

# 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 B X 20158 — LISBOA

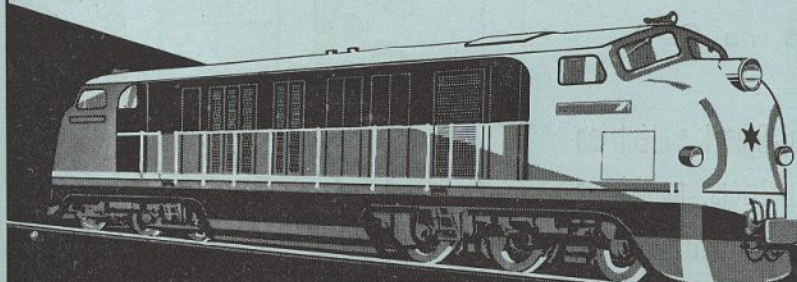


LOCOMOTIVAS

**HENSCHEL****Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas****de todos os tipos e para todos os fins**

A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —  
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 H P de 83 ton. de peso em  
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos

de Ferro  
da Ghana



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

# Sofre de SURDEZ?

...experimente

## VIENNATONE

a maravilha máxima para bem ouvir

- Modelos sem fios e sem pilhas;
- Com som estereofónico, bobine telefónica e A V C (controlo automático de volume);
- Óculos auditivos e travessões para senhoras.

ASSISTÊNCIA TÉCNICA COMPLETA  
EXPERIÊNCIAS E AUDIOGRAMAS GRÁTIS  
PREÇOS SEM CONCORRÊNCIA

CONSULTE OS FORNECEDORES DA C. P.

**VIENNATONE:** AV. DE ROMA, 29-1.º  
TELEF. 777477-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



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



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, Cognacs,  
Vinhos de Mesa, Licores  
Superfinos, etc.

# 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 — Marquês de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

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

# 1764



## 16 — JUNHO — 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 AGUILAR  
CARLOS DE BRITO LEAL

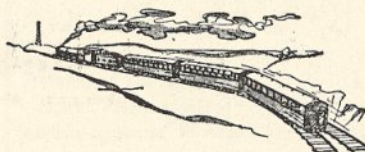
### COLABORADORES:

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



## U M Á R I O

|                                                                                     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. . . . .                                  | 115 |
| Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .              | 118 |
| Tópicos, sobre tráfego, elaborados em disposição esquemática e condensada . . . . . | 119 |
| Carris de Ferro de Lisboa . . . . .                                                 | 125 |
| Uma justa homenagem ao sr. José de Sousa Telles . . . . .                           | 124 |
| Publicações recebidas . . . . .                                                     | 124 |
| Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i> . . . . .                                  | 125 |
| Há 50 anos . . . . .                                                                | 126 |
| Ecos e Comentários, por <i>SABEL</i> . . . . .                                      | 126 |
| Espectáculos . . . . .                                                              | 126 |
| Parte Oficial. . . . .                                                              | 127 |



# COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

**O Conselho da Administração propôs à Assembleia Geral dos accionistas, efectuada no dia 29 de Maio, a comparticipação do pessoal nos lucros da Empresa, já em relação ao exercício de 1960**

**T**EMOS presente o Relatório e Contas do 57.º Exercício (ano de 1960) da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a cujo Conselho de Administração preside o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto. Trata-se de mais um notável documento acerca da vida de uma empresa que servindo, como lhe cumpre, os interesses da Província de Angola, tem também sabido conciliar esses interesses com os dos seus accionistas.

A situação financeira da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, mercê de vários fautores, entre eles uma administração que procura não apenas resolver problemas do presente mas, principalmente, construir para o futuro, é muito próspera.

Com efeito, como se lê, logo de entrada, no Relatório, durante o ano de 1960 manteve-se o movimento ascensional das suas receitas que exprimiram assim o esforço da Empresa para servir o desenvolvimento da economia angolana bem como a dos territórios vizinhos do Congo e das Rodésias.

Nesta ordem de ideias e de bem servir, a Empresa, já depois de terminado o exercício, em Março do corrente ano de 1961, assinou com a Companhia Mineira do Lobito um contrato para a utilização de um ramal que se vai construir para ligar a

estação de Robert Williams (Caala) à região mineira de Cuíma.

Referindo-se aos acontecimentos no Congo, o Relatório esclarece-nos que eles resultaram num mais importante apelo à colaboração do C. F. B. e, mercê do esforço e dedicação de todo o seu pessoal, foi possível à empresa prestar mais substancial serviço àquela região. Deste modo — acen-tua o Relatório — a «Empresa continua cumprindo a sua missão sem alarde, mas com plena consciência dos imperativos do serviço público que realiza».

As receitas desta Companhia aumentaram sensivelmente, em 1960, em relação ao ano anterior, como vamos ver:

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| Em 1959. . . . .                 | 450 209 207\$30 |
| Em 1960. . . . .                 | 592 228 912\$50 |
| O aumento foi, pois, de. . . . . | 142 019 705\$20 |

Nos termos do disposto no Decreto lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o contrato de curadoria de 19 de Outubro de 1944; foram consideradas amortizadas, de 1939 a 1960, obrigações de 4% no valor de 885.209.600\$00.

Por força dos resultados do exercício de 1960, far-se-á a amortização ordinária de mais 20.248 obrigações do mesmo tipo, pela importância de 16.299.640\$00. E porque a situação da Companhia o consente, dado o

volume das reservas constituídas, foi proposto à Assembleia Geral que o remanescente dos lucros líquidos, que monta a 61.220.680\$30. Depois de deduzido o dividendo proposto de 12,5%, ao capital accionista, juntamente com a importância de 2.968.219\$20 a retirar do Fundo de Reserva Geral, fosse aplicado no resgate de mais 80.980 obrigações de 4<sup>o</sup>/. Com a aprovação desta proposta, ficaram amortizadas, este ano, 905.964 obrigações de 4% no valor nominal de 996.560.400\$00, ficando o saldo em dívida deste empréstimo reduzido a 66.805.200\$00.

A fim de fazer face aos encargos dos programas de investimento aprovados para o triénio de 1958 a 1960, foram emitidas, no exercício do ano transacto, ao abrigo do Decreto 41.725 de 8 de Julho de 1958, 86.550 novas obrigações de 5% com a valor nominal de 69.240.000\$00.

Como se referiu acima e com o fim de facilitar o transporte dos minérios de ferro dos jazigos de Cuíma, de que é concessionária a Companhia Mineira do Lobito, a Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela resolveu mandar construir um ramal ferroviário, com a extensão aproximada de 74 quilómetros, que ligará as minas à estação do C. F. B. em Robert Williams. Tornava-se necessário construir esse ramal. No ano de 1960 transportaram-se 388.772 toneladas desses minérios, que fizeram por estrada o trajecto desde as minas até ao caminho de ferro. Vai proceder-se à rápida construção desse ramal, visto ter sido já outorgada a concessão respectiva pelo Governo.

Em obras e aquisições de ampliação do Estabelecimento a Companhia inverteu a importância de cerca de 37.807 contos.

Quanto ao programa de novos investimentos aprovado para o decorrente ano

de 1961, o Relatório informa-nos que ele envolve o dispêndio aproximado de 87.000 contos, em que se inclui a primeira parte do custo do ramal de Cuíma.

Chegamos agora a uma outra parte muito interessante do Relatório e merecedora de especial relevo. É a que se refere às boas relações existentes entre a Administração e o pessoal da Companhia.

Com o objectivo de se regularizar a situação actual da Caixa e actualizar o valor das pensões de reformas e de sobrevivência, foi elaborado e submetido à aprovação do Governo Geral de Angola um novo regulamento da instituição, o qual entrou em vigor, a título provisório e experimental — conforme a Administração requerera — em Janeiro deste ano, tendo ficado a cargo da Companhia a cobertura de deficit técnico, que é de 134 000 contos, em 40 prestações anuais de 67€2 contos, destinados a perfar a fazer aquele capital e o respectivo juro de 4%.

A reforma da Caixa de Previdência faz parte de um conjunto de medidas tomadas em benefício do pessoal, o que representa um aumento de encargos para a Companhia superior a 30 000 contos por ano, compreendendo o aumento de vencimentos do pessoal subalterno, a criação do abono de família e a participação do pessoal nos lucros da empresa.

Em seguida o Conselho de Administração faz o justo elogio do seu pessoal nos seguintes termos:

«O pessoal é especialmente merecedor da gratidão dos Accionistas e da Administração da Companhia pelo esforço e dedicação de que no ano decorrido deu sobejas e inequívocas provas, contribuindo notavelmente para os excelentes resultados obtidos no último exercício».

Mas o ilustre Conselho de Administração não se limitou a exarar estas palavras

de homenagem e gratidão ao seu dedicado pessoal, foi mais além concedendo-lhe novas regalias como vamos ver, com a transcrição de mais um período do Relatório:

«É porque o Conselho de Administração considera muito salutar princípio de política social a comparticipação do pessoal nos lucros das empresas, tem a honra de propor à Assembleia Geral dos accionistas que esse princípio seja adoptado, já em relação ao exercício de 1960, a favor do pessoal da Companhia, atribuindo-lhe uma quota de cinco por cento dos lucros, a liquidar nos termos do n.º 2.º do artigo 58.º dos Estatutos, e autorizando o Conselho de Administração a estabelecer o critério da respectiva distribuição».

O Conselho de Administração dirige em seguida palavras de agradecimento aos membros do Conselho Fiscal pelo seu constante e leal apoio na resolução dos difíceis

problemas que se enfrentaram no exercício de 1960.

O rendimento líquido da exploração foi de 246.114.638\$85, importância que, deduzidos as amortizações e os juros de obrigações e os 5% nos termos da alínea b do artigo 57.º, e nos dos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º do artigo 58, deu o lucro líquido de 100.480.777\$50, a que se deu a seguinte aplicação: Para pagamento de dividendo de 12,5% por acção, cativo de impostos, ao capital accionista -- 82 500 000\$00 e para amortização antecipada de obrigações de 4% -- 61.220.680\$30.

O Conselho de Administração fechou o seu Relatório propondo que fossem retirados do «Fundo de Reserva Geral» 3.968.219\$70, para, acrescidos à importância de 61.220.680\$00, acima referida, serem aplicados na amortização antecipada de 80900 obrigações de 4% com o valor nominal de 89.078.000\$00.



# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em túmulos recentemente descobertos em Israel encontraram-se pinturas que mostram homens trabalhando como sopradores de vidro. Como se sabe, a matéria prima para obtenção dos vidros consiste essencialmente em óxidos que são classificados em vitrificantes, fundentes e estabilizantes.

(do *San Francisco Sun*)

As abelhas podem agora utilizar todo o tempo de que dispõem para fabricar mel, sem necessidade de produzir cera, desde que um agricultor alemão aperfeiçoou um favo plástico. É o primeiro exemplo de aplicação de meios artificiais para facilitar uma tarefa que, até agora, se deixava totalmente à Natureza. O inventor coloca os favos plásticos na colmeia, e as abelhas depressa se ocupam de as encher de mel, poupando tempo e energia que dantes despendiam no fabrico e manutenção dos favos da cera.

(de *Feuille de Neufchatel*)

Na presença de cerca de dois mil cientistas e filósofos no Centro Médico da Universidade de Munique, o dr. Breisky revelou a descoberta de um novo estupefaciente: o triciano-aminopropeno, droga capaz de modificar profundamente a estrutura celular do cérebro. Administrada, por exemplo, através da água dos reservatórios, — afirma aquele cientista — determinaria total passividade nos habitantes de uma cidade. Bastariam três gramas e a acção é extremamente rápida.

(do *Stard Trident* — Copenhague)

No «mercado negro» de Calcuta os tradicionais medicamentos chineses são agora vendidos em miligramas por preços exorbitantes. Entre esses medicamentos incluem-se chifres de rinoceronte (em pó) e certas pomadas feitas com... figado de tigre.

(da revista *Paralelo* — Málaga)

O dr. Blumer afirmou, numa recente conferência, que o homem poderá produzir seres vivos à sua vontade graças a novas técnicas e a descobertas biológicas que actualmente estão a ser aprofundadas. Acrescentou que os cientistas sabem agora melhor do que nunca o que se passa no interior das células vivas.

(do *Tribune Telegraph* — Oakland)

Cerca de dez mil arenques foram lançados no mar de Alasca, depois de terem sido injectados com um produto radioactivo, a fim de se estudarem as migrações destes peixes através do Pacífico.

(de *Le Réveil* — Bordeaux)

Utilizando microscópicos electrónicos extremamente poderosos, conseguiu-se, pela primeira vez no Mundo, fotografar bactérias vivas. Nos microscópios convencionais o objecto a ser estudado tem de ser colocado no vácuo e a voltagem máxima não excede cem mil vóltios. O cientista francês, professor Dupony construiu um engenhoso recipiente com pequenas «janelas» de colódio, com o diâmetro de um décimo de milímetro. Esse recipiente é colocado no vácuo e contém as bactérias destinadas ao estudo da vida dos organismos.

(do *Tekniken Varld* — Estocolmo)

Um cientista alemão afirma que «os ancestrais directos do homem moderno apareceram no Próximo Oriente há 40 mil anos, assemelhando-se ao homem actual no aspecto físico e em capacidade mental». É a primeira descoberta a mostrar que o homem do tipo moderno — homo sapiens — viveu fora da Europa há tanto tempo. A descoberta baseia-se na análise exaustiva de mais de dez mil objectos desenterrados da caverna de Shanidar, nas montanhas do norte do Iraque, alguns dos quais datam de há 75 mil anos. Estas «idades» são determinadas utilizando o método de análise do conteúdo de carbone-14.

(do semanário *La Terre* — Paris)

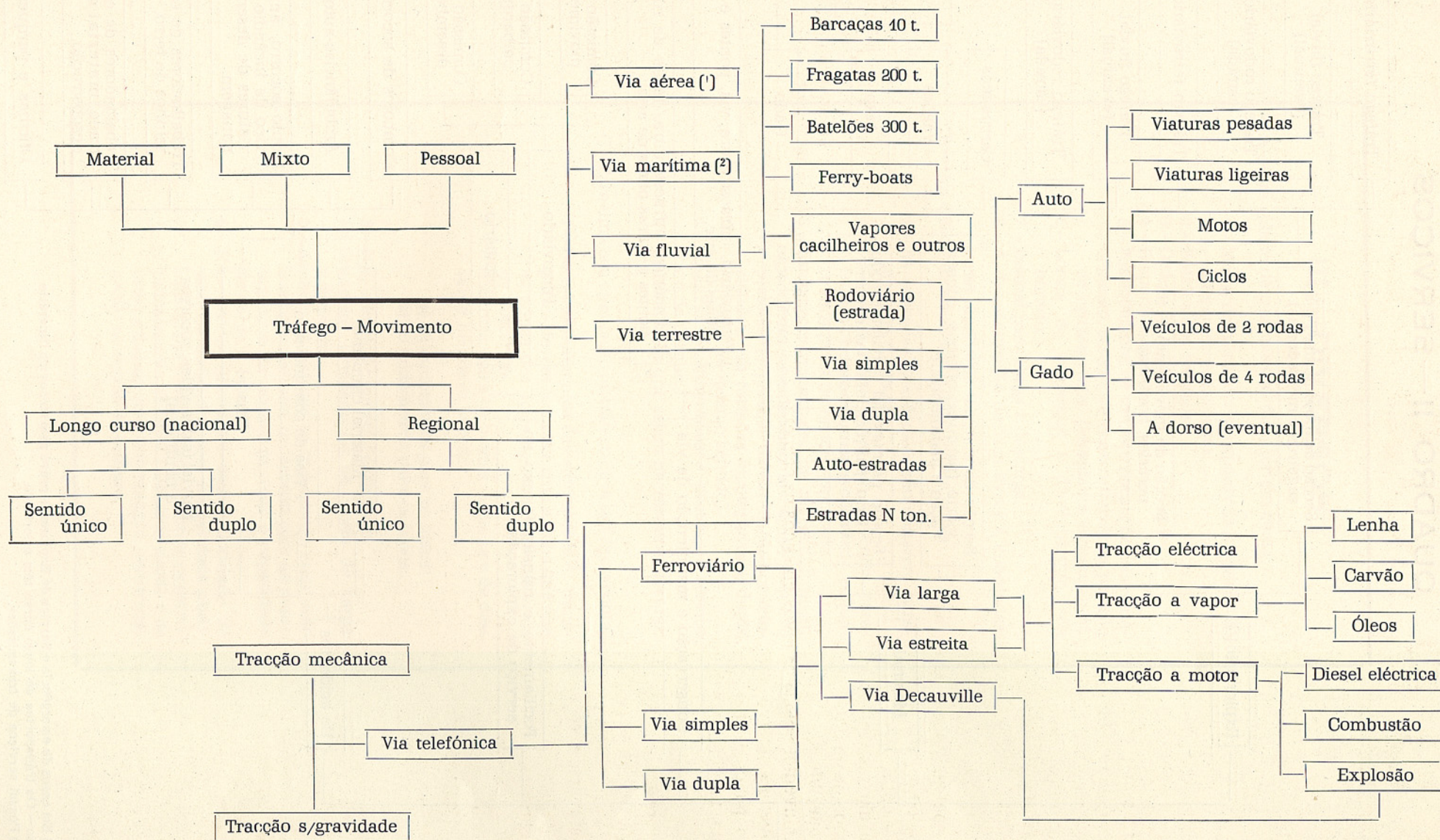
Cientistas da Universidade de Munique descobriram o «elemento 103» a que deram o nome de Laurencio em homenagem a Ernest Lawrence, inventor do ciclotron. Nenhuma química foi utilizada na identificação. O novo elemento foi criado com o *hilac* usado para bombardear pequenas partículas de cálcio e boro com energias de 70 milhões de electrões. De acordo com uma teoria científica, o elemento 103 é um «dinossauro» da matéria, formado no nascimento do Universo, mas deixou de existir algumas semanas após a criação.

(da revista *Essere* — Roma)

# Tópicos, sobre tráfego, elaborados e em disposição esquemática e condensada

(Quadros coligidos por A. C. E. P.)

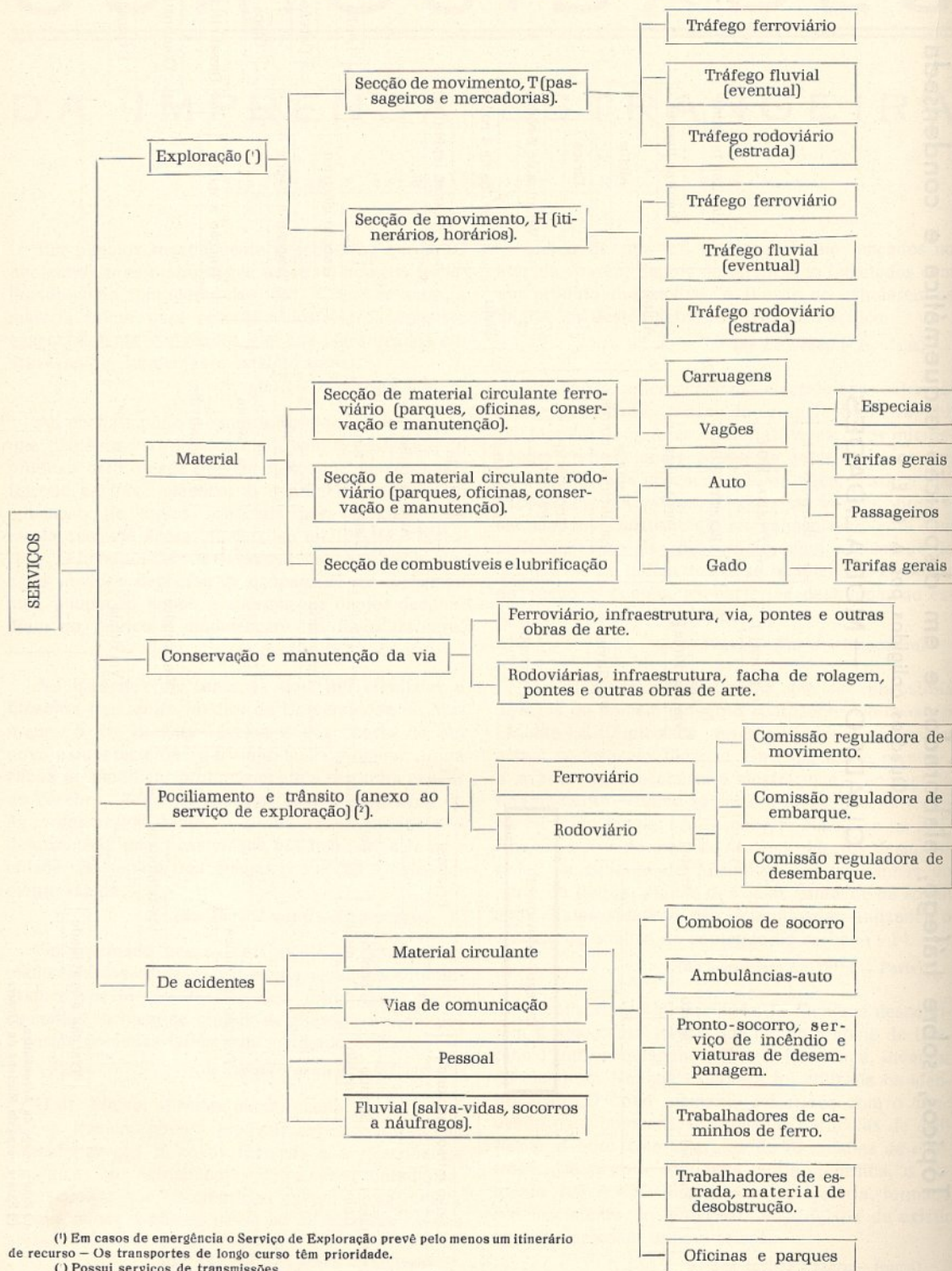
## QUADRO I — MODALIDADES



(¹) Está a cargo da Aeronáutica.

(²) Está a cargo da Marinha de Guerra.

## QUADRO II — SERVIÇOS



(\*) Em casos de emergência o Serviço de Exploração prevê pelo menos um itinerário de recurso — Os transportes de longo curso têm prioridade.

(\*) Possui serviços de transmissões.

### III — DIVERSOS

A — Um «plano de transportes» deve ter em conta:

- 1 — Meios de transportes disponíveis (previsão de diferentes velocidades.
- 2 — Pedidos dos serviços.
- 3 — Ordem de urgência.
- 4 — Disponibilidades.
- 5 — Possibilidades de trânsito (locais de estacionamento, posição de engarrafamentos, posição de cruzamentos, prioridades e segurança).
- 6 — Locais de embarque e desembarque, seu horário.
- 7 — Pessoal para carga e descarga.
- 8 — A discriminação de vias livres e guardadas.

B — Um «plado de circulação» deve ter em conta:

- 1 — As «estradas guardadas» não cortarem estradas que o não são.
- 2 — Estabelecer movimentos em correntes paralelas. Veículos de maior velocidade enquadrados pelos de maior velocidade.
- 3 — Estabelecer velocidades de marcha compatíveis com o rendimento do transporte que se pretende (separação da circulação por velocidades, em estradas incompatíveis, dupla corrente no mesmo sentido).
- 4 — Sinalizar os itinerários e postos de serviço ou de parque.
- 5 — Cruzamentos que sejam necessários efectuar.

C — Para uma boa circulação ou tráfego deve haver em conta:

- 1 — Os estacionamentos das «formações de transporte» devem coincidir com a linha que une as zonas dos «cais de carga» às dos «cais de descarga».
- 2 — A distância entre os pontos de carga e de descarga não deve exceder:
  - a) 50 quilómetros para os autos:
  - b) 45 quilómetros para os hipos.
- 3 — Não imobilizar material carregado.
- 4 — Organizar devidamente os locais de carga e descarga.
- 5 — Atribuir às viaturas os transportes cujo peso e volume estejam de acordo com as possibilidades da viatura (tracção e capacidade de carga).
- 6 — Não alterar itinerários nem velocidade de marcha atribuídos, sem necessidade absoluta ou por ordem superior. Obedecer escrupulosamente às indicações dos sinais e às ordens dos agentes da circulação, nem transgredir as regras de trânsito.

*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**

# Carris de Ferro de Lisboa

**À entrega de diplomas e distintivos de «Boa Condução» a motoristas e guarda-freios desta Companhia presidiu o sr. Eng. Miranda Coutinho, Director-Geral de Transportes Terrestres**

Na tarde de 26 de Maio realizou-se, no Refeitório do Pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, em Santo Amaro, a cerimónia da entrega de diplomas e distintivos de «Boa Condução» a motoristas e guarda-freios.

Presidiu à sessão o Sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Engenheiro Miranda Coutinho, ladeado por Mr. R. J. Smith, Administrador-Geral da Companhia Carris e pelos srs. directores da mesma Companhia, e representantes da Câmara Municipal e do Instituto Nacional do Trabalho.

Na assistência viam-se numerosos funcionários superiores da Companhia, cerca de 25 motoristas e guarda-freios.

Aberta a sessão, o Sr. R. J. Smith, illustre Administrador-Geral da Companhia Carris, proferiu a seguinte alocução:

«Meus Senhores:

Preside mais uma vez a esta cerimónia, já tradicional nos anais da Carris, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Engenheiro José António Miranda Coutinho. Não ignoramos os múltiplos azares do seu alto cargo, e, por tal motivo, a sua comparação a esta reunião representa certamente para S. Ex.<sup>a</sup> um sacrifício, pelo menos, de tempo. Tanto bastaria para nos confessarmos extremamente gratos pela deferência que teve, aceitando o convite que lhe dirigimos. Mas a sua presença tem ainda, para nós e para todo o pessoal hoje homenageado, um significado especial, que se traduz no estímulo que recebemos de S. Ex.<sup>a</sup> como Director-Geral de Transportes Terrestres, para prosseguirmos no nosso propósito de contribuir quanto em nós caiba, para a segurança do trânsito em Lisboa. Também por esta circunstância apresento a V. Ex.<sup>a</sup> os melhores agradecimentos da Direcção, Administração e Pessoal do Movimento da Companhia Carris.

Dentro de uma empresa como a Companhia Carris, o facto de se pôr em destaque o mérito de guarda-freios e motoristas que melhor eficiência profissional demonstram no desempenho das suas funções, de tão grande responsabilidade, nunca deixa de constituir para todos nós, dirigentes e dirigidos, motivo que se projecta para além do valor e significado dos louvores

que se outorgam. Mais do que galardão o mérito de funcionários; mais do que realçar a competência de tão bons servidores, trata-se de testemunhar o nosso agradecimento a quem serviu, com zelo, uma causa de tanta importância como é a de lutar, sem desfalecimentos, contra os acidentes de trânsito. Isto basta para que a atribuição de emblemas de *Boa Condução* mereça da nossa parte o mais persistente estímulo.

É justíssima a distribuição que se lhes confere, sobretudo se atendermos a que, na profissão que exercem, qualquer momento de distração pode originar situações perigosas, implicando grave risco de pessoas e bens.

Gostáramos que os guarda-freios e motoristas da Companhia Carris não se limitassem a ser simplesmente bons profissionais: nós preparamo-los o melhor que sabemos para que eles, antes de tudo, «sintam» a responsabilidade das funções que desempenham e sempre se encontrem suficientemente aptos para resolverem as situações imprevistas, mantendo perante elas serenidade e presença de espírito.

Quando lemos nos jornais que tantas vidas humanas se perdem em acidentes de trânsito, pensamos que vale a pena procurar reduzi-los ao mínimo, mobilizando todos os meios de os eliminar. E como solução não vemos outra mais decisiva, embora demorada, que não seja uma educação contínua e persistente de todos os indivíduos: em casa, na escola, no quartel, no emprego e na própria rua, sem se cuidar se se trata de peões ou condutores de veículos, porque todos se encontram nas mesmas circunstâncias perante o mesmo problema. O motorista de hoje será o peão de amanhã. E a inversa também pode estar certa.

Não queremos alongar estas considerações sem expressarmos o nosso aplauso ao esforço que as autoridades oficiais têm ultimamente desenvolvido, atinentes a diminuir, ou atenuar, os acidentes de viação. Estamos convencidos de que foi com verdadeira simpatia que todos os automobilistas conscientes verificaram que a nossa Polícia de Trânsito se dotara recentemente com aparelhos aperfeiçoadíssimos que permitem determinar os excessos de velocidade, que tantas vidas humanas têm dizimado ou arruinado.

De assinalar ainda e muito de agradecer é a permanente atenção e interesse que órgãos importantes

## FIGURAS DO MÊS

Uma justa homenagem  
ao sr. José de Sousa Telles

Tendo completado 40 anos de bom serviço, o sr. José de Sousa Telles, ilustre administrador da Mobil Oil Portuguesa, foi alvo de uma significativa homenagem durante um jantar que lhe foi oferecido, recentemente, em Lisboa, e ao qual se associaram os membros do conselho de administração daquela Companhia, srs. Eng.º Anselmo

da imprensa diária ou especializada dedicam aos acidentes de trânsito, devendo-se, sem restrições, consignar a valia dos seus esforços que tantos elementos importantes têm reunido para melhor compreensão e estudo de tão importante problema.

Vamos este ano distribuir sete estrelas de ouro, correspondentes a 10 anos de *Boa Condução*; 19 estrelas de prata, correspondentes a 5 anos; e 590 diplomas correspondentes a 1 ano, devendo considerar-se que este apuramento se refere ao ano de 1959. Para todos estes guarda-freios e motoristas, fiéis intérpretes das intenções que presidiram à instituição destes singelos mas significativos galardões, vão os sinceros agradecimentos de todos nós. Que os seus exemplos se ampliem e sejam constantemente recordados, são os votos e desejos da Administração da Carris».

Em seguida, o Sr. Francisco de Avilez, secretário-geral da Carris, procedeu à chamada dos guarda-freios e motoristas galardoados.

Não tendo sido possível a entrega de diplomas a todos os distinguidos, receberam-nos, simbolicamente,

Publicações recebidas

## South African Railway News

Da excelente revista ferroviária que se publica em Johannesburg, África do Sul, «South African Railway, News», recebemos, referente a Dezembro, o nº 12 do volume XIII.

Em 1960 os Caminhos de Ferro da África do Sul completaram um século de serviço e 1960 foi também o ano em que transportaram o maior número de passageiros alcançado até hoje.

Esta revista publica-se sob o patrocínio do sr. D. H. C. du Plessis, Director-Geral dos Caminhos de Ferro da África do Sul.

Pinto Basto, presidente; J. E. Fricker Júnior, administrador-delegado; A. Marnoch, A. Valladas e Telmo Monta Felgueiras, e também os srs. José Paulo de Aguiar, do conselho fiscal, dr. João Pedro Bourbon e E. Diniz d'Ayalla, da assembleia-geral desta importante sociedade. Outros convidados de categoria estiveram também presentes no banquete — os colaboradores mais chegados do homenageado.

À homenagem prestada ao sr. José de Sousa Telles, filho do falecido e ilustre general sr. Casimiro Victor de Sousa Telles, nos associamos também gostosamente, com o melhor da nossa simpatia pessoal.

os guarda-freios srs. Fernando Gomes da Costa, António Rodrigues Castelhadro e António Bernardo Figueiredo, e os motoristas srs. José Mendes e António de Sousa Vicente. As estrelas de prata couberam a 12 guarda-freios e 7 motoristas. Procedeu à entrega dos galardões o Sr. R. J. Smith, ajudado pelo Sr. Jervis Pereira, Director dos Serviços Comerciais da Carris.

Por último, o Sr. Eng. Miranda Coutinho fez a distribuição das estrelas de ouro aos guarda-freios srs. Albertino Gomes Pinheiro, Emídio Leandro, Manuel Pinto, Jerónimo Pedro Guerreiro, Daniel Alves e aos motoristas srs. Luís Eleutério e Aires Fernandes Neves.

Encerrou a sessão o Sr. Eng. Miranda Coutinho, que manifestou o seu apreço pela iniciativa da Carris e dirigiu felicitações aos premiados, para cujo exemplo chamou a atenção dos restantes motoristas e guarda-freios da Companhia.

No final foi servido um beberete às entidades convidadas e a cerca de 250 funcionários da Carris.

# Aviação

---

 Por FERNANDO ALMIRO VALE
 

---

## **Youri Alexeïeritch Gagarine, o primeiro vencedor, oficial, do Cosmos**

Quarta-feira, 12 de Abril de 1961. Precisamente 9 horas e 7 minutos. Gagarine já se encontrava na cabine do seu foguetão espacial, há mais de uma hora, quando subitamente se deu a arrancada.

O coração quase cessou de bater, a pressão sanguínea aumentou extraordinariamente, o cérebro ficou por momentos incapaz de coordenar ideias, e no meio do barulho infernal dos motores, o veículo espacial «Oriente» partiu para o Cosmos. O jovem major russo Youri Gagarine ia seguir a rota das cadelas Belka e Strelka na sua trajectória à roda da Terra, e ficaria sendo, para todo o sempre, o primeiro ser humano colocado em órbita e primeiro navegador do Cosmos. A primeira velocidade cósmica que permitia a um ser humano conservar-se navegando à volta do Globo estava calculada em onze quilómetros por segundo, como mínimo.

Mas seria realmente Gagarine o primeiro homem que tinha sido lançado pelos russos para fora da atmosfera da Terra? Há quem afirme que não. Gagarine teria sido o segundo, porque o primeiro que fora recuperado, não voltara à U. R. S. S. em seu juízo perfeito, e por tal fora encerrado numa clínica psiquiátrica. Afirma-se que se trata de um filho do conhecido construtor russo de aviões, Iluchin.

Entretanto o «Vostok» — o já célebre foguetão de três andares — entrava em comunicação com a Terra, e o piloto informava as suas impressões acerca desse histórico voo que se estava desenrolando, aproximadamente, à velocidade de 30.000 quilómetros à hora e... que tudo marchava bem a bordo!

O Homem, transformado em satélite artificial, tinha finalmente vencido a atracção da Terra, e Gagarine era agora um herói nacional e pioneiro das viagens interplanetárias vencendo os astronautas americanos do Projecto Mercúrio que ainda não tinham partido.

Gagarine, às 10,15, informa que tinha atingido a sua altitude máxima: 302 quilómetros! Os emissores de bordo não cessam de transmitir interessantes mensagens do mais alto valor científico.

Começa a descida da ogiva; a velocidade desce a 28.000 e depois a 27.400 km./h.; depois... é a queda livre picando para o solo. Funcionam agora os foguetes de travagem, e o piloto vê por instantes tudo negro e suporta uma opressão esmagadora. Umas pequenas asas telescópicas auxiliam a travagem naquela corrida louca.

Momentos passados, soltam-se dois paraquedas, e na retaguarda da cabine do «Vostok» e Gagarine pousa em terra (em que ponto da Terra?) terminando a sua fantástica viagem ao Cosmos à velocidade ridícula de 25 km./h.!!!

Um oficial do Exército Vermelho era, dessa hora em diante, um nome nos fastos da Astronáutica Mundial. Shepard, o astronauta americano, escolhido entre os «7 Mercúrios», ainda não tinha partido...

Em 108 minutos, Youri Alexeïeritch Gagarine, o primeiro Homem à volta do Globo, pelo Cosmos, tinha ligado o seu nome à História da Astronáutica... Como já estava longe o pioneiro Goddard...

## **Factos notáveis do mês de Maio no panorama da aviação mundial**

A 4 de Maio de 1934 tem lugar o Cruzeiro Aéreo a Espanha e Marrocos. As tripulações dos aviões eram constituídas pelos pilotos Pinheiro Corrêa, Humberto da Cruz, Sérgio da Silva, Carlos Ciríaco, Joaquim Baltazar, Melo Rodrigues, Tadeu da Silveira e os mecânicos Dinis, Arnaldo e Lobo. O voo foi realizado em 5 «Potez» de construção nacional em formação de esquadrilha. Voaram-se 3.316 km. em 21 horas e 50 m.

— O Comandante R. Byrd e Floyd Bennett alcançam em voo o Polo Norte a bordo dum monoplano «Fokker», batizado «Josephine Ford», proeza levada a efeito em 9 de Maio de 1926.

— Em 11 de Maio de 1930, Dalery e Gimié partem de Toulouse para prepararem o salto sobre o Atlântico, que iniciam no dia 13 em S. Louis do Senegal. Transportando 130 kg. de correio da França para o Rio de Janeiro voam 3.000 km. sobre o Oceano. Tratava-se do primeiro correio através do Atlântico.

— A «Air France» inaugura a 15 de Maio de 1946 a sua primeira linha aérea Paris-Lisboa com Douglas DC-3 bimotor.

— No dia 15 de Maio de 1941 o «Gloster» E 28/39 comandado pelo piloto-chefe de ensaios inglês P. E. Sayer, voa 17 minutos impulsionado pelo primeiro motor de jacto construído na Inglaterra o W-1 X, inventado por Frank Whittle.

— Três hidroaviões da Aviação Naval Americana partem a 16 de Maio de 1919 para a primeira travessia Aérea do Atlântico Norte (Terra Nova-Lisboa) aonde só chegou o N C-4 comandado pelo piloto Read. Amarou no Tejo no dia 20 de Maio.

— Foi a 17 de Maio de 1920 que teve lugar o primeiro voo Inglaterra (Calshot)-Lisboa. Realizaram-no

# Há 50 anos Ecos & Comentários

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1911)

P o r S A B E L

## Linhas Portuguezas

**Muamba a Xinavane.** — Foi já assignado o contrato com a «Incomati States Limited», para a construcção desta linha, no distrito de Lourenço Marques.

**Valle do Vouga** — Desde o dia 6 deste mez que as machinas chegam ao local da estação de Agueda, esperando-se que no proximo mez de agosto a linha possa funcionar até Aveiro.

**Gaza.** — A via desta linha está já assente até ao kilometro 25, estando as terraplenagens concluidas até ao kilometro 39.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Os rápidos do Porto e de Madrid, e o sud-express, já são rebocados pelas novas locomotivas, as da serie 350.

**Thomar a Nazareth.** — O municipio da Batalha representou ao Governo, pedindo para que esta linha passe por aquella localidade.

Sacadura Cabral, Azevedo e Silva e os mecânicos Soubiran e Domingos Barreiros. O hidroavião Fairey 4017 de 350 CV. voou 17 h. e 22 m. cobrindo a distância de 1892 kms. com escalas em Brest e Ferrol.

— Também no dia 17 de Maio, mas de 1951, os aviadores Alfredo Sintra e Avelino de Andrade concluíram o voo Lourenço Marques-Luanda a bordo dum monopiano «Morane-Titan» de 230 CV. Tempo de voo 34 h. e 20 m. em que foram voados 4948 km.

— A T. A. P. é criada por diploma oficial em 18 de Maio de 1953 (Sociedade de Transportes Aéreos Portugueses) para dar continuidade à obra iniciada.

— A P. A. A. inaugura no dia 20 de Maio de 1959, com o seu «Yankee Clipper», o primeiro serviço de correio aéreo regular.

— O primeiro voo sem escala com piloto só a bordo realiza-o Charles Lindbergh, a 21 de Maio de 1927, com o seu monopiano «Ryan» («Spirit of St. Louis») voando de Nova York a Paris em 33 horas e 30 minutos.

— No dia 27 de Maio de 1931 o Prof. Piccard e o seu assistente dr. Kipfer sobem pela primeira vez em balão à estratosfera, elevando-se a 16.000 metros num balão em forma de pera e 14.000<sup>m<sup>3</sup></sup> de capacidade.

— Henry Farman, célebre piloto e construtor francês de aviões eleva-se pela primeira vez com um passageiro a 151 metros de altura. O aparelho utilizado foi um «Voisin» e a proeza foi levada a efeito em 29 de Maio de 1908.

## Os programas da Televisão

Todos sabem que os programas da Televisão Portuguesa deixam muito a desejar e, de facto, não correspondem às necessidades dos telespectadores. Não é possível uma pessoa conformar-se com os programas que nos impingem a troco de uma exagerada taxa de 360\$00 anuais. Aventuras e episódios não têm conta os que repetem três e quatro vezes, alegando que são exibidos a «pedido».

Sobre publicidade, seria melhor chamar-lhe Rádio Televisão Publicitária Portuguesa.

E ninguém acode a esta vergonha

Vejam esta mimosa carta, publicada no «Diário Popular» de 14 do mês passado:

## Por que baixa o nível dos programas da R.T.P.

*Sr. Director* — Os programas da R. T. P. nunca passaram da vulgaridade e, embora seja notório o facto, nada se fez para os melhorar. Apesar disso, o número de televisores anda à volta de setenta mil. Todavia — essa é a razão por que escrevemos — o nível dos programas está a baixar. São os intermédios que se sucedem e um nunca-mais-acabar de anúncios, a maioria sem a menor graça. Um exemplo: antes da transmissão do filme-resumo do encontro Rapid-Benfica, a R. T. P. mimoseou os espectadores com 12 minutos seguidos de anúncios. Já não falamos de algumas peças teatrais e de certos programas de variedades em que os locutores improvisados e certos amadores dão uma nota de pobreza. Os programas transmitidos há dias do Porto confirmam o que escrevemos. Por isso, achamos que quem paga uma licença caríssima para possuir um aparelho tem o direito de exigir que lhe dêem alguma coisa melhor. — J. M. M.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O que são as mulheres».

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

COLISEU — Cinema ou concertos.



# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

## Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», n.º 94, II Série, de 20 de Abril de 1961, publica o seguinte:

Por portarias de 29 de Março de 1961, visadas pelo Tribunal de Contas em 13 de Abril do mesmo ano:

Dr. Carlos Simões de Albuquerque — reconduzido no cargo de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, nos termos da alínea f) e dos §§ 2.º, 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto n.º 35 196, de 24 de Novembro de 1945.

Engenheiro Júlio José dos Santos — reconduzido no cargo de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, nos termos da alínea f) e dos §§ 2.º, 5.º e 6.º do Decreto n.º 35 196, de 24 de Novembro de 1945.

(Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22 257).

Secretaria-Geral do Ministério, 15 de Abril de 1961. — O Engenheiro Secretário-Geral, José António Miranda Coutinho.

## Direcção dos Serviços de Exploração e Material

### 3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo» n.º 96, III Série, de 22 de Abril de 1961, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 11 do corrente, o novo texto da tarifa especial n.º 8 108, grande velocidade, pelo qual, além de outras alterações, passam a ser transportados ao abrigo desta tarifa volumes de peso até 40 kg.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 14 de Abril, de 1961. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

O «Diário do Governo», n.º 122, III Série, de 23 de Maio de 1961, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 13 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabelece a rubrica «Propano liquefeito», à qual serão aplicados os preços e as condições estabelecidas para o transporte de butano liquefeito e gases combustíveis não designados acondicionados em garrafas metálicas.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 17 de Maio de 1961. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

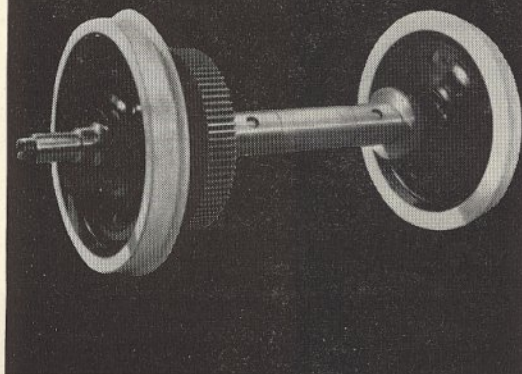


STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA

owen & dyson

rodas  
e  
eixos



Com o nome de Owen & Dyson Limited produzem-se, há mais de meio século, sistemas de rodas e eixos para locomotivas eléctricas e diesel eléctricas, carruagens e vagões, de cuidado e perfeito acabamento.

As locomotivas Owen & Dyson e os conjuntos componentes são fabricados pela sua companhia associada Steel, Peech & Tozer. Têm as vantagens de o seu equipamento ser experimentado incluindo a supressão do balanço dinâmico e o exame dos efeitos, nos freios, das paragens violentas ou prolongadas.

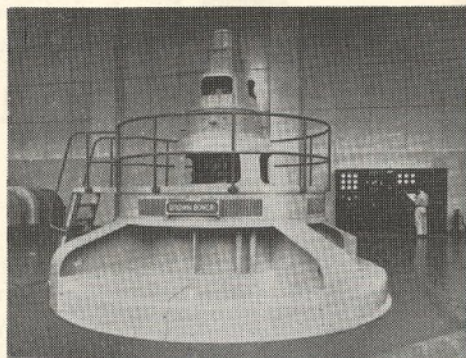
OWEN & DYSON LIMITED  
ROTHER IRON WORKS, ROTHERHAM, YORKSHIRE  
Tel: Rotherham 4224. Grams: Press Rotherham

THE UNITED  
STEEL  
COMPANIES LTD

O D 3



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**

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





## COMPANHIA EUROPEIA 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.

End. Telog. EUROPEA  
TELEPHONE: 2 0911

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

## SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

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

### Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique  
Cabo Ruivo — LISBOA  
Telef. 58 28 62 (5 linhas)

### Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587  
Telef. 3 60 31



## 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

## 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—às 14 horas  
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3, 5 e 6 e Sábados,  
das 14 às 16,30.  
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 anorectais—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. Alen Saldanha—Raio X—às 16 horas  
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

**ANÁLISES CLÍNICAS**

## SOREFAME

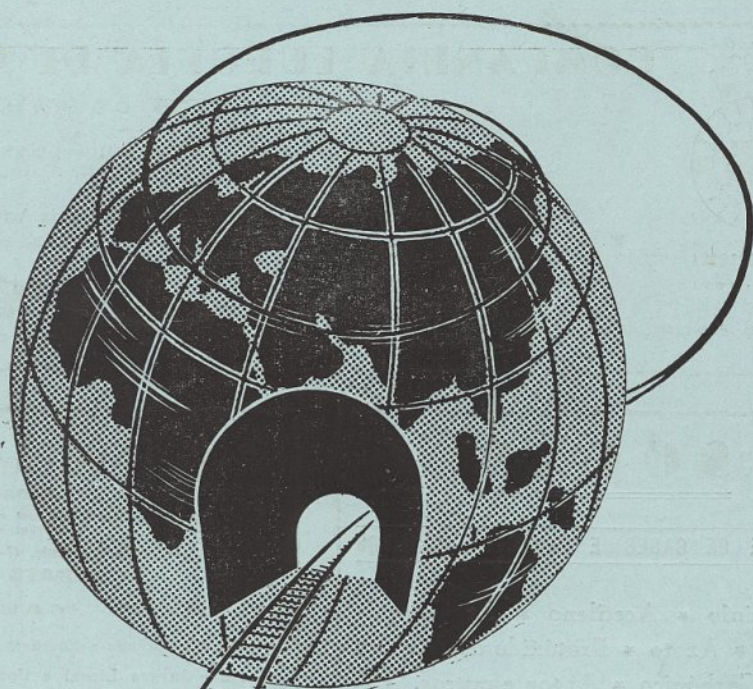
MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

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



**O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL**  
**VENCE A TOSSE**