

10.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1962

Número 1791

# 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

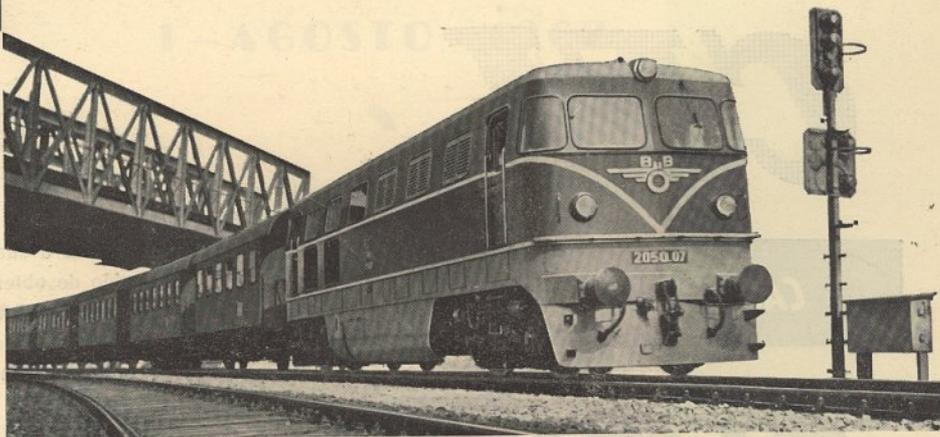
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



# HENSCHEL



Locomotiva diesel-eléctrica  
HENSCHEL-GM, modelo J12,  
de 1425 CV,  
disposição dos eixos BoBo,  
incorporada como tipo  
VL 2050 no serviço dos  
Caminhos de Ferro Federais  
Austriacos

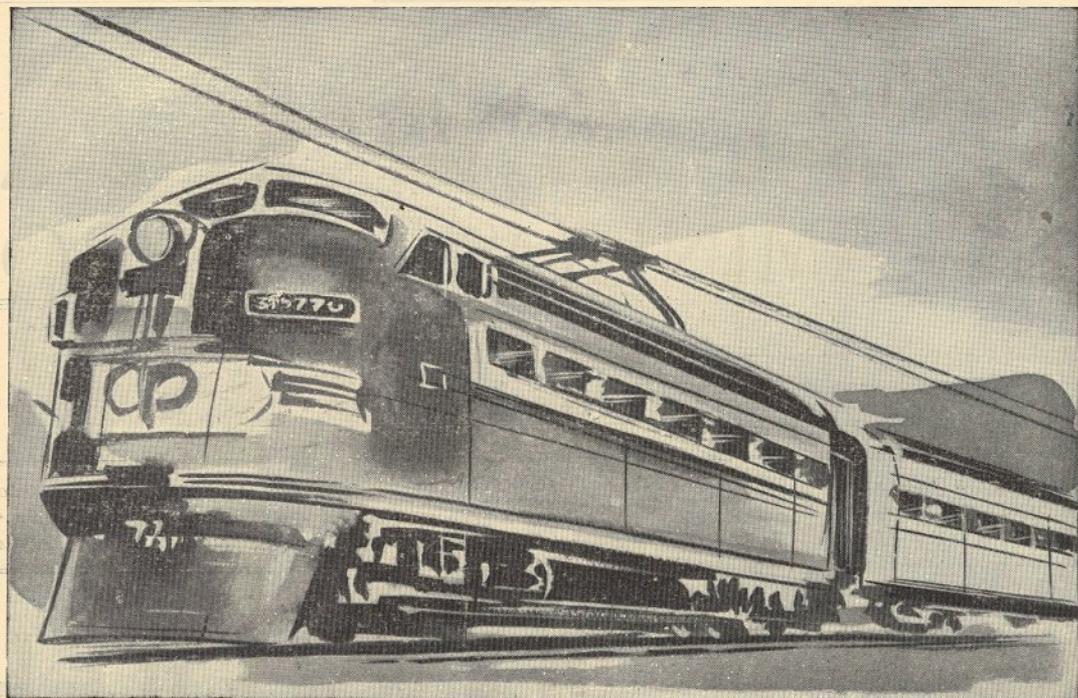
O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a eléctricação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tração diesel das suas linhas secundárias e ramais.

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



# CEL

**CABOS ELÉTRICOS**

# 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

DEPÓSITO LEGAL - 1.º AGO. 1962

# 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 320158; 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 1954  
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

# 1791



## 1 — AGOSTO — 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

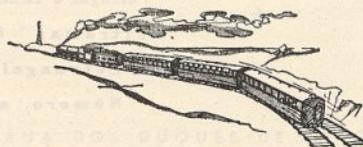
### COLABORADORES

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

Quem ?, por <i>J. F. L.</i> . . . . .	245
XVIII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro . . . . .	245
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	249
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	250
Berlim-Oeste — Notas de Viagem, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i> . . . . .	251
Livros e autores . . . . .	252
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	253
Parte Oficial. . . . .	256
Imprensa. . . . .	256



# Quem?

Por J. F. L.

EM acto público recente (jornais de 1 de Junho último) o Ministro da Marinha, Sr. Almirante Quintanilha de Mendonça Dias, verberou acremente a concessão de licenças de venda ambulante de peixe (às «folclóricas varinas», como disse), salientando que se teima em facultar o espectáculo, pouco higiénico, de o peixe ser vendido pelas ruas da cidade, ao sol e às moscas. Ao encerrar as suas tão oportunas quanto judiciosas considerações, teve, no entanto, uma expressão de desânimo: não via ninguém capaz de resolver este problema.

Perante esta afirmação, é lícita a dúvida: poderá conceber-se não existir autoridade que ponha cobro a essa prática que nos envergonha?

Esta interrogação conduz, por associação de ideias, a meditar em outras gritantes deficiências, a reclamarem imediata intervenção das entidades competentes.

Quem toma a iniciativa de limitar, mas de forma drástica, o generoso licenciamento para venda ambulante dos títulos da lotaria e de sorteios vários, e da longa

série de artigos, desde as canetas, aos livros, aos sabonetes, aos lenços, aos esticadores para colarinhos, aos brinquedos, à fruta, aos plásticos, às hortaliças?

Quem proíbe a indecorosa exibição, nas ruas, e ao rufo do tambor, de jogos de pseudo-acrobacia?

Quem impõe freio à desaforada infracção das normas vigentes sobre o uso dos sinais sonoros dos automóveis, de dia, nos centros urbanos? E quem põe cobro à ainda mais desaforada audácia do absoluto desrespeito pela proibição do uso desses sinais durante a noite, nos aglomerados populacionais? A insolência do desaforo cresce e propaga-se como alterosa vaga. Não faltará muito para o estrangeiro que nos visite voltar a denominar-nos como éramos, até há anos, conhecidos: país com as cidades mais ruidosas do Mundo.

Quem castiga a flagrante e generalizada desobediência às indicações sobre estacionamentos?

Quem determina às empresas privadas (e aos serviços camarários) que exploram transportes urbanos, a obrigação de adoptarem (à semelhança do que há tanto tempo

é corrente em outros países) processo de garantir a sequência ordenativa dos que se apresentam para transporte, sem os obrigar a permanecer em «bicha», com todas as suas implicações, dificuldades e susceptibilidades de fraude?

Quem obriga as mesmas empresas (e serviços) a manterem um sistema de elucidação ao público sobre o itinerário de cada carreira, mas sistema de fácil e imediata compreensão, tanto de nacionais como de estrangeiros?

Quem dá remédio a este espectáculo indecoroso do cacho humano a trasbordar das plataformas dos «eléctricos», quase sempre a encobrir premeditada intenção de evitar o pagamento da passagem?

Quem castigará com a merecida severidade a baixa grosseria daqueles (alguns maculando a sua farda de soldado. .) que se permitem contender com senhoras, sem poupar as estrangeiras, e até raparigas, por vezes de nível cultural muito superior ao deles?

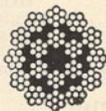
Quem se opõe à temível expansão da prática, antigamente reprimida, de permanecer deitado nos bancos dos jardins públicos, ou em idênticas atitudes de menos

compostura, como de pés apoiados sobre os assentos?

Quem enceta a propaganda, e nela insiste, sobre o asqueroso aspecto do gesto do «escarra e cospe» até convencer — em especial, os agentes da autoridade — constituir ele um sinal do mais baixo nível de educação?

Em certos aspectos, não estávamos tão mal, ainda há poucos anos. Qual a razão do surto no sentido descendente? Qual o motivo da indiferença ou da impossibilidade de actuação por parte das autoridades? Da dissolução dos costumes para que estas práticas, e outras, concorrem, resultam efeitos de que vêm a sofrer todos: os delinquentes, cuja ignorância ou perniciosa tendência não é combatida, como devia sê-lo; as vítimas, directas ou indirectas, dos actos condenáveis, por se tornarem alvo das consequências nocivas que eles arrastam.

Aos olhos do estrangeiro que nos visite as máculas que apresentamos e que não são fruto da modéstia do viver, antes de deficiências de educação e de actuação das entidades responsáveis, decerto não nos abonam e, seguramente, não constituem atractivos turísticos. . .



# XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

No dia 18 de Junho o Dr. Heinrich Lübke, Presidente da República Federal, inaugurou no salão de festas do Museu Alemão, de Munique, este Congresso, em que estiveram representados 64 países, entre os quais também o nosso

Notas de reportagem por CARLOS D'ORNELLAS



Aspecto da assistência à sessão inaugural

Estamos no primeiro andar do Museu Alemão, no vasto salão de festas. São 10-30. Vai realizar-se, pelo Dr. Heinrich Lübke, Presidente da República Federal, a sessão solene da abertura do XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Estão presentes 500 delegados que representam 64 nações. Delegados e senhoras de famílias, convidados, jornalistas, ocupam mil e quinhentas cadeiras. O aspecto é festivo. Estandartes de todas as nações participantes. A todos é distribuído um aparelho «Headphone», portátil e o respectivo receptor, com botão que liga à língua que desejamos ouvir, pois o orador fala alemão e a tradução ouve-se imediatamente em inglês ou francês.

O Presidente da República Federal, recebido de pé pela assistência, entra no salão acompanhado dos

srs. De Vos, presidente da A. I. C. C. F., Dr. Ehard, Prof. Dr. Oeftering, e outras individualidades. Senta-se na primeira fila, entre altas autoridades alemãs e internacionais.

Atrás, nas filas "mais próximas, nota-se a presença de numerosos membros da Comissão Permanente e suas esposas. A orquestra, de 50 figuras, da Filarmónica de Munique, sob a direcção do Prof. Robert Heger, executa, impecavelmente, a «Abertura» da «Ifigénia em Aulis», de Gluck.

Falou primeiramente o Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, presidente local do Congresso, que se congratula com a realização deste Congresso e com a presença do Prof. Dr. Lübke, presidente de honra do Congresso; do Ministro da Presidência, Doutor Ehard,

o mais alto representante do Estado Livre da Baviera; Doutor Seebohn, ministro federal dos transportes, os representantes dos governos estrangeiros, os membros da Direcção e da Comissão Permanente da A. I. C. C. F., os ministros e secretários do Estado do Governo bávaro, o governador da capital bávara, Dr. Vogel, a quem exprimiu os agradecimentos do Caminho de ferro federal por os ter recebido em Munique. Saudou em seguida os delegados que vieram de todos os cantos do mundo para tomar parte num congresso verdadeiramente internacional, não se tendo esquecido de prestar homenagem às Senhoras que embelezaram o Congresso com o encanto da sua presença. E sublinhou:

«Todos nós que estamos reunidos nesta sala, temos a impressão de constituir uma espécie de parlamento internacional do caminho de ferro, este meio de transporte cuja função suprema é aproximar uns dos outros os povos da terra».

O Prof. Dr. Oeftering concedeu depois a palavra ao sr. Presidente da República Federal, que, subindo à tribuna, começou por manifestar a sua alegria por poder patrocinar o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que se realiza, pela primeira vez, na Alemanha, e de saudar, em nome do povo do seu país, os delegados estrangeiros e os convidados da Associação.

«Durante quase vinte e quatro anos, a vossa Associação — continuou o sr. Presidente da República Federal — tem estado ao serviço do progresso técnico em todos os domínios do caminho de ferro. A elaboração dos temas a tratar para as diferentes secções foi muito complexa. Informaram-me que as discussões entre os peritos internacionais se concentram particularmente sobre a questão de uma solução uniforme do «engate automático». Devo confessar que este problema técnico me interessa bastante desde a minha mocidade. O motivo reside na impressão profunda que me deixou um acidente mortal, cuja vítima foi um agente de manobras da minha província natal. A importância deste problema para a prevenção dos acidentes torna-se evidente se compararmos os Estados Unidos e a Europa Ocidental, porque a frequência dos acidentes na Europa Ocidental, onde o engate com parafusos está sempre em serviço, é três vezes maior do que na América, onde é utilizado o engate automático. No que diz respeito à Europa, estou informado que certos caminhos de ferro da Europa do Leste têm a primazia, sobre a Europa Ocidental, da construção e da prática do engate automático. Seria de desejar que todas as administrações do caminho de ferro coordenassem os seus esforços para a solução desta questão importante e empreendam juntos a luta contra os acidentes. Adoptando-se este ponto de vista técnico, entre o Leste e o Ocidente, os Caminhos de Ferro poderiam desempenhar o seu tradicional papel, que é o de vê-los portadores da ideia da aproximação dos povos.

«Sabemos que podemos falar com todo o direito desta tradição de aproximação dos povos e de colaboração internacional dos caminhos de ferro, mesmo na nossa época, em que a paz do mundo é ameaçada tantas vezes. Se olharmos para trás, para seguir o desenvolvimento histórico da Europa, verificamos que ao estabelecerem-se comunicações ferroviárias, a maioria dos Estados só pensou no princípio da sua economia nacional. Mas a Bélgica, por exemplo, bastante cedo rompeu com esta estreiteza de vistas. Em 1835, quando o primeiro caminho de ferro do continente começou a circular entre Bruxelas e Malines, a Bélgica já encarava o prolongamento desta linha para a França e para a Alemanha, e considerava a construção de um caminho de ferro que ligasse o porto belga de Antuérpia com as cidades renanas e as do Ruhr.

A linha Herbenthal-Colónia, aberta em 1843, foi a primeira linha férrea da Europa, que atravessava a fronteira. Cem anos mais tarde, um homem consciente do papel histórico desta linha devia ter ficado profundamente comovido ao verificar que foi precisamente que nesta via, depois da terrível 2.ª Guerra Mundial, os primeiros comboios recomeçaram a deslizar para a Alemanha. Nos anos de 1945 a 1946, estes comboios que passavam a fronteira anunciavam o fim da época da guerra, do isolamento e da separação entre os povos europeus provocada pelas forças totalitárias do nosso país. Os nossos hóspedes estrangeiros compreenderão certamente que eu cite aqui o nome do Prof. Friedrich List, o promotor alemão do caminho de ferro como elo de ligação entre os povos. O Prof. List, que foi obrigado a deixar em 1822 a sua pátria, por causa das suas ideias liberais, muito cedo compreendera a grande importância que este novo meio de comunicação podia ter para a economia e para o comércio. Ocupou-se primeiramente de problemas de caminhos de ferro nos Estados Unidos, onde a evolução foi mais rápida do que na Europa. Tendo regressado à Europa, na qualidade de cônsul dos Estados Unidos, publicou um grande número de tratados e projectos importantes respeitantes, entre outros, aos caminhos de ferro na Bélgica, na França, na Alemanha e na Hungria. Nas proposições de Friedrich List verificam-se ideias pan-europeias. No ano de 1840, ele reclamava um «Sistema continental de Transporte, na Europa.» «Da mesma maneira que se constitui um sistema continental de transporte norte-americano, ver-se-á formar também idêntico sistema na Europa» — escrevia ele no célebre «Staatslexikon» editado por Rotteck e Welker, — «e as diferentes nações ciosas da sua indústria ver-se-ão incitadas por uma recíproca emulação pelo seu instinto de conservação.»

Muitos dos sonhos de um List e de outros promotores de outrora foram realizados na Europa de hoje.»

Mais adiante, o Presidente da República Federal Alemã, terminando o seu discurso, afirmou:



**ALEMANHA** : Munique — O soberbo edifício da Câmara Municipal.  
Ao fundo, as torres da Igreja de Nossa Senhora

«No nosso mundo, onde as distâncias não cessam de diminuir, todas as nossas esperanças devem concentrar-se no desejo de chegar, passo a passo, ao apaziguamento do conflito entre o Leste e o Ocidente, para benefício de todos os homens e de todos os povos, com o objectivo de lhes permitir viver em segurança, em paz e em liberdade. Os caminhos de ferro e, particularmente, os membros da vossa Associação, não podem naturalmente garantir uma paz verdadeira no nosso mundo continuamente ameaçado de crises. Todavia, minhas Senhoras e meus Senhores, lembrar-vos-eis certamente neste Congresso das obrigações particulares da vossa Associação que consistem numa colaboração internacional nos domínios da investigação e da troca dos conhecimentos adquiridos. Aqui mesmo, em Munique, tereis a ocasião de manifestar este sentimento confraternal e profissional e podeis colaborar a fim de que o tráfego através dos países e dos continentes, cumpra a sua

tarefa aproximando os povos e servindo assim a paz. Está aberto o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.»

*O Engenheiro Marcel De Vos, Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e Presidente da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, no notável discurso que proferiu na sessão inaugural da XVIII reunião, prestou homenagem, entre os congressistas desaparecidos, à memória do ilustre Eng.º português Raul da Costa Couvreur.*

Terminado que foi o discurso do sr. Presidente da República Federal, que foi muito aplaudido, o Eng.º Marcel De Vos, Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (S.N.C.B.), e Presidente da Comissão Permanente da Associação Inter-

nacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, subiu à tribuna. Do seu discurso, no qual foi invocada a memória do ilustre Eng.º português Raul da Costa Couvreur, vamos traduzir algumas das suas mais interessantes passagens.

Depois de dizer que a sua Associação se sentia particularmente feliz por o Congresso se realizar na capital da Baviera, que se classifica entre as mais altas regiões artísticas de toda a Europa, agradeceu ao Presidente da República o ter aceitado o encargo de assumir a presidência de honra do XVIII Congresso, constituindo a sua presença uma homenagem prestada à sua venerável e contudo sempre jovem instituição e aos seus constantes esforços para servir e fazer progredir o caminho de ferro, um dos mais poderosos instrumentos postos à disposição da economia dos povos.

«Mas Vossa Excelência não se limitou a trazer o duplo patrocínio da sua presença e do prestígio ligado ao seu nome. Numa alocação de grande elevação espiritual, convidou os delegados a pôr em obra, pela palavra e pelo exemplo, a força da aproximação entre os povos que surge do exercício da sua profissão.

«Em nome dos ferroviários aqui presentes, posso assegurar-lhe, senhor Presidente, que o apelo de Vossa Excelência será ouvido e que cada um de nós, na sua esfera de acção, se esforçará por lhe corresponder.»

O sr. Marcel De Vos saudou, em seguida, o Ministro-Presidente da Baviera, o Ministro das Comunicações e elogiou, depois, o Prof. Oeftering e a Comissão Local pelo brilho que deram à preparação do Congresso.

«Não satisfeita de o ter preparado brilhantemente, a Comissão Local preocupou-se com o nosso bem-estar pessoal, imaginando mil facilidades destinadas a assegurar o nosso conforto. Nunca deixou de nos proporcionar numerosas ocasiões de saciar a sede destas satisfações de ordem elevada que nos dá o espectáculo da beleza, seja esta obra da natureza ou do génio humano.

«Dirigimos a V. Ex.ª, Sr. Primeiro Presidente, e aos vossos distintos colaboradores, as nossas felicitações por este êxito completo e exprimimos a todos a nossa gratidão profunda.

Depois da nossa reunião de Madrid, alguns dos nossos melhores colegas foram-nos arrebatados pela morte. O seu desaparecimento foi duramente sentido tanto por aqueles de entre nós que lhes dedicavam a sua simpatia, como pela nossa Associação, que perdeu neles preciosos colaboradores. Convido a assistência a recolher-se alguns instantes enquanto vou proceder à chamada dos nomes desses eminentes desaparecidos: Sir James Milne, G. H. Dijkmans van Gunst, RAUL DA COSTA COUVREUR, Sir William Wood, Shri Mukerjee, Jean Véronique Emile Vanderborght, Octave Henri-Greard, Jean Goursat, Raoul Jean Paul, Brig John-Aiton Bell, Eugène Mugnot.

Excelências, minhas Senhoras, meus Senhores: Certos pessimistas perguntam-me às vezes se o caminho de ferro, depois de ter destronado, outrora, a diligência, não será, em breve, por um curioso retorno das coisas, suplantado pela camionagem?

Alguns números vão convencer-vos do contrário. Vejamos, em primeiro lugar, o transporte de passageiros. Sabe-se que em Paris se regista a passagem diária de 650 000 pessoas pelo serviço dos arrabaldes das quais 285 000 só pela gare de St-Lazare? No Japão, pela gare de Tokio, passam 500 000 por dia. Num pequeno país como o meu, contam-se diariamente 300 000 passageiros pelas gares de Bruxelas, 260 000 dos quais utilizam as gares de junção Norte-Sul; durante as duas horas de ponta da manhã e as duas horas de ponta do fim da tarde, o movimento de passageiros oscila entre 40 e 50 mil por hora.

Na estrada, a supressão de um comboio de passageiros de mil lugares, seria suprida por mais de 250 automóveis ou 20 grandes autocarros. E nas grandes aglomerações, já engarrafadas, como fazer face a tais movimentos de massas se não pelo caminho de ferro?

Os especialistas das Pontes e Calçadas de França, que estudaram o problema dos transportes de pessoas da região parisiense, estimaram em 3 000 passageiros por hora a capacidade de uma linha de autocarros de superfície, ao passo que as linhas metropolitanas actuais (com comboios de 5 carruagens) e as linhas férreas projectadas poderão dar saída a 50 000.

Deste modo só se encontra solução para este grave problema de transportes em comum pelo recurso intensivo ao caminho de ferro.

E quando encaramos o tráfego das mercadorias, verificamos que no próprio momento em que filas incessantes de camiões sulcam as estradas, milhares de vagões rolam sobre os carris. Se a carga destes vagões passasse para a estrada, por volumes de 20 toneladas, (a mais favorável das hipóteses), e viesse desaguar na onda suplementar de carros de toda a espécie e autocarros que a suposta supressão do caminho de ferro teria provocado, imagina-se sem esforço a paralisia que sofreriam os transportes.

Poderemos, pois, dizer com confiança que a robusta constituição do caminho de ferro, o elevado potencial de circulação das suas artérias e a sua intensa actividade, representam uma prova de longevidade.

Eis porque, nitidamente optimista, o Congresso inicia os seus trabalhos, convencido da sua utilidade e das possibilidades da entrada em prática das conclusões a que se chegará.

As dez questões que vão ser apresentadas na ordem do dia e que dizem respeito tanto ao domínio humano como ao técnico, são todas de uma flagrante actualidade e em ligação com as últimas descobertas da ciência.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Quem visita a nossa província ultramarina de Angola e se, nos longos percursos que fizer, utilizar o comboio fica com uma impressão fortemente agradável acerca dos caminhos de ferro angolanos, que além de serem os melhores de África são considerados entre os melhores do Mundo.

Totalizando cerca de 2.900 quilómetros, os serviços ferroviários nesta nossa província ultramarina estão a cargo do Estado e de empresas particulares.

O Estado explora os Caminhos de Ferro de Luanda (680 quilómetros) e de Moçamedes, com 590 quilómetros de linhas. A exploração particular está a cargo dos Caminhos de Ferro de Benguela e Caminhos de Ferro de Amboim, com 1.515 e 129 quilómetros de linhas, respectivamente.

Existe, ainda, uma pequena linha pertencente à Companhia de Açúcar de Angola, ligando o porto do Cuio com o Dombe Grande, numa extensão de somente 18 quilómetros, incluindo um desvio para Lucho, de 7 quilómetros. Trabalha há cerca de trinta anos, com uma bitola de 0,60 m., mas a sua utilidade é somente particular.

Em Agosto de 1873 foi lançada a ideia da construção do caminho de ferro e em Outubro de 1886 iniciaram-se as obras para a primeira linha férrea e, dois anos depois, inaugurou-se o primeiro troço, na

extensão de 45 quilómetros, ligando Luanda e a povoação da Funda. Os Caminhos de Ferro de Luanda, davam assim o primeiro passo que foi tão grande que passou dos 45 quilómetros para os 80, que hoje tem, ocupando um lugar preponderante na vida do povo angolano.

Os Caminhos de Ferro de Luanda exploram hoje as linhas Luanda a Malange; Luanda a Catete; Zenza do Itombe ao Dondo e Canhoca a Golungo.

Ao contrário do que sucede noutros países africanos, nos Caminhos de Ferro de Angola brancos e negros viajam sem diferenças de cor, sendo a utilização das diversas classes dependentes das possibilidades financeiras de cada pessoa.

A partir de 1958, os Caminhos de Ferro de Luanda sofreram profunda remodelação.

### MOÇAMBIQUE

Vindas da Alemanha, desembarcaram recentemente no porto de Lourenço Marques as primeiras carruagens de uma série adquirida à indústria daquele país.

O desembarque, como sempre sucede em casos semelhantes, despertou a curiosidade do público, que assim tomou conhecimento de mais um novo e importante melhoramento no material dos seus Caminhos de Ferro.

Trata-se de excelentes carruagens metálicas, com revestimento de aço inoxidável, de 3.ª classe, com grande capacidade, que já entraram em serviço.

É considerável a tarefa que nos é imposta; vinte relatórios foram estabelecidos, com uma competência e um cuidado notáveis, pelos mais conspícuos especialistas, sobre a base da sua própria experiência e de informações obtidas junto de todas as redes aderentes.

Esses relatórios — e para cada uma das questões há um relatório que as sintetiza — formam uma preciosa documentação. A sua aprofundada discussão conduzirá a conclusões construtivas cuja pesquisa constitui um dos principais objectivos da nossa Associação.

Agora, peço à Assembleia o favor de proceder a diversas nomeações. Como Presidente efectivo da Sessão, certamente pensais que a personalidade que se impõe é a do sr. Professor Oeftering, Doutor em Direito, Vorsitzter des Vorstandes und Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn.

Já presidente da Comissão Local, acontece-lhe pilotar o barco cuja construção dirigiu; encontrará na sua nomeação a manifestação de uma homenagem prestada ao seu valor, à sua categoria de primus inter pares na D. B. e à sua simpática personalidade.

(Nesta altura, a assistência manifestou-se com prolongados aplausos).

Os vice-presidentes efectivos serão, se bem os aceitardes, o sr. Presidente da Deutsche Bundesbahn, Dr. Eng.º honoris causa Geitman e o sr. Presidente da Deutsche Bundesbah Koch. Ambos gozam uma reputação internacional conquistada por méritos de primeiro plano. Darão ao seu Presidente uma assistência infinitamente preciosa.

(A assistência voltou a manifestar-se com prolongados aplausos).

Mas é tempo de concluir e de confirmar, Excelências, minhas Senhoras e Senhores, que o Congresso será um Congresso muito grande e sê-lo-á graças, certamente, à ciência dos seus participantes, e graças, também, aos meios postos à sua disposição pelos nossos hospedeiros, cujas múltiplas atenções trazem a marca de um espírito de hospitalidade levado até aos limites extremos do requinte».

Entre prolongados aplausos, o sr. De Vos concedeu a palavra ao Professor Dr. Oeftering, Primeiro Presidente da Deutsche Bundesbahn e Presidente da sessão, que proferiu um discurso do qual, pelo seu muito interesse, vamos reproduzir algumas passagens:

(Continua)

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Tomás Vieira da Cruz

O grande poeta Tomás Vieira da Cruz vai ter em Luanda, por iniciativa, da Câmara Municipal daquela florescente cidade, um monumento. Merece-o inteiramente quem, natural de Constância, partiu, muito jovem para Angola e nessa linda e portuguesíssima província ultramarina se fez uma das vozes mais belas e puras da poesia lusitana. Conhecido, em todo o Mundo português, como o poeta de Angola — e o maior entre todos os grandes poetas daquelas terras que nos pertencem e às quais também pertencemos — Tomás Vieira da Cruz, que faleceu na metrópole, sempre mostrou desejos de que os seus restos mortais repousassem para sempre em Angola. Foi-lhe feita, piedosamente, a sua vontade.

Um monumento de hoje em diante ficará a perpetuar um nome e uma obra. Nos seus versos, tão belos, sente-se, latejante de vida, a voluptuosa e enfeitante paisagem de Angola.

## José Félix

O Alentejo e, sobretudo, a monumental e apaixonante cidade de Évora tiveram no aquarelista José Félix, desaparecido recentemente, um ilustre amigo e um seu notável exaltador. Nos Salões da Sociedade Nacional de Belas Artes ou no Grupo Português de Aquarelistas, de que foi um dos principais fundadores, José Félix nunca deixava de trazer à presença dos visitantes uma lembrança de Évora, admirável museu aberto.

A cidade que apaixonou o Poeta Celestino David tem para com José Félix uma grande dívida. O seu nome dado a uma rua talvez não baste. Para que a população eborense conheça quem tanto a amou e admirou a sua linda cidade é mister que se guarde do grande artista, numa sala do Museu, alguns dos seus admiráveis cartões.

Estamos certos que os companheiros dilectos de José Félix, como Joe e Narciso de Moraes, não deixarão de organizar, no próximo Outono, uma exposição com os seus trabalhos na Sociedade Nacional de Belas-Artes ou na cidade de Évora.

José Félix foi um grande valor e é prestando homenagem aos pintores que tiveram méritos reais que se mostra o nosso apreço pela Arte.

## Os nossos artistas



ALENTEJANA

Aguarela de Narciso de Moraes  
(do Grupo Português de Aquarelistas)



## ANSIEDADE

*Voltar a ter meu sonho de menina,  
A ter o meu sorriso sempre certo,  
Sem temer a história do «Encoberto»,  
Nem o pavor do Tábu que fascina...*

*Voltar a ser de novo a pequenina,  
Feliz por ignorar o travo incerto.  
Por ignorar a febre e o desacerto  
Que a mocidade queima e desatina.*

*Voltar à fé de outrora, de inocente,  
E à só tranquilidade em que medito  
Por vê-la tão distante! Tão ausente!*

*Voltar a ter em mim a fé bendita,  
A fé que revigore e que alimente,  
E em minhas mãos terei todo o Infinito!*

Nariade Galvão

## Notas de Viagem

# Berlim-Oeste

### I

**E** o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que este ano teve lugar em Munique que nos leva a uma prolongada visita à Alemanha.

E, uma vez na Alemanha, a tendência é toda para ir até Berlim.

Mal sabia eu que deve considerar-se aventura visitar a capital do Reich que o foi até 1945, quando esta foi ocupada pelas tropas russas e administrada pelas quatro nações que têm um comando aliado.



BERLIM — A Porta de Brandenburg

Uma vez que parámos em Hannover, que já está na zona chefiada pelas tropas vermelhas, começaram as dificuldades: primeiro, o nosso alemão composto por português, espanhol, francês e inglês: depois, os passaportes que foram vistos e revistos por dois camaradas portadores de um carimbo, com a competente almofada, que nos fizeram perguntas sem fim, às quais não pudemos dar qualquer resposta, e a vingança do homem, se a isto se pode chamar vingança, foi esborratar o passaporte com o carimbo e impingir-nos um «laissez-passer», para uma única travessia, por 10 marcos. Este bilhete tinha impresso nas costas em russo, inglês e francês o seguinte: (Esta licença deve ser efectuada pela via mais curta e sem interrupção da viagem).

O expresso galgou em poucas horas o trajecto, e, de manhã, chegámos a Berlim.

Era a primeira vez que visitávamos a grande cidade alemã. Acompanhava-nos a família que logo se lançou na luta para a conquista de um hotel onde houvesse um quarto com uma casa de banho. Impossível, os hotéis da cidade estavam totalmente ocupados, apesar de os haver com abundância. Surgiram inúmeras dificuldades para arranjar alojamento. Foi uma manhã fatigante que se prolongou até à hora do almoço. Hotéis, pensões e outras casas de aluguer não tinham um único quarto disponível onde se arumassem as malas, se fizesse uma rápida lavagem e se dormisse umas horas.

Nos principais hotéis empregámos o nosso francês e após uma luta de quatro horas conseguimos hospedagem no Plaza Hotel, isto depois de uma grande conversa com o intérprete.

Uma vez instalados, com óptima casa de banho, viemos tomar um pouco de ar para os grandes bulevares e procurar onde almoçar, mas, em qualquer restaurante onde estivesse patente uma ementa em francês. Não conseguimos encontrar. Descoberto um dos nossos «selfservice» instalámo-nos e fomos depois tomar café a uma das muitas casas que, no género, abundam na velha cidade.

É preciso notar que Berlim, hoje, se encontra nas condições de organizar Congressos, pois só uma nação com grandes recursos pode, da maneira como os alemães sabem receber, suportar reuniões dessa natureza que, como é fácil de compreender, se tornam muito dispendiosas e acarretam um sem número de dificuldades e preocupações.

A tarde aqueceu e tivemos ocasião de notar que os animadores de Berlim são os estrangeiros que procuram divertir-se através das excursões em óptimos autocarros. O alemão ali, de uma maneira geral, não se diverte; lava-se, veste a sua camisa branca, põe a sua gravata, e dentro da sua maneira de ser impecável, vai para as suas ocupações. Os domingos são, como em todos os países, populares, mas, mesmo o próprio povo alemão não abandona a gravata e é o

## LIVROS E AUTORES

*Política de integração — Pelo Prof. Dr. Adriano Moreira.*

O Ministro do Ultramar, sr. Prof. Dr. Adriano Moreira, proferiu em 28 de Agosto de 1961, na Associação Comercial do Porto, um discurso subordinado ao título de *Política de Integração*.

Nesse discurso não se ouviu apenas a voz de um membro do Governo, ouviu-se a palavra de um ilustre Professor que conhece profundamente os problemas nacionais, tanto os da Metrópole como os das nossas Províncias Ultramarinas.

Nesse discurso, o sr. Dr. Adriano Moreira, que já visitou Angola e Moçambique, aconselha o povoamento da nossa África por elementos europeus que ali estabeleçam o seu lar e encontrem a verdadeira continuação da Pátria. E, a propósito, o sr. Ministro do Ultramar acrescentou:

«Em relação às nossas províncias não se trata, aliás, de uma política nova, trata-se de reconhecer que cada vez há mais razão para seguir a política de sempre».

Deste seu discurso, recortamos mais estas linhas, que bem merecem ser meditadas:

«O ideal das sociedades multirraciais paritárias implicou sempre, na mais lídima tradição portuguesa, o respeito pelas formas de vida privada dos grupos étnicos que foram integrados no povo português. Do foral de Afonso Mexia, de 1526, até à Constituição

respeitador acérrimo das leis do seu país e das normas da delicadeza, pois num carro, num autocarro ou noutra qualquer sítio, a preferência para se sentar é sempre dada às senhoras, em primeiro lugar às mais idosas, aos velhos e aos mutilados.

As grandes avenidas, a que há pouco chamei os bulevares, estão divididas pelo conhecido «muro da Vergonha». É assim que é conhecido no Mundo este ultraje ao povo de uma nação civilizada. Vamos visitá-lo ainda do lado de Berlim Oeste.

Uma vez percorrida uma pequena parcela deste muro, que tem quarenta e três quilómetros de extensão, com propriedades cujas janelas estão tapadas com tijolos a cal e areia, e os seus proprietários nada podem reclamar, deparámos com cenas confrangedoras: vasos com flores e uma cruz encostados ao muro e uma vela acesa a um estudante que se atirou de um quarto andar e não caiu em cima de uma enxerga, que mão amiga havia ali posto para o amparar; mais adiante mais flores e uma fotografia de Ida Seequernam, que também se atirou de um terceiro andar para se livrar da onda criminosa dos vermelhos e assim continua o muro, que abandonámos, deixando-o com as suas defesas de abundante arame farpado e vidros estilhaçados no cimo das

Política em vigor, encontra-se documentada esta regra que deriva logicamente do respeito pela dignidade de todos os homens, e que antecipou de séculos os princípios da Declaração Universal dos Direitos do Homem, que tanto orgulha as organizações internacionais do nosso tempo».

Valeu bem a pena mandar imprimir, em opúsculo, este tão notável como oportuno discurso. Da sua leitura, colhe-se uma magnífica e oportuna lição que levará a juventude portuguesa a ter um mais vivo orgulho pela obra dos nossos maiores.

**Dicionário Biográfico Universal de Autores — Edições Artis — Bompiani.**

Como havíamos noticiado, «Realizações Artis», grande editorial de Lisboa, empreendeu, com a devida autorização do editor italiano Valentino Bompiani, a publicação do «Dicionário Biográfico Universal de Autores». Acaba de nos ser enviado o primeiro fascículo, primorosamente apresentado.

Esta obra, de grande utilidade, foi devidamente actualizada para o público português e brasileiro por um grupo de escritores e professores ilustres, como os Drs. Jacinto do Prado Coelho e Rogério Fernandes, pintor Roberto Nobre. A revisão dos textos e a tradução do italiano foram entregues, respectivamente, às Dr.<sup>as</sup> Laura Arminda Bandeira Ferreira e Maria Jácome de Castro.

Além das magníficas ilustrações a preto, insere também reproduções de obras artísticas a cores.

Como havíamos anunciado, trata-se de uma obra séria e de grande interesse literário e artístico.

propriedades entregue aos russos, franceses, ingleses e americanos. Triste sinal dos tempos.

Verdade seja que os que mais a peito defendem a passagem do muro são os russos que, empoleirados do lado de lá em caranguejolas mal confeccionadas, espreitam em todas as direcções com os binóculos de grande alcance assestados permanentemente:

Comemorava-se em Berlim Oeste o «Dia da Unidade Alemã», que coincide com o aniversário da revolta dos trabalhadores da Alemanha do Leste, em 17 de Julho de 1953. O Chanceler Adenauer presidiu às cerimónias, colocando um ramo de flores no monumento erguido à memória dos 420 alemães do Leste que foram mortos na malograda revolta contra o regime comunista. O chanceler, falando a 150 mil habitantes da cidade exortou os 17 milhões de alemães, privados da liberdade da Alemanha Oriental, a permanecerem fiéis ao seu ideal de liberdade.

Três dias antes desta manifestação era recebida a notícia, em Berlim-Oeste, de que mil soldados haviam reforçado o sector comunista no «Muro da Vergonha» para evitar novas fugas e receosos de quaisquer manifestações no «Dia da Unidade Alemã».

(continua)

C. de O.

# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Experiências realizadas nos laboratórios do Instituto Científico de Berlim demonstraram factos novos acerca dos sonhos. As pupilas movem-se como se a pessoa «visse» aquilo que sonha. Através de electrodos ligados ao cérebro dos pacientes verificou-se que os sonhos apresentam-se mais como aspectos de uma realidade pensada, do que como criações puramente oníricas.

(de *Le Progrès Egyptien* – Cairo).

A maior máquina de cálculo foi construída há pouco, na Alemanha. Efectua uma adição em 3 micro-segundos e os resultados são dados à velocidade de 1 400 linhas de tele-impresor por minuto.

(de *L'Informateur* – Rouen)

Uma máquina fotográfica com uma lente de maior velocidade do mundo, que parece ser 4 vezes mais potente que a acuidade do olho humano, acaba de ser posta à venda no Japão. É equipada com um fotómetro acoplado capaz de focar a qualquer distância.

(de *Vedetta Commerciale* – Bari)

Mais de quarenta por cento dos óbitos ocorridos no Canadá e nos Estados Unidos em homens com idades entre os 45 e os 64 anos, são atribuídos à arteriosclerose das coronárias e à miocardite degenerativa, incluindo o enfarte. Na França a proporção dos homens da mesma idade que sucumbem em consequência dessas doenças é apenas de 7 por cento.

(de *La Voce Bruzia* – Cosenza)

Um estudo feito por uma companhia de seguros de Noruega demonstra que cerca de 250 mil dias úteis de trabalho são perdidos anualmente por cerca de 150 mil jogadores de futebol e hoquei no gelo, por causa dos ferimentos ou doenças resultantes das práticas desportivas.

(do semanário *Foglio di Catanzaro*)

Casas pré-fabricadas por um novo processo, na Dinamarca, dispensam pregos, parafusos e traves. As paredes são de alumínio chapeadas de contraplacado, e ocas as traves, de fibra de sódio e resina para a instalação de tubagem e fios eléctricos. Três homens podem montar uma dessas casas de tamanho médio em dia e meio.

(do diário *Athens News* – Atenas)

Descobriram-se as ruínas de uma cidade bíblica construída no reinado de Salomão, na costa do Mar da Galileia, ao nordeste de Israel. Encontraram-se vestígios do local onde os israelitas adoravam o bezerro de ouro. Encontrou-se um grande cálice no qual estão gravados caracteres da primitiva escrita fonética hebraica (nove séculos antes de Cristo).

(da revista *Civiltà* – Aosta)

Hibernando como certos animais, o homem poderia viver 1 400 anos – afirma um relatório publicado em Washington. A hibernação multiplica por vinte a duração de um animal que a pratica, em relação à dos seus semelhantes, que se mantêm activos todo o ano.

(do *Geneve-Magazine* – Geneve)

Em certas cidades da Polónia foram criadas estações de serviço anti-etílicas. A polícia toma à sua conta os passeantes encontrados em estado de embriaguês, conduzindo-os a um lugar confortável onde são submetidos a um banho de chuveiro, «recompostos» e serenados, para depois os devolverem à família na manhã seguinte.

(do semanário *La Madonie* – Castelbruno)

Cientistas alemães conseguiram isolar uma proteína que funciona como enzima, e, em experiências laboratoriais, reproduziram a forma dos pigmentos por meio da absorção da luz ou dos efeitos dos raios ultravermelhos. Surgem assim possibilidades do aumento substancial das colheitas.

(do diário *Paris-Normandie*)

Ao largo do porto piscatório de Ognina, foi descoberta uma estatueta de bronze da era romana representando um sátiro. Estava no interior de um barco que se encontra à profundidade de onze metros e sob espessa camada de lodo.

(do semanário *Lo Scaupone* – Veneza)

Actualmente os visitantes do Museu Cunuig, de Londres, podem ouvir a descrição do objecto que estão a contemplar, só com o premir de um botão. Os altofalantes dão os pormenores em tom baixo, o que permite ouvir-se perfeitamente, sem se incomodar os outros visitantes.

(da revista *Adameo* – Brescia)

# Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Angola

## PORTOS —

**LUANDA** — 860 metros de cais. Testa do Caminho de Ferro de Luanda

**LOBITO** — 1.128 metros de cais. Testa do Caminho de Ferro de Benguela

**MOÇÂMEDES** — 775 metros de cais. Testa do Caminho de Ferro de Moçâmedes

**O Porto do Lobito é o mais rápido entreposto para os territórios da África Central**

## VIAS FÉRREAS —

**CAMINHOS DE FERRO DE LUANDA** — 638 Quilómetros de Exploração

**CAMINHOS DE FERRO DE MOÇÂMEDES** — 880 Quilómetros de Exploração

**CAMINHO DE FERRO DO CONGO** — Em construção o 1.º troço desta nova linha que terá a extensão de 265 quilómetros.

## TRANSPORTES AÉREOS —

**D. T. A.** — Serviços regulares para 32 Aeródromos internos, numa rede de mais de 9.875 quilómetros simples. Carreiras semanais para S. Tomé e para o Congo Ex-Belga. Voos que perfazem mais de 40.000 quilómetros semanais. Ligações com as linhas da Europa, América e Oriente.

---

**Para informações sobre tarifas, percursos, horários, etc., dirija-se aos Serviços Comerciais — Telef. 79231 e 79217 — Caixa Postal 1250**

**LUANDA**

# PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup>

## BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 201 33 P P C A

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

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 83 47 24

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

---

### TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

---

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup>

*Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO*

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: 350 35



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

1.ª Repartição

### AVISO

O «Diário do Governo», n.º 143, II Série, de 18 de Junho de 1962, publica o seguinte:

No Ministério do Ultramar, 1.ª Repartição da Direcção-Geral de Administração Política e Civil e na Direcção dos Serviços de Obras Públicas e Transportes da Província de Moçambique, está aberto concurso documental, entre cidadãos portugueses, durante o prazo de 60 dias, contados do dia imediato ao da publicação do presente aviso no *Diário do Governo* e no *Boletim Oficial* da província de Moçambique, para o provimento do lugar de condutor de máquinas e electrotecnicia do quadro dos serviços de obras públicas e transportes da província de Moçambique.

Para serem admitidos a este concurso, os interessados deverão juntar aos requerimentos os documentos seguintes, com excepção dos das alíneas *d)*, *e)*, *f)* e *k)*, que apenas serão entregues quando solicitados:

- a) Pública-forma da carta de curso de agente técnico de engenharia de máquinas e electrotecnicia;
- b) Certidão de registo de nascimento, provando ter mais de 21 e menos de 35 anos de idade e ser cidadão português de origem;
- c) Documento comprovativo de terem cumprido as leis do recrutamento militar;
- d) Certificado de registo criminal;
- e) Documento comprovativo de terem capacidade profissional, nos termos do § 5.º do art.º 12.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino;
- f) Documento comprovativo de terem aptidão física, nos termos do § 6.º do artigo 12.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino;
- g) Declaração a que se refere a Lei n.º 1901, de 21 de Maio de 1955;
- h) Declaração a que se refere o Decreto-Lei n.º 27 005, de 14 de Setembro de 1956;
- i) Atestado de bom e efectivo serviço que porventura tenha prestado em empregos públicos ou particulares;
- j) Quaisquer outros documentos comprovativos de outras habilitações científicas, literárias ou profissionais;
- k) Declaração nos termos do art.º 80.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino.

Todos os documentos apresentados deverão ser devidamente autenticados com o selo branco do organismo oficial que os passar ou com as assinaturas das entidades particulares devidamente reconhecidas por notário, devendo os requerimentos em que é pedida a admissão ao concurso descrever os documentos que os acompanham e indicar as residências dos candidatos.

Os candidatos que, sendo funcionários, se encontrem em serviço activo poderão substituir os documentos por certidões de documentos arquivados no seu processo individual em repartição pública, nos termos da parte final do artigo 22.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino.

Os documentos deverão ser entregues na 1.ª Repartição da Direcção-Geral de Administração Política e Civil do Ministério do Ultramar, ou na Direcção dos Serviços de Obras

Públicas e Transportes da província de Moçambique, até ao último dia estabelecido para a sua entrega no presente aviso.

O concurso é válido por dois anos, a contar da data da publicação da lista dos candidatos classificados, devidamente homologada por despacho ministerial.

*Para ser publicado no «Boletim Oficial de Moçambique».*

Direcção-Geral de Administração Política e Civil, 9 de Junho de 1962. — O Director-Geral, *Francisco Simões da Silva Neto*.

### Inspeção Superior de Administração Ultramarina

O «Diário do Governo», n.º 155, II Série, de 3 de Julho de 1962, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, precedendo resolução do Conselho de Ministros, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 40 835, de 29 de Outubro de 1956, nomear o Dr. António Amadeu Bandeira Guimarães para o cargo de delegado do Governo junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Ministério do Ultramar, 18 de Junho de 1962 — O Ministro do Ultramar, *Adriano José Alves Moreira*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

*Para ser publicada no «Boletim Oficial» de todas as províncias ultramarinas.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, precedendo resolução do Conselho de Ministros, nos termos do § 3.º do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 40 835, de 29 de Outubro de 1956, reconduzir o coronel Artur Mendes de Magalhães no cargo de administrador por parte do Estado junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a contar do termo do seu anterior mandato.

Ministério do Ultramar, 18 de Junho de 1962. — O Ministro do Ultramar, *Adriano José Alves Moreira*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

*Para ser publicada no «Boletim Oficial» de todas as províncias ultramarinas.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, precedendo resolução do Conselho de Ministros, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 40 835, de 29 de Outubro de 1956, reconduzir o vice-almirante José Augusto Guerreiro de Brito no cargo de administrador por parte do Estado junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a contar do termo do seu anterior mandato.

Ministério do Ultramar, 18 de Junho de 1962 — O Ministro do Ultramar, *Adriano José Alves Moreira*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

*Para ser publicada no «Boletim Oficial» de todas as províncias ultramarinas.*

## Imprensa

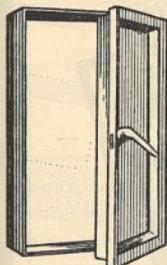
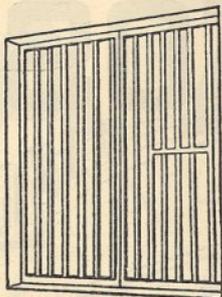
### Diário do Alentejo

Com a sua edição de 28 de Junho, o «Diário do Alentejo», proficentemente dirigido pelo sr. M. B. Esgana e redigido por um escol de jornalistas, completou 30 anos de existência.

Ao «Diário do Alentejo», que honra a imprensa diária do País e a cidade de Beja, onde se publica, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

## SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

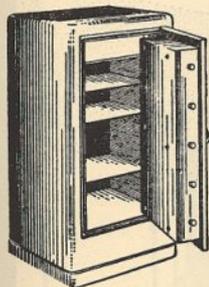
- CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- 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

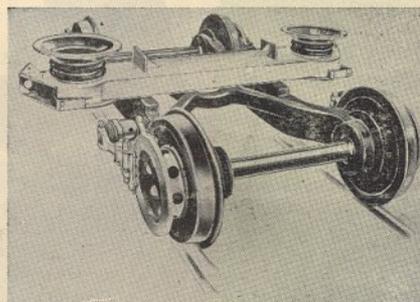
**Rafi**

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

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

## 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**