

16.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1961

Número 1773

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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 R X 320158 — LISBOA

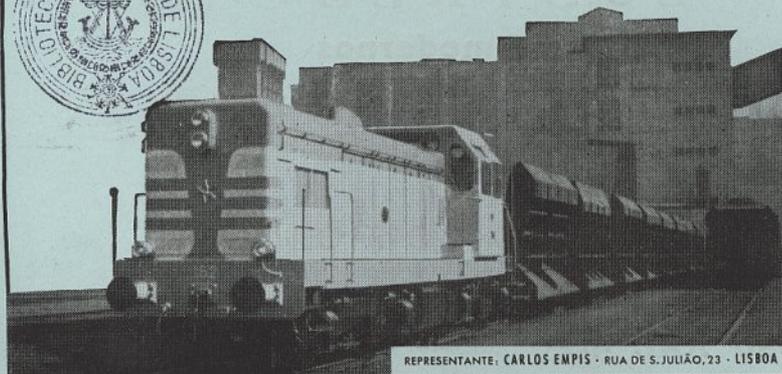
HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

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

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

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 26-D, 26-E — Telefone: 854724

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

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

Casa Bancária Pinto de Magalhães, Lda.

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}

FABRICANTES

••
LUSTRES

Antigos e modernos

••
APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS

••
RESTAUROS E MODIFICAÇÕES

••
Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

LISBOA

DEPÓSITO LEGAL
- 0. NOV. 1961

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P BX 32 01 58; Direcção: 3275 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904



1773



1 — NOVEMBRO — 1961



ANO LXXIV

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
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGULAR

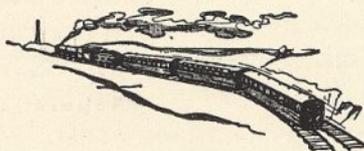
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

A C. P. e a evolução do transporte ferroviário em Portugal . . .	305
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . .	306
Problemas Ferroviários	307
Os nossos mortos	308
Parte Oficial.	310
Publicações recebidas.	311
Livros e Autores	313
Gazeta dos Caminhos de Ferro.	315
Há 50 anos	314
Jardim Zoológico de Lisboa.	315



A C. P. e a evolução do transporte ferroviário em Portugal

«O nosso caminho de ferro não cessará nunca de procurar adaptar-se às exigências e necessidades da vida do País, de modo a servi-lo na medida máxima do seu alento—como é sua função e razão única de existência» — afirmou o Director-Geral da C. P., sr. Engenheiro R. de Espregueira Mendes, na comunicação feita, em 23 de Outubro, na Rádio Televisão Portuguesa.

A Rádio Televisão Portuguesa exibiu, na noite de 23 de Outubro de 1961, às 22 horas, um interessantíssimo documentário cinematográfico, subordinado ao título: «Cem anos de Caminhos de Ferro».

Precedendo a sua exibição, o sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P., proferiu uma notável comunicação que, pela sua oportunidade e pela sua importância, passamos a reproduzir integralmente:

«Vão V. Ex.^{as} assistir a algumas passagens de um documentário com aspectos da evolução do transporte ferroviário em Portugal até 1956.

A introdução da via férrea entre nós teve como além fronteira extraordinária e decisiva importância.

Como em toda a parte, as linhas férreas portuguesas constituem, na sua estrutura e nos seus serviços, um dos pilares fundamentais do engrandecimento da Nação.

Pela função da rede básica de distribuição da riqueza que lhes está conferida, asseguram, com a aproximação das populações e a valorização dos produtos, a pulsação viva das actividades quotidianas — industriais e comerciais — definindo e consagrando toda uma política de valorização económica.

Se a primeira locomotiva que circulou entre Lisboa e Carregado marcou uma viragem profunda nos nossos transportes, com acentuado reflexo nos costumes e até na mentalidade da gente lusa da época — as novas unidades diesel e eléctricas vieram atestar outra etapa: a da imagem viva e

fulgurante de um novo ritmo mais acelerado, mais eficiente e mais consentâneo com o dinamismo da época actual.

Hoje, portanto, modernizar a via férrea, conferir-lhe um paralelismo adequado com as novas exigências sempre acrescidas do tempo corrente — é suprema necessidade e preocupação constante a que ninguém poderá furtar-se no concerto económico ferroviário.

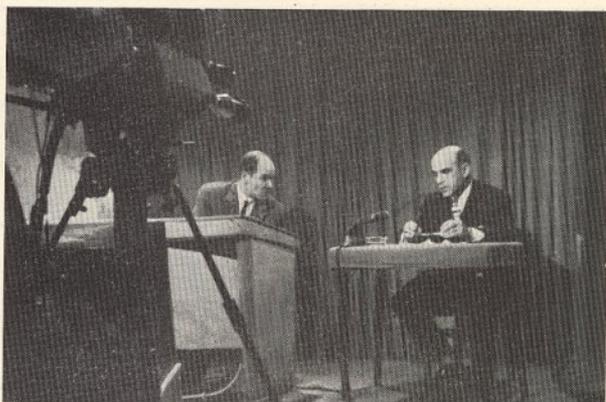
* * *

Posteriormente a 1956, os trabalhos de transformação e de reapetrechamento da rede ferroviária prosseguiram sob forte impulso — e com um entusiasmo que não

meiros passos de um programa a levar até à cidade do Porto, conforme aspiração mais que justificada de todos os meios nacionais interessados.

Referiremos que a programação de electrificar a rede da C. P. abrange, por ora, as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e toda a linha do Norte — esta só por si acumulando 50% do tráfego ferroviário global da rede, e que a funcionar sob catenária, dispensará o País de comprar por ano 100 mil toneladas de combustível estrangeiro e implicitamente o libertará das contingências desse abastecimento.

Todo este programa — prestes a cum-



*
O sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes no «Estúdio» da Rádio Televisão Portuguesa
*

pode esmorecer pois tem, além do mais, todo o apoio do Governo.

Assim, em Abril de 1957, e ainda no ciclo das comemorações centenárias dos Caminhos de Ferro, foi possível, mercê das vigorosas disposições consignadas no I Plano de Fomento (sexénio de 1953 a 1958) — foi possível, dizíamos, proceder à inauguração da tracção eléctrica na linha de Sintra — de fundamental interesse como rede suburbana — e bem assim no histórico troço de Lisboa ao Carregado. E já no ano seguinte, em Junho de 1958, alcançou-se o Entroncamento.

Estavam, deste modo, lançados os pri-

prir-se — abrange cerca de 390 km de via dupla e tem a participação activa da indústria nacional em mais de 60% na sua execução.

Mas paralelamente com estes trabalhos — e atente-se que electrificar não é apenas fazer circular o material tractor sob tensão da energia indispensável, mas, igualmente, renovar a via, rectificar os traçados, remodelar estações, instalar novos sistemas de sinalização, comando e comunicações, reequipar e estabelecer novas oficinas e, principalmente, preparar homens para novas especializações e novos métodos — paralelamente, dizíamos, foi possível e em

parte com os recursos internos da Empresa dar continuidade à execução escalonada de outros planos de melhorias gerais a alargar de toda a rede, compreendendo substituições de via e obras de arte ou abrangendo a aquisição de material diverso — automotoras e respectivos atrelados, locomotivas diesel, loco-tractores, barcos e carruagens metálicas, — aquisições estas com o fundamental intento de substituir, a pouco e pouco, e até completa extinção, a tracção a vapor — de tão pesados encargos para a exploração.

Em execução deste programa a parte abrangida pelo II Plano de Fomento está em pleno curso e, em face das adjudicações já feitas, pode prever-se que a exploração com tracção eléctrica atinja Coimbra em fins de 1962, chegue ao Porto no final do ano de 63 e se conclua os trabalhos da zona suburbana do Porto, no primeiro semestre de 64.

Dos trabalhos em curso merecem especial referência os relativos à duplicação da linha Lisboa-Porto que em cerca de 30 km é ainda hoje de via simples.

No fim destes trabalhos restarão nesta linha apenas dois pequenos troços de via única — o túnel de Albergaria e a ponte sobre o Douro — que sinalizações modernas e adequadas atenuarão o inconveniente da sua subsistência e que estudos em curso prevêem a sua próxima eliminação. O outro, o da modificação das estações que servem a cidade do Porto que, além da construção duma nova estação de passagem em General Torres, comporta a

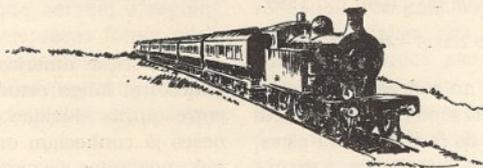
ampliação e remodelação das estações de Campanhã e S. Bento — a primeira destinada aos comboios de longo curso das relações Lisboa-Porto, e a segunda, ao serviço suburbano desta última cidade e dos comboios do Minho e do Douro.

Importante é salientar a entrada ao serviço, durante o corrente ano, de 15 locomotivas diesel eléctricas, de 2 barcos de passageiros para a ligação fluvial entre Lisboa e o Barreiro, e de 22 carruagens metálicas, de grande linha, — bem como a aplicação na via de longas barras soldadas até cerca de 1000^m, e ainda, a introdução de novos sistemas de sinalização, com bloco automático, de alto rendimento.

Graças a todas estas realizações, multiplicam-se os recursos de tráfego e procede-se, gradativamente, à integração da rede ferroviária no espírito dinâmico e na acção clarividente do Governo da Nação — cujo apoio tanto tem contribuído para a prossecução dos objectivos de interesse nacional.

Mas porque em matéria de transportes haverá sempre muito a rever e a aperfeiçoar — as condições e formas de exploração não param naturalmente de progredir — o nosso caminho de ferro não cessará nunca de procurar adaptar-se às exigências e necessidades da vida do País, de modo a servi-lo na medida máxima do seu alento — como é sua função e razão única de existência.

Essa é a legítima certeza da Administração da Companhia bem como de todos os que trabalham nos caminhos de ferro».



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um mineiro búlgaro encontrou uma árvore fossilizada, que os jornais dizem contar mais de duzentos e cinquenta milhões de anos. Pesa cerca de cem quilos e foi achada próximo de uma mina em Nikopoli.

(do diário *Nationen* - Oslo)

No sopé do monte Luma, dois camponeses ao cavarem a terra encontraram uma superfície granítica, pondo a descoberto um pavimento de mosaicos coloridos. Próximo foram descobertos marcos de granito colocados à distância de cinco metros uns dos outros, mosaicos azuis, ânforas e restos de muralhas. Deve tratar-se da necrópole da cidade romana que se estendia desde a gruta de Sibilla até Pozuoli.

(do diário *Achoronot* - Jerusalém)

Nos hospitais suecos foram instaladas camas de armação metálica com uma base em fibra de vidro, que serve como tábuas para fracturas com a vantagem de não ser opaca aos Raios X. O doente que entra no banco de urgência do hospital e precisa de ser levado ao gabinete de Raios X ou à sala de operações não necessita, de futuro, de ser removido da maca para a cama ou vice-versa.

(da revista *Segni e Parole* - Milão)

O Automóvel Club de Bruxelas apurou que o ano passado circulavam na Europa cerca de cento e vinte e sete milhões de veículos motorizados, incluindo noventa milhões oitocentos mil e seiscentos automóveis.

(do diário *Adige* - Bolzano)

Descobriu-se em Cuernavara, no México, uma pintura mural do século XVI com 10 por 30 metros representando o martírio de S. Filipe que chefiou um grupo de missionários crucificados no Japão em 1599.

(do diário *Hakol* - Jerusalém)

No deserto que se prolonga ao sudoeste de Cyrenaica foram encontrados fósseis de répteis pre-históricos gigantes. Como desapareceram da face da Terra estes animais extremamente poderosos? Atribui-se a extinção deles a uma descida de temperatura - resfria-

mento a que não puderam resistir animais habituados a uma temperatura normal. Alguns geólogos julgam, porém, que a verdadeira causa do desaparecimento está na lei imutável da evolução: cada espécie, quando atinge o máximo do seu desenvolvimento, sucumbe de qualquer forma, dando lugar a outros seres.

(do semanário *Mercoledì* - Bari)

Em Sopolu, Roménia, estão a ser efectuadas escavações num cemitério de incineração das populações autóctones, que data do século II. Foram já descobertos 190 túmulos que se supõe terem pertencido a uma comunidade daco-romana que se fixou no território quando da retirada das legiões de Roma.

(do diário *Menen* - Addis Abeba)

O professor Eiche afirmou que os aparelhos que produzem neutrões polarizados foram ultrapassados por outros que seguem com maior precisão as reacções nucleares e capazes de obter novos elementos...

(do *Corriere della Liguria* - Génova)

Durante escavações no teatro dos Césares, construído por Herodes, - cem metros de diâmetro onde se podiam acomodar 4.000 espectadores - encontrou-se um pedaço de mármore com a inscrição «A vitória e a boa fortuna de Homphro talynakic». Trata-se de uma inscrição grega do século VII.

(do *Egyptian Gazette* - Cairo)

Construiu-se na Noruega uma máquina de fazer pavimentos que, podendo trabalhar com asfalto ou misturas de cimento e alcatrão, distribui duzentas e trinta toneladas de material por hora. Os rolos dianteiros são ajustáveis e podem ser colocados no ângulo que se quiser.

(do diário *Telesera* - Roma)

O escritor americano Allen Boyle escreveu há pouco um longo estudo sobre o «accordéon», onde, entre outras elucidações curiosas, revela que os chineses já conheciam um instrumento semelhante três mil anos antes da nossa era.

(de *Le Journal Luxemburgéois* - Monaco)

Problemas Ferroviários

A luta contra os apedrejadores de comboios no Brasil e principalmente nos Estados Unidos

Da Revista Ferroviária, do Rio de Janeiro, transcrevemos, do seu número de Abril do corrente ano, o seguinte artigo, para o qual chamamos a atenção dos nossos leitores. Por cá, há muitos anos, registaram-se factos idênticos. Felizmente, o mal de que se queixam agora o Brasil e principalmente os Estados Unidos, deixou de nos atormentar.

Segue o artigo da citada publicação ferroviária do Brasil:

O mal deprimente que enfrentamos em muitos dos nossos caminhos de ferro, principalmente os que servem as grandes cidades, como a *Central do Brasil* e a *Leopoldina*, entre nós, esse mal anticivilizado de apedrejamento de comboios, colocação de pedras nas agulhas das chaves para impedir a sua movimentação, quebras de sinais, roubos de fios e cabos de linhas de comunicação, de bronzes de mancais e utensílios de comboios, não ocorre só no Brasil. Ocorre em muitos países e está ocorrendo, cada vez mais, nos Estados Unidos, com a diferença que lá, como possivelmente em outros lugares, as autoridades estão assumindo providências para a coibição, enquanto nós nos limitamos a registar os factos... e esperar pelos seguintes, sem uma medida impeditiva de que eles aconteçam, apesar das graves consequências que os mesmos podem oferecer.

Em Filadélfia, não há muito tempo, uma pedra atirada a um comboio da *Reading* quebrou a janela de uma das carruagens e um estilhaço de vidro atingiu um passageiro numa artéria, ocasionando-lhe a morte.

A Municipalidade logo convocou os directores da *Reading* e da *Pennsilvânia*, que servem a região, e disso resultou que as duas empresas foram obrigadas a substituir por vidros inquebráveis todos os que se partiram ou fossem quebrados mesmo à pedrada, e a só collocarem vidros também inquebráveis nas carruagens que forem construídas.

Num dos pátios de *Massachusetts* estavam ocorrendo frequentes incêndios, ao mesmo tempo que

eram registados roubos de fogos em uma fábrica local. Depois de algum trabalho, tudo foi esclarecido com a detenção de oito garotos de 10 a 13 anos que se divertiam ateando fogo aos vagões, com tochas improvisadas. Um dos vagões incendiados estava carregado com equipamentos eléctricos no valor de vinte mil dólares.

A colocação de pedras numa chave de linha corrida, também nos Estados Unidos, ocasionou o descarrilamento de três vagões de uma composição formada por 152 carregados de carvão, ocasionando enormes prejuízos. Os autores, porém, não foram descobertos, mas possivelmente eram crianças porque, via de regra, sempre são garotos e rapaziños de 12 a 18 anos os causadores de tais ocorrências.

Devido à acção que as autoridades passaram a desenvolver ultimamente, sem dúvida muitas dessas crianças têm sido detidas e entregues à Justiça para receber educação apropriada. Mas surgem outras e a recuperação dos primeiros nem sempre é obtida de forma total.

O facto é que os caminhos de ferro, além do dano moral por que passam com essas ocorrências, sofrem grandes prejuízos materiais.

Nos dois últimos anos, nos Estados Unidos, esses prejuízos somaram 7,3 milhões de dólares, sendo 3,7 registados em 1958 e 3,6 em 1959. Só em 1959, se verificaram 3.172 casos de obstruções feitas na linha e 8.249 em chaves. Dessas últimas, 6.446 foram ocasionadas por delinquentes infantis.

Foi por isso, certamente, que a *New York Central* enveredou por medidas de repressão ostensiva. Os trechos mais vulneráveis da sua linha estão sendo rondados por polícias armados e guardas, também armados, viajam nas cabinas dos maquinistas dos comboios. Todos são providos de rádios portáteis para aviso imediato à sede do comando que, por sua vez, entra em entendimento com os automóveis de patrulha para acção rápida no local da ocorrência, se necessário, com o auxílio das autoridades da região.

Os nossos mortos

Carlos de Brito Leal

Com o falecimento, no dia 11 de Outubro, do sr. Carlos de Brito Leal, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» perdeu não apenas um grande amigo mas também um dos seus mais distintos e antigos colaboradores.

Carlos de Brito Leal, que possuía uma grande cultura geral, foi um dos redactores mais qualificados da «Enciclopédia Luso-Brasileira», colaborou, em tempos, com artigos de grande interesse, na secção literária de «A Voz», e, apaixonado pelos assuntos ferroviários, redigiu dezenas de artigos para esta nossa publicação, que marcavam pela clareza da exposição, pela elegância da sua prosa e ainda pela abundante informação técnica com que recheava a sua distinta colaboração.



Thomson de Brito Leal e cunhado do sr. José Valadas Belo, a quem apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

O funeral do sr. Carlos de Brito Leal realizou-se no dia 12 de Outubro da Igreja do Santo Condestável para o cemitério da Ajuda.

Compareceram à saída do funeral ou incorporaram-se no préstito, até ao cemitério, ou enviaram cartões de pêsames à viúva, as seguintes pessoas:

Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e presidente da Junta Consultiva do Grupo «Os Carlos»; Dr. Luís Borges de Castro, sócio-gerente da Editorial Enciclopédia; Rebelo de Bettencourt e Jorge Ramos, redactores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; Carlos Amaral Fernandes, Carlos Trindade, Carlos da Silva Purvis, em representação do Grupo «Os Carlos»; Dr. Carlos Estorninho, por si e em representação do Director do Instituto Britânico em Portugal; José Perdigão Pinto, Henrique George d'Almeida e esposa; António Duarte e Jorge Rosa,

do Instituto Britânico; Carlos Mendes da Costa, Helder Poças Ferreira e Helena d'Almeida Poças Ferreira, António Barbosa, Angelo Diogo Luís Júnior, José Nunes e esposa, Quadro Gráfico da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; Maria Ivone Neto Madeira Costa e Joaquim da Glória Dora da Costa; Francisco d' Cruz Quintela, José Esteves de Araújo, António Correia e David de Sousa, da «Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira»; Dr. Afonso Eduardo Martins Zúquete, António Barbosa, António Marcos Leal Quintela e Ilda de Jesus Carvalho Quintela; Manuel Raposo Torres e Maria Amélia da Silva Lourenço Torres; Leão Wahnnon, José Ramos do Nascimento, Carlos Seabra e Gabriela Marques Seabra; Teodósio Gomes e José Elias Martins e esposa; com. Álvaro Gardi Alfaro Cardoso e esposa, dr. Duarte Nuno de Vasconcelos, Dr. Ramon de Lacerda, Dr. Fernando Ribeiro Cabral, D. Adalina Silva Leitão, D. Júlia Yóia, José Joaquim Martins e D. Maria Antónia Anjos.

Eugénio Mendes Catraia

Faleceu em Setembro, no Hospital do Ultramar, o sr. Eugénio Mendes Catraia, que durante mais de vinte anos prestou serviço na nossa administração e se ocupou, com muito zelo e honestidade, da propaganda e expansão da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na província.

O nosso saudoso companheiro de trabalho, que exercera, em Angola, as funções de agente ferroviário, de que se reformara, foi um trabalhador incansável.

Ficou sepultado no dia 11 de Setembro, no cemitério da Ajuda.

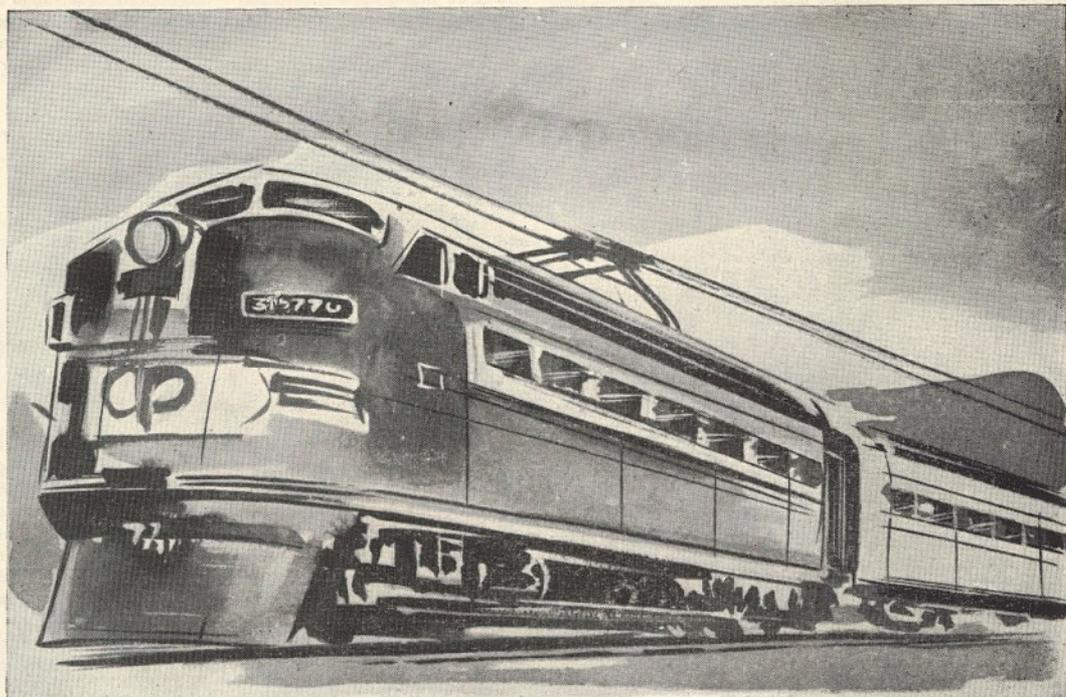
Á família enlutada apresentamos os nossos sentimentos pêsames.



A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Ponte do Seixal

O n.º 3 do excelente «Boletim da Câmara Municipal do Seixal», publicado em Setembro passado, insere na íntegra, sob o título *Arquivo da Imprensa*, o artigo *A Ponte do Seixal*, do Eng.º José Fernando de Sousa que, na nossa secção «Há 50 anos», reeditámos na nossa edição de 1 de Agosto.

Escrito há 50 anos por um dos mais notáveis ferroviários portugueses, esse artigo ganhou agora novo interesse.



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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral da Aeronáutica Civil

Repertação de Pessoal, Expediente e Contabilidade

4.ª Repertação (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 239, II Série, de 12 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 22562, de 23 de Maio de 1953, passar para o domínio da Câmara Municipal de Valongo uma parcela de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área de 1190,27 m², situada do lado direito da linha do Minho, entre os pontos quilométricos 8,361 90 e 8, 448 20, conforme o desenho n.º 2659, de 1 de Julho de 1960, arquivado no processo da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Ministério das Comunicações, 30 de Setembro de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 240, II Série, de 13 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro

das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2050, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de um apeadeiro ao quilómetro 257,759 da linha do Norte, incluindo a expropriação de dez parcelas de terreno, entre os pontos quilométricos 290,245,00 e 290,940,00 da mesma linha, com a área total de 1977,41 m².

Ministério das Comunicações, 4 de Outubro de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

1.ª Repertação

O «Diário do Governo», n.º 241, II Série, de 14 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Por despacho de 22 de Maio último;

Engenheiro Fernando António Muñoz de Oliveira, director do Porto da Figueira da Foz — nomeado, nos termos do artigo 29.º e seus §§ 2.º e 3.º e artigo 50.º do Decreto-Lei n.º 43517, de 25 de Fevereiro do corrente ano, com a concordância de SS. Ex.^{as} os Ministros das Finanças e das Comunicações, para desempenhar o cargo de presidente da Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, em comissão ventual de serviço, pelo período de três anos, sem prejuizo de quaisquer direitos do funcionário no seu cargo de origem e sem que designadamente seja aberta vaga no mesmo quadro, para que, no seu regresso, seja possível a colocação no mesmo lugar.

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
E l e c t r o - m e c â n i c a s
e E l e c t r ó n i c a s
d e C o n t a b i l i d a d e

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.

TELEFONE 734181

LISBOA

Publicações recebidas

O Cancro cura-se por meios naturais! — Por Márcio Leal.

O sr. Bonifácio Antunes que, com o pseudónimo de *Márcio Leal*, tem publicado algumas obras sobre os meios naturais da cura, acaba de lançar a público, através dos serviços do Centro de Estudos de Biocultura, um livro de excepcional interesse: *O Cancro cura-se pelos meios naturais!*

Esta obra tem bastante utilidade e pode resolver, com a sua leitura atenta, o problema de saúde de cada um, ensinando os métodos científicos, simples e extremamente económicos, de prevenir e curar pelos meios terapêuticos naturais, o cancro e a leucemia.

É depositário desta obra o «Centro de Estudos de Biocultura», rua Heróis de Kionga, 2, 3.º-Esq. Lisboa.

Arsenal do Alfeite — Relatório e Contas de 1960.

Recebemos o Relatório e as Contas do Arsenal do Alfeite referentes às suas actividades no ano de 1960. Neste documento, de tanto interesse nacional, a Administração exara, jubilosamente, o despacho do sr. Ministro da Marinha, em que se dá conta dos esforços despendidos para dotar a Armada com uma doca seca adequadas às suas necessidades, e anuncia que, em face da excessiva idade dos navios de guerra existentes, de responsabilidade nacional, e da imperiosa necessidade de os substituir em breve, não virá longe a data em que terão início as novas construções há tanto tempo ambicionadas.

Neste despacho, fundam as legítimas esperanças de que, dentro em pouco, não só o prestígio do Arsenal estará bastante aumentado, como estarão resolvidos os problemas e necessidades da Armada. Para tudo isso, impõe-se a modernização do Alfeite, para que este não fique numa situação de atraso em relação aos estaleiros congêneres.

Boletim de Minas

Recebeu-se nesta Redacção o n.º 11 do «Boletim de Minas», (Nova Série), editado pela Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Do sumário deste número constam, entre outros, os seguintes assuntos:

Utilização de Cassiterites em Fundições Nacionais; Legislação (Acordo proferido pelo Tribunal pleno, relativo ao recurso n.º 1058, de que foi requerente a firma Silva Bento L.tda e recorrido o sr. Subsecretário do Estado da Indústria); Serviços Geológicos de Portugal (Breves apontamentos de actividades relativas ao ano de 1960, que não constam das suas publicações); Movimento de processos;

Estatística; Movimento de Sociedades Mineiras relativo ao segundo trimestre de 1961; Registos efectuados durante os meses de Maio e Junho de 1961.

Soldeo Blando — por W. R. Lewis.

O livro *Notes on Soldering*, escrito por W. R. Lewis, B. Sc., London, e editado pelo Tin Research Institute de Londres, foi agora traduzido para a língua espanhola, com o título de *Soldeo Blando*.

Consta este volume de 112 páginas de texto e 47 ilustrações fotográficas e diagramas. Abrange todos os aspectos da soldadura branda, inclusive a teoria e o desenho das juntas soldadas, as medidas primordiais, que se devem adoptar, o efeito de fusão e penetração das soldaduras sobre os metais, e as propriedades físicas de todos os tipos de soldaduras brandas e juntas de estanho soldadas. Contém uma secção sobre a soldadura de aço inoxidável, alumínio, cromo e outros metais que requerem um tratamento especial e pormenores práticos das técnicas da soldadura branda utilizadas numa grande diversidade de indústrias.

Numa outra secção ocupa-se da produção de juntas soldadas no cano de chumbo.

A tradução em castelhano deste livro foi editada pelo «Departamento de Metales no Férreos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas», de Madrid.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
 } 31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÉUTICAS

Representantes exclusivos
dos

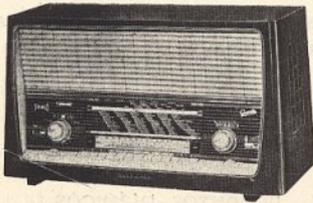
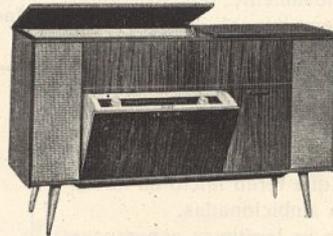
Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS FARMÁCIAS
LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Graetz

**RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES**



**CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

PORTO — E. T. ROBERTO CUDELL, LDA. — LISBOA

LIVROS E AUTORES

Um acontecimento editorial: a publicação, em Portugal, do grande «Dicionário Biográfico Universal de Autores».

«Realizações Artis», de Lisboa, acabam de firmar contrato com a Casa Editora Valentino Bompiani, de Milão, para a edição, em língua portuguesa, do célebre «Dicionário Biográfico Universal de Autores», cuja publicação será iniciada em Janeiro de 1962.

Trata-se de uma obra de excepcional interesse cultural, considerada pela crítica estrangeira responsável como «única no Mundo», não só pelo esforço editorial que representa, mas, sobretudo, pelo nível dos colaboradores que nela intervieram. Vasto repatório do génio humano, o «Dicionário Biográfico Universal de Autores» é tido como uma das mais sólidas interpretações do pensamento de todos os tempos e de todos os países, oferecendo da experiência humana e intelectual a mais profunda análise crítica da personalidade dos grandes mestres da literatura, da ciência, do teatro, da música e das artes.

Os milhares de artigos que esta obra contém, assinados por nomes que são valores incontestados da crítica contemporânea, são, no dizer dos seus comentadores, verdadeiras pequenas obras-primas de inteligência e lucidez. Aliás, o valor que representa um empreendimento desta natureza, está bem patente no êxito alcançado pelas várias edições até hoje feitas em todo o Mundo, cabendo agora a «Realizações Artis» apresentá-lo ao público português.

Guia utilíssimo e indispensável, o «Dicionário Biográfico Universal de Autores» ficará, estamos certos, como fonte de conhecimentos única no género, preenchendo assim uma lacuna da bibliografia nacional.

As edições monumentais de «Os Lusíadas» e da «Lírica» de Luís de Camões, duas das últimas publicações de «Realizações Artis», são garantia mais do que suficiente do êxito da edição, em português, do «Dicionário Biográfico Universal de Autores».

Gazeta dos Caminhos de Ferro

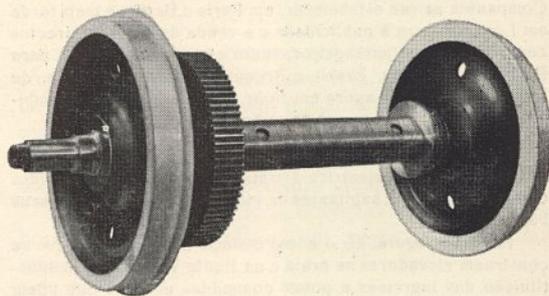
Transcrição

O diário «Novidades», de 18 de Outubro, transcreveu, na sua interessante secção *Escrevem os Outros*, e sob o título *Vergonha lisboeta*, um trecho de um artigo do nosso distinto colaborador, dr. Manuel Busquets de Aguilar, publicado na nossa edição de 1 de Outubro (n.º 1771) e intitulado *Lisboa e o seu progresso*.

O trecho transcrito refere-se ao péssimo estado em que se encontra a Travessa da Horta da Cera.



STEEL, PEECH & TOZER - OWEN & DYSON
ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro
Rodas e Eixos OWEN e DYSON

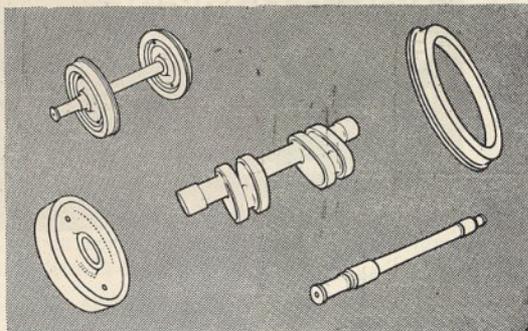
A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, peças forjadas, barras e arco.



STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA
AGENTES EM PORTUGAL:
SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



Representantes no Brasil:

OIBRAMET, S. A.

RIO DE JANEIRO: Avenida Almirante Barroso, 91-8.º Andar: Caixa Postal: 1881. Telef.: 52-0197

SÃO PAULO: Rua Líbero Badaro, 158-14.º Andar: Caixa Postal 8241. Telef.: 35-5108

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1911)

Linhas Portuguezas

Agencias no estrangeiro. — Consta-nos que a Companhia as vae estabelecer, em Paris e Berlim e mais tarde em Londres, para a publicidade e a venda de bilhetes directos combinados para passageiros, tanto os actuaes de Paris para Portugal, Colonias, Brazil e Argentina, e os collectivos, de familia, que entram agora em vigor como os de futuras combinações internacionaes que se estão projectando.

Em Lourenço Marques. — Inaugurou-se no dia 4 de outubro a linha electrica á praia de Polana, que dá grandes commodidades aos habitantes da cidade para tomarem os seus banhos.

Insiste-se agora, diz o nosso collega *Guardian*, porque se construa elevadores na praia e na Ponta Vermelha, em substituição das ingremes e pouco commodas escadas que põem em communicação a cidade baixa com a alta.

O tunnel do Rocío. — A companhia estuda a maneira de evitar os inconvenientes do fumo, durante a passagem dos comboios, que incommoda os passageiros e damnifica o material, tratando de estabelecer um systema de ventilação apropriado.

Ampliação de estações. — Vae ser melhorada a estação do Entroncamento, tanto para facilitar o serviço dos comboios como no que se refere ao alojamento do pessoal.

A esta seguir-se-hão outras estações onde o movimento mais se tem desenvolvido.

Segunda via no norte. — Está já aberto um novo

troço, entre Pombal e Alfarellos, faltando apenas para o complemento de toda a linha 102 kilometros que estão em construção a saber: de Entroncamento a Albergaria, 42,9; de Coimbra-B a Aveiro, 52,5; e de Gaya ao Porto, 3,6.

Valle do Vouga. — Os engenheiros da companhia constructora mrs. Chatard e Lestang, fixaram já residencia, este em Oliveira de Frades e aquelle em Pecegueiro (Grela) estando o primeiro encarregado de demarcar e fiscalisar a construção da via entre a Sernada e Ribeiradio e o segundo entre esta ultima povoação e Vonzela.

No lugar da Sernada, estão sendo levantadas, sob a direcção de mr. Pellier, as paredes de um grande edificio destinado ás officinas e cocheiras que a companhia ali faz construir.

Os trabalhos de construção da linha proseguirão em direcção do seu «terminus» (Vizeu), logo que o governo aprove os estudos ultimamente feitos.

Gaza. — Em 30 de junho ultimo ficou assente o troço até o kilometro 32 e as terraplenagens chegaram ao kilometro 35, estando em construção a estação de Banhine ao kilometro 32,40 e achando-se já concluída a estação Freire de Andrade.

A machina nova que começou a servir em março ultimo faz o serviço dos comboios de mercadorias e passageiros.

O serviço de exploração que começou no mez de agosto, faz-se regularmente entre o Chai-Chai e Freire de Andrade (16 kilometros) havendo um comboio aos domingos de ida e volta e comboios ordinarios nos dias de chegada de vapores, fazendo-se sentir a falta de wagons para o transporte de pretos.

Por decreto provincial de 10 de agosto ultimo foi organizado o serviço de exploração e mandado abrir ao serviço publico o troço entre Freire de Andrade e Banhine.

Em dezembro deve a construção estar concluída até Manjacaze. O «terminus» desta linha deve ser Chicumbo.

Lourenço Marques. — Foi assinado o contrato com a Empreza Industrial Portugueza para o fornecimento de cinquenta vagões destinados ao serviço desta linha.

O custo dos cinquenta vagões é de quarenta e cinco contos.

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

Jardim Zoológico de Lisboa

O Chefe do Estado inaugurou vários melhoramentos e presidiu à sessão comemorativa do centenário de Manuel Emídio da Silva

A tarde de 25 de Outubro de 1964 ficará memorável na história do Jardim Zoológico de Lisboa, com a visita do Chefe do Estado, a inauguração de vários e importantes melhoramentos e a homenagem à memória de um homem que tanto fez pela glória e pelas condições de vida daquele nosso parque de aclimação — orgulho da capital e do País.

O Chefe do Estado, sr. contra-almirante Américo de Deus Tomás, não só inaugurou o novo «Jardim dos pequeninos» uma obra-prima de encanto, que se deve à arte imaginosa do grande arquitecto Raul Lino, como presidiu à sessão solene comemorativa do centenário de Manuel Emídio da Silva, no novo salão de festas, a que foi dado o nome, por sugestão do Grupo de Amigos do Jardim Zoológico, daquele benemérito do nosso «Zoo».

O sr. Presidente da República foi recebido, na nova entrada do Jardim, em Sete Rios, pelos srs. Marquês de Fontes Pereira de Melo, presidente da Assembleia-Geral, Prof. Doutor Fernando Emygdio da Silva e sua esposa, sr.^a D. Maria Antónia; General Carvalho Viegas, Administrador-Delegado; Eng.^o Melo Gouveia, Administrador, e outras individualidades.

Na sessão solene, o sr. Presidente da República estava ladeado, à direita, pelos srs. Dr. Henrique Martins de Carvalho, Ministro da Saúde e Assistência, e D. Segismundo Saldanha, em representação do presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e à esquerda, pelos srs. Dr. João da Costa Freitas, subsecretário de Estado da Administração Ultramarina, e General Carvalho Viegas.

A assistência, que enchia por completo a linda sala, maravilhosamente iluminada, era luzida e de qualidade, vendo-se, nas primeiras filas, entre muitas outras personalidades, os srs. Professores Caeiro da Mata e Costa Leite (Lumbrales); Dr. César Moreira Baptista, Secretário Nacional da Informação; Dr. Braga Paixão, Director-Geral de Ensino do Ultramar; Drs. Rafael Duque, Baltasar Rebelo de Sousa e Eng.^o José Frederico Ulrich.

O sr. General Carvalho Viegas, aberta a sessão, agradeceu a presença do Chefe do Estado, referiu-se ao alto significado daquela sessão comemorativa e elogiou, em termos absolutamente justos, o arquitecto Raul Lino, o orador que ia traçar o panegírico da obra e da personalidade de Manuel Emygdio da Silva.

Arquitecto notável e escritor ilustre, o sr. Raul

Lino, no admirável discurso que pronunciou, ergueu, como fosse ainda uma figura viva, a individualidade do homenageado, homem do coração e fundamentalmente aristocrata pela sua cultura e pelo seu requintado gosto artístico. O seu livro «Coisas & Loisas» é um documento da sua cultura geral.

Do discurso do sr. Prof. Emygdio da Silva, filho do homenageado, que falou em seguida, recortamos algumas linhas:

«O Jardim Zoológico de Lisboa teve hoje sem sombra de dúvida, um dos seus dias maiores, ocorridos na longa vida dos seus quase oitenta anos de idade. São múltiplas e óbvias as razões deste fácil acerto.

Em primeiro lugar, a honra que nos traz a presença de V. Ex.^a, sr. Presidente da República, a quem, secundando os cumprimentos já endereçados pelo general Carvalho Viegas, respeitosamente saúdo e desvanecidamente agradeço: visita essa que, para mais, se reveste de um duplo significado, na expressão maior do amparo oficial para nós precioso, e pelo que parece ser lícito de lhe atribuir — ou seja a concordância com a obra feita, ou seja o incitamento para a obra a fazer.

A segunda razão que dá realce a este dia é a apresentação da obra que nos foi lícito efectuar nos últimos dois anos e damos hoje precisamente como concluída».

Procedeu-se, depois, à cerimónia de descerramento da lápida que comemora a homenagem e dá o nome prestigioso de Manuel Emídio da Silva ao belo salão inaugurado.

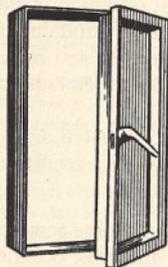
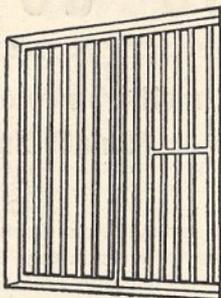
Na lápida, descerrada pela menina Maria Teresa Emídio da Silva da Costa Pessoa (Vinha), bisneta do homenageado, lê-se, gravada a ouro, a seguinte inscrição:

«Sem Manuel Emídio da Silva o Jardim Zoológico de Lisboa já não existia ou este não estaria em condições do desenvolvimento em que se encontra. (De um relatório da Sociedade do Jardim Zoológico).»

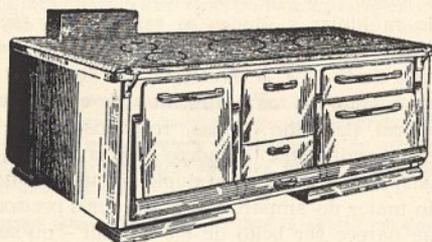
Por último o Chefe do Estado distribuiu prémios de assiduidade a colaboradores do Zoo: com 50 anos de bons serviços prestados, arquitecto Raul Lino; com 25 anos, eng. Álvaro de Melo Gouveia, Eduardo Serra Ribeiro, chefe da secretaria, e trabalhador Artur Rodrigues Farrobo.

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

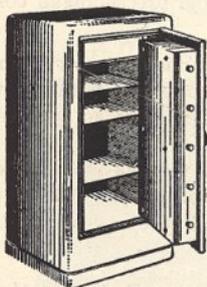
- CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CUPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- 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 GASÓIL



- CUFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- PORTAS PARA CUFRES 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 56 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
LISBOA — Telefone: 2 44 65

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

Carris
Máquinas-ferramentas
Material de
Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721,2/3
gramas BEBRA — Lisboa

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraiagem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. { 2 47 30
2 03 30
2 16 41
2 03 38/9

PROVÍNCIA 30954

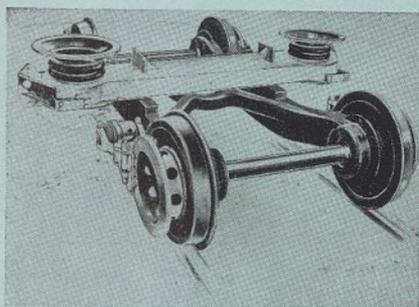
LISBOA



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

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

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) - LISBOA
Telefone 66 4972

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

SOMAPRE

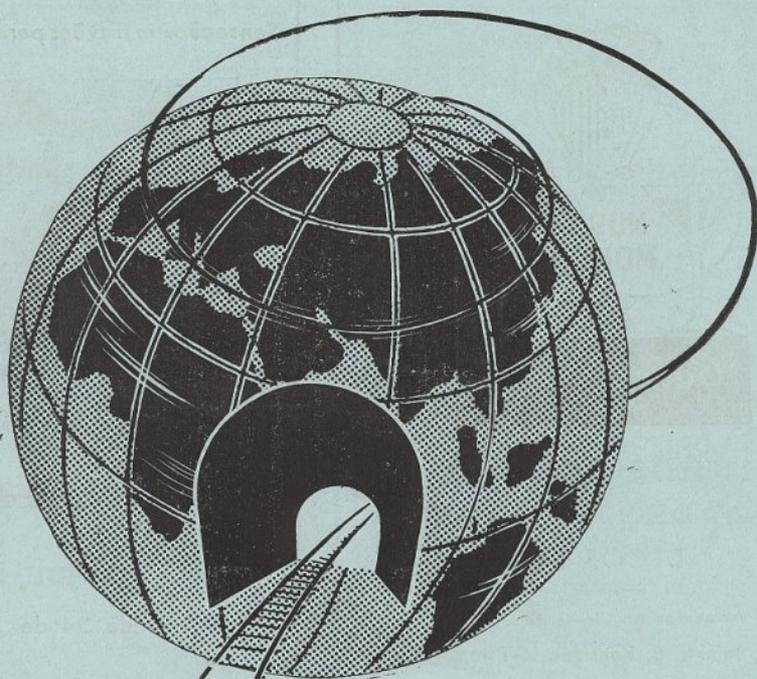
SOCIEDADE DE MATERIAIS PRE-ESFORÇADOS, LDA.

Firma especializada em: BETÃO PRE-ESFORÇADO - VIGAS DE GRANDE VÃO
PAVIMENTOS - ASNAS E COBERTURAS

Pre-Fabricação { Tubos e Manilhas
Placas e Blocos

ESCRITÓRIO: Rua Barata Salgueiro, 55-r/c.
Telefs. 73 07 70-73 14 22

FÁBRICAS { PERO PINHEIRO Telef. 09 71 45
ALVERCA Telef. 65 08 74



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE