte locomotivas Diesel-eléctricas e três carruagens-restaurantes com ar condicionado.

No novo restaurante da estação de Santa Apolónia foi servido um beberete aos convidados, oferecido pela Sorefame.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA} BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 26-D, 26-E — Telefone: 834724

AMARANTE, ARCOS DE VALDEVEZ, PENICHE, FÁTIMA, VILA DA FEIRA E ELVAS

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

Casa Bancária Pinto de Magalhães, Lda.

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Aviação sem motor

Vamos hoje falar de um «veleiro», fora de série, que surgiu no firmamento da aviação sem motor, o FOKA, da classe «standard», derivado do projecto «Mewa», segundo os conselhos do eng.º W. Nowakosky, e dirigido pelo seu colega Okarumus, ambos polacos.

Em Butzweiler, quando dos Campeonatos do Mundo 1960, só a sua presença no campo causou a mais extraordinária admiração nos velejadores dos cinco continentes, ali reunidos.

De asa trapezoidal, o FOKA dispõe de *aileron*s de pequenas dimensões e grande eficácia, pois em 3 segundos pode passar da linha normal de voo a viragens de 45.º, cifra inultrapassada até agora. Fuselagem totalmente de madeira, dispõe a sua silhueta dum perfil quase laminar, e a parte dianteira, incluída a cabina, cuja cobertura desliza para a frente, pode ser «largada» em voo. Todas as saliências foram suprimidas com excepção do patim e da roda. O piloto viaja semi-inclinado mas dispõe duma visibilidade quase total. O conjunto apresenta o estilo clássico do avião supersónico.

Numa palavra: o FOKA é um «veleiro» maravilhoso, produto de construtores polacos, que podem agora, com este aparelho, marcar ainda mais a sua categoria de «internacionais».

Características: Envergadura: 15 m.; comprimento: 7 m.; superfície alar: 12,16 m²; peso vazio: 205 kg.; peso máximo, em voo 300 kg.

O que é o «espaço aéreo»

Segundo definição do dr. Bing Cheng, da Faculdade de Direito do University College, da Universidade de Londres, o termo «espaço aéreo» é algo que deve ser aclarado quanto antes. Existe a possibilidade de que haja «vazios» entre os espaços aéreos de diversos países, ou que estes se sobreponham?

Os limites laterais do espaço aéreo nacional estão determinados pelas linhas verticais traçadas ao largo das fronteiras em terra e no mar.

Estas verticais, ao serem prolongadas, devem passar pelo centro da Terra. Como a forma de esta é quase esférica, não haverá «vazios» nem superposições. Portanto, lateralmente, não há problema.

O limite superior do espaço aéreo é mais difícil de determinar. Significa «espaço aéreo», espaço onde há ar, não obstante não se conhecerem com exactidão os limites precisos da atmosfera terrestre?

Para fins práticos, poder-se-ia chegar a acordo de considerar como limite superior do espaço aéreo nacional a base da exosfera, cuja altura, sobre a superfície da Terra, se calcula, actualmente, entre 480 e 800 quilómetros. As investigações podem proporcionar a cifra exacta. A existência de matérias gasosas, a altitudes muito maiores, não afectaria a questão, desde que não formassem parte da atmosfera terrestre.

Astronáutica

Eis algumas definições, segundo a «Nomenclatura» adoptada pelo Centro de Estudos Astronáuticos da Mocidade Portuguesa:

Foguete-Foguetão: Veículo propulsionado por reacção, cujo motor pode funcionar sem necessidade de qualquer fonte exterior de oxigénio, e logo, sem dependência da atmosfera.

Míssil: Objecto arremessado no espaço (sentido geral) ou, em sentido particular, arma auto-propulsionada ou autoprojectada, não pilotada, que se desloca acima da superfície terrestre.

Míssil intercontinental: Míssil com alcance superior a 6400 kms.

Míssil de longo alcance: Todos os mísseis modernos com alcance entre 2400 e 6400 kms.

Espaço Cósmico: O espaço em volta dos astros e dos gases que os possam imediatamente envolver. Melhor que o «espaço interplanetário».

Espaço Sideral: Espaço entre astros (no sentido geral) ou espaço entre estrelas (sentido especial).

Astronáutica: Ciência que estuda os problemas do voo entre os astros (termo criado por Ainé em 1927).

Astronave: Engenho destinado a voar no espaço cósmico. Melhor: navio do espaço.

Veículo Orbital: Engenho que pode ser colocado numa órbita em volta da Terra.

Cone-Ogiva-Nariz: Parte extrema superior dos foguetões. Pode ou não fazer parte integrante do engenho.

Notas da Aviação Comercial

A Scandinavian Airlines System anunciou que oferecerá 7600 lugares por semana nos seus aviões a jacto puro DC-8C, entre a Europa e os Estados Unidos.

O programa do tráfego de Verão, efectivo a partir de 1 de Abril p. f., será o maior na história desta Companhia. Os aviões de jacto «Caravelle» servirão

Recortes sem comentários

Serpentes, Cobras, Jacarés

Num apartamento dum prédio, em Nova-Iorque, foram encontrados: duas serpentes de 5 metros de comprimento, várias cobras, tartarugas, um jacaré, papagaios e grande quantidade de gatos!

No mesmo compartimento, encontrou ainda a polícia o cadáver de um homem que apresentava uma orelha completamente roída. A vítima contava 57 anos e era empregado de elevadores, ocupando o apartamento já há 9 anos.

Já não era visto, razão por que a polícia fora avisada e, arrombando a porta, foi dar com tal espectáculo, matando à machadada uma das serpentes.

Ignora-se a razão da existência daquele jardim zoológico no apartamento onde vivia tão excêntrico inquilino.

Da «Gazeta de Cantanhede»

O Vício de esmolar

A Polícia de Segurança Pública de Beja acaba de descobrir mais um flagrante caso de exploração da caridade pública, detendo, quando se encontrava a mendigar em Serpa, António Simões, de 81 anos, casado, natural de Cuba, a quem foi encontrada a importância de 20.132\$50.

A P. S. P. averiguou ainda que este falso mendigo é aposentado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Do «Diário do Alentejo»

32 cidades da Europa e Médio Oriente servindo Lisboa 2 vezes por semana.

Os DC-8 desta Companhia dispõem duma autonomia de 8500 kms.

— A «Air France» acaba de transportar o seu 1 000 000 o passageiro a bordo dos seus «Caravelle» em vinte meses de serviços — o equivalente a 493 vezes a volta ao Equador e à medida que os seus 24 bireactores foram entregues pela Sud-Aviation. Foram percorridos 19.717.946 kms. e em cada dia eles voam, em média, 55.000 kms.

A «Air France» detém igualmente o seu interessante recorde do transporte e quase 3.200.000 passageiros em 1960.

— O primeiro passo para a automatização da regularização do tráfego aéreo junto da K. L. M., atendendo que aumenta o número de aviões de reacção, foi dado agora com a entrada em serviço do sistema SATCO, no Aeródromo de Schiphol, de forma a simplificar a missão dos que dirigem o tráfego, missão cada vez mais delicada. A máquina SATCO encarrega-se de realizar os múltiplos cálculos que são necessários fazer diariamente em relação ao movimento dos aviões.

Beber com conta, peso e medida...

Todas as pessoas que gostam de bebidas alcoólicas, mas que receiam as etilizações, têm um processo simples de determinar as quantidades que podem ingerir sem perigo de que a percentagem do álcool seja superior à da sua resistência física — afirma o Dr. Giórgio Lolli.

Explica que as suas observações e estudos lhe permitiram chegar à conclusão de que, multiplicando a graduação da bebida que se pretende ingerir por cinco e dividindo o resultado pelo peso da pessoa em causa, se obtém a quantidade da bebida que poderá tomar-se durante uma hora, na certeza de que o álcool não terá qualquer efeito nocivo.

No entanto, o Dr. Lolli não advoga a obrigatoriedade de se beber dentro dos limites estritos dados pela sua fórmula. Pelo contrário, salienta que qualquer pessoa pode julgar por si própria a quantidade de líquido a ingerir sem inconveniente.

De qualquer forma, a sua fórmula-base serve para se saber, com certeza, a quantidade de álcool que o sangue consegue absorver e eliminar no período de uma hora.

O Dr. Lolli é director da clínica de Yale Plan e por meio das suas experiências laboratoriais e inspecções concluiu que os efeitos perniciosos do álcool podem facilmente ser combatidos desde que se ensinem às pessoas as percentagens exactas que o seu organismo lhes permite ingerir sem inconvenientes.

Do «Jornal do Médico»

Companhia Industrial de Cordoarias Têxteis e Metálicas

QUINTAS & QUINTAS

S. A. R. L.

PÓVOA DE VARZIM

Telefs. P. P. C. $\left. \begin{array}{l} 11 \\ 308 \\ 605 \end{array} \right\}$

End. Teleg. CORDAS
Caixa Postal 10

A maior organização portuguesa para manufacturas de:

Cabos e Fios de Sisal, Manila, Algodão,
Linho e Cairo

Linhas e Cabos de Aço — normais e especiais
(preformados, Lang's Lay e Warrigton)

Cabos alumínio-aço para Baixa Tensão
Assistência Técnica para a sua Montagem

Cabos alumínio-Aço A. C. S. R.
Espias e Cabos de Terra

Os Novos Serviços Ferroviários Franceses

P o r G U E R R A M A I O

Os caminhos de ferro franceses já organizaram os horários dos seus comboios, a entrar em vigor em 28 de Maio próximo. Poucas são as alterações, mas mantém-se a marcha do «rápido» n.º 2 estabelecida no Verão passado, partindo à mesma hora de Hendaia e chegando a Paris às 23 horas em vez de às 23 h. 30, o que é muito importante, sobretudo para os passageiros que não tenham hotel ou morem nos arredores de Paris.

Na mesma linha, a S. N. C. F. oferece ao público o aceleração do «Ibéria-Express» partindo de Paris às 22 h. 40 em vez de às 21 h. 35 e chegando a Hendaia às 7 h. 53 ou seja com um ganho de 37 minutos, e como a demora, nesta estação, é apenas de 7 minutos em lugar de 35, a chegada a Irun é à hora actual, 8 h. 05, ou seja um ganho total de 1 h. 05.

A demora em Hendaia dos três grandes expressos internacionais foi reduzida ao mínimo, devido ao serviço de passaportes se fazer, pelos funcionários franceses, em Irun. É uma notável melhoria de serviço que muito agradará aos passageiros.

No rápido n.º 1 é mantida a partida de Paris às 8 horas mas a chegada, por aquele motivo, passa a ser a Irun às 16 h. 57 em vez de às 17 h. 25, havendo ali uma demora de 2 horas e três minutos, até à partida do comboio para Madrid e Lisboa, que continua a ser às 19 horas. Em tal caso conviria que a partida de Paris fosse mais tarde, mas como o comboio é especialmente destinado aos passageiros com destino a Bordéus, a S. N. C. F. quer que eles tenham ali o máximo de tempo e poderem regressar no mesmo dia a Paris, onde chegasse às 23 horas no comboio Madrid-Lisboa ou às 23 h. 30 no de Tarbes.

O famoso «Simplon-Oriente-Express» passa a chegar a Paris às 9 h. 25, meia hora mais cedo, tempo ganho nas linhas italianas.

No ano passado este comboio passou a fazer o percurso em menos uma noite (Paris-Belgrado) mas nem por isso teve o favor do público. A distância é muito grande e a aviação leva-o de vencida. A sua composição, que outrora era de 8 carruagens de luxo, está limitada a uma única, que vai de Paris a Belgrado e indo, duas vezes por semana, até Istambul e duas igualmente, a Atenas.

Todavia circulam diariamente carruagens vulgares de 1.ª e 2.ª classe entre Paris e Istambul e Paris-Atenas.

Mas o que a S. N. C. F. apresenta de notável é o serviço de «couchettes» sendo aumentado não só em França, mas no domínio internacional: Paris-Praga; Paris-Varsóvia; Paris-Trieste; Paris-Cairo; Paris-Brique.

O serviço trens-autos, também foi estendido de Paris a Milão e a outras cidades, assim como em França. As carruagens-camas igualmente foram aumentadas para vários destinos e um novo serviço é estabelecido de Paris a Moscovo. Quer dizer que, apesar das comodidades oferecidas ao público pelas «couchettes» é sempre maior o número de passageiros que apreciam os «Wagons-Lits» cada vez mais confortáveis, havendo já numerosas carruagens com compartimentos sobrepostos e individuais.

Os serviços internacionais são notavelmente melhorados com carruagens directas ordinárias de 1.ª e 2.ª classes de Paris para o Cairo, Schwarzach, Varsóvia, Praga, Trieste, Brigue, Viena, Salzburgo, Berlim e Bucareste.

Internamente passou a haver trens-autos de Paris a Biarritz, devido ao êxito que tiveram os de Calais a Paris e Arrignon. O automobilista mete o seu carro no furgão e deita-se confortavelmente no vagão-leito, ficando-lhe, em certos casos, mais barato o transporte do automóvel e da sua pessoa, que o custo da gasolina.

Já aqui o disse: os caminhos de ferro franceses têm o maior interesse no prolongamento a Lisboa, diariamente e durante todo o ano do «Ibéria-Expresso», complemento natural do «Sud-Express», mas, para isso, é necessário que ele faça de dia o percurso entre Lisboa e Irun-Hendaia. O recurso da passagem nocturna Lisboa-Vilar Formoso é transitário, pois fazer a viagem de Lisboa a Paris em duas noites e um dia é extremamente fatigante. Depois o trânsito a horas mortas na Beira Alta não interessa aos passageiros. Ora aquele comboio, tendo uma marcha semelhante à do «Sud-Express», pode bem ir de Lisboa a Vilar Formoso, parando em meia dúzia de estações, em 6 horas, e, uma vez concluídos os trabalhos, já muito adiantados, da renovação da via de Medina a Irun, não será difícil fazer os 63 h. quilómetros que vão de

Fuentes de Oñoro a Hendaia em 9 horas, e poder ali ligar com o rápido n.º 32, o qual, mercê de um ligeiro aceleramento, chegaria a Paris um pouco mais tarde que actualmente.

O afluxo de passageiros de modestas condições sociais é de tal ordem por essa Europa fora, que tem merecido a maior atenção dos caminhos de ferro, o que, a avaliar pelos franceses, não se poupam a esforços e aos maiores cuidados.

O futuro «Ibéria-Expresso» circulando de dia em Portugal poderia receber cómodas ligações do Porto, Figueira da Foz, e das linhas de Oeste, Viseu e Beira Baixa. Era, por assim dizer, o eixo do turismo popular em Portugal e por isso não lhe haviam de faltar passageiros internos e internacionais.

E se um dia, como espero, se venha a fazer a linha do Côa a Vilar Formoso, seria a ligação imediata com o estrangeiro da linha do Douro o fulcro do turismo de Portugal e das suas convergentes tras-montanas. O ramal de Barca d'Alva como linha internacional está irremediavelmente perdido. De resto,

aquilo nunca prestou para nada, o tráfego de passageiros e de mercadorias foi sempre mais que irrisório e nunca justificou os sacrifícios feitos com os comboios vazios que lá andavam. Isto sem falar na construção da linha em terras de Espanha, que nos custou os olhos da cara.

MENDES PEREIRA, HERDEIROS, LDA.

FÁBRICA PORTUGUESA
DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1896

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

TINTAS PARA ESCREVER / TINTAS
ESTILOGRÁFICAS / TINTAS
E ALMOFADAS PARA CARIMBOS /
/ TINTAS PARA DESENHO E
GUACHES / COLAS PARA
ESCRITÓRIOS / LACRES
PARA TODOS OS FINS, ETC.

Fornecedores da C. P.

12 Medalhas de ouro e prata em diversas exposições nacionais e estrangeiras

Fábrica de Lacticínios Favorita

Fabricantes de Manteiga
Bolachas, Chocolates, «Favorita»

TELEFONE 7
A V A N C A

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

Indústria de Matérias Plásticas



JOAQUIM LARANJEIRA

FABRICA EM **ELVAS** TELEF. 400



Fábrica de Artigos de Borracha e de Artigos Plásticos, por Injecção, Extrusão, Compressão e Soldagem Electrónica



Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DEPÓSITOS:

LISBOA: **ELVAS:** **PORTO:**

Praceta Pascoal de Melo, 5-A Rua da Carreira, 18 Rua da Fábrica, 11-1.º
Telef. 40083 Telef. 526 Telef. 30211

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gaz Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

FÁBRICAS ALELUIA

AZULEJOS LOUÇAS

TELEFONE, 22061-3 LINHAS

A VEIRO



LISBOA

Rua Rodrigo da Fonseca, 70 — r/c — Esquerdo

TELEFONE, 54872



PORTO

Galeria de Paris, 96, 1.º

TELEFONE, 27012

ÁGUA DE LUSO

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits
AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)
Telefone 770396 * LISBOA-4



Os maiores fabricantes mundiais de aços

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para os caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

foram e continuam a ser empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

L I S B O A

Rua D. João V, 7 — Telef. 6841 41-2-3

Fábrica de Fiação e Tecidos da Portela

Viúva Pinheiro & C.^a, Lda.

Fornecedores da Caixa Privativa da C. P.

**Tecidos de algodão
e fibras artificiais para**

o Continente, Ultramar e Estrangeiro

FÁBRICA:

Delães — V. N. DE FAMALICÃO

TELEF. 11 — RIBA DE AVE

ESCRITÓRIO:

Galeria de Paris, 78

P O R T O

TELEF. 2 50 28

Empresa Fabril do Norte S. A. R. L.

SEDE: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA e de SOURE

Fiação fina — Torcedura — Tecelagem
— Branqueação e Acabamento
Linhas para coser e bordar
Fiação e tecelagem de linho



Telegramas: NORTE — S.^a DA HO A

TELEFONES { P. P. C. — Expediente 141 143 S. H.
— Armazém 142 S. H.
— Gerência 68 S. H.



FÁBRICA DE FIAÇÃO
E TECIDOS DE SOURE

PALEÃO—SOURE

Telefone, Coimbra-6714



GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Construções metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos
— Fogões e Aquecimento Central — Tubagens para Água, Vapor e Gás
— Instalações de Gazoil

Fornecedor da C. P. em :

Fogões de grandes capacidades para as suas
cozinhas — Depósitos de grandes capacidades
para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas
de blocos para as suas obras — Portas de cais
mecânicas para garagens e outros e todos os
trabalhos de alumínio anodizado



Telefone 86 3137
45-A-Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)
LISBOA

Casa Africana

TECIDOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

SEDAS

LÃS

ALGODÕES



Rua Augusta, 161-171

Telefone: 2 42 64

LISBOA

MÁRMORES DE SOUSA BAPTISTA, L.^{DA}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13
Telef. 2 76 43 LISBOA

Oficina e serração de mármore

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78 01 52

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

VIANNA, LIMITADA

RUA DA ALFÂNDEGA, 114-120

LISBOA

TELEFONES 2 67 49-2 48 27 * END. TELG. «VIANNAFOLHA»

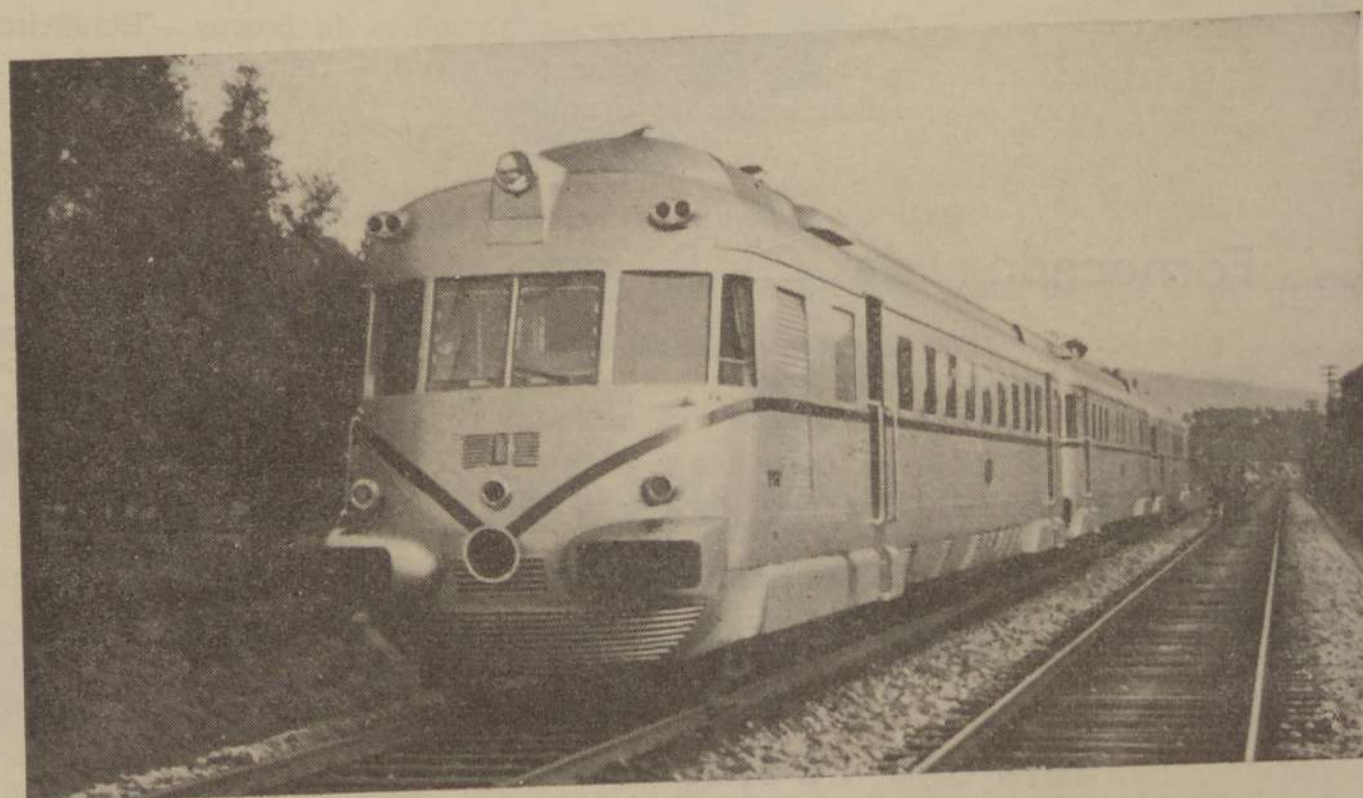
ARMAZÉNS DE:

Folha de Flandres — Chapa de alumínio — Chapa de ferro
Chapa de cobre — Chapa de latão — Chapa galvanizada
Chapa ondulada — Chapa preta — Chapa de zinco — Arcos
de ferro — Arames queimados — Arames zincados — Tubos
galvanizados — Canos para algerozes — Estanho e soldas
Funis e acessórios para algerozes

RIV

EQUIPAMENTO ORIGINAL
DAS AUTOMOTORAS FIAT
QUE CIRCULAM NO NOSSO PAÍS

R
O
L
A
M
E
N
T
O
S



C
H
U
M
A
C
E
I
R
A
S

Representantes Exclusivos — **AUTO-LUSITANIA**
Av. da Liberdade, 73-79 — LISBOA



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

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

AREALVA, LDA.

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTA-
DORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.º — TELEF. 2 65 52

ARMAZÉNS:
QUINTA DA AREALVA — ALMADA — TELEF. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul — LISBOA



TRATAMENTO
INTERNO
ARMAND

PROSIMACFI, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e de locomotivas

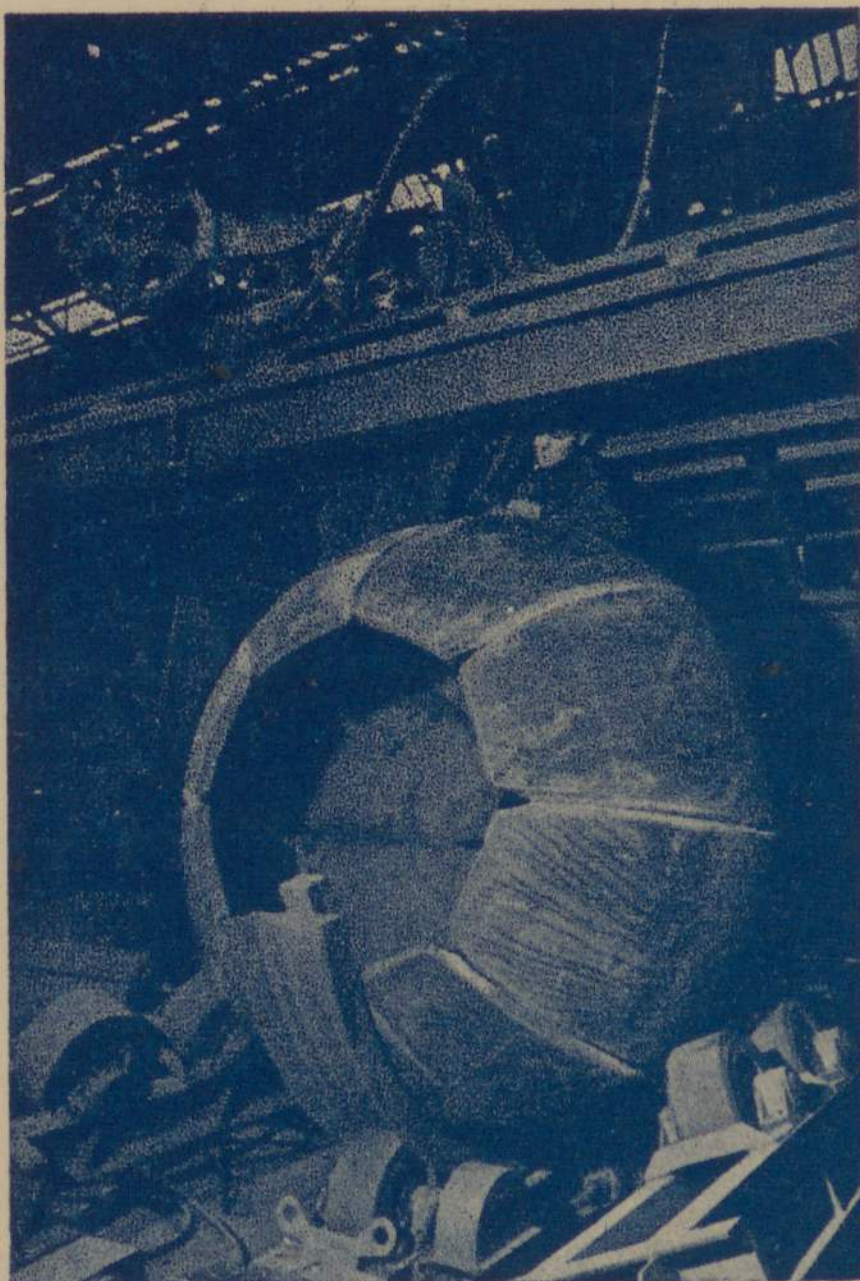
Em Portugal: SÓQUÍMICA

RUA DOS CORREIROS, 113, 2.º e 3.º LISBOA

Sociedade Portuguesa do **AR LÍQUIDO**

*Tudo
para
a
Soldadura
Eléctrica*

- **Soldadura a arco**
Eléctrodos ALFLEX
Postos SOCOMÉ e ELJN
- **Soldadura em atmosfera de argon**
Processos
NERTAL e NERTALIC
- **Soldadura automática**
Unionmelt
(Exemplo da gravura)
- **Soldadura por resistência**
Máquinas DUPUY, SOCOMÉ,
LANGUEPIN
- **Posicionadores Bode
& Son**



LISBOA: Rua da Quinta do Almargem, 14 — Telefone 63 71 36
PORTO: Rua de Justino Teixeira, 617 — Telefone 5 00 31
Depósitos em: COIMBRA, SETÚBAL, FUNCHAL e PONTA DELGADA

Entrepasto Mercantil, Lda.

ESCADINHAS DA PRAIA, 3, 1.º, D.

(À AVENIDA 24 DE JULHO)

== LISBOA ==

REPRESENTAÇÕES

TRÁFEGO MARÍTIMO

TRANSPORTES

ARMAZENAGENS

TELEFONES: 66 00 47 - 67 06 31

TELEGRAMAS: «MERTIL»