

DEPÓSITO LEGAL
- 0. DEZ. 1962

18.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1962

Número 1799

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



REVISTA QUINZENA
FUNDADA EM 1888

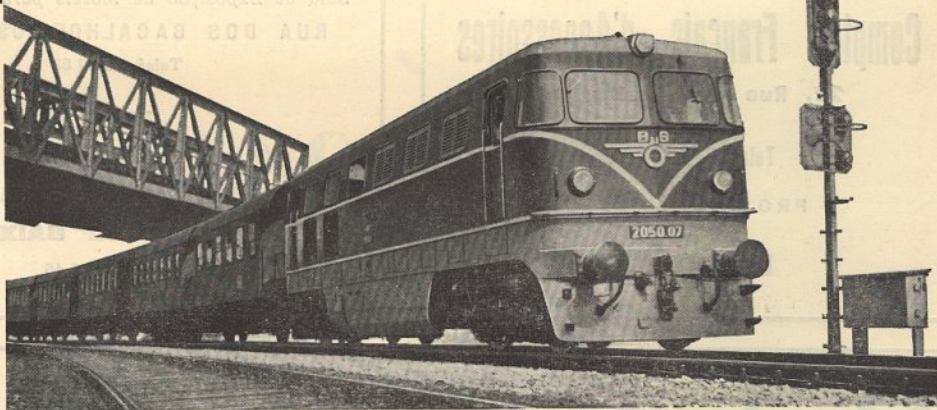
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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 J12,
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 eléctricação 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 rentabilidade 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 A G KASSEL



End. Telog. EUROPÉIA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 50 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

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraia-
gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. } 32 47 30
 } 32 03 37

PROVÍNCIA 30954

LISBOA

AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D

Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS
QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

S I D E L O R

UNION SIDÉRGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Ouradores — LISBOA

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 32 01 58; Direcção: 32 75 20

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

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

1799

1 — DEZEMBRO — 1962

ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (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 CAMPEIRA



S U M Á R I O

A. C. P. e o Curso de Formação e Produtividade	371
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	374
Os Caminhos de Ferro de Angola pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO.	375
Casa da Imprensa	376
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	377
Há 50 anos	378
Parte Oficial	380
Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»	380
Recortes sem comentários	381
Aviação por FERNANDO ALMIRO VALE	382
O Chefe do Estado	383
Publicações recebidas	383
Na Estação do Rossio	383
Visita a uma monumental Propriedade Horizontal, nas Amoreiras	384
Linhas Portuguesas.	384
Turismo Espanhol	384



A C. P. e o Curso de Formação e Produtividade

A propósito da 11.ª e última reunião, os jornalistas foram informados, num almoço, acerca dos notáveis melhoramentos que estão a introduzir-se em Santa Apolónia

POR iniciativa da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a colaboração do Instituto Nacional de Investigação Industrial, têm-se realizado, perante grande assistência de funcionários da Empresa, interessantes reuniões, em que se desenvolveram, por distintos técnicos, temas relativos a formação e produtividade.

No dia 23 de Novembro realizou-se a 11.ª e última reunião, a que assistiram, no salão do teatro do S. N. I., 330 funcionários — engenheiros economistas, agentes técnicos, agentes de tráfego e chefes e subchefes de escritório — não contando com os administradores e directores da C. P.

Na primeira fila de cadeiras sentaram-se os srs. Eng.º Costa Macedo e Malheiro Reimão, administradores; eng.º Roberto de Espregueira Mendes, e Branco Cabral, respectivamente Director-geral, e Secretário-geral da Companhia, e ainda, entre outras personalidades, o sr. dr. Tavares de Almeida, em representação do Secretariado Nacional.

Era, pois, de grande expectativa a última reunião, em que proferiram palestras: na primeira parte, o sr. eng. José Alfredo Garcia, e na segunda, os srs. drs. Libânio Pereira e Hélio Prieto.

A palestra do sr. eng. José Alfredo Garcia abordou o tema «A Filosofia da Empresa e os seus problemas humanos». Servindo-se de gráficos e quadros, mencionou os elementos essenciais que há a considerar na gestão da empresa, referindo, a propósito, os meios do que ela deve dispor: organização, pessoal, equipamento e técnica. Considerou, em seguida, as condições psicológicas e a posição do homem na empresa; falou acerca das políticas da empresa que dividiu em três partes, a saber: política geral; políticas principais e políticas particulares, sublinhando que estas devem ser sempre desenvolvidas numa posição que nunca poderá alhear-se do futuro.

Mais adiante, ocupou-se do indivíduo e do grupo, falando da independência e dependência com os seus fins comuns e efeitos diversos na eficiência do trabalho, na disciplina e ambiente geral.

Salientou, depois, que são naturalmente diferentes as atitudes do subordinado, segundo as finalidades e igualmente diferentes a impulsão que os anima, a estrutura efectiva do grupo, a natureza do comando e os seus resultados. Ao finalizar a sua lição, o sr. eng. José Alfredo Garcia, mostrou-se partidário da descentralização que considerou

tanto mais necessária, quanto maior for a empresa.

Na sessão da tarde, compareceram no salão do S. N. I. os srs. major de Engenharia Mário Costa, administrador, e Eng.º Pedro de Brion, subdirector. A assistência voltou a ocupar todos os lugares. O dr. Libânio Pereira dissertou sobre o tema «Gestão orçamental». Apresentou generalidades, definiu o que é o orçamento de uma empresa, dizendo que ele conduz à gestão com um programa de acção e previsões; permite a descentralização e pode levar ao interesse do pessoal pela actividade da empresa. A este respeito, o sr. dr. Libânio Pereira, servindo-se igualmente de gráficos e de outros elementos, fez várias considerações, demo-

uma coordenação efectiva de esforços, tanto no plano da gestão de rotina como no de aventura dos investimentos. A isso se juntava que o estudo destes tem por objectivo o crescimento harmónico da empresa e a sua adequação ao desenvolvimento económico, embora no âmbito da economia nacional travem as empresas luta pelo mercado, que um certo condicionalismo é mero sintoma de vitalidade. Por outro lado, o estudo dos investimentos é um daqueles domínios onde a conjugação de esforços dos técnicos de engenharia e dos de economia se entrevê mais vantajosa. Por último, acentuou que são grandes os deveres que pesam sobre todos os homens da empresa ao programar os investimentos.



Um aspecto da assistência

rando-se, entretanto, na análise do que são bens e serviços das empresas, de consumo e bens de investimento.

Chegou, depois, a vez de o sr. dr. Hélio Prieto dissertar sobre articulação orçamental, orçamento dos investimentos e seus critérios de selecção. Dentro do tema escolhido, teve a sua palestra várias passagens em que se referiu propriamente à vida e actividade da C. P. e, a fechar as suas largas e interessantes considerações, tal como foram as dos oradores antecedentes, o sr. dr. Hélio Prieto salientou que de tudo o que expusera podia tirar algumas conclusões. A primeira de que as novas técnicas de gestão visam a assegurar o funcionamento harmónico das empresas, através de

O sr. engenheiro José Alfredo Garcia encerrou a sessão após ter proferido algumas palavras de justo elogio às palestras que a assistência acabara de ouvir e de aplaudir, e de ter salientado que a C. P. há-de continuar a seguir o caminho da descentralização preconizada.

Na estação de Sta. Apolónia, que está sendo beneficiada com importantes melhoramentos, vão ser construídas mais duas linhas

Às 13 horas, no restaurante-bar que os *Wagons-Lits* mantêm na Estação de Santa Apolónia, foi oferecido aos jornalistas um almoço primorosamente servido, que proporcionou o ensejo de um amável encontro dos srs. Eng.º R. de Espregueira Mendes,

Pedro de Brion, Costa Macedo, José Alfredo Garcia, dr. Libânio Pereira Macedo, dr. Hélio Prieto com os seguintes representantes da Imprensa: Mimoso Moreira, do *Jornal do Comércio*; D. João da Câmara, do *Diário Popular*; Raul Rego, do *Diário de Lisboa*; Oscar Pacheco, do *Diário da Manhã*; M. Vaz Genro, das *Novidades*, e Carlos d'Ornellas, director-gerente da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Entre os presentes encontrava-se também o sr. Bruges de Oliveira, funcionário superior da Administração da C. P.

Após o almoço, os presentes foram convidados a observar o plano dos trabalhos que ali estão a ser executados com o fim de melhorar ainda mais a estação que, como se sabe, se destina unicamente aos comboios de longo tráfego.

O embelezamento de Santa Apolónia acha-se já, em grande parte, concluído. Para melhorar os serviços de partida e chegada dos comboios, vão ser aumentadas para sete as cinco linhas existentes.

As linhas principais da estação terão o comprimento de 320 metros, o que permitirá a saída de comboios com 14 carruagens. As laterais medem 170 metros e permitem a formação de comboios de sete carruagens, tendo-se, a propósito, chamado a atenção dos convidados para o facto de cada uma das linhas equivaler a três da estação do Rossio.

As plataformas terão todas cobertura. Entre os novos melhoramentos figura uma elegante instalação de um serviço de turismo, que começará a funcionar em Ja-

neiro do próximo ano. Do lado do rio, onde está o luxuoso restaurante, vão ficar, em modelares instalações, a sala de espera da primeira classe, os serviços dos C T T e da Alfândega e a secção de bagagens chegadas, o que permitirá aos passageiros saírem mais facilmente para a Avenida do Infante D. Henrique.

Como as oficinas vão ser transferidas parte para o Barreiro e parte para o Entroncamento e os comboios de mercadorias vão passar a ficar em Braço de Prata, no espaço vago vai ser erguido um novo edifício destinado à instalação dos postos médicos, serviços sociais, biblioteca e cantina.

A velha estação de Santa Apolónia está não só a transformar-se mas também a rejuvenescer. Dentro de pouco tempo, como que num milagre, parecerá a todos uma nova e mais bela estação, digna dos serviços que desempenha e digna, enfim, da cidade de Lisboa. Para os passageiros de longo curso e para os turistas, o rejuvenescimento e actualização da estação terá o encanto de uma linda e desafogada sala de visitas.

Não se trata de um milagre inexplicável; trata-se, simplesmente, do esforço despendido pelo sr. Director-geral da C. P., Engenheiro Roberto de Espregneira Mendes, da sua visão, do seu brio profissional e do desejo de servir exemplarmente o País, através do caminho de ferro.

E se há que felicitá-lo pelo óptimo resultado das suas diligências, há também que agradecer a todos, a ele e aos seus colaboradores, este notabilíssimo melhoramento.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Teatro municipal

Numa das últimas reuniões da Câmara Municipal de Lisboa, cujos destinos foram entregues a esse homem de acção que se chama o sr. general França Borges, ficou assente, por unanimidade, construir-se o Teatro Municipal, legítima aspiração da população lisboeta que se tornou muito mais premente desde que se demoliu o velho «Príncipe Real» e se transformou em esqueleto o edifício do «Ginásio».

O Teatro, em todo o mundo culto, é tido e admitido como um admirável instrumento de educação artística e intelectual; uma escola onde o espectador, por intermédio de representações modelares, aprende a sorrir, a pensar, a comover-se e a ter uma maior consciência da vida. A Arte nunca foi uma coisa supérflua. Pelo contrário, é uma das manifestações mais sérias da existência. Se a vida do indivíduo é mais ou menos efémera, a Arte, pelo contrário, nasce, quando profundamente humana, sob o signo da imortalidade.

Já Eça de Queiroz, na sua mocidade, pugnava pela dignidade do Teatro e pela dignificação da profissão dos artistas, acompanhando assim e assim apoiando a lição de Garrett, que via no Teatro um sinal de civilização.

Faz-nos falta um Teatro Municipal, não apenas para a representação de peças, mas também para a realização de concertos musicais, exhibições de danças regionais e outras manifestações de carácter popular, dado que, como é do conhecimento do público, o Pavilhão dos Desportos não oferece nem conforto nem condições suficientes de visibilidade e acústica.

O sr. General França Borges é, repetimos, um homem de acção. E de palavra. E tem a rodeá-lo um grupo de homens que desejam, ao mesmo tempo, servir a cultura e servir a cidade. É por isso que podemos contar com a construção de um bom teatro dentro de pouco tempo.

Há poucos meses, dizia-nos um dos nossos médicos mais distintos, que acabara de passar duas semanas em Madrid, [a capital espanhola não chega a ter o dobro da população alfacinha], que era uma vergonha para todos nós só termos, no Verão, um teatro aberto, quando a população madrilena tinha à sua disposição perto de vinte teatros em pleno funcionamento.

É preciso levar às camadas populares o bom teatro, que é literatura viva, educar o seu espírito, dar-lhe a cultura necessária e inculcar-lhe o gosto por um ideal nobre.

Os nossos artistas



CAMPINOS RIBATEJANOS EM FESTA — Aguarela de Mestre Alfredo de Morais

QUADRAS

*Cantigas ao desafio
Venham comigo cantar...
Passa a vida como um rio
Que vai lançar-se no mar.*

*Eu fui criado na serra
E moro à beira do mar,
Sempre saudosos da terra
Que as ondas querem beijar.*

*Olhos verdes são bonança,
Olhos negros são paixão,
Olhos azuis, a esperança
Que deste ao meu coração.*

*Fui passear pelo prado,
Bateu-me o vento no rosto,
Se eu não sou do teu agrado,
És-lo tu para meu gosto.*

*Cachopa, toma cuidado
Com esses modos daninhos,
Quem tem vidros no telhado,
Não atira aos do vizinho.*

JOSÉ CRESPO

Os Caminhos de Ferro de Angola

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

ANGOLA—a nossa maior Província Ultramarina—ocupa, na costa ocidental de África a sul do Equador, uma área de 1 246 700 Km², ou seja cerca de catorze vezes a da Metrópole. Compõem-na duas partes geográficamente distintas: o distrito de Cabinda, a Norte do rio Zaire, e o território de Angola propriamente dita que se estende a sul do mesmo rio. Tem a configuração aproximada de um bloco maciço quadrangular levemente mais comprido do que largo. A população deve actualmente ser da ordem dos cinco milhões de habitantes, sensivelmente inferior à da Metrópole.

As fronteiras angolanas têm uma extensão total de 6487 Km, dos quais 1650 confinam com o Oceano Atlântico. A costa desta nossa Província acha-se dotada de magníficos portos e de fundeadouros, instalados nas numerosas enseadas e baías que possui.

Como ocorre na generalidade do Continente africano, as vias férreas angolanas são essencialmente de penetração: partem dos portos principais e dirigem-se para o interior, servindo os centros de maior produção agrícola, mineira e industrial. Assim temos de Norte para Sul, o Caminho de Ferro de Luanda, que, partindo do porto que serve a capital, se interna em direcção a Malange, dando, no percurso, diversos ramais; o Caminho de Ferro de Amboim, que parte de Porto Amboim para Gabela; o Caminho de Ferro de Benguela, o de maior extensão, que sai do Porto do Lobito, atravessa toda a Província, ligando-se à rede do Catanga e, através desta, a toda a rede africana, incluindo a da nossa Província de Moçambique; o pequeno caminho de ferro açucareiro do Cuio, que parte do porto deste nome para as zonas de produção de Dombe Grande e de Luacho; e finalmente o Caminho de Ferro de Moçâmedes, que tem a sua origem nesse porto e se dirige a Sá da Bandeira, Vila Artur de Paiva e Vila Serpa Pinto.

Estão, no entanto, actualmente em construção ou em projecto notáveis extensões desta rede. Os planos actuais comportam a construção de uma nova via férrea, que, saindo de Luanda, servirá o distrito do Congo (Caminho de Ferro do Congo) e o prolongamento do actual Caminho de Ferro de Luanda para além de Malange (o qual virá,

pois, a servir o distrito de Huíla até à data só remotamente servido pelo Caminho de Ferro de Benguela) e ainda o prolongamento da linha de Moçâmedes até à fronteira da Rodésia do Norte com futura ligação com a rede da Federação das Rodésias e da Niassalanda e, por intermédio desta, com toda a rede da África Meridional.

A rede ferroviária angolana compreende actualmente cerca de três milhares de quilómetros de vias férreas; pouco menos de metade dessa extensão é explorada pelo Estado (Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes) e a restante por empresas particulares. Presentemente, são de bitola de 60^{cm} apenas o Caminho de Ferro do Amboim, o do Cuio e alguns ramais das linhas do Estado (ramais de Golungo Alto na de Luanda e de Chibia na de Moçâmedes); toda a restante rede é de bitola internacional africana (1,067m).

Do panorama geral que acabamos de apresentar, logo se conclui que as grandes linhas férreas de penetração são aproximadamente paralelas e equidistantes entre si de uns trezentos quilómetros; os transportes entre elas e as zonas que para elas escoam faz-se quer por ramais, quer por estrada, quer ainda pela navegação de cabotagem. Note-se, porém, que as regiões directamente servidas pelo Caminho de Ferro são precisamente aquelas que mais rapidamente têm progredido; por isso mesmo, o II Plano de Fomento previu os prolongamentos já atrás referidos e ainda os estudos para um futuro Caminho de Ferro dos Tigres, que, deixando a costa no porto da Baía dos Tigres seguirá até à fronteira da Rodésia, o qual permitirá o desenvolvimento de uma extensa região da Província.

O Caminho de Ferro de Luanda, explorado pelo Estado, tem uma extensão de 682 Km, incluindo os seus ramais. Tem sido recentemente objecto de importantes melhoramentos que visaram não só o alargamento da bitola como também o estabelecimento de um traçado mais favorável, a renovação do seu equipamento e a construção de novas e modernas oficinas em Luanda. Nele se transportam anualmente cerca de trezentos mil passageiros e mais de quatrocentas mil toneladas de mercadorias. Nele circulam automotoras rápidas para passageiros que permitem ao turista cómoda visita às quedas de água do Duque de Bra-

grança e às Pedras Negras de Pungo Andongo—dois dos grandes cartazes turísticos da Província.

O Caminho de Ferro do Amboim tem apenas 129Km de extensão e serve uma rica região produtora de café. A sua construção foi difficilissima pois, para atingir o seu término em Gabela, se vê forçado a trepar cerca de 800 metros nos seus últimos quarenta quilómetros. É interessante referir que este caminho de ferro particular dispõe de três automóveis-de-linha para dar ligação rápida ao tráfego de passageiros, correio e géneros frescos chegados a Porto Amboim nos aviões das carreiras internas angolanas.

O Caminho de ferro de Benguela pertencente à Companhia do mesmo nome na qual o Governo Português tem 10% das acções, tem, por si só, mais de metade da quilometragem das vias férreas de Angola: 1583 Km. Serve as ligações internacionais com o Catanga e com as Rodésias e, no nosso território, as cidades de Benguela, Nova Lisboa, Silva Porto e Vila Luso, as minas de diamantes do Dundo, (ligadas por estrada a Vila Luso) e as minas de ferro de Cuíma (ligadas a Vila Robert Williams por um ramal de 68 Km aberto há pouco à exploração). Nesta linha, regista-se anualmente um movimento de uns oitocentos mil passageiros e de milhão e meio de toneladas de mercadorias. São numerosíssimas as obras de arte incluídas no traçado desta via férrea; citemos em particular a ponte D. Luís Filipe, sobre o rio Catumbela—metálica, de um só tramo fechado, sem pègões e que é a maior do seu género no Mundo. A Companhia possui ainda, em Nova Lisboa, um dos mais importantes conjuntos oficiais de toda a África.

O Caminho de Ferro do Cuio é uma pequena linha de 25 Km de extensão que serve principalmente as plantações da Companhia do Açúcar de Angola.

Finalmente, o Caminho de Ferro de Moçâmedes serve simultâneamente objectivos de ordem política e de fomento. A sua construção veio facilitar o exercício da soberania portuguesa nas fronteiras oriental e meridional da Província e fomentar o desenvolvimento das extensas regiões às quais chega a sua benéfica influência. Tem um comprimento total de 593 Km e dele se destacarão em futuro próximo mais dois ramais, que partindo do Dongo, servirão as minas de ferro de Cuíma e de Cassinga, cuja construção será levada a cabo pela Companhia Mineira do Lobito.

Creemos, por hoje, ter dado aos nossos leitores o panorama geral da rede ferroviária angolana. Em números próximos da *Gazeta*, esperamos ter a oportunidade de lhes proporcionar uma mais completa descrição de cada um dos Caminhos de Ferro que a compõem.

CASA DA IMPRENSA

Almoço de homenagem aos jornalistas oferecido pelo sr. General França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa

O sr. General França Borges, Ilustre Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, que, há meses, fora homenageado, com um almoço, pela Direcção da Casa da Imprensa, almoço em que estiveram também presentes os srs. Moraes de Carvalho e Simões Coelho, presidentes, respectivamente, da Direcção e da Assembleia-Geral do Sindicato dos jornalistas, retribuiu essa homenagem, no dia 20 de Novembro, com um almoço nos Montes Claros. Pelo número dos convivas e ainda pelo facto de estarem presentes os srs. Aníbal David, vice-presidente do Município, e Drs. Henrique Martins Gomes, director dos Serviços Centrais e Culturais; Pina Vidal, chefe da Secção de Propaganda e Turismo, e Vicente Rodrigues, secretário da presidência da Câmara, essa reunião, que decorreu brilhantemente, constituiu uma bela festa da Imprensa, que mais uma vez se sentiu acarinhada e prestigiada.

Na altura dos brindes, o sr. General França Borges prestou homenagem ao labor dos repórteres que, com tanta independência, honestidade e desejo de bem informar o público têm acompanhado sempre as actividades da Câmara. Terminou fazendo votos por que a Casa da Imprensa e o Sindicato Nacional dos Jornalistas continuem, como até agora, cumprindo a sua missão.

Em nome dos jornalistas presentes, os srs. José Barão, presidente da Direcção da Casa da Imprensa; António Moraes de Carvalho, presidente do Sindicato, e Félix Correia, em nome dos profissionais encarregados dos relatos das sessões camarárias, agradeceram as atenções recebidas e salientara o significado daquele encontro.

O sr. Presidente da Câmara Municipal ficou muito sensibilizado com as palavras proferidas por estes distintos profissionais da Imprensa; tanto mais que José Barão comunicou ter ficado resolvido nomear o sr. General França Borges sócio honorário da Casa da Imprensa, e Moraes de Carvalho salientara, no seu brinde, o facto de a Câmara ter chamado um jornalista profissional para tomar conta do Serviço da Imprensa junto da sua presidência.

Além de José Barão, Elmano Simões Coelho, Moraes de Carvalho e Félix Correia, estiveram presentes ao almoço Moraes Cabral, drs. Manuel L. Rodrigues, e Boavida Portugal, antigos presidentes da Direcção da Casa da Imprensa, Renato Boaventura, Manuel Magro, Adriano de Carvalho, Nuno Rocha, e Carlos de Ornelas, presidente do conselho fiscal da Casa da Imprensa.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um pavimento de mosaico pertencente a um templo cristão do século V foi descoberto nas escavações realizadas em Mitilene. Possui inscrições que revelam a existência de criptas provavelmente anteriores àquela época.

(de *El Ciudadano* - Montevidéu)

A população montanhesa do cantão suíço de Valais ajuda agora uma aldeia de índios do Peru, contribuindo com 2 por cento dos seus salários de um mês. Pretendem, assim, reunir 80 000 dólares para a construção de um hospital, várias escolas, e uma maternidade que serão dirigidos por técnicos e enfermeiros... servidos por Valais.

(do *Pretória News*)

Um grupo de industriais suecos de madeiras conseguiu introduzir nas árvores ainda vivas a cor que pretendem dar à madeira quando abatida e serrada. Assim que as folhas mudarem de cor sabe-se que o processo está completo e a árvore pronta para ser derrubada e serrada.

(do *Al Goremhoyria* - Cairo)

Baseado em trabalhos efectuados no oceano Pacífico um cientista japonês declara que os alimentos retirados do mar podem ter efeitos menos prejudiciais sobre o homem, pois a água do mar tem um efeito de «diluição» sobre os isótopos do Estrôncio 90.

(de *Le Messenger de la Vendée*)

Cientistas ingleses conseguiram criar um tipo de pastilhas que substitui as escovas de dente. Utilizaram como base o ácido málico, estimulante da salivação, cujo paladar desagradável foi atenuado por uma quantidade de sarbitol, substância doce que não está sujeita a fermentação.

(do *Daily Telegram* - Columbres)

Em Hamburgo foi posto ao serviço um sistema de correio pneumático que é o maior do Mundo e permite o transporte de recipientes do tamanho de um balde a uma velocidade de 100 quilómetros à hora. Cada recipiente tem uma capacidade de 1 000 cartas. Podem-se transportar naquela linha, de 2 quilómetros de extensão, 300.000 cartas por dia. O comando deste sistema é electrónico.

(do *Longview Daily* - Washington)

Recentemente encontrou-se em Israel o corpo de um homem intacto coberto com um lençol. Os cientistas acreditam que o corpo foi conservado pela aridez do clima durante 5 000 anos. O homem morreu, portanto, na idade da Pedra Calcária.

(do diário *Elenica* ore de Atenas)

O peixe desidratado, sob a forma de farinha, está a remediar as deficiências alimentares nos países subdesenvolvidos. Proporciona uma fonte barata de proteínas animais para o consumo humano. A África do Sul, o Canadá e a Inglaterra produzem muitos milhares de toneladas desta farinha.

(do diário *Pested Lloyd*)

Os mais velhos clubes londrinos, dos quais existem pelo menos duas dezenas, encontram-se na zona compreendida entre Pall Mall e St. James Street. Muitos desses Clubes datam do século XVIII e foram originariamente «cafés» onde se reunia a aristocracia da época. De uma maneira geral conservam o nome do proprietário do «café» de que derivam.

(de *Cronica de Manilla*)

Uma firma alemã construiu um equipamento mecânico capaz de transportar 122 toneladas de correio e de encomendas por hora. Consiste num transportador vertical que carrega sacos de 60 libras até ao nível de um terceiro andar.

(do diário *Zafer* - Ankara)

Um comboio sem rodas deslizando sobre uma camada de ar foi apresentado recentemente pela primeira vez. Poderá atingir velocidades até 800 quilómetros horários. A companhia produtora do comboio sem rodas entrou em negociações com uma companhia ferroviária para a instalação do sistema entre Nova York e Filadelfia, o que permitia cobrir a distância de 150 quilómetros em 38 minutos. A Composição não necessita de pessoal: a marcha é controlada automaticamente. As carruagens deslizam pelos carris sem tocar nelas graças a uma camada de ar com uma fracção de milímetro.

(do *Daily Plainsun* - Dakota)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 Dezembro de 1912)

Recentes melhoramentos na illuminação electrica dos comboios

O apparecimento da lampada de fio metallico trouxe consideravel desenvolvimento ao emprego da electricidade como meio de illuminação das viaturas dos caminhos de ferro. Não fallando no brilho, a electricidade tem muitos outros pontos a seu favor, tanto do lado das administrações ferroviarias, como do lado dos passageiros. Mas o excessivo custo da electricidade, comparativamente com o de outros meios illuminantes, tem impedido as companhias de estenderem muito o seu emprego, não obstante mesmo as experiencias que se tem realizado n'estes ultimos annos mais proximos. Os Srs. Vickers, apesar da efficacia e do baixo preço do seu bem conhecido systema de bateria dupla, provaram que os seus esforços ainda não chegaram para attingir-se o minimo desejado pelas companhias ferroviarias.

Parece, porém, ter sido attingido esse desideratum, por um novo systema agora apresentado pelos mesmos fabricantes, com uma unica bateria.

Innumeras experiencias se tem effectuado na «Great Central Railway», de Inglaterra, e parece que com optimos resultados, pois acaba a mesma companhia de requisitar apparatus para a illuminação de mais de cincoenta viaturas, sempre com o novo systema de Vickers, de bateria unica.

Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares

Reuniu a assembleia geral d'esta Companhia, sob a presidencia do Banco Alliança, representado pelo director Sr. Bernardo Pinto Avides, sendo secretarios os Srs. Raul Monteiro

Pinto e Arnaldo de Sousa Moreda, pela Caixa Filial do Banco do Minho.

O administrador delegado expoz á assembleia, que, tendo a Junta autonoma dos melhoramentos da cidade do Porto, elaborado um projecto com relação aos melhoramentos e exploração do porto de Leixões, pelo qual era retirada a esta Companhia a concessão da construcção e exploração do mesmo porto, e que lhe era garantida pela lei de 23 de Agosto de 1889, o conselho de Administração, não querendo assumir a responsabilidade da perda de tal concessão, nem querendo crear difficuldades á realizção de tal melhoramento, resolveu pedir a convocação da assembleia, para, ouvidos os accionistas, orientar o seu modo de proceder.

Generalizada a discussão, e depois de n'ella tomarem parte varios accionistas, foi approvada a seguinte proposta, apresentada pelo Sr. Ricardo Malheiros, director do Banco Commercial do Porto:

«1.º Que a Companhia das Docas nomeie dois membros do Conselho de Administração para se entenderem com a Junta autonoma sobre a compensação a dar a esta Companhia, na hypothese de lhe serem cassadas as concessões que actualmente usufrue.

2.º Que, de accordo com a Junta autonoma, esta Companhia represente ao Parlamento, apoiando o projecto financeiro da referida Junta, mas relembrando que, estando já na posse das concessões, offerece tambem todas as garantias para realizar a construcção da obra, podendo o Estado preferi-la para a realizção d'ellas».

— Reunida a 22 de novembro, no Palacio da Bolsa, a Junta dos melhoramentos do Porto, sob a presidencia do Sr. Francisco Xavier Esteves, compareceram mais os Srs. Dr. Nunes da Ponte, pelo ministerio do Fomento; Ricardo Martins, pelos Bancos; Feliz Torres, pelos industriaes do Porto; Alves Guimarães, pelas Juntas de parochia; Major Espirito Santo, pelos proprietarios do Porto; e Dr. Severiano da Silva, deputado.

Tratou-se do officio da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, contendo a resolução acima transcripta, e resolveu-se nomear, para o entendimento sollicitado, uma commissão composta dos Srs. Xavier Esteves, Dr. Severiano da Silva e Dr. Nunes da Ponte, delegado do Governo.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

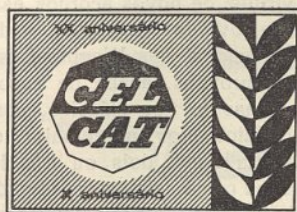
Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

Diàriamente a caminho do ...



... progresso. Num ritmo crescente de industrialização, mais energia eléctrica estará ao serviço do homem, assegurando o seu conforto no lar, na oficina e no escritório.

As fábricas CEL-CAT vêm servindo o progresso nacional, metropolitano e ultramarino, produzindo mais de 300 quilómetros de fio e de cabo eléctrico POR DIA !



FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.

VENDA NOVA - AMADORA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres
Direcção dos Serviços de Exploração e Material
3.ª Repartição
Portaria n.º 19 461

O «Diário do Governo», n.º 248, II Série, de 27 de Outubro de 1962, publica o seguinte:

Considerando a necessidade exposta pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de serem libertados os cais affectos às mercadorias do tráfego internacional, que muitas vezes ali são deixadas pelos interessados por tempo muito superior ao necessário para que as referidas mercadorias sejam devidamente desembaraçadas pela alfândega;

Considerando que a forma de conseguir essa libertação é a de elevar as respectivas taxas de armazenagem, sem contudo agravar as das mercadorias que sejam retiradas com a devida rapidez;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 10.º da tarifa de operações acessórias e o quadro das taxas de armazenagem que lhe está anexo sejam alterados como segue:

ARTIGO 10.º
Armazenagem

A redacção do último período da alínea a) do n.º 1 deste artigo é substituída pela seguinte:

Outras mercadorias e veículos:

Remessas de serviço nacional — 48 horas (não se contando os domingos e feriados).

Remessas de serviço internacional — 48 horas (não se contando os domingos e feriados) nas estações de procedência; 5 dias (não se contando os domingos e feriados) nas estações de destino.

Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»

Em virtude de novos acordos estabelecidos com as redes ferroviárias da Europa ocidental, a Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos grandes expressos europeus, acaba de encomendar 80 carruagens-camas do tipo clássico, das quais 20 com compartimentos ditos «universais», que podem oferecer à vontade um, dois ou três leitos, conforme são tomados como «simples», «duplo» ou «turística».

Por outro lado, os compartimentos podem comunicar dois a dois; neste caso, o desaparecimento quase completo da parede de separação permite dispor de um vasto compartimento de dois, quatro ou seis camas com dois lavabos.

As carruagens terão o comprimento de 26 m 40 em vez dos 25 m 10 actuais, o que dará um compartimento a mais (12 em lugar de 11).

O quadro «Taxas de armazenagem», previsto no artigo 10.º, é substituído pelo seguinte:

Taxas de Armazenagem

Designação	Unidade (Indivisível)	Por período de 24 horas (Indivisível)
1.º — Bagagens	50 kg	50
2.º — Dinheiro, valores e objectos de arte, (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º).	(a) 1 000	1500
3.º — Mercadorias não constituindo ainda remessa ou constituindo remessa ou fracção de remessa de detalhe.	100 kg	(b) 50
4.º — Mercadorias constituindo remessa ou fracção de remessa, de vagão completo.	Tonelada	(b) 250
5.º — Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas e matérias infectas, cujo transporte não está previsto na tarifa geral.	100 kg	(b) 150
6.º — Transportes fúnebres	Caixão, urna ou caixa	7000
7.º — Veículos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3).	Veículo	(b) 2000
8.º — Material de caminhos de ferro circulando rebocado sobre as próprias rodas.	Tonelada	200
9.º — Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º).	—	30

Por período de 1 hora (Indivisível)

Mínimo de cobrança. — As taxas previstas neste quadro estão sujeitas ao mínimo de cobrança de 2\$, excepto quando se trate de veículo de mais de 3000 kg, em que a taxa correspondente fica sujeita ao mínimo de 20\$.

(a) O valor a considerar para aplicação da taxa é o declarado
 (b) Quando se trate de estações de destino de remessas de serviço internacional, a taxa é elevada para o dobro durante os primeiros quinze dias que se seguirem no termo do prazo de armazenagem gratuita e para o quádruplo a partir do 16.º dia inclusive.

Ministério das Comunicações, 27 de Outubro de 1962. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas

1.ª Repartição

O «Diário do Governo», n.º 257, II Série, de 2 de Novembro de 1962, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Corporações e Previdência Social de 18 de Outubro de 1962, foi aumentado para 10 000\$ o limite das pensões concedidas pela Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril aos seus beneficiários.

Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, 26, de Outubro de 1962. — Pelo Director-Geral, Cícero Vicente Galyão.

Recortes sem comentários

Engoliu 16 colheres

Convencida de que seria este o melhor meio de ter alta, antes da data prevista, da clínica neurológica onde estava a ser tratada de uma psicose e de repetidas tentativas de suicídio, uma alucinada, residente em Herne, no Ruhr, engoliu dezasseis colheres de chá... Trabalho escusado, afinal, porque, tendo os médicos considerado o seu estado sensivelmente melhor, foi autorizada a sair da clínica.

Teve o bom cuidado de não falar do roubo nem do seu esconderijo. Mas, numa consulta ordenada pelos serviços de saúde locais, o médico viu desenhar-se, no «écran» do aparelho radiográfico, sombras com o feito de colheres. Pareceu-lhe que eram sete ou oito, e só na operação praticada logo a seguir verificou que eram dezasseis!

O uso do Tabaco

Quatro cidades da Inglaterra iniciaram uma campanha contra o tabaco, tendendo principalmente à proibição do fumo nos lugares públicos. Estuda-se a hipótese de só conceder licenças para futuros cinemas e outros lugares públicos de diversão que não autorizem os espectadores a fumarem. Em Manchester foi pedido para não ser autorizado fumar nos 1450 autocarros da cidade e nos estabelecimentos de ensino. Outras cidades estudam também medidas contra o uso do tabaco em público. Estas determinações foram provocadas pelo relatório dos cientistas que atribui ao fumo o incremento do cancro pulmonar em Inglaterra.

De «O jornal do Médico»

Chicotadas de castigo

DOVER (Delaware), 14 de Novembro. — Pela primeira vez desde há dez anos, um homem vai apanhar vinte chicotadas.

Trata-se de Franklin Cannon, de vintes anos, que há cerca de um ano fora condenado a ser fustigado vinte vezes com «bicha de sete rabos» e a três anos de prisão, por haver roubado um automóvel, tendo-lhe sido então suspensa a pena. Como, porém, voltou a roubar recentemente, terá de cumprir as duas penas. Será o chefe dos carcereiros quem lhe dará as chicotadas.

O último homem condenado a idêntica pena sofrera-a em 1952, por ter batido na mulher. A lei que prescreve esse castigo data de 1717. — (F. P.).

Embriaguez e tragédia

GOETTINCEN (Alemanha), 14 de Novembro — Um carteiro desta cidade, Karl Bachmann, de 49 anos, regressava a casa em estado de completa embriaguez, quando, ao ver aberta a janela de um quarto vizinho ao seu, escalou o parapeito, atirou-se sobre a cama e mergulhou em sono profundo.

Deitada no leito, encontrava-se a mulher do vizinho, senhora de 67 anos, que, ao notar a presença de um intruso, desatou a gritar por socorro. Acorreu o marido armado de uma espingarda, e, ao deparar com um estranho no quarto, desfechou a arma e atingiu, mortalmente, o carteiro embriagado. — (ANI).

Pai de 70 filhos

YAUNDA, 14 — Na região de Balilek (oeste dos Camarões) faleceu um chefe de aldeia de nome Fongante. Era pai de 70 filhos (cerca de 30 dos quais ainda menores) e deixa 16 viúvas, além de centenas de netos e netas.

O extinto, que contava 80 anos, foi sucessivamente soldado alemão, soldado inglês e guarda indígena, durante o mandato francês. — (F. P.).

Um glútilo

PLYMOUTH (Estados Unidos), 14 de Novembro — Roger Wooler, estudante, de 19 anos, bateu o «record» mundial, ao comer 45 ovos crus, em 5 minutos e 40 segundos.

O anterior «record» era de 31 ovos, em 9 minutos e 15 segundos.

«Basta, basta» — gritou Roger quando chegou aos quarenta e cinco e lhe perguntaram se queria mais.

«Nunca tinha comido ovos crus na minha vida e nunca mais hei-de comê-los até morrer. Aliás nem gosto muito de ovos, só me interessava bater o «record» — afirmou o estudante. — (ANI).

Protesto original do inquilino

WICKFORD (Inglaterra), 15 — Grace Branch avisou o senhorio de que, se executar a ameaça de a pôr na rua, colocar-se-á à porta de casa, em manifestação de protesto, com as suas sessenta galinhas, seis porcos, quatro patos, cinco gansos, duas tartarugas, sete cães, dez gatos, um bezerro, um carneiro e um papagaio. — (ANI).

Não consinta que
o enganem...

se pediu
AGUA CASTELLO
PIZÕES-MOURA

defenda-se
repuñando as imitações!

STAR A AGÊNCIA DE VIAGENS DE MAIOR EXPERIÊNCIA

STAR

630 Agentes e Correspondentes
em todo o Mundo

AMERICAN EXPRESS
CORRESPONDENTE

8 DOS RESTAURADORES, 14 — LISBOA — Telef. 362501 (4 linhas)
AVENIDA DE NICE, 4 — ESTORIL — Telef. 260839

Aviação

 Por FERNANDO ALMIRO VALE

O primeiro «Caravela» dos T. A. P.

Estão de parabéns os Transportes Aéreos Portugueses graças à acção inteligente e dinâmica do presidente do seu Conselho de Administração, o sr. eng.º Alfredo Vaz Pinto—com a entrada em serviço do seu primeiro—duma série de três—birreactores «Caravela», comprados à Sud-Aviation. O «Caravela» VIR, o tipo mais moderno de quantos têm sido fabricados por aquela grande empresa francesa, recebeu o nome de «Goa», como os seus outros dois aparelhos gémeos receberão os de «Damão» e «Dio».

No seu constante empenho de modernizar a sua frota mercante, a TAP, adquirindo o Sud-Aviation



O «Caravela» VIR, em voo

210—o «Caravela» VIR, de médio cruzeiro,—deu um grande passo em frente, conquistando um destacado lugar entre as Companhias congéneres, na rede europeia. É sobretudo de destacar o grande esforço económico, empregado pela empresa nacional, adquirindo tão custoso material de voo tendo que obter para isso importantes créditos. Semelhante aos três adquiridos pela Ibéria, o «Caravela» VIR é o 159.º encomendado à Sud Aviation.

O «Goa» está equipado com dois reactores «Rolls Royce»-Avon, poderá transportar 80 passageiros a uma velocidade de cruzeiro de 800 kms.; dispõe duma autonomia de uns 3000 ml/h. e a sua velocidade máxima à descolagem é de 850 km/h. A colocação dos reactores na cauda do aparelho contribui imenso para o total conforto dos passageiros. As características do «Goa» são: 32 m. de comprimento; 34,3 de envergadura; 8,7 de altura; carga paga 7900 kgs. Parabéns à TAP.

Novo contrato «Swissair» — «SAS»

A «Swissair» e a «SAS» estão negociando um novo contrato com a «Convair» para a entrega e modificação dos nove «Convair» 990 que têm encomendados. A «Convair» está terminando os estudos para elevar a velocidade de cruzeiro dos «990» de de 584 para 620 m/ p-h.

A «Swissair» que tinha projectado começar os seus serviços com o «990» durante o Verão passado, teve que adiar os seus planos até à entrega dos primeiros reactores modificados, o que espera se verifique nos últimos meses deste ano, para começar a prestar serviço no final de Janeiro de 1963. No entanto, continuará trabalhando com os «880» que lhe foram emprestados pela «Convair», até receber os «990» modificados.

Dos sete «990» encomendados pela «Swissair», dois serão cedidos à S. A. S., que, por sua vez, tem encomendados outros dois, directamente à «Convair».

A 90 kms. de altitude

O avião foguete experimental X-15, tripulado por Robert White, depois de se desprender do avião-mãe, atingiu 90 kms. de altitude, batendo assim o recorde do Mundo para aparelhos desta classe. White com este seu voo ficou classificado astronauta, e por tal foi condecorado pelo presidente Kennedy, com o mais alto galardão americano. Outros pilotos experimentados que têm voado com o X-15, foram também condecorados.

O voo recorde de Bob White durou unicamente dez minutos desde que se despreendeu do avião-mãe até à sua aterragem na Base de Edwards, Califórnia.

A viagem do Secretário de Estado da Aeronáutica

A magnífica viagem de soberania que acaba de realizar às nossas Províncias de Angola e Moçambique o Sr. Secretário de Estado da Aeronáutica, Coronel Kaulza de Arriaga, é digna de todos os louvores, pelo que representa em interesse, utilidade, prestígio, assistência e desejo de bem servir a causa da Pátria. A verificação que Sua Ex.^a foi fazer, do gigantesco trabalho levado a cabo pelo Governo, através da Força Aérea, é daqueles a que se não regateiam encômios, que apetece rever e nos honram sobremaneira. Quando alguma parcela da Pátria

O CHEFE DO ESTADO

**Inaugura, na próxima quinta-feira,
o Centro Social das Cel-Cat**

Na próxima quinta-feira, 6 do corrente, o Chefe do Estado, Senhor Almirante Américo Thomaz, inaugura, pelas 15 e 15, o Centro Social das conhecidas empresas Cel-Cat, na Venda Nova, à Amadora.

Com a inauguração deste Centro comemora-se o 20.º aniversário da fundação da Cel e o 10.º da Cat, empresas associadas que, naquela progressiva localidade, possuem duas importantes unidades fabris.

Antes da inauguração do Centro, que inclui uma creche e uma cooperativa e beneficiará cerca de mil funcionários e operários e suas famílias, o Sr. Presidente da República visitará as instalações das duas fábricas.

Foram também convidados para assistir ao acto os srs. Ministros das Finanças, Economia, Corporações e Comunicações e embaixada da Grã-Bretanha.

Publicações recebidas

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 16 da nova Série do «Boletim de Minas», editado pela Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos do Ministério da Economia.

Abre o presente número com a transcrição de um artigo de James F. Mc Diviti, intitulada *O Abastecimento da Europa em Minérios*, de grande interesse para Portugal e contém, no capítulo «Jurisprudência», acórdãos proferidos pela 2.ª Secção do Supremo Tribunal Administrativo, a que se seguem o Movimento de Processos entrados na Repartição de Minas e o Movimento de Pedreiras, Estatísticas e Registos efectuados durante os meses de Julho e Agosto de 1962.

está em perigo, basta que surja o toque de rebate, e todos os esforços se conjugam para colmatar uma brecha, prover a qualquer deficiência, dar expansão ao que estava embrionário.

A Força Aérea Portuguesa honrou-se sobremaneira e honrou a Nação que serve com dedicação e acentuado espirito de sacrifício.

* * *

Mais dez pequenos «Auster» construídos nas nossas Oficinas de Alverca vão partir para o Ultramar, e assim, hora a hora, passo a passo, provendo os nossos Aero Clubes de material de voo, dentro em breve teremos uma pequena reserva de pilotos civis, prontos a colaborar com a F. A., ao abrigo dum oportuno e interessante decreto há pouco publicado.

Na Estação do Rossio

■ ■ ■

Uma nova e linda exposição de flores e plantas, em que figurou também uma colecção de sugestivas fotografias turísticas

O ilustre Professor, sr. Engenheiro André Navarro, Director do Instituto Superior de Agronomia e Chefe de Serviço da Divisão de Exploração da C. P., mais uma vez ofereceu ao público de Lisboa, na Estação do Rossio, um maravilhoso espectáculo de flores do Outono e plantas exóticas.

Colaboraram nessa Exposição a Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas e o Instituto Superior de Agronomia.

O efeito espectacular e verdadeiramente deslumbrante ficou a dever-se não apenas ao número, à variedade e à beleza das flores e das plantas, mas também à disposição artística dos vasos—mais de cinco mil—à combinação harmónica dos crisântemos—a uma das espécies foi dado o nome do falecido sábio Professor Dr. Ruy Teles Palhinha—com as avencas, crótones, acalicas e dracenas, provenientes dos viveiros da Tapada da Ajuda, das Necessidades e de Mafra.

Simultaneamente, por iniciativa do Serviço Comercial e do Tráfego, fez-se uma sugestiva exposição de fotografias, a preto e branco, destinadas à decoração de novas carruagens de 1.ª classe do parque da C. P. Todas essas fotografias, sugestivas e feitas por artistas de mérito, foram oferecidas por diversas Juntas e Comissões Regionais de Turismo.

A Exposição, que se manteve patente ao público pelo espaço de 10 dias, foi inaugurada no dia 8 de Novembro, pelas 13 horas, pelo Secretário do Estado da Agricultura, dr. José Mota Pereira de Campos, acompanhado do seu Chefe de Gabinete, Eng.º José Eduardo Mendes Ferrão. Estiveram também presentes os srs. General França Borges, Aníbal da Silva David e D. Segismundo Saldanha, respectivamente presidente, vice-presidente e vereador da Câmara Municipal de Lisboa; eng. José Alves, Director-geral dos Serviços Florestais e Agrícolas; Prof. Eng.º João Carvalho de Vasconcelos, Subdirector do Instituto Superior de Agronomia.

A C. P. esteve representada pelos srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Administradores e vários funcionários superiores.

O dr. Mota de Campos, Secretário de Estado de Agricultura, ao terminar a sua visita, felicitou muito o sr. Doutor Mário de Figueiredo pelo êxito absoluto da Exposição.

Visita a uma monumental

Propriedade Horizontal, nas Amoreiras

Por amável convite dos srs. Sérgio Geraldês Borba, profs. eng.º André Navarro e eng.ºs Pedro Casqueiro e Filipe Palet, administradores da grande organização Tecnical, visitámos na quinta-feira, 22 de Novembro, o monumental edifício residencial que, na rua das Amoreiras, esta empresa tem em construção.

Trata-se de uma iniciativa de extraordinária importância, que vem resolver, em grande parte, o problema habitacional de Lisboa, por meio da propriedade horizontal. Os representantes da Imprensa, que foram recebidos gentilmente por aqueles referidos administradores da nova empresa construtora, e ainda, pelo sr. eng.º Nazaré de Oliveira, apreciaram com muito interesse o modelo A dos cinco tipos de habitações que, nas Amoreiras, vão ser edificados e vendidos, todos em regime de propriedade horizontal.

Foi pela primeira vez que em Portugal se fez uma exposição desta natureza. O modelo pode considerar-se o que se chama o caderno de encargos com a diferença de que tudo está à vista: os isolamentos acústicos e térmicos; o tipo de gelosias, de plástico, com cremalheiras; as portas de correr, ou apoiadas conforme os casos, em rolamentos de esferas; a forma de compensação das janelas de guilhotina; os perfis de alumínio anodizado; tipo de condutores de e respectivo sistema de limpeza; a qualidade dos termolaminados; as dimensões e compartimentação dos armários de cozinha; o tipo das dobradiças; as molduras dos painéis de espelho das casas de banho e o tipo dos espelhos; o tipo e cor dos mármore e azulejos; as qualidades das madeiras empregadas, etc.

Ninguém, ao ver a magnífica reconstituição fiel do andar de luxo, que será depois demolido para a construção do quarto edifício, deixou de ficar encantado. Os tapetes, o mobiliário antigo e moderno, os maravilhosos espelhos, as aguarelas de D. Helena Roque Gameiro, digna herdeira de um grande nome, quadros de D. Tomás de Melo e de Manuel Lapa constituem felizes sugestões.

Em seguida, os convidados visitaram a monumental construção que tem a superfície de 7 000m² e de cujas janelas se abrange um dos mais aliciantes e surpreendentes panoramas que nos é dado gozar em Lisboa.

Nos baixos do edifício, construído num dos melhores locais de Lisboa, haverá duas amplas garagens.

Após a visita, os representantes da Imprensa, Rádio e Televisão foram obsequiados com um primoroso almoço, findo o qual o sr. administrador-delegado da empresa saudou os convidados. Em nome

LINHAS PORTUGUESAS

A futura ponte ferroviária a construir a sul da actual Ponte D. Maria

O êxito das operações técnicas executadas na Ponte da Arrábida representa a consagração dos engenheiros portugueses a quem aquelas obras foram confiadas e a encarar, com confiança, o aproveitamento integral do cimbre metálico na construção da futura ponte ferroviária, a uns cinquenta metros a Sul da actual Ponte Maria Pia.

Foi já nomeada pelo sr. Ministro das Comunicações uma comissão de técnicos, com o fim de estudar essa sugestão. De acordo com os estudos feitos Prof. Eng.º Edgar Cardoso, aquele cimbre podia perfeitamente ser adaptado a essa futura e indispensável ponte, viria a ter a largura suficiente para a passagem simultânea de dois comboios em sentidos contrários, ou seja, com vias ascendente e descendente. Por outro lado—o que é muito importante, o custo da futura ponte teria a redução de uns milhares de contos.

O sr. Ministro das Comunicações, interessado como está pela resolução do problema da nova ponte não deixará de aprovar as conclusões da comissão por ele nomeada, indo assim ao encontro de justa aspiração da população do Norte do País, que espera, há mais de trinta anos, a substituição da velha ponte, que ultrapassou, há muito tempo, o prazo máximo do serviço que o seu construtor, o famoso Eiffel, lhe impôs.

TURISMO ESPANHOL

Cartazes de propaganda

Da Delegação do Turismo Espanhol, em Lisboa, recebemos admiráveis cartazes de propaganda, litografados, com expressivas imagens do que de belo existe na Espanha.

Os mesmos cartazes têm as seguintes legendas: «Feria de Sevilla», «Encierros en Pamplona», «Toros en Chinchón», «Fallas de Valencia», «Calcella-Costa Brava», «Madrid-Plaza de España», «Alcázar de Segóvia», e «Spain».

Muito agradecemos.

dos jornalistas, agradeceu o jornalista Morais de Carvalho, ilustre presidente do Sindicato Nacional dos Jornalistas.

A feliz iniciativa da Tecnical merece a atenção de todos que desejam ter um lar próprio, bem construído e situado num bom local.

É com construções desta natureza que se valoriza e embeleza a cidade de Lisboa, que já começa a figurar, com justiça, entre as cidades mais belas da Europa.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua de Arsenal, 124 e 146

Telef. 362151/54 e 362161/64

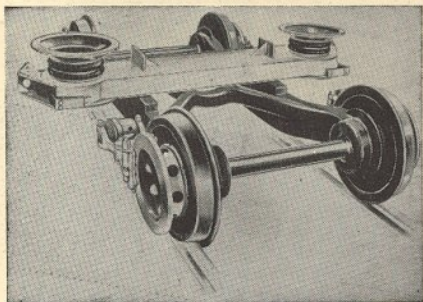
PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

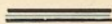
Telef. P. P. C. 28 475 /79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º - Telef. 60325
LISBOA

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO