

9.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1961

Número 1766

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 Telefonía / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

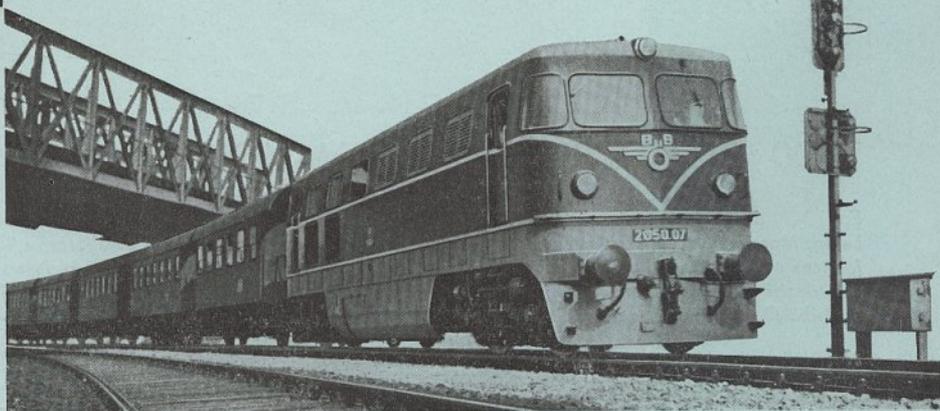
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 - LISBOA



HENSCHEL

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



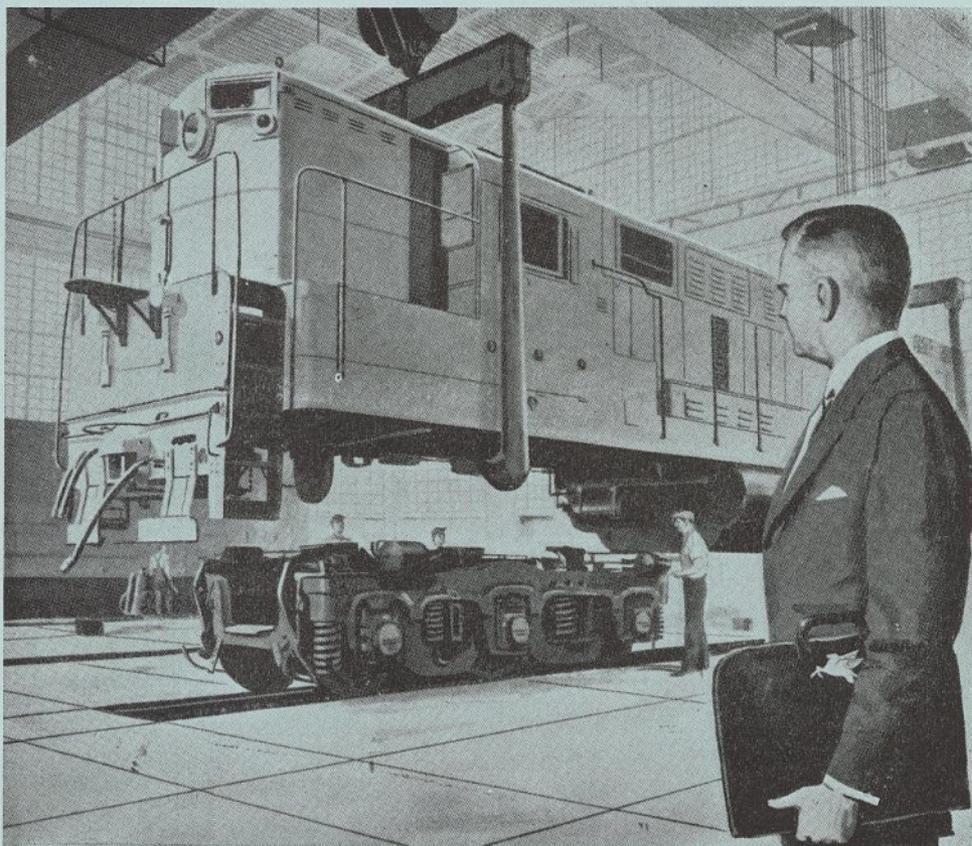
O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a eléctricação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

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

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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



1.600 CONTOS DE ECONOMIAS NUM SÓ ANO!

Em 1949, a grande organização americana Fairbanks, Morse & C.^o, decidiu estabelecer nas suas fábricas um Plano Mobil de Lubrificação Racional. Esta decisão tem sido plenamente justificada pela contribuição directa nos lucros da companhia.

Materializando: No primeiro ano, após a adopção do Plano Mobil na fábrica da organização, em Beloit, Wisconsin, os números mostraram que o custo de manutenção de maquinaria foi reduzido em 26,3%, o equivalente a 1.600 contos. Na

verdade, os dirigentes da fábrica e os engenheiros da Mobil têm tido uma colaboração tão eficiente que, nove anos mais tarde, o Plano apresenta benefícios contínuos, dando como resultado serem actualmente os custos de manutenção 49% inferiores aos que existiam antes de o Plano ser adoptado.

Em dinheiro, estas economias anuais são duas vezes superiores ao custo dos óleos lubrificantes consumidos pela fábrica.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

Mobil Oil Portuguesa

SOREFAME

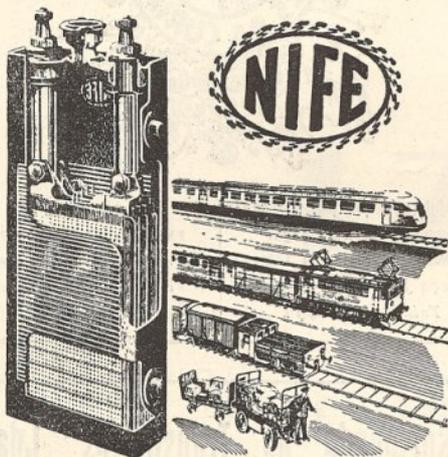
MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

- CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL, DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmió

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

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 4 21 88 — LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 86 74 64

Depositário Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



Produtores e Viti-Vinicultores

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

Exportadores

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

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

Sociedade de Transportes, Lda.

Serviço combinado com os
CAMINHOS DE FERRO

Escritório e Despacho Central:

RUA ALVES ROÇADAS, 2, 4 e 6
Telef. 80 e 325

GARAGEM E OFICINA
EDIFÍCIO PRÓPRIO

R. Dr. Francisco dos Prazeres
e R. Nun'Alvares Pereira

GASOLINA

PETRÓLEO

E ÓLEOS

GARAGEM DE RECOLHA

Cod. Telegráfico: RIBEIRO

GUARDA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1900

1766



16 — JULHO — 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
CARLOS DE BRITO LEAL

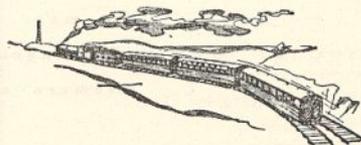
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Restabelecer a ordem em Angola é defender Portugal	189
Melhorias ferroviárias nas linhas do Norte e Beira Alta, por <i>GUERRA MAIO</i>	192
Ateneu Ferroviário, por <i>FÉLIX F. PERNECO</i>	195
A Barragem de Miranda do Douro é uma obra grandiosa	195
Livros e autores	197
Espectáculos	197
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	198
Parte Oficial	200
Imprensa	202
Há 50 anos	202
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	205
In Memoriam — Dr. José Dias Ferreira de Moura.	205



Restabelecer a ordem em ANGOLA é defender Portugal

Na Assembleia-Geral do Banco de Angola, realizada no dia 8 de Junho para apreciação e votação do relatório, contas e parecer do Conselho Fiscal, relativos ao exercício findo em Dezembro de 1960, o ilustre Governador deste Banco, sr. Embaixador Dr. José Nosolini, proferiu uma notável exposição que, a seguir, passamos a transcrever na íntegra, tal a sua importância e tal, também, a sua oportunidade:

«Senhor Presidente,
Senhores Accionistas:

É muito difícil, depois de vos ter dado a conhecer a matéria do nosso Relatório que contém uma parte económica ampla e uma parte bancária precisa, dizer-vos mais alguma coisa de interesse que não constitua glosa daquilo que, afinal, já sabeis. Por isso mesmo as minhas palavras serão poucas.

Mas estamos em 1961 e é indispensável fazer referência, principalmente na hora presente, não só ao sentido de uma política bancária, mas ainda a alguns factos que devem ser sublinhados.

Mas começarei por me referir a acontecimentos que pela sua extraordinária grandeza tudo dominam. São os das agressões ao nosso País na ONU e os das infiltrações dos terroristas estrangeiros, desencadeadas contra a nossa querida Província de Angola.

Também poucos comentários bastam. No nosso Relatório fixamos a expressão bem exacta dos sentimentos de todos desta

Casa — dos administradores, dos funcionários, e de vós todos Srs. accionistas — bem o sabemos.

O atropelo dos princípios de sã convivência internacional por novos Estados impreparados para executar as obrigações resultantes da sua própria independência; a violação consciente da Carta das Nações Unidas consentida por condescendente transigência de algumas nações responsáveis; a ânsia de subversão do mundo, por parte de outros; fizeram com que a pacífica, a serena Província de Angola, onde em calma, portugueses brancos e negros viviam em paz e sem armas, fosse invadida sub-repticiamente, por terroristas preparados, cuja exibição em actos de ferocidade e de delírio criminoso os jornalistas estrangeiros foram esperar com antecedência que lhes permitisse não perder o canibalístico espectáculo!...

Assim, em Angola passou a haver sangue e perturbação e dor! — E, como em afirmação de adequado cinismo se diz, Angola passou a ser «um caso de preocupação internacional».

E o mundo, seguindo umas vezes a lógica do seu erro; outras a preocupação illusória de mais fácil conquista de mercados; outras, a ambição de um colonialismo disfarçado na satisfação de ânsias delirantes de progresso e de ascensão humanas; outras ainda, o método de subversão total --o mundo parece ter-se disposto a manter-se impávido perante os atropelos, as

atrocidades dos criminosos e a condenar a legítima defesa.

Parece que o Mundo não se abalança a reagir contra o crime. Parece ser-lhe mais agradável reagir contra o castigo.

Mas é tão clamoroso o que se passa que, aqui ou além, já se desenha a revolta da consciência humana — e já a verdade, de per si, começa novamente a ter os seus direitos.

Portugal decidiu restabelecer a ordem interna em Angola — melhor, Portugal decidiu defender Portugal. Decidiu defender Angola. E devemos defendê-la sem qualquer limitação até à exaustão das nossas possibilidades.

Demos-lhe o sangue da nossa juventude. Dar-lhe-emos, logo que a ordem se restabeleça, o suor do nosso rosto — o produto do nosso trabalho. Isto significa dádiva total; mas, por isso mesmo, tem de ser séria, proffuca e justa, isto é, capaz de ser útil.

Já não é nova a tentativa de justificar os direitos de defesa e de progresso com uma espécie de conta-corrente — como uma liquidação de saldos de «deve e haver», que a consciência de unidade nacional repudia. A consciência e a realidade da Nação não aceitam esse erro.

Para salvar o Minho ou para fazer progredir o Alentejo pode ter de contar-se com o sacrifício da Beira ou de Trás-os-Montes. Para o aproveitamento hidro-eléctrico do Picote pode exigir-se a participação de toda a Nação. Pela Nação, uma das suas partes pode tudo dar e nada receber; pode tudo receber e nada dar. Para salvar Angola pode bastar um nada do muito que ela tenha dado e pode ser necessário um esforço bem maior.

O sentido justo da unidade nacional não se coaduna com o sistema de uma conta-corrente. O auxílio a prestar a Angola

deve ser total — total no sentido de que será o necessário; total, obedecendo ao critério de uma utilidade séria, perante os interesses superiores da Pátria.

Senhores Accionistas:

Neste Banco, na actividade de cada dia, tem-se procurado encontrar a justa medida. E há um aspecto que convém salientar para desfazer algumas afirmações que podem induzir em erro muito boa gente. É que o Banco vem insistindo em claras instruções na conveniência de atender de modo muito especial às necessidades das pequenas actividades. Os produtores menos que médios constituem, também, raízes sólidas da própria Pátria.

Ao Banco não interessa servir poucos; pelas razões expostas e até pelo interesse natural da divisão dos riscos, interessa estender o crédito a um grande número.

Angola não é terra de meia dúzia de empresas, ainda que as grandes organizações sejam, como são, valores respeitáveis que enobrecem a actividade portuguesa em África. Convém desfazer o equívoco que malévola mente muitos propagam.

Os heróis de Mucaba, de 31 de Janeiro, de Carmona — os mártires pioneiros do extremo norte da Província, os bailundos também — não são ricos senhores de Angola; são, na sua grande parte, gente humilde, mas gente heróica; são povo — povo português.

E já que deles falo eu creio que devemos aqui render-lhes homenagens pelo seu denodo, sacrifício e patriotismo inexcedíveis.

E permitam-me, Senhores Accionistas, que lembre também, louvando-os, os nossos funcionários angolanos pela sua cooperação na defesa da ordem, pela sua coragem de todas as horas, distinguindo aqueles que estando longe do perigo se ofereceram para participar nos momentos de luta.

Continuando as minhas considerações

sobre a linha mestra da orientação deste Banco, acrescentarei mais algumas palavras.

O Banco de Angola, servindo Angola, não tem como seu fundamental objectivo o lucro. O lucro e as reservas são ainda para ele condições de servir. Demonstra-o bem as características excepcionais do recente empréstimo de quinhentos mil contos que, de acordo com o pensamento dos departamentos governamentais competentes, o Banco fez à Província de Angola e que, segundo espero e creio, merece bem o vosso apoio e a vossa total compreensão.

Dentro da mesma ordem de ideias não deixarei de fazer um ligeiríssimo apontamento sobre o caso das transferências.

Eu desejo insistir neste problema porque vejo que se mantém, em muitos sectores, a confusão responsabilizando o Banco de Angola por uma situação que, tanto quanto lhe compete, ele apenas procura atenuar. O Banco de Angola não é mais beneficiado que os outros Bancos metropolitanos na efectivação das transferências realizadas pelo Fundo Cambial. E convém insistir até em que, no sentido de facilitar a elevação das percentagens a favor das forças vivas tem tomado a posição excepcional de não concorrer aos rateios com os enormes saldos transferíveis.

O Banco, porém, está seguro de que diversos factores e entre eles os volumes

que envolvem os encargos da defesa e os da execução do Plano de Fomento, vão permitir, com medidas adequadas, uma melhoria acentuada da situação existente.

Não termino as minhas considerações sem lhes lembrar a perda do nosso distinto colega, o Vice-Governador Sr. Eng.º Quintela Saldanha.

Eu tive o ensejo de trabalhar com ele nesta Casa mais de dois anos, mas aqui trabalhou ele mais de 28. Quer para mim quer para aqueles que o conheceram melhor, essa perda foi enorme. Todos nós nos habituámos a apreciar com admiração e respeito os primores da sua inteligência, do seu fino trato e o valor da sua capacidade de acção. Eu interpreto seguramente o sentimento de todos vós propondo à Assembleia que guarde um momento de silêncio para, em homenagem, relembrar aquele querido e qualificado colega, cuja alma já teve as nossas orações.

Uns momentos. Em poucas palavras diz-se tudo.

Eu desejaria que na acta se consignasse um voto especial de saudação ao Sr. Ministro do Ultramar cessante e ao actual — ao primeiro pelos altos serviços prestados desde sempre, ao segundo porque ele constitui já agora a certeza do valor de ânimo de um Portugal que combate e a esperança de uma vitória, bem merecida.



Melhorias ferroviárias nas linhas do Norte e Beira Alta

Por GUERRA MAIO

QUANDO Luís Ferreira da Silva Viana tomou conta da Companhia da Beira Alta, a linha estava velha, ainda com os carris de 8 metros e 30 quilos da primitiva, o que obrigava os comboios a marchas moderadas. O seu primeiro cuidado foi reforçá-la, substituindo os carris por outros mais pesados de 12 metros e 40 quilos, mas a tarefa era longa e quando deixou a Companhia já os carris novos chegavam a Vila Fernando, 166 quilómetros, faltando portanto 36 para atingirem Vilar Formoso. Veio a guerra e só há pouco se retomou essa tarefa.

Fosse por economia ou falta de recursos, fosse por ter como chefe da via um homem notável, o Sr. Carreira, que, apesar de não ter mais que a rudimentar instrução primária, foi um funcionário competente e extremamente zeloso, as travessas ficaram, porém, muito espaçadas, o que não permite grandes velocidades.

Na parte agora renovada, já as travessas ficam mais juntas e com os carris de 45 quilos retirados da linha do Norte e soldados em barras de três com 54 metros, já as velocidades podem ir ao máximo em via única. A linha renovada já vai além de Noemi, faltando uns 15 quilómetros para atingir Vilar Formoso.

A segunda via do Norte está quase concluída, na parte que faltava, do Chão de Mações a Albergaria, 20 quilómetros, em que estão sendo empregados carris de 55 quilos em barras de três, o que é muito importante, e como as travessas estão muito juntas, a velocidade ali atingida, num futuro próximo, será verdadeiramente notável.

Quando a electrificação chegar a Coimbra, o que se espera em 1962 ou 1963, e os trabalhos da via na Beira Alta estejam concluídos, poder-se-á ir de Lisboa a Vilar Formoso em 6 horas.

É claro que não é fácil pôr na linha maior número de travessas, por agora, pela despesa que isso representa, mas a C. P. não deixará de encarar o problema de as colocar no trecho Pampilhosa-Santa Comba, 35 quilómetros, tanto mais que nas novas pontes já a linha as tem, como manda a regra das grandes velocidades. Demais é nesta parte da linha que a circulação é mais intensa.

Vão ser ampliadas as estações de Coimbra-B, Pampilhosa e Aveiro, que bem o merecem.

Penso que seria ocasião para em Aveiro se dar uma nova e mais racional disposição aos cais de embarque, trazendo-se a linha do Vouga para junto da do Norte, a descendente, passando as tranvias Aveiro-Porto a partirem no topo norte da estação, onde me parece haver espaço para duas linhas.

Quando da construção da linha Aveiro-Sernada, situou-se deploravelmente o embarque dos passageiros para lá das linhas de via larga. Constitui um permanente incómodo para os passageiros, atravessar as vias, por vezes ocupadas por comboios de mercadorias.

Repetiu-se ali o erro de Santa Comba-Dão, certamente com a ideia de que as linhas de via reduzida eram parentes pobres, esquecendo-se, porém, que elas eram importantes canais de tráfego. Para se avaliar o que são esses parentes pobres, basta dizer que há hoje 7 comboios em cada sentido, entre Aveiro e Sernada e outros tantos de Sernada a Viseu. Antes da última guerra esses serviços eram pouco mais de metade.

De Santa Comba a Viseu há actualmente cinco comboios, enquanto que há 30 anos não havia mais que dois e antes da guerra de 1914, apenas um!

Enganam-se, pois, aqueles que supõem que ao caminho de ferro soou a hora final. O gosto e a necessidade de viajar é de tal ordem, que há passageiros para tudo: comboios, automóveis e aviões.

Há dias verifiquei na feira de S. João, na Guarda, que as camionetas, vindas com feirantes enchem a cidade e algumas delas tiveram que voltar atrás, buscar os passageiros deixados à beira das estradas. No comboio tranvia Vilar Formoso-Guarda não se cabia e à tarde, para o regresso, teve que ser desdobrado.

Antes da guerra 1914/18 havia uma diligência da Guarda para a estação do mesmo nome e outra para a do Sabugal e algum raro trem de aluguer das terras mais próximas. Os feirantes vinham a pé ou a cavalo. Agora só andam de automóvel ou de camioneta e ainda bem, tanto mais que estas fazem o transporte com toda a comodidade e por baixo preço. Abençoado seja o progresso.

Ateneu Ferroviário

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Subsídios para a sua pequena história. Educação e Música

Por FÉLIX F. PERNECO

Não foi preciso pedir audiência ao Ex.^{mo} Director-Geral, Sr. Eng. A. de Lima Henriques, pois logo no dia imediato a eu ter retomado o serviço, S. Ex.^a mandou-me chamar à sua presença e, quase imediatamente, estabeleceu-se entre nós o seguinte diálogo:

— Esteve aqui o Serra e Moura a contar-me que o Sr. dissera numa reunião em sua casa que não estava disposto a ocupar-se da fundação da Banda Ferroviária, mas sim da organização de uma colectividade dentro da qual a banda poderia funcionar. Ora diga-me, com toda a franqueza, quais são as suas ideias a este respeito?

— Francamente, Sr. Director, a ideia da fundação de uma Banda Ferroviária é muito simpática e interessante; mas, tal como a ideia se apresenta, assim isolada, não passa de pura fantasia, não tem condições de viabilidade, faltando-lhe os elementos que possam garantir a sua manutenção e a continuidade da sua existência. Além disso, para fundar apenas, e exclusivamente, mais uma filarmónica (e empreguei um termo depreciativo, que parece chinês) não estou disposto «a dar um passo nem mexer uma palha». (Garanto a autenticidade desta expressão).

«O meu pensamento é diferente e mais vasto: fundar uma associação de acentuado carácter cultural do pessoal e para o pessoal e seus familiares, seja com o nome de «Grémio Ferroviário» ou qualquer outro, e uma das suas finalidades educativas seria a criação de uma Banda-Orquestra-Orfeão, funcionando estes órgãos separadamente ou em conjunto em ocasiões excepcionais.

— Eu sei que o Sr. é apreciador de música. Algumas vezes o encontrei nos concertos do Maestro Pedro Blanc.

— Sou, efectivamente, apreciador de música, arte-ciência de que possuo alguns conhecimentos. Mas não é como apreciador de música que pode interessar-me a existência de mais uma banda, cujo

merecimento artístico seria muito relativo; aceito e aplaudo a ideia, mas como elemento ou complemento educacional dos seus executantes e dos respectivos auditores. O estudo e a prática da música interessam-me como factores pedagógicos e psicológicos da educação em geral, pois subordinam os indivíduos à disciplina de só actuarem no momento e na medida em que devem contribuir com o seu esforço e a sua acção para a execução de uma obra.

— Estive há pouco tempo em Inglaterra num Congresso de Caminhos de Ferro e os congressistas, numa das noites, ouviram um concerto por uma orquestra toda constituída por empregados ferroviários. Porque não há-de ser possível, em Portugal, conseguir-se uma coisa semelhante?

— Não digo que não seja possível, mas nas devidas proporções. A Inglaterra é um país muito grande e a sua população tem uma cultura musical muito superior à nossa. Além disso, a extensão das suas linhas de caminhos de ferro é muito maior e, por consequência, muito maior também o número de empregados, sendo mais fácil o recrutamento dos componentes de qualquer organização musical. No nosso meio ferroviário serão muitas as dificuldades de recrutamento. E ainda faz muita diferença tratar-se de uma banda ou de uma orquestra, quanto mais das duas organizações musicais em conjunto. As dificuldades, neste caso, somam-se, vindo, portanto, a ser muito maiores.

«Eu penso que para uma Banda o recrutamento terá de fazer-se, na sua maior parte, entre os operários das oficinas, enquanto que para a orquestra será entre os empregados dos escritórios.

«Sob o aspecto económico a manutenção de uma Orquestra é muito menos dispendiosa do que a de uma Banda, pois nas orquestras os instrumentos são, quase na sua totalidade, pertença dos executantes, enquanto que numa Banda todo o instrumental tem de ser adquirido em favor dos seus componentes, aos quais terá ainda de fornecer-se

um fardamento para poderem apresentar-se em público.

— Vejo que o Sr. tem algumas ideias concretas a este respeito.

— Estas minhas ideias não são de hoje nem de ontem. Serra e Moura já as conhece muito bem e desde há muito tempo. Mas continuo na minha: a fundação de uma Banda, só por si, não pode ter condições de vida. Mas se, antes da Banda, for fundada uma Colectividade dentro da qual seja organizada a Banda ou a Banda-orquestra, então já esta poderá ter assegurada a sua existência.

— E porque não há-de fazer-se isso que o Sr. pensa?

— É porque para fazer isso que eu penso não basta muita diligência, são indispensáveis também bastantes recursos financeiros.

— Bem. Eu tenho disponíveis uns saldos de orçamentos que, somados, perfazem uma certa importância (e disse-me qual era essa importância).

— Isso não chega nem para metade.

— Então será assim preciso tanto dinheiro?

— Suponho que, de início, não bastarão cem contos.

E, para desfazer o evidente ar de espanto do meu ilustre interlocutor, acrescentei logo:

— Dé-se V. Ex.^a ao incómodo de anotar umas três ou quatro parcelas e terá pronta confirmação: Suponhamos que o instrumental para a Banda custe, aproximadamente, 50 contos (só a verba para o instrumental já é superior à soma dos saldos de que V. Ex.^a dispõe). Fardamentos para 40 ou 50 componentes da Banda, 30 contos; mobiliário e candeeiros para a sede da colectividade, de forma a torná-la confortável, 25 contos; um bilhar e

outros jogos lícitos e recreativos, etc., etc. Como V. Ex.^a vê, vai muito excedida a importância de 100 contos. E ainda não menciono muitas outras coisas mais.

— Então teremos de desistir por falta de recursos? E eu gostaria tanto de ver realizada esta iniciativa...

— Não, Sr. Director. Pelo contrário. Se se obtiver a boa vontade do Ex.^{mo} Conselho de Administração, que, segundo parece, não é absolutamente estranho ao assunto da compra do instrumental, e se, de facto, o Ex.^{mo} Presidente do Conselho se mostrar interessado e disposto a patrocinar também esta iniciativa, talvez seja possível não abandonar a ideia e prosseguir na tentativa da sua realização.

— Pois bem. Vá, então, falar com o Sr. Presidente do Conselho de Administração. E conte-me, depois, o resultado da entrevista.

— Pois irei, mas acompanhado dos outros comissionados. E virei, depois, informar V. Ex.^a do que se tiver passado nessa entrevista.

* * *

Estou convencido de que este relato não se afastará muito do verdadeiro diálogo estabelecido há mais de 28 anos. Mas se assim não for espero que S. Ex.^a o Sr. Eng. Lima Henriques me desculpará por traição da minha enfraquecida memória ou por qualquer lapso involuntário.

Para não prolongar demasiadamente este artigo, reservamos para o próximo a entrevista colectiva com o Ex.^{mo} Presidente do Conselho de Administração, Sr. Eng. A. de Vasconcelos Correia.

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

A Barragem de Miranda do Douro é uma obra grandiosa

Portugal trabalha, tem engenheiros, encontra-se de novo na posse dos seus altos destinos, continua a fazer a maravilhosa descoberta das suas possibilidades económicas, dos seus enormes recursos. Portugal renova-se, engrandece-se. A inauguração da Barragem de Miranda do Douro, no dia 8 de Junho, com a presença do Chefe do Estado, representa para todos nós mais um motivo de regozijo nacional.

Alguns dados, que passamos a inserir, colocamos perante a grandeza e a importância desta obra, que o Chefe do Estado classificou de grandiosa.

Em Abril de 1959, o Sr. Almirante Américo Thomaz deslocou-se ao extremo nordeste de Trás-os-Montes para inaugurar, no Picote, o primeiro aproveitamento hidroelétrico do Douro internacional e agora, decorridos pouco mais de dois anos, o Supremo Magistrado da Nação voltou a esta província transmontana para presidir à inauguração da barragem de Miranda do Douro.

Estes aproveitamentos hidroelétricos, na zona do Douro internacional, estão a realizar-se dentro do que estabelece o Convénio assinado em 1927 entre os Governos de Portugal e Espanha, que estatua, fundamentalmente, o princípio da atribuição ao nosso País do direito de utilização integral da energia das águas daquele rio, na parte compreendida entre a origem do troço internacional, junto à Ribeira de Castro e a confluência de Tormes, e, ao país vizinho, o direito de utilização da energia na parte a jusante daquele afluente Tormes.

Em 1954, o Governo, no prosseguimento da política de aproveitamento dos recursos energéticos nacionais, outorgou à Hidro-Eléctrica do Douro, constituída em Julho de 1953, a concessão do aproveitamento da energia das águas do rio Douro, nos seus troços nacional e internacional, ao mesmo tempo que lhe atribuiu o encargo de elaborar um plano de conjunto de todos os aproveitamentos da bacia do Douro, em Portugal, para servir de base a futuros programas de realizações. O conjunto dos aproveitamentos previstos neste plano representará uma valiosa contribuição para o progresso da economia nacional, e vem beneficiar, duma maneira notável, a região transmontana.

A barragem fica situada junto a Miranda do Douro, numa zona onde o rio muda bruscamente de direcção, tendo sido implantada imediatamente a montante do vértice do apertado cotovelo for-

mado pelo curso do rio. Atendendo à importância decisiva do problema hidráulico da passagem das cheias e às condições topográficas e geológicas, foi adoptada para a barragem uma solução do tipo de contrafortes, adaptada, na sua parte central, a descarregador de cheias. A central é em caverna, para ficar convenientemente protegida contra a considerável subida do nível de água no rio, por ocasião das cheias. A restituição das águas turbinadas é feita a jusante do cotovelo do rio, em zona onde já não se faz sentir qualquer efeito da descarga das cheias. Construída em betão, tem a altura máxima de 80 metros e um desenvolvimento, entre extremidades dos encontros, de 263 metros. O descarregador principal de cheias permite descarregar 11 000 metros cúbicos por segundo. A barragem dispõe de galerias e poços de visita, inspecção e para leitura da aparelhagem de observação. Foram também estabelecidas duas descargas auxiliares.

A central, subterrânea, foi totalmente revestida de betão e tem 80 metros de comprimento, 19,6 de largura e 42,7 de altura máxima de escavação. A potência nominal nela instalada é de 156.000 kw., repartida por três grupos geradores constituídos, cada um, por uma turbina de eixo vertical de 80.000 cv., acoplada a um alternador trifásico de 52 000 kw., produzindo electricidade à tensão de 15.000 volts. A potência total pode ser elevada a 171.000 kw. sempre que a temperatura da água de refrigeração dos grupos, tomada no rio, seja inferior a 15 graus centígrados.

O acesso à central faz-se por um poço, dotado de ascensor e escada, com a profundidade de 63 metros, havendo um acesso de recurso, através da galeria em rampa, que serviu para o ataque às obras subterrâneas na fase das escavações. A central dispõe de duas pontes rolantes de 130 toneladas cada, para montagem e manutenção dos grupos geradores, podendo funcionar em conjunto, para movimentar os rotores dos alternadores, cujo peso é da ordem das 250 toneladas.

Junto do coroamento da barragem estão os edifícios de comando e descarga e as instalações necessárias à exploração da central. A subestação de transformação encontra-se junto do edifício de descarga.

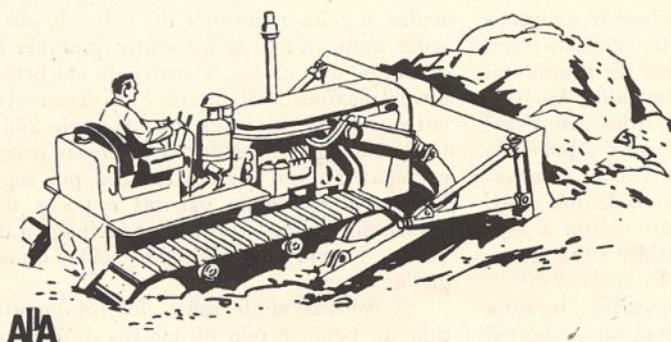
Alguns números, bastante expressivos, dão-nos uma ideia perfeita, exacta, da grandiosidade desta obra:

Escavações para a barragem e bacia de dissipação

TAMBÉM NA CONSTRUÇÃO DA
BARRAGEM DE MIRANDA DO DOURO
FOI DADA A PREFERÊNCIA ÀS MÁQUINAS

CATERPILLAR*

TRACTORES DE RASTO E DE RODAS • PÁS
MECÂNICAS (TRAXCAVATORS*) DE RASTO
E DE RODAS • ESCARIFICADORES • BULLDOZERS
SCRAPERS • MOTONIVELADORAS



ATA

MOTORES INDUSTRIAIS
GRUPOS ELECTROGÊNEOS
MOTORES MARÍTIMOS
ASSISTÊNCIA
PEÇAS SOBRESSALENTES
REPARAÇÕES

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM
PORTUGAL, ILHAS ADJACENTES, CABO VERDE E GUINÉ

STET

SOCIEDADE TECNICA DE EQUIPAMENTOS E TRACTORES, LDA.

SEDE PROVISÓRIA: AV. DE MADRID, 3-B - LISBOA 1
TELEFS.: 72 40 53 (P P C / A), 71 06 20 - TELEGS.: STETRA

*«CATERPILLAR» E «TRAXCAVATOR» SÃO MÁRCAS REGISTRADAS DE CATERPILLAR TRACTOR CO.

ção, 180 000 metros cúbicos, gastando-se 290 000 metros cúbicos de betão; escavações nas restantes obras a céu aberto, incluindo pedra, 850 000 metros cúbicos e 85 000 metros de betão utilizados; escavações em obras subterrâneas, 170 000 metros cúbicos e 65 000 metros cúbicos de betão empregados nos revestimentos. O betão utilizado na barragem e na soleira descarregadora, com dosagens entre 275 e 205 quilos de cimento por metro cúbico de betão, totalizou um volume de 290 000 metros cúbicos e no seu fabrico utilizaram-se materiais inertes obtidos a partir da britagem mecânica do granito procedente duma pedra situada perto da cidade.

Outros valores: foram gastos 128 000 toneladas de cimento, no valor de 76 000 contos; 3 500 toneladas de ferro, que custaram 11 000 contos e explosivos no valor de 9 500 contos.

Da maquinaria de estaleiro salienta-se: uma instalação de britagem, selecção e lavagem de inertes com a capacidade horária de 200 toneladas; a instalação de fabrico de betão com uma produção média horária de 120 metros cúbicos; quatro gruas sobre cabo de 10 toneladas cada; uma central produtora de ar comprimido com a potência de 1 370 cv.; 3 escavadoras sobre lagartas de 2 metros cúbicos cada; 8 pás carregadoras sobre lagartas; 10 «dumpers» de 3 metros cúbicos; 17 camiões tipo «Euclid» de 13 toneladas e 2 de 20 toneladas; uma instalação de dois «skips» em poço com 3 metros cúbicos cada; um «derrick» de 360 toneladas por metro, etc. Um camião de 45 toneladas de carga útil transportou as peças mais pesadas ou volumosas do equipamento hidromecânico e electromecânico da central e da barragem.

É ainda de salientar que a percentagem do valor das encomendas passadas à indústria nacional, incluindo as despesas de montagem e transporte em relação com o custo total do equipamento electromecânico e acessórios deste aproveitamento, atinge 48%, número jamais igualado até ao momento.

O aproveitamento de Miranda poderá produzir, em ano médio, 810 milhões de kwh.

NETOSILINA

O mais energético e poderoso Detergente Mineral, Desengordurante e Bactericida, especialmente fabricado pela Société Anonyme des Produits Synthétiques (Adjuber), Bélgica

Para a limpeza, lavagem, desengorduramento e desinfectação de todo o material, paredes e pavimentos de Hotéis, Pastelarias, Lagares, Armazéns de Vinho e Azeite, Fábricas de Lacticínios, Refrigerações, Conservas de Peixe, Carnes, Vegetais, etc.

O melhor produto para a LIMPEZA, LAVAGEM E DESINFECÇÃO DE TODA A ESPÉCIE DE VASILHAME

Pedidos a: **R A G R O L**
REPRESENTAÇÕES AGRO-INDUSTRIAS, LDA.

Telef 5 76 71 Rua Duque de Palmela, 27, 4.º-Esq. LISBOA

LIVROS E AUTORES

Santa Maria Ahoy... Por Henry Tosti Russell.

Os acontecimentos deram-se não ainda há muito tempo e estão, consequentemente, muito frescos na memória de todos. Henry Tosti Russell vem recordá-los agora, em língua inglesa, em volume apresentado por Edições «Panorama». O texto é ilustrado com algumas fotografias de interesse histórico.

O volume é dedicado à memória do piloto João José do Nascimento Costa, traiçoeiramente assassinado a bordo do «Santa Maria», quando, no rigoroso cumprimento do seu dever de marinheiro, tentava impedir a entrada dos assaltantes a bordo daquela luxuosa unidade da Marinha Mercante portuguesa, que constituiu uma afirmação, em pleno mar e nos portos que visita, da grandeza e do prestígio de uma pátria rejuvenescida.

O caso deu que falar e teve larga projecção na imprensa mundial. Henry Tosti Russell narrando o caso, fez história certa e honesta.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Brincadeiras do Diabo».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

COLISEU — Cinema.

Sociedade Lusitana de Destilação, Lda.

**ÁLCOOL RECTIFICADO
EXTRA-NEUTRO**

95-96.º GAY LUSSAC

**ÁLCOOL DESNATURADO
90-91.º GAY LUSSAC**

SEDE:

LARGO DE SANTOS, 15-1.º-ESQ. — LISBOA

Telefones: 66 11 68-9 — 67 08 81

FILIAL:

RUA DAS CARMELITAS, 100 — PORTO

Telefone 2 29 13

INSTALAÇÕES FABRIS:

RIACHOS — TORRES NOVAS — Telefone 2028

Endereço Telegráfico: «ÁLCOOL»

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Estudos médicos recentes provaram que muitas das doenças rotuladas de modernas afligiam já os habitantes do antigo Egipto. Observações efectuadas em múmias revelaram mortes devidas a tromboses, gota, pneumonias, pedras no fígado, lepra e bexigas. Apenas o cancro não parece ter sido abundante nesse tempo, talvez por poucos egípcios viverem o tempo suficiente para apresentarem os seus sintomas, pois a longevidade média não ultrapassava os 45 anos nesses tempos.

(da revista *Napathphthe* — Atenas)

Uma máquina de fazer terramotos para fins científicos foi construída na Alemanha.

Destina-se a avaliar a resistência das estruturas dos abalos de terra. Tem um motor de cavalo e meio, fazendo rodopiar duas caixas, em cada uma das quais se pode meter duzentos quilos de chumbo. O choque dessas caixas com um obstáculo produz sobre este o efeito que teria um tremor de terra.

(de *Las Noticias*, de S. Luís de Potozi)

Em Lyston descobriram-se as ruínas de um forte romano do ano 80. A área ocupada por esse forte mede cerca de 100 metros quadrados e encontra-se a 120 metros de altitude. Era uma guarnição que dispunha de alojamentos e de um hospital.

(de *La Nuit* — Cannes)

O professor G. Nylin, de Estocolmo, iniciador de um método de medida da circulação, mediante corpúsculos de sangue radioactivos, descobriu que cerca de 900 cm³ de sangue por minuto circulam através do cérebro de uma pessoa sadia, o que demonstra que o cérebro toma aproximadamente 11 por cento de todo o sangue bombeado pelo coração.

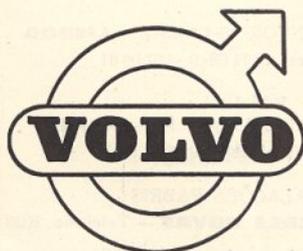
(do semanário *Girasol* — Barcelona)

No decurso de pesquisas subaquáticas realizadas ao largo da costa sudoeste da ilha de Creta, foram trazidas à superfície muitos artefactos recuperados da carcaça de um navio do século III: armaduras, anéis, ídolos de bronze, moedas romanas do período dos imperadores Gordínio, Filipe e Décio. A descoberta destes objectos é do maior interesse, por permitir lançar alguma luz sobre a vida dos gregos durante o período romano.

(de *Nuova Sardegna* — Cagliari)

Na Exposição de Energia Nuclear realizada em Munique exibiu-se um tubo metálico de diâmetro tão reduzido que uma tonelada de tubo chegaria da Terra à Lua e ainda sobriariam alguns milhares de quilómetros. O seu diâmetro exterior é de 0,01861 milímetros — a quarta parte da espessura de um cabelo humano — e o diâmetro interior é de 0,00254 de milímetro. Para o examinar foi preciso submeter uma secção transversal a um microscópio capaz de aumentar 2,050 diâmetros.

(do *Templet* — Londres)



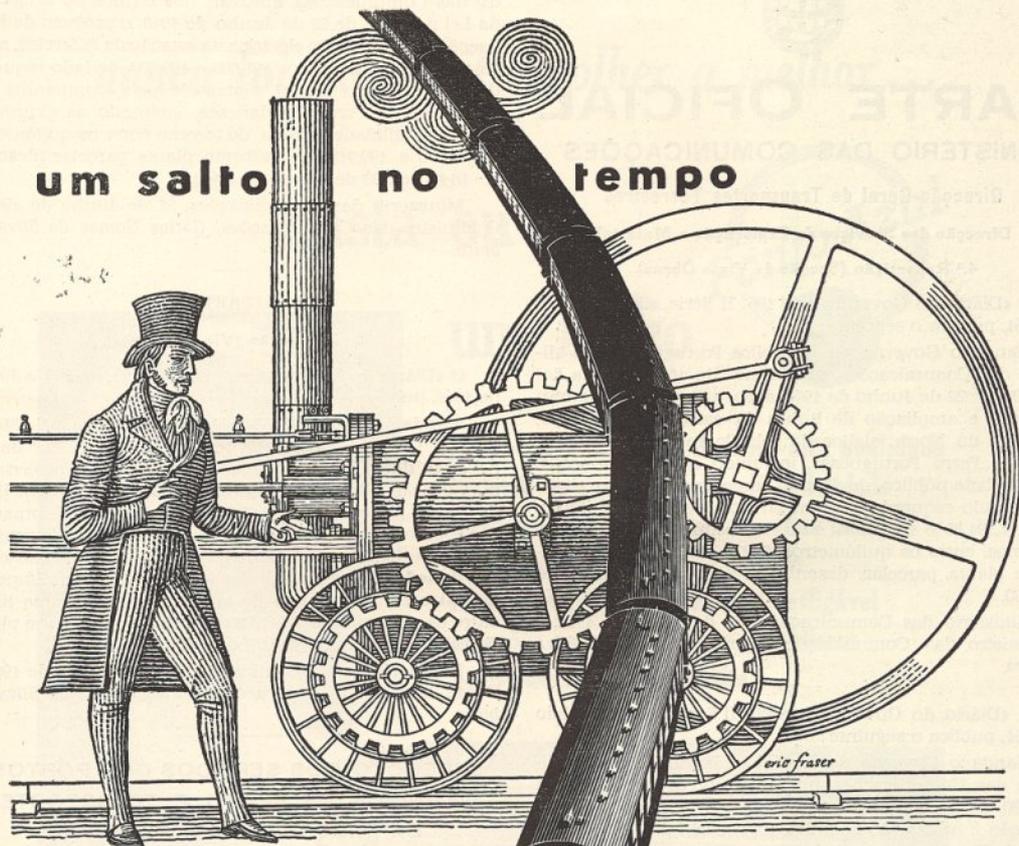
NA VANGUARDA
DE TODOS OS TRANSPORTES

Automóveis * Camiões * Tractores * Autocarros * Acessórios

SIMMA, LDA.

Av. Padre Manuel da Nóbrega, 14-A-B e C — Telef. 727131/2 e 722955 — LISBOA

um salto no tempo



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 405, II Série, de 3 de Maio de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação de linhas da estação de Alfarelos, na linha do Norte, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo as expropriações, por utilidade pública, de dezoito parcelas de terreno, situadas do lado esquerdo da linha do Norte, entre os quilómetros 197,591 85 e 198,001 45, e do lado esquerdo do ramal de Alfarelos, entre os quilómetros 220,615 90 e 224,655, conforme planta parcelar, desenho n.º 47 890, de 10 de Maio de 1960.

Ministério das Comunicações, 22 de Abril de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 421, II Série, de 22 de Maio de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação de linhas da estação de Coruche, na linha de Vendas Novas, incluindo as expropriações de três parcelas de terreno entre os pontos quilométricos 31,142 e 31,475, com a área total de 4 815,05 m².

Ministério das Comunicações, 13 de Maio de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 422, II Série, de 23 de Maio de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto de desmonte da trincheira para efeito de visibilidade entre o E. P. e a agulha A da estação de Pereiras, ao quilómetro 263,267 da linha do Sul, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo as expropriações, por utilidade pública, de três parcelas de terreno, situadas do lado direito da referida linha férrea, entre os quilómetros 263,327 95 a 263,438 08 conforme planta parcelar (desenho n.º 3179) de 23 de Março de 1964.

Ministério das Comunicações, 29 de Abril de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

4.ª REPARTIÇÃO

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 453, II Série, de 1 de Julho de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto da localização da subestação eléctrica na estação de Alfarelos, entre os pontos quilométricos 198,800 e 199,900, do lado esquerdo da via (linha do Norte), elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo as expropriações, por utilidade pública, do terreno entre os quilómetros 199,816 90 e 199,912 60, conforme planta parcelar (desenho n.º 48 100, de 23 de Março de 1964).

Ministério das Comunicações, 21 de Junho de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

4.ª REPARTIÇÃO

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 443, II Série, de 20 de Junho de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Coimbra-B, na linha do Norte (desenho n.º 47 932), elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de três parcelas de terreno situadas do lado esquerdo da linha férrea, entre os quilómetros 217,000 e 217,585, e uma do lado direito da mesma linha, entre os quilómetros 216,854 80 e 216,898 00, conforme planta parcelar (desenho n.º 48 145) de 8 de Abril de 1964.

Ministério das Comunicações, de 25 de Maio de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Caminho de Ferro da Beira

Concurso n.º 11/VO/CFB/61

O «Diário do Governo», n.º 434, III Série, de 7 de Junho de 1964, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 24 de Julho de 1964 para a arrematação da empreitada de apresentação do projecto e construção de um edifício destinado a ampliação do depósito de materiais das oficinas gerais do caminho de ferro da Beira.

A base de licitação é de 2 350 000\$00.

O programa de concurso, modelo de proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na secretaria do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 58 750\$00.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira.

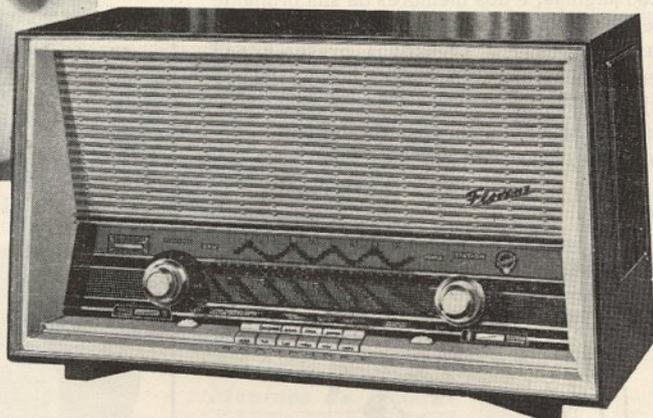
Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 24 de Abril de 1964. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

nunca foi tão fácil escolher o melhor...

**basta ouvir
um rádio**



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



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

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



ponto por ponto o melhor

Imprensa

Diário do Alentejo

Com a sua edição de 29 de Junho, entrou no trigésimo ano de existência o «Diário do Alentejo», que muito honra a sua Província e a cidade de Beja onde é editado.

Ao seu digno director, sr. M. A. Engana, e aos seus redactores e colaboradores, apresentamos as nossas sinceras felicitações.

Vida Ribatejana

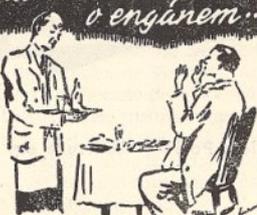
Há quarenta e cinco anos que o jornalista Fausto Nunes Dias se encontra à frente do semanário vilafranquense *Vida Ribatejana*, não só na qualidade de seu fundador, mas também na de director. Neste longo espaço de tempo não envelheceram nem o jornal nem o seu dinâmico director. E a prova está nos números especiais, que são verdadeiras revistas, que Fausto Nunes Dias, sabedor do seu officio como illustre profissional que é, apresenta todos os anos por ocasião da Festa do Colete Encarnado, que representa para Vila Franca de Xira e terras do seu populoso concelho, uma das mais belas e típicas manifestações da alma do Ribatejo.

O número deste ano, agora saído dos prelos, com mais de 250 páginas, é dos melhores da sua brilhante e longa série, quer pela notável colaboração literária, quer pelas numerosas e sugestivas gravuras que reproduzem aspectos paisagísticas de figuras ilustres do Ribatejo.

Trata-se de mais um documentário de muito interesse, no qual, como não podia deixar de ser, foi dado um grande relevo à Festa Brava. O Ribatejo está presente e glorificado com esplendor nessas páginas.

A Fausto Dias, os nossos mais efusivos parabéns.

Não consinta que o enganem...



se pediu

AGUA CASTELLO
PIZÕES-MOURA

defenda-se repudiando as imitações!

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1911)

Linhas Portuguezas

Beira Alta. — Esta companhia protestou contra a construção do caminho de ferro do Entroncamento a Gouveia pelo facto de passar a menos de quarenta kilometros parallelamente á sua linha.

S. Thomé. — Pelo ministerio da marinha foi ordenada a construcção immediata da linha ferrea do Abade.

Valle do Vouga. — Por todo este mez deve ficar terminada a construcção da ponte sobre o Vouga, em Gafafe, para serviço dos comboios desta linha.

Espera-se que seja aberto á exploração, em 15 do mez proximo, o troço desta linha ferrea entre Albergaria e Aveiro, por Agueda.

Muge ao Entroncamento. — A camara municipal da Gollegã convidou as câmaras limítrofes a cooperarem para a construcção desta linha, passando por Bemfica, Almeirim, Alpiarça, Valle de Cavallos, Chamusca e Gollegã.

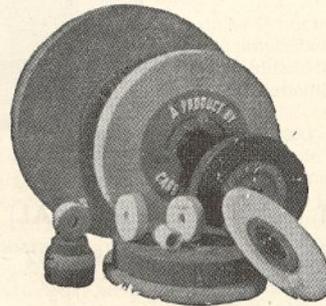
As linhas ferreas americanas

Os Estados Unidos, que teem quasi metade da extensão das linhas ferreas do Mundo, possuíam, em 1909, linhas ferreas cuja extensão subia a 199.378 milhas.

O Brazil possuía 3.468 milhas, o Chile 1.059, Cuba 611, Perú 430, Uruguay 392, Bolivia 226, Venezuela 167, Colombia 144, Guatemala 143, Costa Rica 127, Equador 175, Nicaragua 55, Paraguay 49, S. Domingos 37, Salvador 33, Honduras 18 e Haiti 9.

CARBORUNDUM (CABEÇA DE ÍNDIO)

A célebre marca de abrasivos que durante mais de 60 anos tem sido o símbolo de excelência de qualidade nunca igualada



LIXAS

para as indústrias de calçado, chapelaria, metal-mecânica, pintura, etc.

Rebolos, Pedras, Tijolos, Stiks

satisfazendo as mais modernas exigências de esmerilamento

PASTAS PARA VEDAÇÃO DE VÁLVULAS

Agentes e Depositarios em Portugal

Harker, Sumner & C.ª, L.ª
PORTO LISBOA

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Homens e tractores

O assunto dos últimos dias do mês de Junho foi o início das conversações sobre a troca de 500 tractores de fabrico americano por 1.200 prisioneiros capturados durante a malograda invasão de americanos e cubanos a Cuba. Foi uma estúpida avançada de pessoas que, sem chefes, tornaram possível ficar sem todo o armamento e prisioneiros tratados como carrascos ou como negros da América.

Fidel Castro tem Cuba em pé de guerra. Conseguiu expulsar todos os sacerdotes da provincia de Camaguey, incluindo o bispo daquela cidade. Centenas de padres e freiras abandonaram já Cuba em virtude do seu primeiro ministro ter resolvido nacionalizar as escolas particulares e católicas.

Um telegrama de Washington datado de 13 de Junho diz que foi a Secretaria de Estado americana que, com o auxílio do «New York Times», colocou Fidel Castro no poder — afirmou, no Congresso de Washington, o deputado Robert Hill, antigo embaixador dos Estados-Unidos, no México, Costa Rica e El Salvador.

Hill afirmou saber desde 1958 que Fidel Castro tinha tendências pró-comunistas e que seu irmão Raul era considerado pelos chefes moscovitas como «um dos nossos».

Segundo declarou o antigo embaixador, todos os seus avisos foram ignorados pela Secretaria de Estado, que preferiu dar ouvidos aos relatórios dos seus agentes em Havana e às notícias publicadas pelo «New York Times», que «repetida e continuamente colocavam sob uma auréola o grupo fidelista durante a revolução e nos primeiros tempos da subida ao poder».

De mal a pior.

Alcoólicos

Lemos, algures, a estatística de um médico estrangeiro, a propósito dos filhos dos alcoólicos, na qual se verifica o seguinte:

- Dois por cento de surdos-mudos.
- Seis por cento de escrofulosos, raquíticos e hidrocefálos.
- Seis por cento de epilépticos.
- Nove por cento de idiotas, cretinos e degenerados.
- Onze por cento de tuberculosos.
- Dezoito por cento de loucos.

IN MEMORIAM

Dr. José Dias Ferreira de Moura

No dia 13 de Junho, faleceu em Lisboa, após curta doença, o sr. dr. José Dias Ferreira de Moura, distinto funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Diplomado pelo antigo Curso Superior de Letras, o sr. dr. José Dias Ferreira de Moura entrou para a Companhia em 1 de Março de 1928, e durante cerca de trinta anos foi um dos mais atentos e dedicados colaboradores do ilustre Secretário-Geral, sr. Eng. António Branco Cabral.

Pela sua distinção natural, pela nobreza de carácter, pela simplicidade de trato e ainda pela sua vasta cultura, só soube criar amigos. Tinha alma de ferroviário o ilustre falecido.

À distinta família do dr. José Dias Ferreira de Moura e a todos quantos o estimaram, apresentamos sentidos pésames.

— Trinta por cento de condenados a morrer ao nascer ou antes dos três anos.

— E só dezasseis por cento nascem normais, embora sempre sujeitos a contratemplos e às piores enfermidades.

Resta-nos a esperança de que, pelo preço que estão o vinho e outras bebidas, devem diminuir os alcoólicos.

Nun' Alvares

Segundo informações, Mestre Leopoldo de Almeida prossegue nos seus trabalhos no modelo definitivo da estátua de Nun' Alvares Pereira. Esta, depois de fundida em bronze, será colocada no plinto há anos construído no miradouro do Parque Eduardo VII.

Este monumento ao Santo Condestável terá as mesmas dimensões, mais ou menos, da estátua equestre de D. João IV em Vila Viçosa, imponente obra do escultor Francisco Franco, há anos falecido.

Meninos da «moda»

No Rio de Janeiro foram tomadas enérgicas medidas contra os constantes abusos praticados pelos jovens de menos dezoito anos, que se vinham excedendo em atitudes que deixam muito a desejar.

Pois agora estes meninos com menos de dezoito anos, não podem andar nas ruas da cidade, depois das vinte e duas horas, sem a companhia dos seus paizinhos, e aqueles que forem apanhados em desobediência à Lei, serão presos e entregues aos tribunais de menores que resolverá o destino de tão mimosas crianças.

Cá no País estes meninos entravam na ordem com relativa facilidade.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



**COMPANHIA DE SEGUROS
TRANQUILIDADE**

FUNDADA EM 1871

Capital e Reservas em 1960:

Esc. 509 165 828\$00

Sinistros pagos nos últimos dez anos:

Esc. 781 400 000\$00

LISBOA

PORTO

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Felo e Sifilis—Consultas às 3.^{as}, 5.^{as} e Sábados,
das 14 às 18.30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17.30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 ho. as

ANÁLISES CLÍNICAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária—Cursos Liceal e Comercial—Ciclo Preparatório do Ensino Técnico—Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial



End. Telog. EUROPÉIA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

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



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradelá

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

Sociedade Portuguesa
de
MÁQUINAS BULL, LDA.

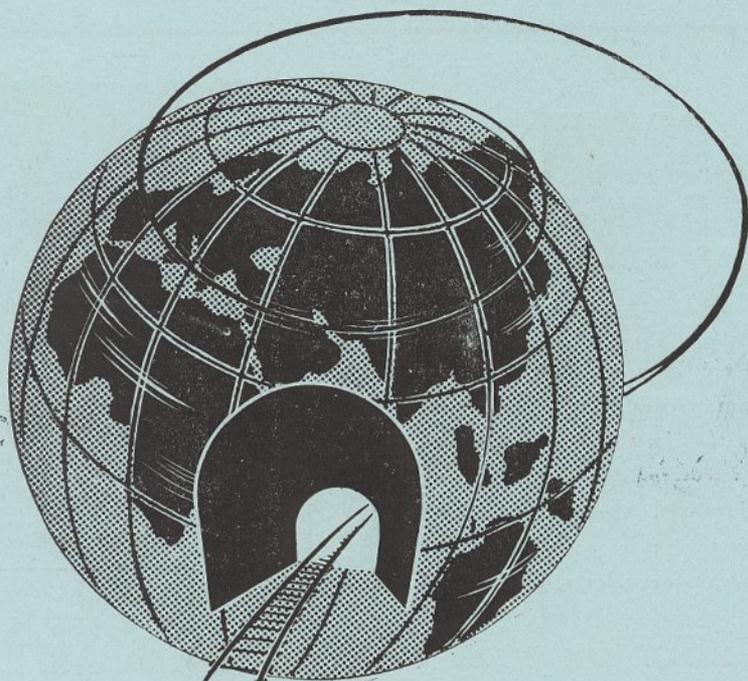
Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.

TELEFONE 734181

LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE