

4.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1962

Número 1785

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

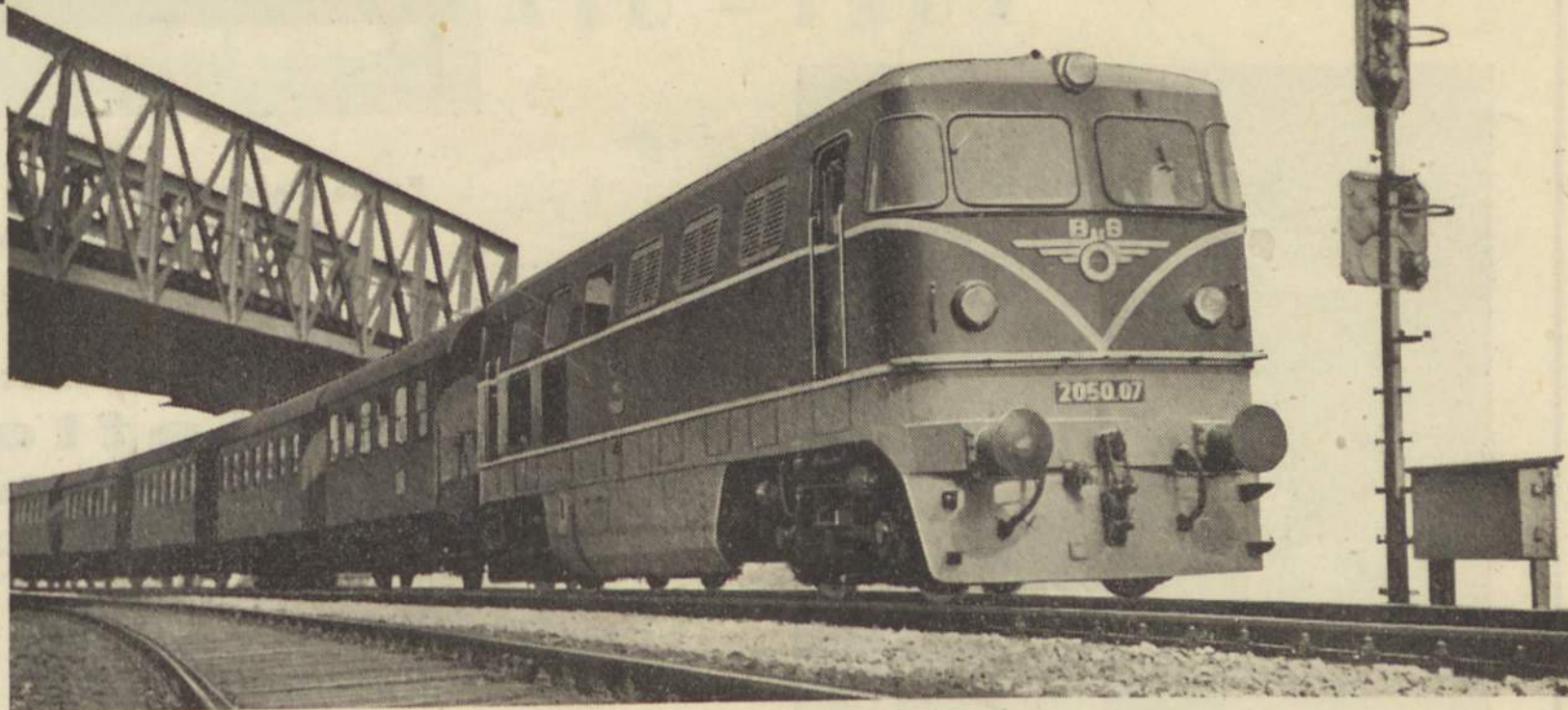
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



HENSCHEL

Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos



O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austriacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

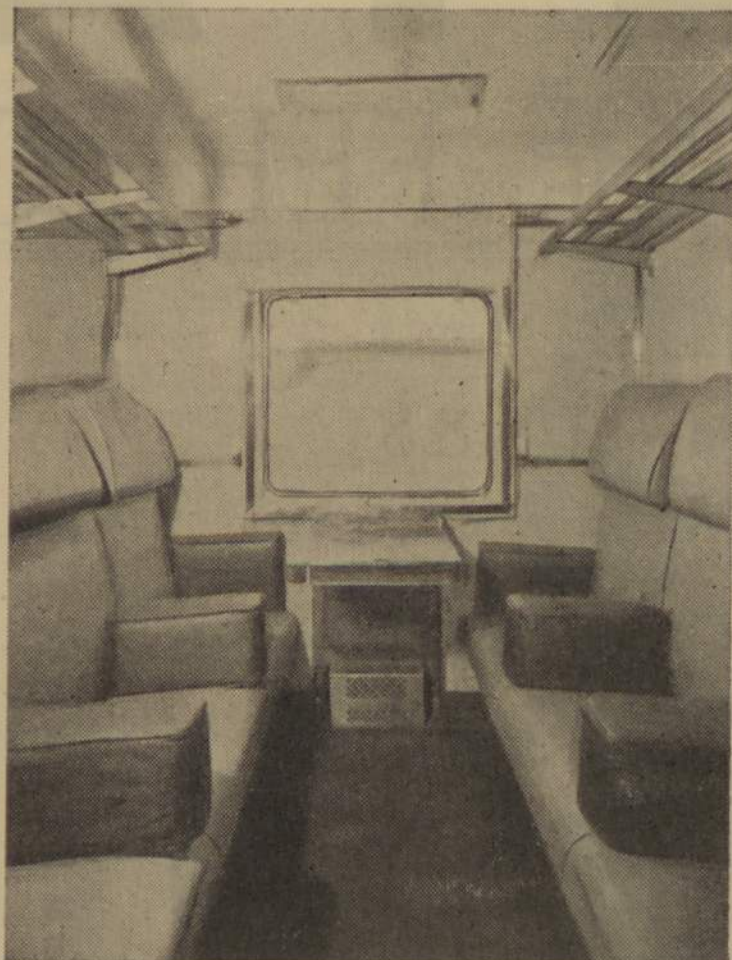
HENSCHEL - WERKE AG KASSEL

Molaflex

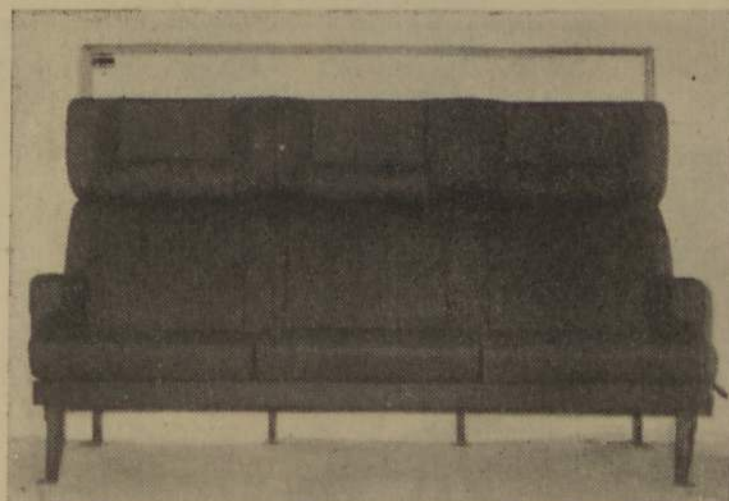
MOLAS FLEXIVEIS, L.^{DA}

==== APARTADO 61 — S. JOÃO DA MADEIRA ====

**FABRICANTES DE TODO O GÉNERO
DE BANCOS E ESTOFOS PARA
CARRUAGENS**



Compartimento durante o dia



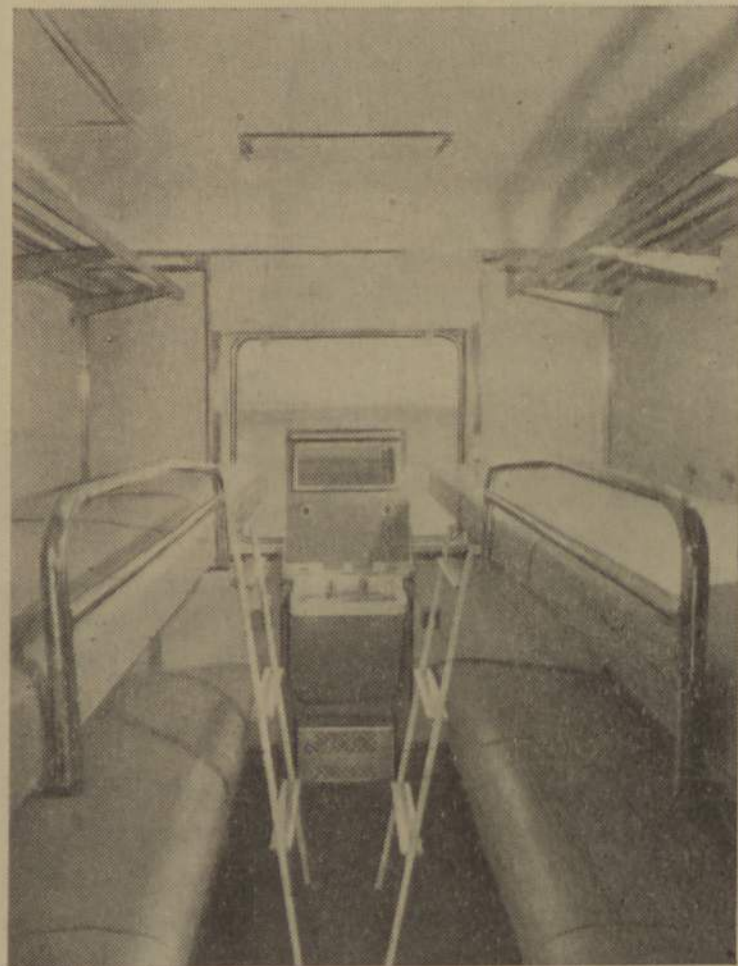
Estofos das novas carruagens do rápido
Lisboa - Porto (1.^a classe)

**Alguns dos Estofos executados
pela *Molaflex*,
nas carruagens fabricadas pela
SOREFAME - AMADORA**

//

Gama de Fabricação =

Colchões de Molas «MOLAFLEX»
Estofos para Automóveis e Autocarros
Molas técnicas para a Indústria
Sofás-Camas — Almofadas — Edredons



Compartimento transformado em camas
Interior das carruagens (1.^a classe)
dos C. F. de Moçâmedes e Limpopo

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: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

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

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

1785



1 — MAIO — 1962



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

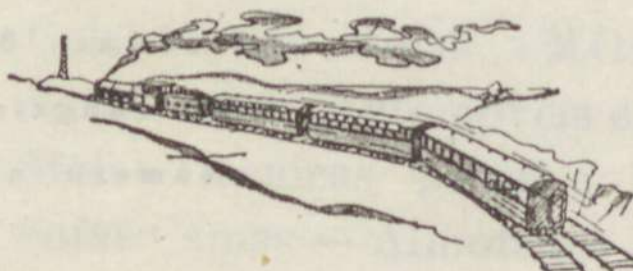
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

A Restauração do Rossio, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUIAR</i>	99
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	102
Há 75 anos — Caminhos de Ferro Portugueses — A Ponte da Beira Baixa, Um artigo de <i>L. DE MENDONÇA E COSTA</i>	103
Parte Oficial	105
Vida Ferroviária	108
Caminhos de Ferro Ultramarino	108
Viagens e Transportes	108
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	110
Recortes sem comentários	111
Publicações recebidas	112
Gazeta dos Caminhos de Ferro.	112



A Restauração do Rossio

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

POR vezes o que se deseja tarda, mas acaba por chegar, e então todos se têm de dar por felizes. Assim aconteceu com Lisboa que, finalmente, encontrou no senhor General António Vitorino França Borges, ilustre Presidente da Câmara Municipal, o homem de que necessitava. Sem alardes espectaculares mas em trabalho laborioso e construtivo, sem isolamentos de contemplação egocentrista, mas em permanente contacto com os munícipes, sem teimosas vaidades mas com calmo bom senso, sem pretender elevar-se a si próprio, mas respeitado por todos como um verdadeiro chefe, o senhor General França Borges tem de ser considerado como o melhor e mais notável presidente que neste século tem dirigido os destinos da Câmara Municipal de Lisboa.

A capital ser-lhe-á eternamente grata por ter tido a coragem de emendar o erro da alteração do perfil transversal da Avenida da Liberdade, restabelecê-la na forma tradicional que Rosa Araújo lhe dera, e que fantasistas de mau gosto pretenderam alterar. Mas a obra continua sem desfalecimento, e, para contento dos lisboetas, está anunciada a restauração do Rossio no seu antigo perfil, apenas com as alterações que as necessidades actuais obrigam, conforme há meses em artigo publicado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» defendi, sem que da minha parte pudesse ter havido a menor influência nos planos do senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa,

porém com a coincidência do encontro simultâneo da mesma ideia.

Nunca é de mais referir o que foi um dos maiores crimes contra o bom senso e contrário aos mais elementares princípios de estética urbana, praticado pela Câmara Municipal de Lisboa em 1919, produto dos desvarios políticos da época em que a tirania dos partidos abafava a consciência nacional.

A urbanização da Baixa de Lisboa, desenvolvida a partir do reinado de D. Dinis, sofreu um contratempo, quando o rei de Castela Henrique de Trastâmara cercou Lisboa, no tempo de El-Rei D. Fernando I, mas este soberano mandou construir a nova muralha da cidade, incluindo toda a zona até às Portas de Santo Antão dentro do perímetro urbano. O Terreiro de Valverde, depois designado por Rossio, formou-se irregularmente, mas dois factores contribuíram para o seu desenvolvimento, e foram, além da já existente Igreja de S. Domingos, o Palácio dos Estãos que ocupava o local do actual Teatro Nacional D. Maria II e mandado edificar na menoridade de El-Rei D. Afonso V, pelo Infante D. Pedro, para servir de residência de personagens ilustres que visitassem Lisboa, enquanto que o Hospital de Todos Os Santos, do lado oriental satisfazia uma necessidade de assistência a doentes, e contribuía a dar vida à praça.

Foi depois do Terramoto de 1755 que os reedificadores de Lisboa, Manuel da

Maia, Eugénio dos Santos, Carlos Mardel, Reinaldo Manuel e Machado de Castro, deram ao Rossio o seu aspecto actual erradamente denominado pombalino, pois o Marquês de Pombal apenas sancionou o que lhe apresentaram e nenhuma competência tinha em matéria architectónica. Tornou-se o Rossio a praça fundamental de Lisboa, a que se pode designar pelo «forum», pois a influência tradicional de Roma sente-se muito mais do que se julga. Aliás o mesmo acontece com todas as capitais e cidades importantes que possuem uma praça central donde irradia a vida citadina.

Veio o Rossio a desempenhar com nobreza essa função em Lisboa, e foi-se embelezando sucessivamente com o empedrado preto e branco, às ondas, trabalho dos presos do Castelo de S. Jorge e que está reduzido a circundar o monumento a D. Pedro IV, depois com a construção deste monumento, mais tarde dos dois lagos. Era este o aspecto do Rossio tradicional, melhorado pelas sucessivas vereações camarárias, que apenas tinham praticado o erro de, em 1836, mudar o nome em Praça de D. Pedro IV, e cuja tranquilidade só foi alterada em 1901 com o início dos carros eléctricos, devido às principais carreiras terem o Rossio como centro de irradiação.

Mantinha-se o Rossio com o perfil tradicional de larga placa central arborizada, com bancos ocupados por quem nada tinha que fazer, deploráveis quiosques e instalações sanitárias de superfície, rodeada de carruagens designadas pelo nome de tipóias, enquanto as linhas dos eléctricos circundavam a praça e estabeleciam comunicação com os diferentes lugares da capital. Os passeios começaram a tornar-se exíguos, pois eram metade dos actuais, e, como já existia o péssimo costume de estacionar, assim como por outro lado, devido à agitação política existente, aglomeravam-se elementos revolucionários junto do café «A Brasileira», do lado ocidental. Era difícil, por vezes, a passagem, e neces-

sitava-se de uma alteração, que muito simplesmente se devia restringir ao alargamento dos passeios laterais e redução da placa central.

A Câmara Municipal iniciou, em 1 de Setembro de 1919, a monstruosa transformação do Rossio, levada acintosamente contra a vontade dos lisboetas, dando origem a tumultos, que por pouco não chegaram a um desfecho sangrento. Teimosamente, sem atender aos mais elementares princípios da Estética, conduzida pela vaidade e pela ambição, apenas com o desejo de destruir, a Câmara Municipal, apoiada pelo Governo, que era da mesma feição política, o partido democrático, despoticamente, impôs a sua vontade, efectuando-se a transformação da praça, protegida por forças da Guarda Nacional Republicana, de infantaria e de cavalaria, durante algumas semanas, enquanto as obras só terminaram cerca de três anos mais tarde, com avultada despesa, quando se poderiam ter realizado em três meses.

Desta forma surgiu o absurdo monstruoso do Rossio actual, e como nada há mais difícil de desaparecer do que um erro administrativo, este foi-se mantendo, mesmo com o Estado Novo a partir de 1926, o que, até certo ponto, se explica pela necessidade de resolver problemas mais urgentes numa cidade abandonada e até entregue aos desvarios políticos. Em 1934, a Câmara Municipal abriu concurso de projectos para a remodelação do Rossio, sendo apresentados vários, contendo alguns a restauração do Rossio tradicional, aplicado, porém, às necessidades de então.

Nada se resolveu, até que, em Setembro de 1961, Lisboa, encantada e agradecida, tomou conhecimento de uma resolução do Sr. Presidente da Câmara Municipal, General França Borges, mandando estudar a remodelação da antiga praça e a sua restauração conforme as necessidades actuais. Honra ao ilustre Presidente da Câmara Municipal, e, embora a obra só se possa iniciar depois de findarem os trabalhos do metropolitano, é de esperar que o facto

não demore para alegria dos lisboetas, dos estetas, e de qualquer pessoa dotada de bom senso.

Sem pretender esboçar sequer um plano de restauração do Rossio, tomo a liberdade de apresentar algumas sugestões já por mim defendidas e com os poucos elementos de informação que possuo, ao contrário da Câmara Municipal de Lisboa, que os deverá possuir completos. Aliás não creio que, acerca do Rossio, sejam necessários grandes estudos, bastando um plano simples e facilmente exequível.

Embora o perímetro da praça actual seja insuficiente para o trânsito, todavia não julgo possível demolir qualquer dos quarteirões laterais de modo a alargar o Rossio, pelo que a remodelação tem de se fazer dentro da periferia existente com as correcções que passo a indicar:

Sofre o Rossio de estrangulamento, e são fundamentalmente os das ligações com a Rua do Carmo, Rua da Betesga e Praça D. João da Câmara, pelo que se resolverá eliminando um prédio gaveto em cada uma das referidas embocaduras, e, para não destruir a harmonia da praça, efectuar o mesmo na parte respeitante ao Largo de S. Domingos. Seria o sacrifício de quatro prédios, o que desafogaria o Rossio, mantendo o aspecto tradicional, e facilitando grandemente o trânsito.

Quanto aos passeios laterais, conservar a sua largura actual e dar-lhes o declive indispensável para escoante da água da chuva, e acabar com a grade longitudinal, que apenas serve para, nela, se introduzirem os tacões dos sapatos das senhoras, com alegria dos vadios parados e aborrecimento das vítimas.

A placa central deverá ligar o monumento aos lagos, terminando com os infelizes arruamentos existentes, não prejudicando o facto o estacionamento de automóveis, pois estes voltarão a ter a Praça da Figueira para permanecerem, assim que estejam terminadas as obras da estação do metropolitano, pelo que não há qualquer impedimento para reconstruir a placa cen-

tral. Quanto aos deploráveis e pretensiosos passeios de estacionamento para os passageiros dos carros eléctricos, não têm coisa alguma que os justifique.

Como está determinado, far-se-ão passagens subterrâneas para peões, devendo construir-se nos cruzamentos da Rua Áurea, Rua Augusta, Praça D. João da Câmara e Largo de S. Domingos.

Se os carros eléctricos não têm de voltar a circular pela parte central da cidade, será ocasião para retirar as linhas, que apenas estão a prejudicar. Para os transportes colectivos, o Rossio deverá continuar a ser um lugar de trânsito e não de começo ou fim de qualquer carreira.

Também é de aplaudir o critério de manter nos prédios a actual estrutura setecentista, de modo a não se repetir o erro praticado em 1914 com o edifício do Hotel Metropole que, embora de estilo correcto, destoa da arquitectura da praça, a qual não tem vantagem em sofrer modificação. Não é com a confusão de estilos que se melhora a pobreza dos edifícios de Lisboa, podendo até dizer-se que se tem agravado com o actual estilo modernista.

Restaurado o Rossio na sua traça primitiva, falta apenas o restabelecimento da sua verdadeira toponímia, alterada absurdamente em 1836, e que se mantém por uma teimosia administrativa. Para quê alterar um nome de séculos, que continuará sempre a ser empregado, por uma designação qualquer que apenas as entidades oficiais respeitam? Sòmente o desejo de confusão e de vaidade administrativa, julgando tudo poder fazer. A toponímia citadina, prejudicada desde o despotismo do Marquês de Pombal, tem-se restaurado lentamente, e é tempo de acabar com a dupla designação das vias citadinas, que é um erro manter-se. Assim, é de esperar mais este serviço do Senhor General França Borges, ilustre Presidente da Câmara Municipal, à cidade, que lhe ficará sempre reconhecida e grata por ser um homem inteligente que procura resolver todos os seus problemas em prol do bem comum.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Acaba de ser criada a higiene dentária motorizada: uma escova de dentes com motor eléctrico, que pratica acção de limpeza vertical e, ao mesmo tempo, a massagem das gengivas. O cabo da escova de dentes possui um pequeno motor de 110 vóltios.

(do semanário *Intervallo* – Módica).

Uma empresa escocesa de aparelhagem electrónica anunciou o aperfeiçoamento de um método revolucionário para detectar as pulsações do coração da criança durante o período da gestação. Permite verificar qualquer anormalidade por meio de um cristal eléctrico que regista a pulsação do coração da criança, sem possibilidades de engano com as pulsações do coração da mãe.

(da revista *La Cenerentola* – Tuebisacce).

Após meticoloso estudo dos documentos sobre a descoberta da Vénus do Nilo em 1820, um grupo de investigadores concluiu que na famosa estátua, incluída, como se sabe, nas preciosidades do Museu do Louvre, o nariz é falso, refeito o lábio inferior, e totalmente substituído o pé esquerdo... Abribui-se a mistificação a escultores franceses do século passado.

(da revista *Relations Latines* – Paris).

As mulheres inglesas vão cada vez menos ao cinema. No ano passado verificou-se que 60 por cento das mulheres casadas não frequentaram os cinemas, aduzindo-se como uma das razões a vaga crescente de filmes de brutalidade e de terror.

(de *Il Faro* – Trapani).

No átrio da estação de Saint Lazaire há 500 mil micróbios por metro cúbico nas horas de maior movimento. Numa oficina de escolha de trapo há 38 milhões por metro cúbico.

(do semanário *Arcanum* – Palermo).

Um aperto de mão é uma troca, ora rica, ora bastante pobre, de microorganismos – afirmou o cientista Vincent Nissen, de Copenhaga. Pode reconhecer-se a mesma bactéria transferida numa cadeia de cinco apertos de mão. Deve ser abolido este costume. O aperto de mão é uma fonte terrível de infecção.

(da revista *Nurses Periodical* – N. Yorque).

Comemora-se este ano o 150.º aniversário da invenção da lata de conservas. Em 1810, a França preocupada com o problema que para o abastecimento do Exército representa a adulteração rápida da maior parte dos alimentos resolveu instituir um prémio de 20 mil francos a atribuir à primeira pessoa que conseguisse inventar um processo de conservação. Nicolau Albert levou doze anos a estudar o assunto. Conseguiu descobrir, por fim, que os alimentos poderiam manter-se inalterados durante tempo indefinido, se, depois de previamente cozidos, fossem metidos em latas e, de novo, submetidos a cozimento.

(de *L'Independant de Toul* – Moselle).

As hactérias produzem energia eléctrica graças à última descoberta do bioquímico alemão Fred Sifler.

(da revista *L'Aile* – Drome).

Santiago Rouxinol fundou em Barcelona o clube «Arca de Noé», do qual fazem parte indivíduos que tem por apelido nomes de animais. A nova Lista Telefónica de Madrid inclui 243 apelidos de Leão, 106 de Lobo, 15 de Cavalo, 23 de Coelho, 15 de Gato e 76 de Cordeiro...

(de *El Comercio* – Tarragona).

Nas principais ruas de Tóquio foram instaladas cabinas especiais para a venda de oxigénio puro. Segundo os cientistas japoneses «a atmosfera de uma grande cidade, saturada dos fumos das fábricas e dos tubos de escape dos veículos motorizados torna-se perigosa para o homem».

(de *La Plume* – Carcassonne).

Vai ser instalada no litoral da Sardenha uma fábrica italo-alemã para a produção de óxido de magnésio extraído do mar.

(de *Giramondo* – Palermo).

Durante escavações realizadas junto à igreja de Aya, (na ilha de Salónica) foi posta a descoberto parte de uma basílica dos primeiros tempos do cristianismo. Recuperaram-se alguns objectos litúrgicos e foram postos à luz restos de mosaicos.

(do semanário *Beleve* – Toulouse).

Há 73 anos

Caminhos de Ferro Portugueses

A PONTE DA BEIRA BAIXA

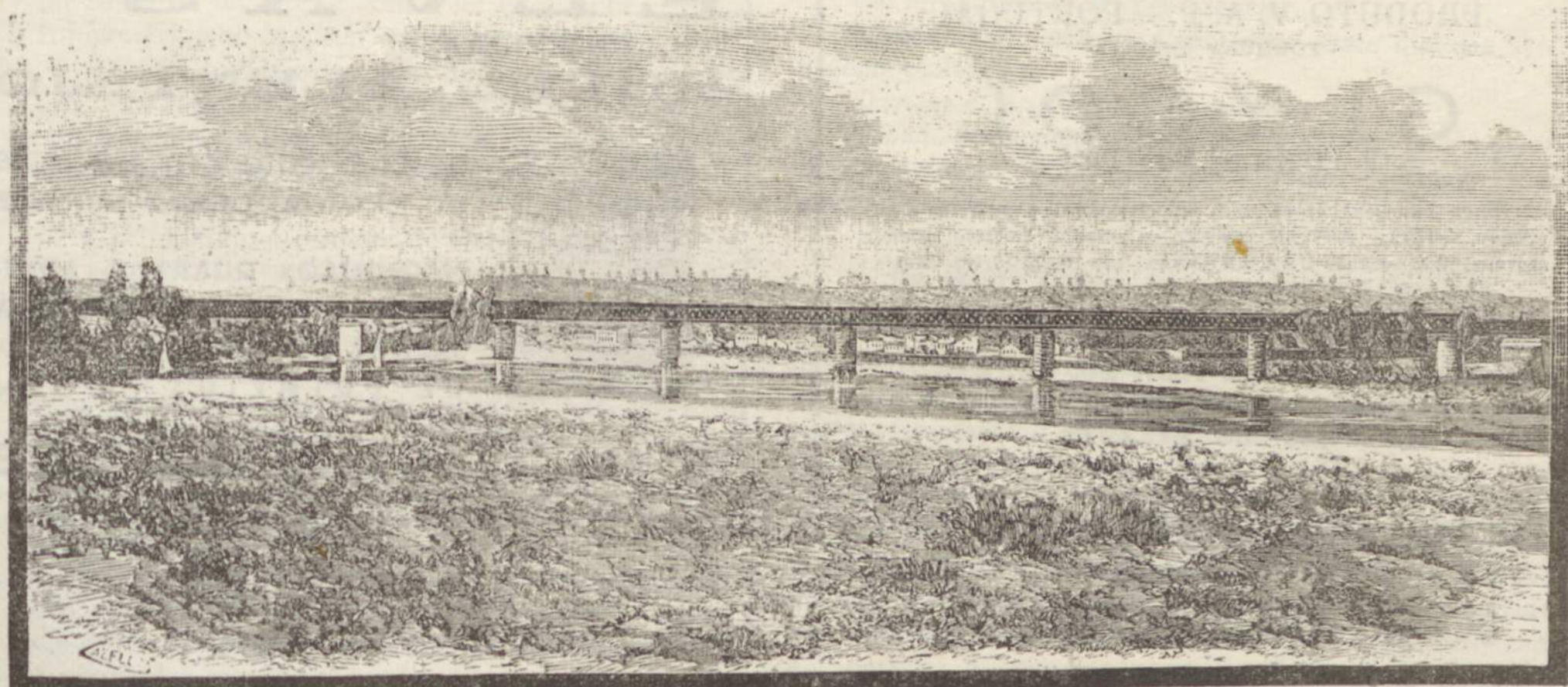
Um artigo de L. DE MENDONÇA E COSTA

L. de Mendonça e Costa, fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou, no número 376 da revista «Ocidente», ano de 1889, sob o título Caminhos de Ferro Portugueses — A Ponte da Beira Baixa um interessante artigo que passamos a reproduzir, bem como a respectiva gravura da ponte que o ilustrava.

De todos os muitos que viajam no nosso País, por divertimento, por ver terras e percorrer distâncias, admirando panoramas, respirando livremente,

certos de que nos não classificarão de maus conselheiros de viagem.

A ponte do Tejo, hoje reconstruída pela casa Eiffel, o castelo de Almourol, poeticamente isolado na sua pequena ilha, a estrada da Barquinha, serpenteando à beira do Tejo, as margens deste, risonhas, verdejantes, salpicadas de casinhas brancas; tudo isto visto cá de cima, da linha férrea que corre paralela ao rio, são atractivos que não deve deixar de conhecer



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES — Ponte da Beira Baixa, inaugurada em 5 de Maio de 1889
(Segundo uma fotografia de J. H. Mimoso)

poucos, bem poucos são os que se têm dirigido à nossa Linha férrea de leste, na parte compreendida além do Entroncamento.

A preocupação, a fama, de que o Alentejo é feio, afasta dali os *tourists* e a companhia aconselha este modo de ver, não incluindo este troço de linha nas suas viagens circulatorias: de forma que só os que se dirigem a Espanha o passam de noite, sem se aperceberem se é bonito ou feio, ou os que vão a negócio lhe vêm as belezas, sem lhes prestarem atenção.

E estas, não obstante, não são tão poucas que nos impeçam de aconselhar o leitor a que um dia se dirija até Abrantes, em um comboio de dia e estamos

quem quer passar um dia longe da capital, aproveitando-o para conhecer pontos de vista apreciáveis e sempre variados.

Foi esta a impressão com que chegámos a Abrantes quando, em 5 de Maio último, convidados pelo inteligente engenheiro Mr. Rolin fomos ver a nova ponte que a Societé de Braine-le-Comte acaba de construir na linha da Beira Baixa, e a nossa gravura hoje representa.

A ponte é uma construção elegante, servindo de ligação entre as duas margens do rio no posto inferior ao castelo.

Tem a extensão de 442 metros e a altura de 34,80 sobre o nível das águas.

Divide-se em 7 vãos, sendo dois, os extremos, de 48 metros, e os dois restantes de 60 metros. Além disso há dois tramos metálicos, um em cada margem, com 15 metros e meio cada um, os quais ligam com os encontros.

Os pilares são de cantaria, fundados por meio de ar comprimido a uma profundidade de 10 a 12 metros.

Foi sobre um destes pilares, o 2.º do lado de Lisboa, ou seja à esquerda da nossa gravura, que se realizou o jantar inaugural a que assistiram os engenheiros da Société Internationale e da Companhia Real Portuguesa, e alguns, poucos, convidados, jantar que foi muito amavelmente oferecido por Mr. Rolin, mas muito geladamente servido pelo restaurante do Entroncamento.

   a segunda vez que escrevo isto na imprensa, e repeti-lo-ei enquanto me lembrar da desagradável impressão que em todos produziu, depois de oito horas de viagem, uma sopa completamente fria e uns outros pratos, razo  velmente cozinhados mas frios, como a sopa.

A parte este defeito, a festa — pequena festa de

f  m  lia, como lhe chamava Mr. Rolin — foi das que mais gratas impressões nós têm deixado.

Al  , sobre a ponte, sentindo em baixo o marulhar das águas, associado    música que tocava na margem esquerda, e os alegres cantos e danças dos populares que, com os trajos de festa, vieram animar o quadro, vendo deslizar sob os nossos p  s os barcos empavesados, cheios de f  m  lia que de l   nos saudavam, acenando-nos com os lenços, tendo ao nosso lado direito o velho Castelo que dava como que a nota s  ria naquele conjunto garrido, vigiando-nos do alto da sua montanha sombria, o espectáculo era verdadeiramente encantador.

E tão digno de entusiasmo que, apesar do jantar, a festa correu animad  ssima, fazendo-se muitos brindes e reinando sempre a mais franca alegria.

E já que torn  mos ao assunto, terminemos por confessar uma falta que acima pratic  mos ao dizer que todos os pratos estavam frios. Um houve, de que não provámos, mas que nos disseram que chegou um pouco quente ainda.

Foi... a Mayonaise.

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR **5\$50** em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Deposit  rios Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — **LISBOA**

Telefone **66 4972**

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os l  

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 44 225

O «Diário do Governo», n.º 51, I Série, de 7 de Março de 1962, publica o seguinte:

Reconhecendo-se a conveniência, enquanto não for possível reformar a sua orgânica, de adoptar no quadro permanente da Direcção-Geral de Transportes Terrestres as tendências generalizadas noutros serviços para regular as condições de acesso aos lugares de chefia;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do art.º 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 38 247, de 9 de Maio de 1954, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 7.º Salvo casos especiais consignados no presente diploma, a admissão, o provimento definitivo e a promoção de funcionários dos quadros permanentes da Direcção-Geral de Transportes Terrestres far-se-ão de harmonia com a lei geral aplicável aos funcionários do Ministério das Comunicações.

§ 1.º Os lugares de chefe de secção serão providos, por promoção, mediante concurso de provas práticas entre os primeiros-oficiais do quadro permanente com mais de três anos de bom e efectivo serviço.

§ 2.º Quando o número de candidatos aprovados em concurso para lugares de chefe de secção não seja suficiente para o preenchimento das vagas existentes, ao concurso imediato poderão ser admitidos indivíduos habilitados com uma licenciatura em Direito ou em Ciências Económicas e Financeiras ou com os cursos superiores de Finanças ou de Economia, conforme for julgado mais adequado às conveniências do serviço, quer pertençam, quer não, aos serviços do Ministério.

§ 3.º O lugar de tesoureiro será provido, mediante proposta do director-geral, em indivíduo de idade não inferior a 30 anos e de sexo masculino que reúna as condições reputadas necessárias.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 7 de Março de 1962. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Mário José Pereira da Silva — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — Eduardo de Arantes e Oliveira — Adriano José Alves Moreira — Manuel Lopes de Almeida — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 89, II Série, de 14 de Abril de 1962, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030,

de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção da subestação de Ermesinde, na linha do Minho, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno, por utilidade pública, entre os pontos quilométricos 10,358 50 e 10,489 53, da mesma linha com a área total de 4966,70 m².

Ministério das Comunicações, 31 de Março de 1962. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto n.º 44 227

O «Diário do Governo», n.º 53, I Série, de 9 de Março de 1962, publica o seguinte:

O aumento do tráfego e consequente desenvolvimento dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e Moçambique aconselham a revisão de alguns dos seus departamentos e a introdução de modificações no quadro do pessoal dirigente e técnico. Mostra também a experiência a necessidade de actualizar a organização e funcionamento das brigadas de estudos, construção e fiscalização de obras dos portos e caminhos de ferro, extinguindo as desnecessárias e integrando as restantes nos serviços que, para o efeito, possuem já divisões especializadas.

Em tal sentido se vai providenciar.

Considerando que as disposições deste diploma são de urgente aplicação;

Ouvidas as províncias interessadas;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

I

Do quadro comum dos engenheiros e serviços

Artigo 1.º E aprovado o quadro comum dos engenheiros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes do ultramar, constante do mapa anexo a este decreto, que, na parte respeitante a Angola e Moçambique, substitui o referido no artigo 14.º do Decreto n.º 42 312, de 9 de Junho de 1959.

Art. 2.º As nomeações para os lugares do quadro comum a que se refere o artigo antecedente e a colocação dos engenheiros directores são da competência do Ministro do Ultramar. Os engenheiros das restantes categorias serão colocados por portaria do governador-geral, sob proposta do director dos serviços.

Art. 3.º Os cargos constantes do mapa referido no artigo 1.º serão desempenhados por engenheiros das categorias seguintes:

a) Engenheiro director: inspector provincial, director e subdirector dos serviços;

b) Engenheiro-chefe: director e subdirector de exploração, chefe e subchefe de divisão, adjuntos da Direcção dos Serviços;

c) Engenheiro de 1.ª classe: chefe de serviço e chefe de brigada de estudos e construção;

d) Engenheiro de 2.ª classe: adjunto do chefe de serviço e adjunto do chefe de brigada.

§ único. Na falta de engenheiros de 1.ª classe podem os cargos referidos na alínea c) ser desempenhados, interinamente, por engenheiros de 2.ª classe.

Art. 4.º Com a concordância do conselho de administração dos portos, caminhos de ferro e transportes, pode o director dos serviços delegar nos directores de exploração os assuntos correntes. As delegações serão sempre dadas em ordem de serviço ou por despacho publicado no *Boletim*

Oficial, conforme a publicidade seja ou não de interesse público.

Art. 5.º O provimento dos cargos do mapa referido no artigo 1.º será feito:

a) Por engenheiros civis:

Chefe e subchefe da Divisão de Estudos e Construção;
Chefe e adjunto das brigadas de estudos e construção;
Chefes e adjuntos dos serviços de via e obras.

b) Por engenheiros electrotécnicos e mecânicos:

Chefe e subchefe da Divisão dos Serviços Técnicos;
Chefes e adjuntos dos serviços de electricidade, de material e tracção, de sinalização e comunicações e de oficinas.

§ 1.º Os restantes cargos serão providos por engenheiros de qualquer das especialidades referidas a quem caiba a promoção à categoria correspondente, desde que possuam a necessária preparação e prática.

§ 2.º Os cargos de chefe e subchefe da Divisão de Estudos e Construção devem ser desempenhados indiferentemente por um engenheiro especializado em portos e outro em caminhos de ferro.

§ 3.º Os cargos de chefe e subchefe da Divisão de Serviços Técnicos devem ser exercidos por engenheiros de especialidades diferentes: quando um for electrotécnico o outro será mecânico.

Art. 6.º Compete aos adjuntos da Direcção dos Serviços coadjuvar o director, executar as funções que este lhes delegue e substituir o subdirector nas suas faltas ou impedimentos.

Art. 7.º Um dos subdirectores de exploração previstos para Angola servirá na Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos.

Art. 8.º O cargo de chefe de oficinas passa a designar-se por «chefe de serviço de oficinas».

Art. 9.º Nas Direcções dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola e Moçambique são criadas divisões de serviços técnicos, às quais compete:

1.º Estabelecer as especificações técnicas e organizar os cadernos de encargos para aquisição de todo o material de tracção, circulante, automóvel, portuário, eléctrico e de oficinas e sobresselentes, por forma a normalizar e unificar, quanto possível, os respectivos tipos, de acordo com as necessidades dos serviços e tendo em vista a economia do trabalho e do capital;

2.º Elaborar projectos-tipos para o material referido no número anterior, incluindo os das instalações oficinais e centrais eléctricas, tendo em atenção as necessidades indicadas pelas direcções de exploração;

3.º Elaborar instruções para ensino técnico do pessoal encarregado do material de tracção, circulante, automóvel, eléctrico e de manuseamento de mercadorias, carga e descarga, de maneira a aumentar os conhecimentos profissionais e o rendimento do trabalho;

4.º Inspeccionar todo o material das várias instalações dos serviços, informando sobre a sua utilização, estado, emprego e o mais que for conveniente;

5.º Elaborar instruções para a concessão de prémios ao pessoal que mais contribua para aumentar a eficiência e o rendimento da exploração.

Art. 10.º Aos mapas II e III anexos ao Decreto n.º 42 312, de 9 de Junho de 1959, são introduzidas as seguintes alterações:

1.º Acrescentar nos dois mapas:

a) Na rubrica engenheiros directores: ou inspectores provinciais;

b) Na rubrica engenheiros-chefes: chefe da Divisão de Serviços Técnicos;

c) Na rubrica engenheiros de 1.ª classe: ou de chefe de brigada;

d) Na rubrica engenheiros de 2.ª classe: ou de chefes de brigada.

2.º Acrescentar no mapa II:

Engenheiros de 2.ª classe, quando exercendo funções de adjuntos dos chefes de serviços de oficinas ou de brigada 500\$00

Art. 11.º Nas direcções de serviços e de exploração haverá apenas um subdirector, considerando-se extinto o lugar criado pelo artigo 58.º do Decreto n.º 43 340, de 21 de Novembro de 1960.

II

Da Inspeção Provincial dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

Art. 12.º À Inspeção Provincial dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, com sede na capital da província, compete inspeccionar periodicamente, e pelo menos duas vezes por ano, todos os organismos da administração dos mesmos serviços.

§ 1.º As inspecções destinam-se especialmente a conhecer do estado em que se encontram os serviços e a forma como são executados e observados os regulamentos, instruções e preceitos legais aplicáveis.

§ 2.º De cada inspecção se fará circunstanciado relatório, a enviar pelo inspector provincial ao governador-geral.

§ 3.º Sempre que dos relatórios das inspecções constem irregularidades, erros ou omissões na execução dos serviços, enviará o inspector provincial ao conselho de administração no mais curto espaço de tempo cópia da parte que interessar, acompanhada de propostas ou sugestões para remediar ou corrigir as deficiências encontradas.

§ 4.º O conselho de administração deverá também no mais curto espaço de tempo pronunciar-se sobre as propostas ou sugestões da inspecção e tomar as providências que as circunstâncias requererem.

Art. 13.º O expediente da Inspeção Provincial será assegurado pela Repartição dos Serviços Centrais da Direcção dos Serviços pela forma acordada entre o inspector provincial e o director.

Art. 14.º O provimento dos cargos de inspector provincial é feito em comissão por escolha do Ministro do Ultramar de entre engenheiros directores do quadro comum.

§ único. Os inspectores provinciais têm direito aos vencimentos e gratificações constantes dos mapas II e III anexos ao Decreto n.º 42 312, de 9 de Junho de 1959, e a prémios de economia iguais aos abonados aos directores dos serviços.

Art. 15.º A actividade dos inspectores provinciais é independente da exercida pelo conselho fiscal dos portos, caminhos de ferro e transportes e não prejudica ou modifica a competência que a lei a este confere.

Art. 16.º Em matéria das suas atribuições e competência os inspectores provinciais correspondem-se directamente com o governador-geral e com todas as entidades da província e podem consultar os arquivos e processos dos departamentos sujeitos à inspecção ou aqueles que com elas se relacionem e pertençam a outros da Direcção dos Serviços.

§ único. Quando em serviço de inspecção, inquérito ou sindicância, podem os inspectores provinciais requisitar um funcionário para os coadjuvar, como secretário, de categoria não superior a primeiro-oficial.

III

Disposições transitórias

Art. 17.º São extintas as actuais brigadas de estudos, construção ou fiscalização de portos e caminhos de ferro das províncias de Angola e Moçambique. As funções destas bri-

gadas passam a ser exercidas pelas divisões de estudos e construção das respectivas direcções dos serviços.

§ 1.º Nestas divisões serão constituídas brigadas para, sem interrupção, continuar os trabalhos cometidos às extintas.

§ 2.º Além do pessoal de que as divisões dispõem, poderá ser admitido, em regime eventual e temporário, por contrato ou assalariamento, o indispensável aos estudos e trabalhos de construção.

§ 3.º Quando se trate de estudos ou obras custeados por verbas da tabela da despesa extraordinária, incluídos em programas aprovados, os encargos das brigadas serão suportados pelas dotações globais consignadas a esses empreendimentos.

§ 4.º Os vencimentos e salários do pessoal das brigadas e do admitido ao abrigo dos §§ 1.º e 2.º não podem ser superiores aos dos funcionários dos quadros de idêntica categoria. Sempre que este pessoal preste serviço fora da sede oficial tem direito ao subsídio de campo ou ajudas de custo.

§ 5.º A contabilização, pagamentos e fornecimentos das brigadas ficam a cargo da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, nos termos e regras dos seus regulamentos privativos.

Art. 18.º Consideram-se denunciados e rescindidos no termo dos respectivos prazos todos os contratos do pessoal das brigadas extintas; se pertencer a outros quadros e nelas tiver servido em comissão ou por contrato, regressa imediatamente aos quadros de origem.

§ único. Quando interessar ao Estado conservar ao serviço os engenheiros que não requeiram o seu ingresso no quadro comum, nos termos do artigo seguinte, para a conclusão de trabalhos em curso importantes, podem ser mantidos na situação actual pelo tempo estritamente necessário, mas nunca excedendo o prazo de um ano.

Art. 19.º Sem prejuízo do disposto no artigo 134.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, os engenheiros contratados para as brigadas agora extintas podem ingressar no quadro referido no artigo 1.º nas seguintes condições e independentemente da idade:

a) Como engenheiro de 2.ª classe os engenheiros contratados que tenham menos de 5 anos de serviço nas brigadas e boas informações;

b) Como engenheiros de 1.ª classe os que tenham mais de 5 anos de serviço nas brigadas, boas informações e desde que não haja engenheiros do quadro em condições legais de promoção. Neste último caso poderão ingressar na 2.ª classe;

c) Como engenheiro-chefe os engenheiros que, sendo chefes de brigada, tenham mais de 15 anos de serviço no cargo e boas informações.

§ 1.º O preceituado neste artigo aplica-se também aos engenheiros contratados das brigadas que tenham sido transferidos, por conveniência de serviço, para outras brigadas da mesma ou diferente província.

§ 2.º Os interessados devem requerer o ingresso no quadro dentro de 30 dias, a contar da entrada em vigor deste diploma, sob pena de rescisão dos respectivos contratos, no seu termo, salvo o disposto no § único do artigo 8.º

Art. 20.º O restante pessoal das extintas brigadas, sem prejuízo do disposto no artigo 134.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, e independentemente da idade, pode ser admitido, com dispensa das habilitações literárias exigidas pela lei e, se assim o requerer, no prazo de 30 dias, aos primeiros concursos para os lugares dos quadros privativos, de categoria e natureza idênticas aos das funções que exerciam nas brigadas, desde que tenham boas informações e, pelo menos, um ano de serviço.

Art. 21.º O pessoal das extintas brigadas tem preferência absoluta no provimento dos cargos das brigadas que se constituírem nas divisões de estudos e construção.

Art. 22.º Os agentes especializados, técnicos e operários contratados ou assalariados da Direcção dos Serviços com boas informações e mais de um ano de serviço à data da entrada em vigor deste diploma, são admitidos, independentemente da idade, ao primeiro concurso a realizar para cada cargo e providos de harmonia com as classificações obtidas.

Art. 23.º Sem prejuízo do disposto no artigo 134.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, os engenheiros contratados para os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e Moçambique ao abrigo do § 2.º do artigo 45.º e do artigo 46.º daquele diploma podem ingressar, independentemente da idade, na 1.ª ou 2.ª classes do quadro comum, conforme a categoria dos cargos que estejam exercendo, desde que possuam boas informações.

§ único. O ingresso deve ser requerido no prazo de 30 dias, sendo rescindidos no seu termo os contratos dos interessados que o não requeiram.

Art. 24.º Por portaria simplesmente anotada pelo Tribunal de Contas e sem mais formalidades transitam para os respectivos lugares de chefe da Divisão dos Serviços Técnicos, criados por este decreto, o actual adjunto da Direcção dos Serviços de Angola e o mais antigo dos engenheiros adjuntos da Direcção dos Serviços de Moçambique, contando-se, para este efeito, o tempo anterior à mudança de categoria estabelecido pelo Decreto n.º 42 312, de 9 de Junho de 1959.

§ único. O outro adjunto da Direcção dos Serviços de Moçambique transita, nas mesmas condições do corpo do artigo, para o lugar de subchefe da Divisão dos Serviços Técnicos.

IV

Disposições finais

Art. 25.º A concessão de licenças disciplinares aos funcionários e assalariados dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e Moçambique passa a regular-se pelas disposições aplicáveis do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino.

Art. 26.º No prazo de um ano, a contar da publicação deste diploma, deverão os directores dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola e Moçambique elaborar projectos de reorganização dos serviços para aprovação ministerial. Nesse trabalho ter-se-á em conta o disposto no § único do artigo 10.º do Decreto n.º 43 319, de 16 de Novembro de 1960.

Art. 27.º O provimento dos lugares criados por este decreto será feito de harmonia com as disponibilidades orçamentais.

Art. 28.º Ficam os governadores-gerais de Angola e Moçambique autorizados a abrir os créditos necessários para a execução deste diploma.

Art. 29.º O lugar de adjunto administrativo, criado pelo artigo 1.º do Diploma Legislativo Ministerial n.º 66, de 25 de Outubro de 1961, considera-se extinto com a verificação da sua vacatura.

Art. 30.º São revogados os artigos 39.º da Portaria Ministerial n.º 29, de 12 de Dezembro de 1942, e 8.º e 9.º da Portaria n.º 1822, de 3 de Dezembro de 1932, de Moçambique.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 9 de Março de 1962. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — Adriano José Alves Moreira.

Para ser publicado no Boletim Oficial de Angola e Moçambique. — A. Moreira.

MAPA

Quadro comum dos engenheiros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes do ultramar, a que se refere o artigo 1.º do Decreto n.º 44 227, de 9 de Março de 1962

Categorias e lugares	Número de lugares	
	Angola	Moçambique
6 engenheiros directores:		
Inspectores provinciais.	1	1
Directores dos serviços	1	1
Subdirectores dos serviços	1	1
25 engenheiros-chefes:		
Directores de exploração.	3	4
Subdirectores de exploração.	3	4
Chefes da divisão (de estudos e construção e de serviços técnicos).	2	2
Subchefes da divisão (de estudos e construção e de serviços técnicos)	2	2
Adjunto da direcção de serviços.	1	2
44 engenheiros de 1.ª classe:		
Chefes de serviço:		
De movimento e tráfego	3	3
De via e obras	2	3
De electricidade.	3	3
De material e tracção	2	3
De sinalização e comunicações	—	1
De obras (instalações portuárias e divisões de estudos e construção).	1	1
De compras e armazéns	1	1
De manutenção (transportes aéreos)	1	1
De oficinas	3	4
Chefe de brigada de estudos e construção.	4	4
41 engenheiros de 2.ª classe:		
Adjuntos dos chefes de serviço:		
De movimento e tráfego	1	2
De via e obras	4	4
De sinalização e comunicações	—	1
De electricidade.	2	3
De material e tracção	2	3
De oficinas	4	3
Adjuntos de chefe de brigada de estudos e construção	4	8

Ministério do Ultramar, 9 de Março de 1962. — O Ministro do Ultramar, Adriano José Alves Moreira.

Vida Ferroviária

Homenagem ao chefe da estação de Portalegre

Por ter sido promovido e colocado em Portalegre, como chefe de estação, foi homenageado em Chão de Maças, com um jantar, o sr. António Neves, que, durante muitos anos, prestou serviço na estação de Fátima.

Assistiram a este jantar numerosas pessoas, pois o homenageado soube conquistar, naquela região, bastantes amigos.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O movimento ferroviário na Província de Angola, no ano de 1961, foi o seguinte:

Caminho de Ferro de Benguela — (não inclui Dezembro); Passageiros: 562 995 carga: 3 222 678 toneladas; cabeças de gado: 15 854; receita geral: 536 852 contos.

Caminho de Ferro de Luanda — Passageiros: 127 354; carga: 484 070 toneladas; cabeças de gado: 411; receita geral: 51 748 contos.

Caminho de Ferro de Moçâmedes — Passageiros: 63 331; carga: 160 137 toneladas; cabeças de gado: 22 775; receita geral: 19 487 contos.

Caminho de Ferro de Amboim (Não inclui Novembro e Dezembro) — Passageiros: 5 403; carga: 32 926 toneladas; cabeças de gado: 35; receita geral: 4 457 contos.

LOURENÇO MARQUES

A Banda e a «Escola de Música Eng.º Pereira Leite» são dois motivos de orgulho do «Clube Ferroviário».

A Banda foi fundada, vai fazer 28 anos em Maio próximo, por José Brites, Elvino Gomes da Costa e Carlos Pinho da Costa que, com o valioso patrocínio do Eng.º Pinto Teixeira, então director dos C. F. M., conseguiram tornar em realidade o agrupamento musical constituído por elementos recrutados, amadores de música, nos vários departamentos dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

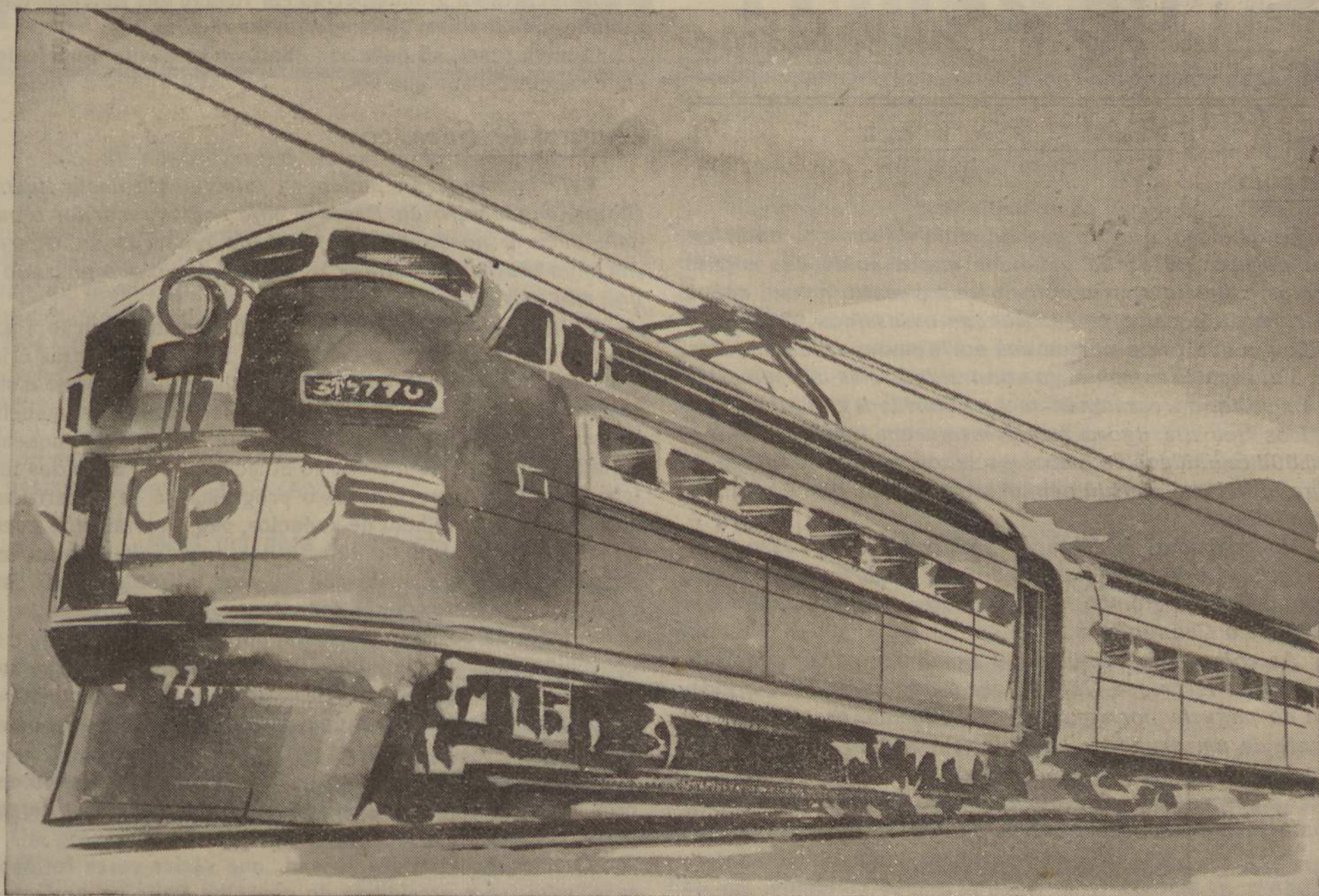
Dirige actualmente esta prestigiosa Banda o sr. José Gonçalves Correia.

Viagens e Transportes

Os preços dos transportes de pequenos volumes, em grande velocidade, nos caminhos de ferro da C. P., qualquer que seja o percurso a efectuar, são os seguintes:

Até 5 kgs.	3\$50
» 10 »	7\$00
» 15 »	10\$50
» 20 »	14\$00
» 30 »	20\$00
» 40 »	26\$00

No Serviço Comercial e do Tráfego da C. P., Estação de Santa Apolónia, Lisboa, (Telef. 86 41 81), prestam-se todos os esclarecimentos que o público desejar sobre o transporte de pequenos volumes.



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

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Angola

Esta nossa Angola que há mais de um ano anda em luta para expulsar os bandidos que a soldo das nações piratas, vagueiam no território que é muito nosso, vai-se libertando da seita tenebrosa que assassinou, destruiu e roubou o que tanto custou aos portugueses trabalhadores.

Vai Angola entrando na normalidade e os nativos estão já de volta, apresentando-se às autoridades. O número de nativos que até agora se apresentaram anda à volta de 200.000 indivíduos de ambos os sexos, sendo a maioria do Uíge, no Norte, que já ocuparam as suas casas e retomou o trabalho.

No concelho de Negage registou-se o regresso total dos seus habitantes em número de 44.364, seguindo-se, depois, Sanza Pombo com 42.500, Alto Caulela, com 24.831, e o Cuango com 28.353.

As coisas vão caminhando enquanto o desgraçado do ex-capitão Henrique Galvão, que o ano passado se apoderou do paquete português «Santa Maria», assaltando-o à frente de um grupo de bandoleiros, vai ser «ouvido» pela Comissão da O. N. U., organização fundada para desacreditar e desproteger as pequenas Nações que pagam para o bem-estar da América e outros países.

Notas a rodo

Lemos na imprensa diária que havia chegado a Lisboa uma rotativa para impressão de notas-papel, já se vê, e que foi necessário dividir por várias embalagens as peças pertencentes à mesma pois os caixotes, devido ao seu volume, não puderam entrar pela porta da balança. Parece que esta rotativa ainda não chega para a impressão de notas pois a mesma notícia anunciava para breve a chegada de outra rotativa de maiores dimensões para a impressão de valores, etc. etc.

Não haveria exagero na fabricação de notas impressas em rotativas?

O túnel Itália-Suíça

Um recente telegrama das Agências internacionais informava em 4 de Março que tudo estava preparado para um encontro entre italianos e suíços na abertura de um túnel que, com a extensão de 5.823 metros, quase seis quilómetros, ligará as duas nações Suíça-Itália nos Alpes Penines (Valais) e Vallée d'Aoste, na Itália, em S. Bernardo, localidade onde Napoleão de Bonaparte passou comandando os seus grandes contingentes de tropas francesas.

A abertura desse túnel foi anunciada por uma explosão provocada por seiscentos quilos de dinamite, a qual abrangia uma área grande e nela oitenta metros cúbicos de rochas, que, deflagrando, derrubou os penedos e muralhas que separam da parte suíça a zona italiana.

Esta obra, autêntico progresso rodoviário permitirá a passagem de mais de trezentos mil veículos motorizados por ano. O custo da sua construção está avaliado em cerca de 464 mil contos. O interior do canal é alimentado por 265 metros cúbicos de ar por segundo, introduzido por meio de dois paralelos ao túnel.

A notícia deste acontecimento fez sucesso na Europa pois esta obra gigantesca permitirá aos motoristas viajarem nos dois sentidos Suíça-Itália durante todo o ano, mesmo que as

costas alpinas estejam cobertas de neve, o que antigamente se considerava de grande perigo em virtude das violentas tempestades que assolam tão importantes regiões.

O novo túnel, só deve ser aberto ao trânsito de veículos em começos do ano que vem.

Duque de Saragoça

Referimos-nos há pouco ao falecimento deste ilustre titular, engenheiro da Renfe e hoje vamos recordar o que dele disse o nosso companheiro de redacção sr. Guerra Maio no seu livro «Viajando», publicado no ano passado e que não deixa de ser interessante.

«A gorjeta, esse flagelo universal, é uma invenção francesa; mais conhecida, e certamente usada, que outras criações do génio francês, como as películas fotográficas e o sistema métrico decimal. Em França, então, está de tal maneira impregnada nos hábitos nacionais, que até se dão cinquenta francos, quando não é mais, ao homem que, no átrio dos teatros, vende aos espectadores o programa, já de si caríssimo e não passa dum folheto de anúncios, pagos certamente a peso de ouro e que além do retrato dos principais artistas, tem apenas para ler a distribuição da peça, e que por tudo isso tinha boas razões para ser dado de graça.

A febre da gorjeta ultrapassa, por vezes, a coerência e as conveniências num elevado quilate, contando-se até que num hotel de montanha, um criado se acercou de certo cliente de passagem, no momento em que este gozava extasiado a paisagem grandiosa dos Alpes, dizendo-lhe:

— Há turistas que sentem um tão grande entusiasmo com este panorama, que só por isso, me dão cem francos de gorjeta!

O falecido Aristides Briand, que várias vezes foi deputado, ministro e presidente do conselho tinha um acrisolado culto pela gorjeta. Em hotel em que estivesse, restaurante onde fosse jantar, marcava pelas gratificações que distribuía a esmo pelos serventes.

Sendo ministro dos estrangeiros foi uma vez a Madrid. Saiu de Paris em comboio especial que o levou a Irun onde outro trem especial o aguardava para o transportar, e à sua comitiva, à capital espanhola, o qual se compunha, além do furgão, de duas carruagens-camas e dum salão restaurante.

Para honrar o hóspede ilustre, um engenheiro da Companhia do Norte, envergando fato de ganga, pôs-se ao regulador e conduziu o comboio especial, que era rebocado por possante máquina *Pacific*; nessa altura ainda não havia tracção eléctrica entre Irun e Alsasua.

À chegada à capital espanhola e recebidos os cumprimentos do estilo, o sr. Briand avançou para a máquina, dizendo aos que o cercavam, ter uma pequena formalidade a cumprir. Sorriu ao engenheiro que estava ao postigo da locomotiva e, tomando-o pelo maquinista, meteu-lhe na mão uma nota dobrada de 50 pesetas.

Querem agora saber quem era o engenheiro que foi forçado a aceitar a gorjeta do sr. Briand? O Duque de Saragoça.

A princesa Grace

Lemos algures que o produtor cinematográfico Alfred Hitchcock declarou que a princesa Grace de Mónaco vai ganhar cerca de um milhão de dólares — o que representa, em moeda portuguesa, vinte e nove mil contos — e ainda uma percentagem dos lucros da película, no desempenho do papel principal do filme «Marnie».

A princesa fez a simpática declaração de que todo o dinheiro que ganhar com o filme se destina a um fundo de caridade, para crianças de ambos os sexos, que está a estabelecer em Mónaco.

Assim está justificado o acto da princesa voltar ao cinema.

Recortes sem comentários

As «forças terríveis» do sr. Jânio Quadros

RIO DE JANEIRO, 24 de Março. — «O dr. Jânio Quadros não revelou no seu discurso de sessenta minutos, pela televisão, quais as forças terríveis que o levaram a renunciar ao cargo de presidente da República, mas eu conheço-as», declarou o deputado Carvalho Sobrinho, representante federal de São Paulo.

Interrogado pelos representantes da Imprensa, acrescentou: «Ei-las: «White Horse», «White Label», «John Walker» e «Black and White», quatro marcas de «whisky». O deputado queria referir-se à fama que tem o antigo presidente de gostar daquela bebida. — (ANI).

Mais um para o ocidente

BERLIM, 3 — Um jovem guarda de fronteira oriental tentou fugir para o ocidente, na estrada que de Berlim entra na Alemanha Oriental.

Foi morto a tiro pelos seus camaradas, quando se encontrava apenas a 15 metros do sector ocidental.

A Polícia Militar americana, encarregada do posto de passagem junto à estrada, viu o homem correr em direcção ao seu sector. Imediatamente perseguido por dois outros guardas orientais e alvejado a tiro, o fugitivo caiu.

Um grupo de polícias veio pouco depois retirar o corpo. — (ANI).

Caravana em liberdade

HONG-KONG — Uma companhia de ópera chinesa, formada por cinquenta e duas pessoas, fugiu num juncó a motor para Hong-Kong — anunciam os jornais desta cidade.

O agrupamento artístico «Ching Chi» andava em digressão pelo Sul da China, deslocando-se de barco de um porto para outro. — (ANI).

Um ovo para R. Kennedy

DJACARTA — Um manifestante atirou um ovo ao ministro da Justiça dos Estados Unidos, Robert F. Kennedy, quando entrava no auditório da Universidade da Indonésia, para proferir um discurso. O ovo não acertou no alvo, indo esmagar-se no solo, mas a pouca distância do irmão do presidente americano. Os soldados indonésios prenderam o lançador do ovo. — (ANI).

1500 automóveis roubados

CARACAS (Venezuela) — A Polícia informa que os ladrões de automóveis, que infestam Caracas, roubaram, só no mês de Janeiro, 1492 veículos. — (ANI).

Desaparecem as grandes vozes

LOS ANGELES, 10 de Março — A cantora de ópera Birgit Nilson disse ontem no aeroporto que as viagens aéreas «estão a fazer desaparecer as grandes vozes».

Birgit, que vem dar um concerto com a Orquestra Filarmónica de Los Angeles, acrescentou: «Outrora os cantores podiam descansar as suas vozes quando passavam de um continente a outro a bordo dos transatlânticos, mas agora em três dias passámos de Paris para os Estados Unidos e daí para Buenos Aires. Este esforço das vozes é a razão pela qual são cada vez mais raros os bons tenores, especialmente os italianos. — (R.).

As águias douradas

SION (Suíça) — Duas gigantescas águias douradas atacaram um monomotor militar suíço, tripulado pelo primeiro, -tenente Walter Leuthy, forçando-o a descer no Vale de Morge, quando realizava um voo de treino.

O piloto declarou que os dois animais voavam à sua frente quando em dado momento — talvez por terem tomado o aparelho por um «inimigo» — o atacaram, lançando-se contra as asas e a carlinga. Todavia, não conseguiram atingir a cabine de vidro. Uma asa e uma pata de uma das águias foram encontradas dentro do avião que sofreu grandes estragos. Desconhece-se o destino da outra águia. — (ANI).

15 mil contos para os cães

ESTOCOLMO — Um oficial sueco legou a sua fortuna — um milhão e meio de coroas suecas (quatro mil contos) — aos cães do seu país.

O dinheiro será principalmente utilizado «na melhoria de condições de vida dos cães de guarda do sul da Suécia».

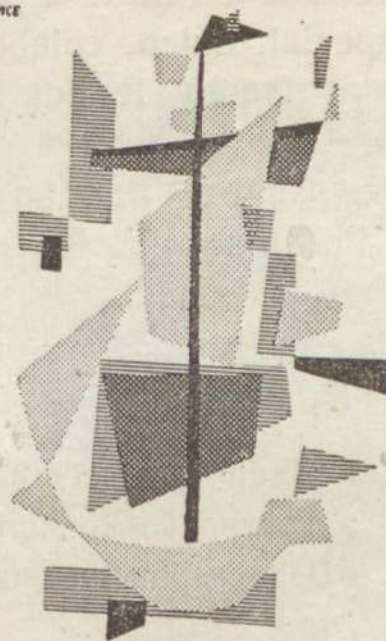
Os parentes do falecido oficial foram deserdados.

Na altura em que fez o testamento, o oficial foi examinado por um médico, que garantiu encontrar-se ele no pleno uso das suas faculdades mentais quando decidiu do destino a dar aos seus bens.

A esposa do oficial falecida há alguns anos, deixara também um milhão de coroas (6 mil contos) aos cães da Bélgica. — (ANI).

PUBLICIS FRANCE

D'APRÈS J. COLIN



**FEIRA
DE
PARIS**

19 / 31 MAIO 1962

Informações :

**RUA EÇA DE QUEIROZ, 20-A
Telef. 429 88 LISBOA**

Publicações recebidas

Companhia de Seguros «Tranquilidade» (Relatório de 1961)

Da Companhia de Seguros «Tranquilidade», fundada no Porto em 1871, recebemos o Relatório e Contas de 1961, ou seja do 90.º exercício.

Apesar de o ano de 1961 ter sido cheio de preocupações angustiosas devido ao terrorismo em Angola e ataque à nossa Índia, a vida desta Companhia correu normalmente, tendo sido adquirido mais um edifício na cidade de Luanda, elevando-se assim a quarenta e dois o número de prédios pertencentes à «Tranquilidade».

A Conta de Ganhos e Perdas desta Companhia apresentou o saldo de 13 371 807\$04, tendo ficado as Reservas elevadas a 483 345 080\$62, sendo 364 656 215\$73 em Reservas Técnicas e 118 888 864\$89 em Reservas Livres.

Agência Portuguesa de Revistas (Número único comemorativo do XIV aniversário da sua fundação).

A Agência Portuguesa de Revistas, fundada por Mário de Aguiar, e à qual estão ligados os nomes de distintos jornalistas e escritores, que trabalham com efectividade na sua excelente e popularíssima «Crónica Feminina», festejou, recentemente, o XIV aniversário da sua fundação e, a propósito, publicou um número especial, único, colaborado por José de Oliveira Cosme, Isaura Ramos da Silva, Alice Ogando, Maria Carlota Álvares da Guerra, Mário Costa, Milai Bensabat e Vitoriano Rosa.

A Agência Portuguesa de Revistas a quem apresentamos as nossas saudações, adquiriu, nestes catorze anos de existência, os direitos de 250 obras literárias, já editadas.

A Medicina do Trabalho em Portugal e a Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais—pelo Dr. Henrique Salgado.

O Centro de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais (Grémio dos Seguradores) acaba de editar o Comentário que o sr. dr. Henrique Salgado fez a uma Comunicação que, depois de ter sido apresentada ao «I Colóquio Nacional de Trabalho, da Organização Corporativa e da Previdência Social», foi publicada na revista «O Médico», pelos srs. Drs. Guilherme de Vasconcelos e Luís Guerreiro.

Este volume é dedicado «a todos os que, com entusiasmo, dedicação e sacrifício têm contribuído para melhorar as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores portugueses».

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso aniversário

Continuam a chegar à nossa Redacção felicitações pela entrada em novo ano de existência da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Do «Diário de Lisboa», de 5 do corrente, recordamos, com os nossos melhores agradecimentos, esta notícia, testemunho duma excelente camaradagem jornalística:

Completo 74 anos de publicação a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que, sob a direcção do jornalista Carlos de Ornellas, tomou notável impulso, apresentando-se com atraente aspecto gráfico e gosto artístico. Além de valiosa contribuição para o progresso dos caminhos de ferro em Portugal, pelo seu nível literário e seleccionada colaboração sobre assuntos técnicos e variados, mantém pleno interesse. As nossas felicitações a Carlos de Ornellas e aos seus colaboradores.

O Comentário do sr. Dr. Henrique Salgado tem por fim esclarecer que em Portugal não estamos completamente a zero no que diz respeito à execução prática da medicina do trabalho; que há muitos outros países onde o ensino da medicina do trabalho não está organizado e se tem feito uma obra notável de prevenção; que é muito importante a reabilitação e reeducação profissional, mas é muito mais importante e não está dependente daquelas a prevenção dos acidentes; que é, de facto, lamentável que se não tenha cumprido, até agora, o que os artigos 41.º a 43.º da Lei 1942 mandam: criar, junto dos Tribunais de Trabalho, «um serviço especial de readaptação» e que o sr. Inspector Superior dos Tribunais do Trabalho deve, com certeza, ter razões que expliquem o facto; que as Companhias de Seguro fazem, de há muito, readaptação de sinistrados, e que o Centro da Prevenção de Acidentes de Trabalho foi criado em Maio de 1957, isto é, dois anos antes do início da Campanha Nacional de Prevenção.

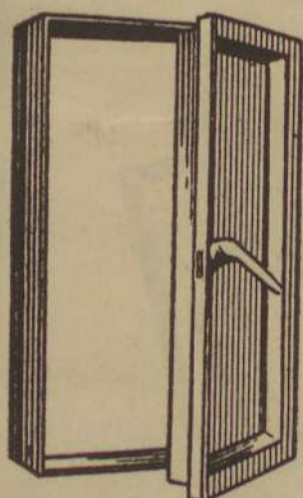
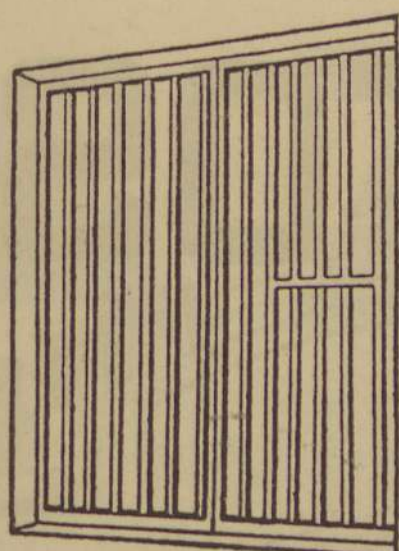
Turismo Espanhol

Por oferta do sr. dr. Alejandro Freijal del Villar, digno e diligente Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos diverso e interessante material de propaganda do país vizinho, respeitante a Vigo, grande centro turístico da Galiza, e a Alicante e suas celebradas cerimónias da Semana Santa.

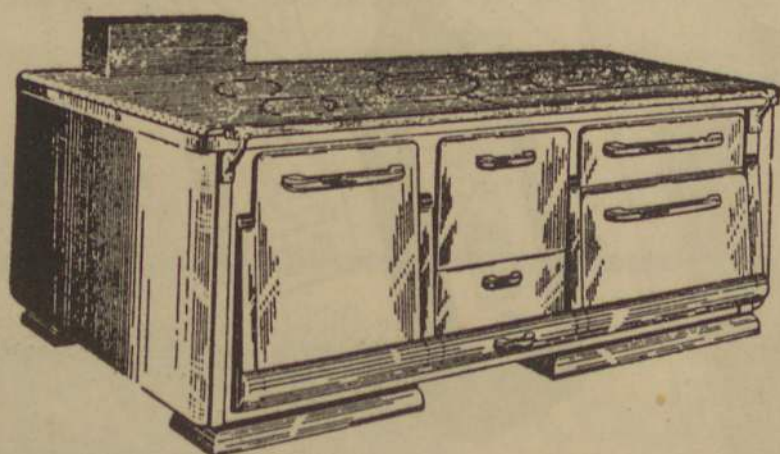
O ilustre Delegado Oficial do Turismo obsequiou-nos também com o envio de uma planta monumental da formosa capital madrilena, com o calendário das suas Festas e Verbenas, a relação dos seus museus, entre os quais figura El Prado, considerado uma das principais pinacotecas do Mundo, e a lista dos 111 monumentos e lugares de interesse que os turistas devem visitar.

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

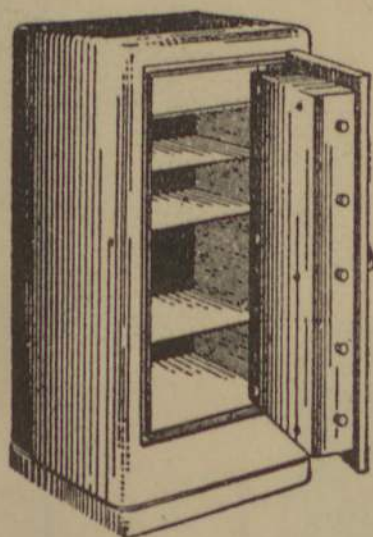
- CAIXILHARIA E FRENTES DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ESTRUTURAS METÁLICAS
- PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASOIL



- COFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- PORTAS PARA COFRES FORTES

JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

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

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
LISBOA — Telefone: 2 44 63

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

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

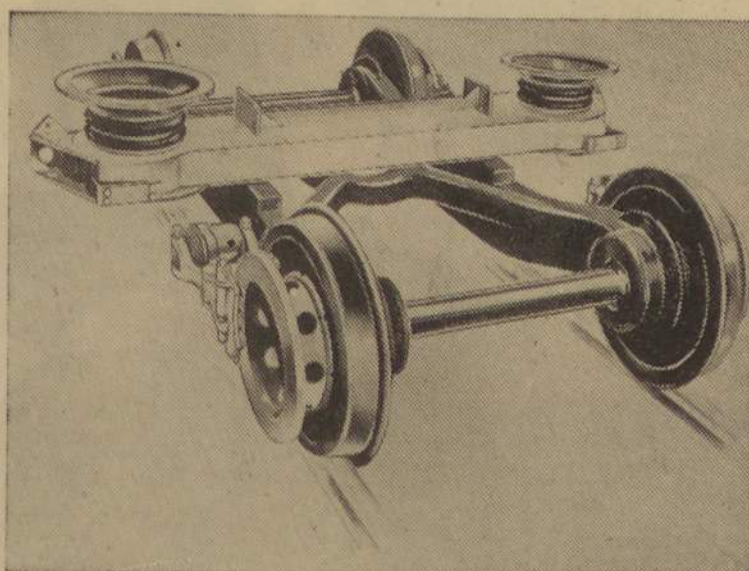
Sede e Fábrica

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

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO