

13.º do 67.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1954

Número 1602

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

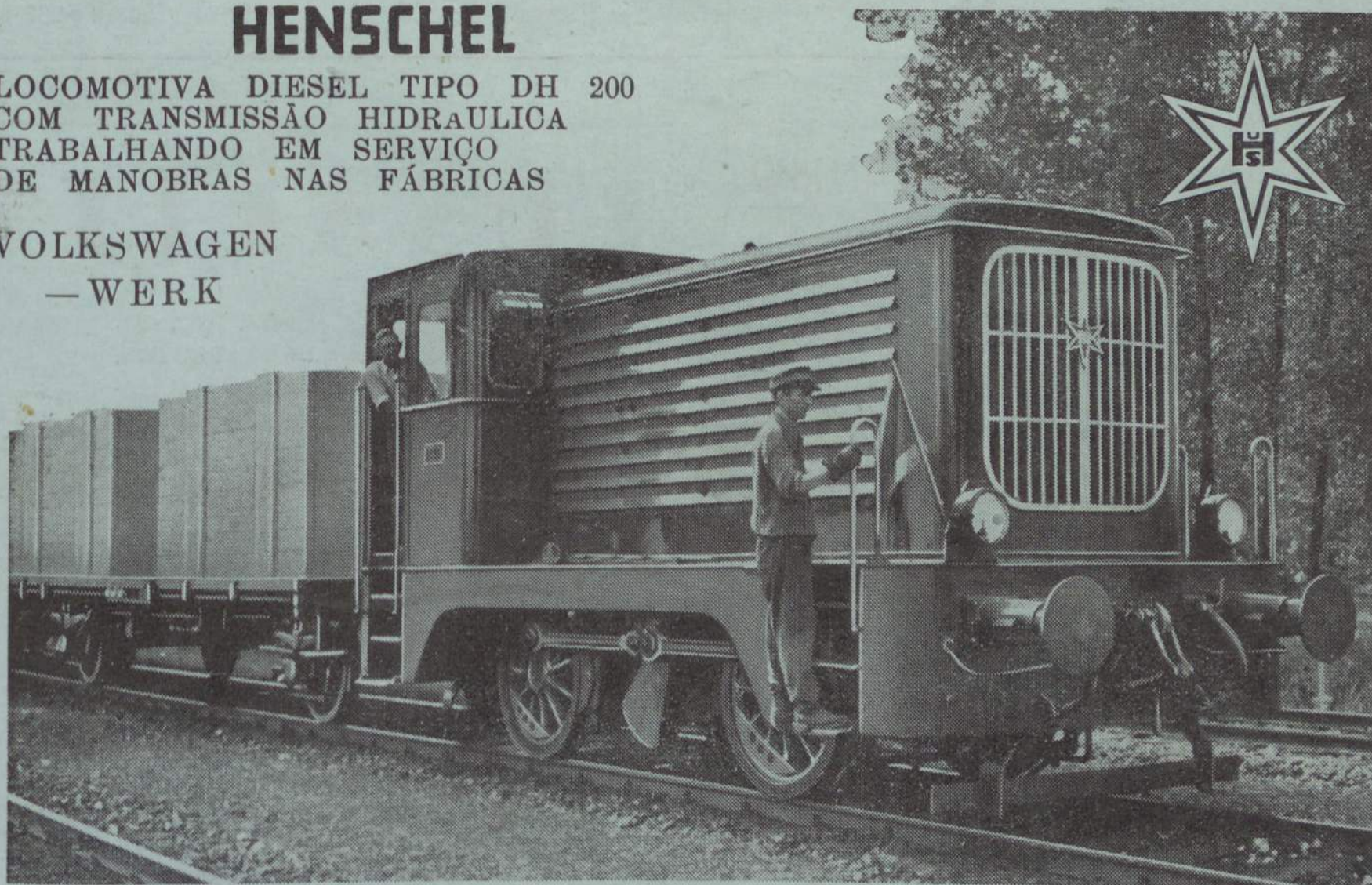
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRAULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A

† — †

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

† — †

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

† — †

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)
Bombas, para todas as profundidades e todas as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Pecas sobressalentes para todas as máquinas vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis para luz e força motriz — Cabines transformadoras de alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO
E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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 — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: MATTOS CERQUEIRA, Lda., R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1602



16 — SETEMBRO — 1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. Africa (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres	257
Passagens de nível	259
Publicações recebidas.	259
Os problemas criados pelas águas calcáreas resolvidos pelo «bombardeamento» electrónico	260
No Jardim Zoológico.	260
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	261
Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro	262
Curiosidades da Imprensa Estrangeira por JORGE RAMOS.	265
Caminhos de Ferro Ultramarinos	266
As pontes sobre caminhos de ferro ficam integradas na rede das estradas municipais	266
Linhas Estrangeiras.	267
Há 50 anos	268
Vida Ferroviária.. . . .	268
Recortes sem Comentários	254
O que todos devem saber	269

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres

O que nos diz o Relatório da gerência de 1953

Por oferta da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, sr. Engenheiro José Antônio Miranda Coutinho, recebemos o Relatório e Contas, referentes à Gerência do ano económico de 1953, da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Segundo o Relatório, as receitas do Fundo Especial de Transportes Terrestres inicialmente previstos totalizavam 99.500 contos; contudo, em virtude do aumento crescente que elas foram tendo no decorrer do ano económico, houve de corrigir-se aquele número elevando-o para 150.894.088\$70, quer pelo acréscimo verificado em relação à previsão das receitas efectivamente cobradas, quer pela utilização do saldo que transitara do ano anterior.

As despesas processadas e pagas montavam a 105.730.081\$10 — continua a informar-nos o Relatório — cabendo a parte mais avultada aos encargos resultantes da Concessão Unica das linhas férreas — 97.850.959\$00 — seguido dos encargos de empréstimo de 100.000 contos ao Tesouro Público — 7.277.906\$40.

O orçamento inicial subordinou-se, como não podia deixar de ser, à receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres prevista no Orçamento Geral do Estado, no total de Esc. 99.500.000\$00, pelo mesmo consignada a despesas com o material, pagamento de serviços e diversos encargos e despesas de anos económicos findos. A verba respeitante a *Pagamento de Serviços e Diversos Encargos* mereceu a melhor atenção na sua discriminação, em virtude dos encargos certos que sobre ela impendiam:

— juros e amortização do empréstimo de 100.000 contos ao Tesouro Público;

— subsídio reembolsável concedido à C. P. para aquisição de material circulante «Fiat» e «Budd»;

— subsídio reembolsável concedido à mesma empresa por despacho ministerial de 3 de Novembro de 1952, pagável mensalmente até 31 de Dezembro de 1953 por importâncias correspondentes ao imposto ferroviário com destino ao Fundo Especial de Transportes Terrestres que àquele fosse liquidado; e outros que entretanto pudessem surgir.

Houve que fazer mais dois orçamentos suplementares. A necessidade do primeiro surgiu, elucida o Relatório, com a concessão à C. P. de um novo subsídio reembolsável de 50.000 contos, destinado à constituição de um Fundo de Maneio para desafogo de Tesouraria.

Como as disponibilidades orçamentais, à data do despacho que concedeu este novo subsídio — não permitiam fazer face a tão grande encargo, houve que recorrer ao saldo da Gerência anterior, que se achava depositado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ao abrigo do artigo 27.º do Decreto-lei n.º 33.247, fazendo-se a sua integração nas receitas orçamentais e reforçando, em contrapartida, a competente rubrica do orçamento da despesa.

Mais tarde, todavia, a necessidade de alterar o orçamento surgiu novamente, não por carência de verba, agora, no orçamento de despesa, mas pela necessidade de aumentar a verba inscrita no orçamento das receitas.

Com o acréscimo que entretanto, se ia notando nas cobranças de cada mês, verificou-se, em determinada altura do ano, que as receitas orçamentadas estavam prestes

a ser ultrapassadas pelas efectivamente cobradas e utilizáveis. Calculada prudentemente a avaliação das receitas com base nas cobranças efectuadas até fins do terceiro trimestre, os números obtidos mostravam que a previsão em vigor teria excedido em cerca de 12.000 contos. Tornou-se, por consequência necessário e urgente orçamentar também este excesso, porquanto, ainda que ele não tivesse aplicação na gerência de 1953, poderia ser requisitado para efeito de utilização na gerência seguinte. Ficou assim, através dos dois referidos orçamentos suplementares, o orçamento rectificado com que se chegou ao fim da gerência de 1953.

As receitas foram as constantes do seguinte quadro:

Imposto ferroviário	44.137.629\$00
Imposto de camionagem	32.255.120\$20
Imposto de compensação	34.214.964\$70
Receitas diversas, incluindo o saldo de 39.394.088\$70 da gerência anterior	39.628.067\$10

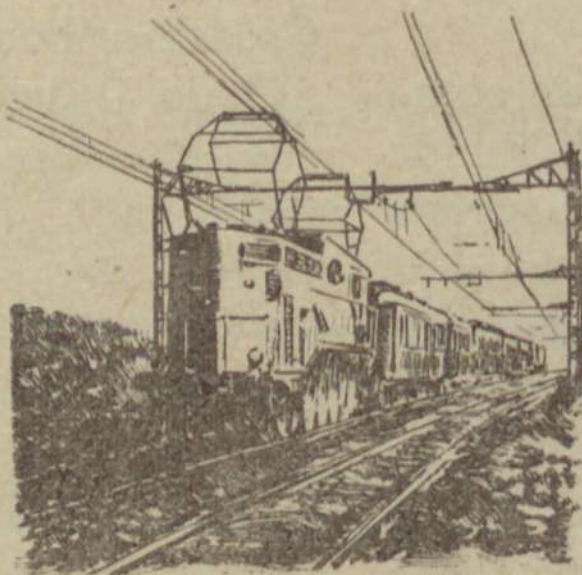
Destas receitas apenas se puderam utilizar 150.220.693\$00, por virtude de uma restituição de imposto de camionagem que dera entrada indevidamente nos Cofres de Estado em 1952, como foi comunicado pela Direcção-Geral da Contabilidade Pública.

Vejamos agora as despesas. O somatório destes elevou-se a 105.730.081\$10 e a sua discriminação, feita no respectivo mapa, mostra que as verbas autorizadas durante a gerência de 1953 e não aplicadas somam 153.889\$30.

Além dos encargos certos, outros ficaram ainda a pesar sobre o Fundo Especial de Transportes Terrestres, embora com vencimento em anos futuros, como, por exemplo, o subsídio para aquisição de material circulante «Fiat» e «Budd» e os provimentos de subsídio reembolsável concedido à C. P. correspondente ao imposto ferroviário que lhe for liquidado com destino ao Fundo Especial de Transportes Terrestres pagável mensalmente até 31 de Dezembro de 1954.

Os auxílios financeiros facultados à Concessionária Unica das linhas férreas nacionais pelo Fundo Especial foram de duas ordens: subsídios reembolsáveis, que exigiram a totalidade de 233.490.455\$00 e subsídios não reembolsáveis, que somaram 160.572.293\$00.

Novamente agradecemos a oferta de um exemplar do Relatório da gerência de 1953 da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres.



Passagens de nível

Experiência de sinalização luminosa e comando automático de cancelas

Na linha do Norte, a três quilómetros ao norte da estação de Coimbra-B, está a funcionar em regime de ensaio e estudo, na passagem de nível da Adémia, uma moderna instalação eléctrica de sinalização luminosa e comando automático de meias cancelas basculantes.

Esta instalação é comandada automaticamente pelos próprios comboios; no momento em que estes, aproximando-se da passagem de nível, num ou noutro dos sentidos de marcha, transpõem os limites de uma ou de outra de duas zonas isoladas de via, com uma extensão de 1800 metros para qualquer dos lados da passagem de nível.

A instalação de meias cancelas basculantes, em lugar de cancelas completas, de extremo a extremo da estrada, tem por fim facultar a um veículo que esteja transpondo a via férrea no momento em que as barreiras começam a descer, a possibilidade de prosseguir a sua marcha, sem ficar entalado entre as cancelas. Dois faróis, montados em cada mastro das meias cancelas, dão, quando acesos, indicação de paragem aos veículos na estrada com um alcance luminoso considerável, mesmo em dias muito claros.

Estes faróis acendem-se e apagam-se alternadamente, e, com eles conjugados, dois farolins, suportados pela própria cancela, um dos quais, situado a meio dela, é também de luz vermelha-relâmpago, e o outro, suspenso da extremidade livre da cancela, é de luz vermelha fixa. Estes farolins têm por função chamar a atenção para a posição das cancelas quando descidas.

O intervalo de duração do anúncio da aproximação de comboios da citada passagem de nível é variável com a sua velocidade, considerando que se entende por anúncio de aproximação todo o tempo decorrido desde que acendem os faróis para a estrada até que estes se extinguem.

Uma outra característica desta instalação é a seguinte: desde que o último rodado do vagão da cauda duma composição liberte a passagem de nível, cessa automaticamente, por desnecessário, o anúncio da aproximação do comboio, extinguindo-se, então, os fogos-relâmpagos nos faróis e nos farolins das cancelas. Estas últimas, comandadas pelos respectivos motores eléctricos, elevar-se-ão até à vertical, restabelecendo-se as condições de livre trânsito na estrada, caso não haja um comboio a circular em sentido oposto.

Normalmente, não havendo circulações na via férrea em marcha para a passagem de nível, os

Publicações recebidas

Panorama da Geografia

Com o fascículo n.º 13 terminou o 1.º volume dessa magnífica obra que se intitula «Panorama da Geografia» e que, sob a direcção do dr. Vitorino Magalhães Godinho, Edições Cosmos vêm apresentando com esmero e dignidade.

O fascículo 14, recebido agora, inicia o segundo volume do «Panorama da Geografia», para cuja feitura foram consultadas muitas obras importantes.

Colaboram com o Dr. Vitorino Magalhães, os Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão.

A obra, de preço acessível, é profusamente ilustrada.

Roteiro das Garagens do Distrito de Lisboa

O jornal *Os Transportes* editou, recentemente, o «Roteiro das Garagens do Distrito de Lisboa», publicação que os proprietários de automóveis e camionetes acharão utilíssima, pelas informações que contém acerca das diversas actividades exercidas pelas garagens que figuram neste opúsculo.

Agradecemos os exemplares enviados a esta Redacção.

Sabena Revue

Recebemos o número da Primavera e do Verão da excelente *Sabena Revue*, órgão da Sociedade Anónima Belga de Exploração da Navegação Aérea, e de que é director e redactor principal o artista Gus Poncin.

Redigida em francês, inglês e flamengo, a *Sabena Revue* dedica numerosas páginas deste número a Portugal. A homenagem ao nosso País não nos pode ser indiferente, tanto mais que as imagens revelam, da parte do seu autor, Gus Poncin, um alto sentido artístico, um poder raro de selecção e de eleição do que, em Portugal, há de mais notável sob o aspecto paisagístico, monumental e pitoresco.

As imagens reproduzem paisagens e edifícios da Madeira, Continente e Angola.

É um belo documentário, que muito concorrerá para o prestígio e para a propaganda turística de Portugal e seus domínios ultramarinos.

faróis da luz vermelha montados nos mastros das cancelas encontram-se apagados, e estes últimos conservam-se levantados em posição vertical, dando assim livre passagem aos veículos na estrada.

Na América do Norte, este tipo de instalação de sinalização de passagens de nível já vem sendo empregado, com bons resultados, em linhas de grande tráfego, onde existem importantes passagens.

Os problemas criados pelas águas calcáreas

resolvidos pelo «bombardeamento» electrónico

O tratamento de águas calcáreas vem-se aperfeiçoando há já alguns anos pela aplicação de correntes eléctricas, mas só recentemente se descobriu o mais eficiente processo de solucionar todos os problemas criados pelo calcáreo das águas duras. Trata-se de um equipamento electrónico que é a última palavra no aperfeiçoamento do processo. Surgiu no mercado e os resultados têm sido extraordinários.

Esse equipamento electrónico é o «Superstat», marca já mundialmente conhecida. A transformação que se verifica na água, é física e não química de modo que para água de alimentação, esta fica absolutamente na mesma ao contrário do que acontece com outros desclassificadores químicos. O «bombardeamento» electrónico do «Superstat» consegue neutralizar o calcáreo de modo que este, em água em ebulição ou produzindo vapor, decanta no fundo das vasilhas, caldeiras, etc., deixando as superfícies absolutamente isentas de calcáreo. E fez mais ainda. Onde haja calcáreo antigo, esse bombardeamento vai, pouco a pouco, desalojando-o até que as superfícies fiquem totalmente livres de incrustação. E, o que é mais importante ainda, as partes metálicas não são atacadas pelas correntes eléctricas.

O sistema resume-se numa caixa de controle, ligada à corrente geral, que produz determinadas descargas eléctricas. Esta caixa é ligada a um electrodo, protegido por vidro «Pirex», e este, por sua vez, é colocado dentro de um corpo de bronze, de liga especial, sendo intercalado na instalação de água a tratar. Como o «Superstat» não usa produtos químicos nem tem quaisquer partes móveis e o consumo em electricidade é de pouco mais de 25 watts, as despesas de manutenção são nulas e a sua durabilidade quase indefinida, salvo a substituição da válvula (uma ou duas do tipo das de rádio, que se encontram no mercado).

Assim, parece que todos os problemas ocasionados pelo calcáreo das águas ficam resolvidos de uma vez para sempre e de uma maneira eficaz.

É útil, por isso, para caldeiras de vapor terrestres ou marítimas; água de refrigeração de motores de explosão; instalações de aquecimento central e distribuição de água quente e fria, tanto para a indústria como para hotéis e uso doméstico; para laboratórios químicos, para os destiladores etc.; para tinturarias de lãs, algodões e sedas, lavandarias, refinarias de açúcar, no tratamento das caldas para evitar a formação de incrustações das

No Jardim Zoológico

inaugurou-se uma Exposição de avencas e begónias

Mais uma vez o nosso Zoo apresenta aos seus numerosos visitantes uma atracção. A novidade de agora é um espectáculo de Beleza que surpreenderá quantos o vão admirar: uma exposição de avencas e begónias inaugurada no domingo, 5 do corrente. Grande e bela amostra dos desvelos que ao Jardim Zoológico merecem também as plantas e as flores, ali criadas, desenvolvidas e acarinhadas por mãos experientes e especiais atenções. Como Parque de Aclimação, o velho Jardim, remoçado de momento a momento por muitas e importantes inovações, é dos mais completos da Europa, pelas instalações e opulência da fauna.

Mas é ainda um verdadeiro Jardim que o lisboeta tem por dever descobrir em todas as estações do ano, porquanto ali se inventou, por homens de boa vontade, uma Primavera permanente...

Ao Grande Roseiral, que oferece a Lisboa as galas de uma festa de cor e de deslumbramento, junta-se agora a delicadeza das flores de estufa — rimas vivas de um poema discreto como um poente: o bordado mágico das avencas, dezenas de variedades de begónias com asas de borboletas no veludo das folhas.

Nada menos de 450 exemplares estão ali para receber o visitante com aquele sorriso inalterável que a Natureza põe em todos os seus caprichosos requintes.

A exposição é um formoso painel decorativo, a que o chefe das estufas, sr. Manuel Frederico, deu esplêndida colaboração.

Como é da tradicional gentileza do Conselho Administrativo do Jardim, os jornalistas foram convidados na véspera da inauguração para visitarem este novo atractivo. No chá que lhes ofereceu o sr. general Carvalho Viegas, antigo governador da Guiné, na sua qualidade de membro daquele Conselho, pronunciou algumas palavras fazendo o elogio do sr. dr. Fernando Emydio da Silva, impossibilitado de comparecer, aludindo a melhoramentos que este ano ainda serão inaugurados e expondo alguns pormenores sobre o constante desenvolvimento do Jardim.

A's saudações que dirigiu à Imprensa respondeu-lhe o nosso prezado camarada do *Diário de Notícias*, Cristiano Lima.

serpentina dos evaporadores; para garagens, para evitar o entupimento dos tubos dos radiadores e dar mais brilho às pinturas das carrocerias, pela eliminação do «filme» de calcáreo que as prejudica.

O «Superstat» está ainda naturalmente indicado para ser aplicada a caldeiras de locomotoras.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Jaime Artur da Costa Pinto

Em Cascais, inaugurou-se, na tarde de 5 deste mês, um monumento a Jaime Artur da Costa Pinto, que foi deputado da Nação e presidente da Câmara Municipal daquela formosa vila e estância turística. Nascido em Lisboa em 1846, faleceu nesta mesma cidade no dia 10 de Janeiro de 1909. Foi um homem de coração generoso e um espírito de largas iniciativas. Deputado em várias legislaturas pelos círculos de Almada, Barreiro, Lisboa, Mafra, Seixal e Sesimbra, nunca, através da sua acção, procurou servir os seus interesses pessoais, mas, sempre, os problemas locais e as obras de assistência. Foi provedor do Asilo da Ajuda e da Real Casa Pia de Lisboa. Como presidente do Município de Almada, conseguiu a extinção do pântano da Trafaria e a fixação das dunas, com a plantação de pinhais. Ao longo de 19 anos, como presidente da Câmara Municipal de Cascais, realizou obra igualmente notável.

O homem de coração manifestou-se em muitas obras: — no bairro dos pescadores da Costa da Caparica e na sua qualidade de sócio fundador da Associação Protectora das Crianças.

Cascais, entre outros melhoramentos, deve-lhe a construção da Escola-Monumento D. Luís I.

O seu testamento foi escrito em Cascais, na sua casa da Rua da Alfarrobeira, «tendo por tecto a copa das árvores que há cerca de trinta anos com as minhas mãos plantei, e as quais são para mim velhos amigos que nunca me deram desgostos, mas sim refrigério e gozo».

Esse homem bondoso e de espírito empreendedor, (fundou também a Companhia Promotora da Agricultura Portuguesa), foi amigo pessoal de L. Mendonça e Costa, primeiro proprietário e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Exposição Barata Moura

Na encantadora sala de visitas e de leitura da Junta de Turismo de Cascais, Arcadas do Parque Estoril, as exposições de pintura sucedem-se, com proveito, quase sempre, dos artistas e regalo certo dos frequentadores. José Barata Moura, um novo de talento que se vem afirmando progressivamente, abriu, no dia 12 do corrente, uma bela exposição de pintura a óleo, aguarela e pastel.

Barata Moura, que tem consigo, nas suas veias de beirão, o gosto das viagens, andou pelo Norte e pelo Sul do País, visitou a Espanha e trouxe de Tânger um curioso aspecto. E' bom conhecer o estrangeiro — para se apreciar melhor a nossa terra. Barata Moura assim faz. A sua alma de artista — seute-se bem — vibrou ao pintar a «Ribeira do Alge», uma «Paisagem» de Amora, a «Praia de Lagos» e «Uma rua de Castelo de Vide».

Os nossos artistas



MARIA DE LURDES
Carvão de Silva Lino

Antologia

FADO DO NAVEGANTE

Meu lugre «Vento de Maio»,
todo pintado de azul,
comprei-o nos mares do Sul
a um pirata malaio.

Lá onde o céu é maior,
trafiquei pérolas e copra;
a todo o vento que sopra
soube o caminho de cor.

Um dia, não sei porquê
(frágéis que são as memórias!...)
fiz-me às águas hiperbóreas
a ver o que lá se vê.

No meu regresso do polo
trouxe uns sorrisos de gelo,
esta neve no cabelo
e duas focas ao colo.

Cheguei inteiro a Lisboa,
mas ninguém me conheceu
Por isso pinteí de breu
a minha vela de proa.

Triste, vendi o navio;
só uma corda guardei.
Os nós que dei e desdei
até que ficou no fio!

Mas o saber verdadeiro
e o gosto do mar amigo
vão para a morte comigo
no meu secreto roteiro.

António de Sousa

Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro

(Continuação do número anterior)

ARTIGO 33.º

É proibido aos proprietários ou possuidores de prédios confinantes com o caminho de ferro:

1.º Fazer explorações mineiras ou subterrâneas que possam afectar a segurança da circulação dos comboios;

2.º Fazer escavações numa zona de largura igual à altura vertical do aterro, quando este se elevar a mais de 3 m sobre o terreno natural;

3.º Colocar barracas de colmo, medas de palha ou feno ou matérias inflamáveis a distância inferior a 5 m, medida em conformidade do n.º 2 do artigo 30.º Exceptuam-se os depósitos durante as ceifas e pelo tempo absolutamente indispensável.

ARTIGO 34.º

1. No caso de infracção do disposto nos n.ºs 1.º e 2.º do artigo anterior, observar-se-á o que fica prescrito nos n.ºs 1 e 2 do artigo 32.º

2. Se o proprietário ou possuidor infringir o preceituado no n.º 3.º do artigo anterior, a empresa não responderá por quaisquer prejuízos derivados de incêndio causado por faúlhas de locomotiva.

ARTIGO 35.º

1. Se ao longo das linhas houver terreno do domínio público do caminho de ferro ou da propriedade privada da empresa, cumpre a esta conservar aceirada, durante os meses de Maio a Setembro, uma faixa da largura de 5 m, medida nos termos do n.º 2 do artigo 30.º

2. A empresa deve obstar, pelos meios ao seu alcance, a que os fogueiros e maquinistas limpem os cinzeiros nos troços de linha confinantes com povoamentos florestais.

3. A obrigação de aceiro imposta no n.º 1 incumbe também aos serviços públicos com jurisdição sobre os terrenos confinantes com o caminho de ferro e aos proprietários ou possuidores de terrenos confinantes com o mesmo, quando esses terrenos se achem povoados de mato ou floresta.

4. A obrigação de aceiro cessará logo que o sistema de tracção a tornar dispensável.

ARTIGO 36.º

1. No caso de inobservância do n.º 1 do artigo anterior, a empresa responderá por todos os prejuízos derivados de incêndio provocado pelas faúlhas da locomotiva, quaisquer que sejam as circunstâncias.

2. Se os proprietários ou possuidores não cumprirem o que se prescreve no n.º 3 do artigo anterior, ficam inibidos de pedir indemnização pelos prejuízos a que se refere o n.º 1 deste artigo.

ARTIGO 37.º

1. Fora dos casos previstos no n.º 2 do artigo 34.º e no

n.º 2 do artigo 36.º, a empresa responde pelos prejuízos resultantes de incêndio causado pelas faúlhas da locomotiva.

2. Mas enterder-se-á que o incêndio é devido a força maior, cessando por isso a responsabilidade da empresa, se esta se viu forçada a empregar lenha, por impossibilidade absoluta de obter outro combustível, e pôs em prática todos os dispositivos e cautelas apropriados para evitar que as faúlhas produzissem o incêndio.

3. O disposto no número anterior não se aplica ao caso previsto no n.º 1 do artigo 36.º

CAPÍTULO IV

O caminho de ferro e os passageiros

ARTIGO 38.º

A empresa é obrigada a afixar nas estações, em tempo oportuno, o horário dos seus comboios, com todas as indicações que possam interessar aos passageiros.

ARTIGO 39.º

O passageiro deve munir-se de um bilhete que lhe assegure o direito ao transporte e imponha à empresa a obrigação correspondente.

ARTIGO 40.º

1. Deve ser recusada a entrada nas estações e nas ruas e ruas:

a) A's pessoas em manifesto estado de embriaguez ou que pelo seu aspecto possam causar aos passageiros repugnância ou incómodo;

b) A's pessoas que aparentarem sofrer de doença contagiosa, salvo se exhibirem atestado médico que garanta não haver perigo de contágio;

c) Aos portadores de armas de fogo carregadas, salvo se se tratar de agentes da força pública que acompanhem presos.

2. As pessoas designadas no número anterior serão reembolsadas do que houverem pago.

3. O passageiro que, por impossibilidade de viajar em condições normais, seja conduzido em maca ou cadeirinha só pode tomar lugar no furgão, salvo se houver compartimento ou vagão que lhe seja exclusivamente reservado.

ARTIGO 41.º

1. Os passageiros têm o direito de levar consigo, gratuitamente e sem despacho, volumes de mão que possam ser acomodados nos lugares apropriados.

2. As tarifas regularão o exercício do direito outorgado no número anterior e especificarão se, e em que condições, os passageiros poderão levar consigo animais vivos.

3. Incumbe aos passageiros a guarda dos volumes e animais a que se referem os números anteriores, salvo se a empresa tomar a guarda a seu cargo.

4. O passageiro responde pelos prejuizos causados pelos volumes e animais que leve consigo, salvo se, tendo a empresa assumido a responsabilidade da guarda, o passageiro demonstrar que o prejuizo resultou de falta de vigilância por parte da empresa.

ARTIGO 42.º

1. É proibido aos passageiros :
 - 1.º Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros ;
 - 2.º Passar de uma carruagem para a outra quando não haja comunicação interna ;
 - 3.º Debruçar-se das janelas durante a marcha ;
 - 4.º Entrar ou sair das carruagens a não ser nas estações ou apeadeiros e quando o comboio estiver parado ;
 - 5.º Exercer ou tentar exercer a mendicidade e angariar donativos por qualquer meio ou sob qualquer pretexto ;
 - 6.º Entregar-se nas carruagens a jogos ilícitos ;
 - 7.º Cuspir nas carruagens ou conspurcá-las ;
 - 8.º Arremessar das carruagens objectos que possam causar dano ;
 - 9.º Abrir as portas exteriores durante a marcha ;
 - 10.º Abrir ou conservar abertas as janelas durante a marcha quando haja reclamações de outros passageiros ;
 - 11.º Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente ;
 - 12.º Transportar nas carruagens armas de fogo carregadas, matérias explosivas, ou facilmente inflamáveis, ou corrosivas, assim como volumes que, por sua natureza, forma, dimensões ou mau cheiro, possam causar incómodo ou prejuizo ;
 - 13.º Em geral, praticar actos que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.
2. Estas proibições constarão de avisos afixados nos comboios em lugares apropriados.

ARTIGO 43.º

1. Quando o passageiro infringir inadvertidamente as disposições regulamentares, deve ser chamado à ordem, com toda a urbanidade, pelos funcionários da empresa. Se desacatar as observações que lhe forem feitas, ou quando se verificarem os casos dos n.ºs 7.º a 12.º do artigo anterior, deve o agente respectivo lavrar auto para ser enviado às autoridades competentes. Neste caso será applicável ao transgressor a multa de 50\$00 a 500\$00.
2. Se a conduta do passageiro, depois de advertido e autuado, se tornar intolerável, será expulso do comboio. Neste caso não poderá pedir reembolso pelo percurso não effectuado.

ARTIGO 44.º

1. O passageiro tem direito a fazer despachar a sua bagagem.
2. As tarifas designarão os objectos que podem ser classificados como bagagem e regularão as condições e termos em que há-de ser feito o despacho.
3. Pode ser recusada a aceitação de bagagens cuja embalagem seja insufficiente.
4. A empresa pode fazer, na respectiva senha, as reservas que julgar convenientes e justificadas em atenção ao estado dos objectos apresentados a despacho como bagagens.

ARTIGO 45.º

1. A bagagem deve seguir, em regra, no comboio tomado pelo passageiro e será entregue na estação de destino logo que, após a chegada do comboio, decorra o tempo indispensável para ser posta à disposição do passageiro.

2. A regra estabelecida no número anterior só deixará de ser observada quando o comboio tomado pelo passageiro não fizer serviço de bagagem despachada ou quando, de todo em todo, não seja possível dar-lhe cumprimento. Em tais casos a bagagem seguirá ou em comboio anterior, sendo possível, ou no primeiro comboio posterior que fizer esse serviço.

3. A entrega da bagagem será feita ao portador da senha. A empresa não tem de verificar se o portador é idóneo para reclamar a bagagem ; mas deve recusar a entrega se tiver sido avisada de que a senha foi perdida ou roubada.

4. Quando o passageiro não apresentar a senha, a empresa não é obrigada a fazer a entrega da bagagem enquanto ele não justificar o seu direito aos objectos despachados.

CAPÍTULO V

O caminho de Ferro e os expedidores e consignatários

ARTIGO 46.º

1. A empresa é obrigada a transportar com cuidado, exactidão e celeridade as mercadorias que para esse fim lhe foram apresentadas e deve aplicar o mesmo tratamento aos expedidores que estiverem em igualdade de condições.
2. A expressão «mercadorias» abrange, além dos animais todos os volumes e objectos que, segundo as convenções internacionais assinadas e ratificadas por Portugal, não devem ser classificados como bagagem.

ARTIGO 47.º

1. Pode ser recusado o transporte :
 - a) De mercadorias cujo peso, forma ou dimensões sejam desproporcionados aos meios de que a empresa dispõe ou incompatíveis com a resistência da via ou do material de transporte, com a capacidade deste ou com a segurança da circulação ;
 - b) De matérias explosivas, sujeitas a inflamação espontânea, repugnantes ou susceptíveis de produzir infecções.
2. Pode também ser recusado o transporte com fundamento na falta ou insufficiência de embalagem ou acondicionamento. Em vez de o recusar, pode a empresa effectuá-lo mediante a reserva de que não responde por falta ou avaria resultante da ausência ou defeito de acondicionamento.
3. Deve ser recusado o transporte de mercadorias cuja circulação esteja proibida.

ARTIGO 48.º

1. O expedidor deve apresentar com a mercadoria uma declaração de expedição. O contrato de transporte considera-se celebrado logo que a empresa receba a mercadoria com a declaração e entregue ao expedidor a senha de despacho.
2. As tarifas fixarão o modelo da declaração de expedição e da senha, indicando os requisitos a que devem satisfazer.
3. A empresa tem o direito de verificar se são exactas as declarações do expedidor. As tarifas regularão o exercício deste direito e as sanções applicáveis em caso de inexactidão.
4. A declaração escrita pode ser substituída por mera declaração verbal, conforme nas tarifas se estabelecer.

ARTIGO 49.º

1. As mercadorias despachadas em grande velocidade devem seguir no primeiro comboio que seja apropriado e só devem sofrer as interrupções de trajecto tornadas absolutamente necessárias pela mudança de linha.

2. As mercadorias despachadas em pequena velocidade devem ser expedidas, o mais tardar, no dia seguinte àquele em que forem recebidas. Esta dilação pode, em circunstâncias excepcionais, ser elevada a dois dias.

A duração máxima do trajecto será de dois dias para cada fracção indivisível de 150 km.

ARTIGO 50.º

O expedidor pode alterar o destino da mercadoria se esta e a respectiva escrituração estiverem ainda na estação de procedência, ou, sendo a remessa em vagão completo, se a empresa, sem prejuízo do serviço, tiver meio de o reter em qualquer estação intermediária da sua rede.

ARTIGO 51.º

1. As remessas de grande velocidade serão postas à disposição dos consignatários o mais depressa possível, dentro das horas do serviço da estação de destino.

2. As remessas de pequena velocidade serão entregues no dia seguinte à da chegada. Tratando-se, porém, de géneros e mercadorias susceptíveis de corrupção ou deterioração, a entrega será feita logo que, dentro das horas de serviço da estação, seja reclamada.

3. A empresa não tem de indagar qual o título por que o consignatário recebe a mercadoria. Só pode recusar a entrega ao titular da senha, quando nominativa, se tiver dúvidas fundadas quanto à sua identidade. Sendo a senha ao portador, só pode recusar a entrega se tiver sido avisada da perda ou roubo da senha.

4. As tarifas regularão os termos e condições da armazenagem das mercadorias e do estacionamento de vagões.

5. Nas tarifas ou em avisos se indicarão as horas de serviço das estações.

ARTIGO 52.º

1. Salvo os casos especiais de recepção e entrega em plena via ou em ramais particulares, a empresa recebe e entrega as mercadorias nas suas estações.

Será, porém, obrigada a fazer a entrega no domicílio do destinatário se isso tiver sido estipulado.

2. Quando a empresa tenha estabelecido, para determinada povoação, o serviço de entrega ao domicílio, não pode escusar-se a assumir a obrigação da entrega nesse local, nos termos e condições em que o serviço se achar organizado.

CAPÍTULO VI

Autos de notícia

ARTIGO 53.º

A guarda e vigilância dos caminhos de ferro pertence tanto aos agentes da autoridade pública como aos agentes da empresa.

ARTIGO 54.º

1. Têm competência para lavrar autos de notícia os agentes das empresas ferroviárias devidamente ajuramentados:

a) Os chefes de lanço, chefes e subchefes de distrito e guardas do sexo masculino, que verificarão, em especial, os factos ocorridos na via;

b) Os chefes de estação ou quem os substituir, que verificarão, em especial, os factos ocorridos nas estações e suas dependências;

c) Os revisores e condutores, que verificarão, em especial, os factos ocorridos no comboio.

3. O juramento de exercer com probidade e fidelidade a competência que lhes é atribuída será prestado perante o presidente da câmara municipal do concelho onde o agente reside e em Lisboa e Porto perante o respectivo administrador de bairro.

4. Além dos agentes referidos no n.º 2, as empresas podem fazer ajuramentar outros de categoria diferente sempre que as conveniências de serviço o exijam, ficando tais agentes habilitados a lavrar autos de notícia relativamente aos factos que presenciarem ou de que tenham conhecimento seguro.

ARTIGO 55.º

Os agentes ajuramentados serão, para todos os efeitos, considerados agentes de autoridade pública. Além da formação de autos de notícia, podem, em especial, reclamar a intervenção das autoridades e o auxílio da força pública, sempre que o julguem necessário, e prender em flagrante delito os delinquentes, nos mesmos casos em que o podem fazer os agentes da autoridade pública.

ARTIGO 56.º

É obrigatória a formação de autos de notícia:

1.º Quando dentro da zona dos caminhos de ferro for cometido algum crime, delito ou contravenção;

2.º Quando dentro da mesma zona ocorrer acidente de que resulte ou possa resultar prejuízo ou responsabilidade para a empresa, para os seus agentes ou para terceiros.

ARTIGO 57.º

1. Os autos a que se refere o n.º do artigo anterior devem:

a) Descrever o facto incriminado e as condições e circunstâncias em que foi praticado, com indicação precisa do dia, hora e local;

b) Identificar, quanto possível, o infractor e ofendido (nome, estado, profissão, residência);

c) Mencionar a forma por que o agente teve conhecimento da infracção;

d) Indicar as pessoas que possam depor como testemunhas.

2. O auto será assinado pelo agente que o lavrou ou fez lavrar e por duas testemunhas, sempre que seja possível. O infractor e o ofendido podem assinar, se quiserem.

3. Poderá lavrar-se um único auto por infracções diferentes cometidas na mesma ocasião ou entre si conexas, embora sejam diversos os responsáveis.

ARTIGO 58.º

1. Os autos a que se refere o n.º 2.º do artigo 56.º devem:

a) Descrever a ocorrência com a maior exactidão e com todas as particularidades;

b) Apontar a causa, quando possa logo determinar-se;

c) Indicar, sendo possível, o responsável ou responsáveis;

d) Mencionar as consequências que estejam à vista (prejuízos materiais e lesões causadas a pessoas);

e) Dar conta do meio por que o agente tomou conhecimento da ocorrência;

f) Designar as pessoas que possam depor como testemunhas.

2. É aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior.

(Conclui no próximo número)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os Caminhos de Ferro Federais da Alemanha Ocidental estão levando a cabo experiências com transmissões de ondas curtas que permitirão aos passageiros telefonar dos comboios para qualquer número em qualquer ponto do país.

(De *Zondagsvriend* — Luxemburgo)

Encontra-se patente na Exposição de Relíquias em Pequim, a caveira de uma jovem rapariga que se julga tenha vivido há cerca de 30.000 anos.

(De *The American Weekly*)

Astrónomos da Universidade Indiana, (Est. Unidos) acabam de elaborar um mapa completo, contendo as órbitas de 900 asteróides ou pequenos planetas que circundam a terra, a fim de os eliminarem para que os mesmos não sirvam de empecilhos para as aeronaves do futuro que tentarão atingir outros planetas mais distantes.

(De *Mensaje* — Quito)

Numa pequena aldeia situada no norte do Japão, 14 pequenas sementes de trevo amarelo, as quais se julga datem de há 2.000 anos, foram cuidadosamente plantadas, tendo entrado em franca germinação.

(Da revista *Nuestra Tierra* — Caracas)

Os serviços ferroviários da Ahapel & Western Railway, nos E. U., cuja linha férrea se estende apenas numa extensão total de 34 milhas, encontram-se absolutamente parados em virtude dos seus cinco empregados se terem declarado em greve.

(Da *China Press* — Hong-Kong)

Lady Dorker possui um automóvel curioso que o marido mandou especialmente construir para ela. Tem 2 lugares, é cinzento prateado, contém um grande espelho, uma caixa de pó de arroz, de prata, um isqueiro, uma cigarreira e uma escova de fato...

(Do semanário *Tour a Tour* — Paris)

Um incêndio em Sonisrille (E. U.) foi presenciado por muitas pessoas em virtude de ter sido «aproveitado» pela televisão. O prédio incendiado ficava em frente da estação de televisão, e as máquinas desta foram colocadas numa janela fazendo-se assim a transmissão directa do sinistro.

(De *National Review* — Londres)

Calcula-se que a energia expelida em 30 anos por uma tonelada de urânio puro mal daria calor suficiente para aquecer uma chávena de café. É provocando artificialmente a libertação súbita dessa energia que se conseguem os espantosos resultados da actual idade atómica.

(De *Der Angriff* — Berlim)

Os macacos «berk» que os malaaios empregam na colheita dos cocos prestam agora serviços à ciência colhendo ou cortando exemplares de botânica que se encontram nas árvores de grande altura. Entendem o sentido de algumas palavras da linguagem do país, por meio das quais lhes é indicado os ramos que devem cortar.

(Do *Newyorker* — N. Iorque)

Um homem foi assassinado em Los Angeles. O primeiro dos repórteres ao chegar ao quarto que a vítima habitava e onde havia sido morta foi Chick Felton, que veio acompanhado de dois investigadores. Examinaram o corpo: a morte havia decorrido meia hora antes. Chick resolveu procurar a dona da casa á qual perguntou de súbito: «Poderá alugar-me o quarto já que o seu hóspede morreu?» E ela: — «Sinto muito, mas acabei de alugá-lo a um dos agentes de polícia».

(Do diário *Bildesladet* — Copenhague)

O dr. Heinz, de Budapeste, revelou que descobriu no pâncreas dos pássaros uma substância que é a chave da imunidade contra a tuberculose. Sabe-se, de há muito, que os pássaros não são afectados pela tuberculose porque destroem sem esforço os bacilos de Kock. Aquela substância segregada pelo pâncreas das aves está sendo aplicada nas vacinas anti-tuberculosas.

(De *The British Medical Journal* — Londres)

Uma noite durou quatro anos: a senhora Ueribé, de Constantinopla, despertou, há pouco, dessa noite de 35 000 horas. Dormira alimentada pelos médicos. O despertar foi perfeitamente natural. Retomou as suas ocupações da véspera... do dia em que começou a dormir. O feliz marido fez apreciáveis economias durante esse longo sono: nada gastou em vestidos, chapéus, calçado e outros acessórios elegantes da esposa.

(Do *Standard Magazine* — Londres)

Um velho caçador das Montanhas Rochosas, James Hop, durante uma furiosa tempestade viu cair do céu uma enorme pedra, na qual havia sinais evidentemente gravados pela mão do homem e semelhante aos antigos hieroglifos. Trata-se do meteoro observado em Leanvenwoth, que o coronel Brensvlen viu explodir. Volta a falar-se na hipótese de alguns astros serem habitados por seres semelhantes ao homem e esta pedra parece afirmá-la categoricamente.

(De *Horizontes de América* — Havana)

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

A nova linha férrea, que ligará Bannockburn ao porto de Lourenço Marques, deve estar concluída até fins do próximo ano, visto encontrarem-se bastante adiantados os seus respectivos trabalhos, tanto na Rodésia como no território de Moçambique. Efectivamente, o assentamento da linha a partir de Bannockburn atingiu já uma extensão de cerca de cinquenta quilómetros e prossegue a uma média de setecentos metros diários. Do lado português os trabalhos já ultrapassaram o Rio Limpopo e continuam a fazer bons progressos.

Os serviços aduaneiros de Bulavais, a exemplo do que se pratica na Beira, vão também instalar uma secção em Lourenço Marques, para despacho de mercadorias. Com este novo serviço, evita-se que as mercadorias tenham de ser consignadas e transportadas sob o regime de garantia alfandegária.

A consagrar a alta importância desta linha, várias agências de navegação e firmas importadoras, que já possuem escritórios ou sucursais em Gwele, estão a tratar da montagem das suas instalações em Lourenço Marques.

— Foi já feita a entrega definitiva do sistema de sinalização e manobra eléctrica da estação de Machipanda do Caminho de Ferro da Beira, o que permitiu encurtar consideravelmente a simplicidade de comando, naquela estação.

A estação possui actualmente 15 vias, das quais são electricamente sinalizadas e comandadas 11. Os operadores encontram-se instalados numa cabine feita especialmente para este fim, do tipo sobre-elevado, com janela corrida, permitindo ampla visibilidade em todas as direcções.

A aparelhagem é fabricação do grupo alemão «Siemens», de tipo similar ao instalado nas estações da linha de Ressano Garcia-Lourenço Marques, que sobejas provas de eficiência tem dado.

O seu funcionamento é do sistema de corrente permanente que passa nos carris, excitando os «relais» de via. No caso de passagem de algum comboio, a corrente é cortada deixando estes «relais» de ser excitados, o que modifica a sua posição e faz surgir um sistema de servo-correntes que accionando outros «relais», dá origem, automaticamente, à alteração dos sinais de entrada e saída, fazendo os bloqueios necessários e conduzindo à segurança mais perfeita.

A estação possui dois sinais de entrada e dois de saída de cada lado, comandados automaticamente pelo processo que sumariamente descrevemos, após o funcionário da torre do comando ter feito os necessários comandos de permissão.

Além da sinalização automática de entrada e saída de comboio tem ainda a estação um sistema

As pontes sobre caminhos de ferro ficam integradas

na rede das estradas municipais

Como se tivessem suscitado dúvidas e divergências entre a C. P. e a Câmara Municipal de Barreiros da Maia sobre a conservação de uma ponte, a Procuradoria-Geral da República emitiu um parecer que estabelece doutrina geral.

Desse parecer, que resolve o problema, extraem-se as seguintes passagens:

«A administração e conservação das coisas afectadas à realização de um fim de interesse público, em princípio, deve pertencer à entidade, pública ou privada, encarregada de prosseguir a realização do referido interesse público.

As pontes superiores das estradas municipais sobre os caminhos de ferro, encontrando-se afectadas à realização do interesse público da circulação em estrada, integram-se na rede de estradas municipais, cuja administração e conservação está confiada às câmaras municipais, às quais, portanto, em princípio, pertence também a administração e conservação das pontes integradas na rede.

No caso concreto que determinou a consulta não existem motivos que determinem o afastamento do princípio anteriormente formulado, e, por isso, deve pertencer à Câmara Municipal a administração e conservação da ponte em causa».

de comando eléctrico de agulhas (destinado sobretudo às manobras), de comando centralizado na torre a que nos referimos e onde existe um quadro que é a representação esquemática das vias da estação e centraliza ali todos os comandos. É de 23 o número das agulhas comandadas.

Para as manobras necessita-se permanentemente: na cabine um factor para o accionamento do quadro do comando; no terreno um capataz de manobras para a sua orientação e comando de engates de material circulante.

Situada na fronteira da Rodésia, converge a esta estação tanto o tráfego ascendente como descendente das grandes regiões centro-africanas da esfera económica, cujos produtos se escoam pelo porto da Beira.

A construção dessa estação, cujo movimento é cada vez maior representa uma grande iniciativa da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL

O Ministro dos Transportes da África do Sul, sr. P. O. Sauer, ao apresentar, na Assembleia, o orçamento relativo ao exercício do ano económico 1953-54, disse que, apesar de ter no princípio do ano calculado o déficit em 3.900.000 libras, este tinha sido apenas de 1.962.000 libras.

Segundo os cálculos do ministro, haverá um excedente de 563.000 libras durante o ano económico de 1954-55, apesar das suas estimativas de dispêndio para este ano serem muito superiores às do ano anterior.

Embora o Ministro tivesse dito que a revisão geral das tarifas aconselhada pela Comissão Newton viria, talvez, a ser introduzida perto do fim do ano, não se anunciaram alterações nas tarifas ou nos preços dos bilhetes.

Segundo ainda declarou o Ministro, o aumento constante do tráfego verificado nestes últimos anos não tinha sido acompanhado por um aumento proporcional dos rendimentos.

Os números mais recentes levavam a crer que o volume das mercadorias transportadas durante 1953-54 excederia o relativo a 1952-53 em cerca de 2.000.000 de toneladas, fixando-se entre 61 e 62 milhões de toneladas. Estes números representam um aumento de 50 por cento sobre a tonelagem transportada em 1944-45 e mais do dobro das mercadorias transportadas no ano que precedeu a guerra.

O Ministro revelou, nas suas declarações, que a Administração dos Portos e Caminhos de Ferro da África do Sul estava realizando um plano de expansão dos caminhos de ferro, dotando-os também com material melhor e em maior quantidade.

O Ministro dos Transportes informou ainda: A Organização de Construções de Engenharia Civil tinha dispendido o ano passado mais de 11.500.000 libras em trabalhos e obras de desenvolvimento e que fora autorizado o dispêndio de, 6.800.000 libras em novas locomotivas, 1.800.000 em carruagens e 6.100.000 em material rolante, devendo entrar, este ano, ao serviço 3.000 vagões.

Há grande número de lugares vagos nos caminhos de ferro. Há dois anos, recrutaram-se muitos técnicos na Europa. O êxito alcançado levou a Administração a apressar a saída de outra missão encarregada de recrutar pessoal para ser treinado para vários serviços.

A empresa austríaca «Elin A. G.», de **AUSTRIA** Viena, acaba de confirmar uma grande encomenda para os Caminhos de Ferro austríacos, constituída pelo fornecimento de equipamento eléctrico para locomotivas. Ascendem já a 60 o número de veículos de tracção eléctrica encomendados a esta fábrica, entre os quais locomotivas eléctricas para comboios de longo curso e ônibus, automotoras para carga e passageiros, bem como locomotivas diesel-eléctricas. O total deste fornecimento atinge o valor de 100 milhões de xelins e deve ser entregue aos caminhos de ferro austríacos até 1957.

Foi concedido à Espanha o crédito de **ESPAÑA** 11 milhões de dólares, que se destina à compra do seguinte material ferroviário: Modernização da linha Cadiz-Sevilha e reforço da linha Sevilha-Córdova-Madrid; melhoramentos nas linhas da união a Madrid; compra de 30 000 toneladas de calhas e acessórios; compra de 800 000 travessas e máquinas para a instalação; compra de 14 locomotivas Diesel eléctricas de 1 600 H. P. para as linhas Sevilha-Cadiz; compra de 600 toneladas de placas de aço para a construção de vagões e 350 toneladas para a transformação de vagões de madeira em vagões de aço.



OS MELHORES DIAS DA SUA VIDA!
SERÃO SEMPRE
RECORDADOS SE FIZER
FOTOGRAFIAS COM

Ferrania

A PELÍCULA QUE NUNCA FALHA

4-51

J. C. ALVAREZ, LDA.
TUDO PARA FOTOGRAFIA E CINEMA
205 - RUA AUGUSTA 207 * 66 RUA DA ASSUNÇÃO 72
L I S B O A

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1904)

Automobilismo

A direcção das obras publicas do Porto fez publicar a prohibição aos proprietarios de automoveis e motocicletas, de transitarem nas ruas e estradas d'aquelle districto, sem que tenham sido préviamente submettidos ás provas regulamentares e em que o conductor apresente documento legal, comprovativo de que pôde empregar e dirigir taes motores.

Determina além d'isto a mesma direcção que os referidos vehiculos não poderão desenvolver velocidade superior a dez kilometros á hora dentro das povoações, e trinta em estradas despovoadas.

São providencias estas que ha já tempos se impunham para garantia e segurança do publico e ás quaes não se devem regatear louvores.

Pedidos de linhas ferreas

Uma commissão de proprietarios, negociantes e industriaes de Alemquer entregou ao sr. ministro das obras publicas uma representação pedindo que se faça construir immediatamente um ramal de caminho de ferro de via larga, que partindo da estação do Carregado, na linha do norte e leste, ou de outro qualquer ponto que se julgue mais conveniente, vá entroncar na linha de oeste, passando por dentro da villa de Alemquer e o mais proximo possivel da Merceana.

A camara municipal de Aveiro tambem enviou ao sr director geral dos caminhos de ferro do Norte e Leste uma petição para que seja continuada até Aveiro a linha ferrea de Torres à Figueira da Foz.

Esta petição é fundamentada com doze considerandos.

Vida Ferroviária

O sr. Júlio Godinho, subchefe do serviço da C. P., teve em sua volta, no dia 12 do corrente, num almoço na Cooperativa Militar, algumas dezenas de ferroviários que aproveitaram o facto de, nessa data, completar cinquenta anos de actividade, para lhe testemunharem o seu alto apreço pelas suas qualidades de trabalho, carácter e camaradagem.

Presidiu ao almoço, o sr. Eng. D. Francisco de Almeida Mendia, tendo sido entregue ao homenageado, por entre calorosos aplausos, uma medalha comemorativa, oferta dos seus numerosos colegas e amigos.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro associa-se gostosamente a esta justa homenagem.

Recortes sem Comentários

Campanha de mentiras

A falta de razões sérias, claras e verdadeiras, a União Indiana tem lançado, na sua campanha contra os direitos seculares de Portugal nos territórios de Goa, Damão e Diu uma série ininterrupta de interpretações capciosas, distorções, falsas ingenuidades e declaradas mentiras, no intuito de justificar e salvaguardar, aos olhos do Mundo civilizado, as suas injustificáveis pretensões e cobiças.

Assim, o sr. Nehru não perde ocasião de desvirtuar não só as intenções das autoridades portuguesas, mas vai ao ponto de procurar interpretações falsas e parciais dos próprios factos, sempre com os olhos postos na opinião mundial, que ele pretende, a todo o custo, ter a seu lado na questão gravíssima que suscitou.

Este método — que, aliás, outra coisa não é senão a revivescência da velha fábula do lobo e do cordeiro — está porém, desacreditado de há muito. Empregaram-no, em casos semelhantes, outras nações, num passado ainda recente, cujas verdadeiras intenções foram, de há muito, desmascaradas. O Mundo, encontra-se, assim, prevenido contra semelhantes maquinações, produto de cérebros turbulentos e desleais, ao serviço de inconfessáveis interesses e torpes ideologias.

Provas de má fé indiana, no caso de Goa, temos las tido às dezenas. Rara é a notícia ou o comunicado emanados da União Indiana, em que os factos não sejam deliberadamente deturpados, torcidos, apresentados a uma luz favorável aos desígnios do Pandita — mas absolutamente desviados da verdade única e insofismável.



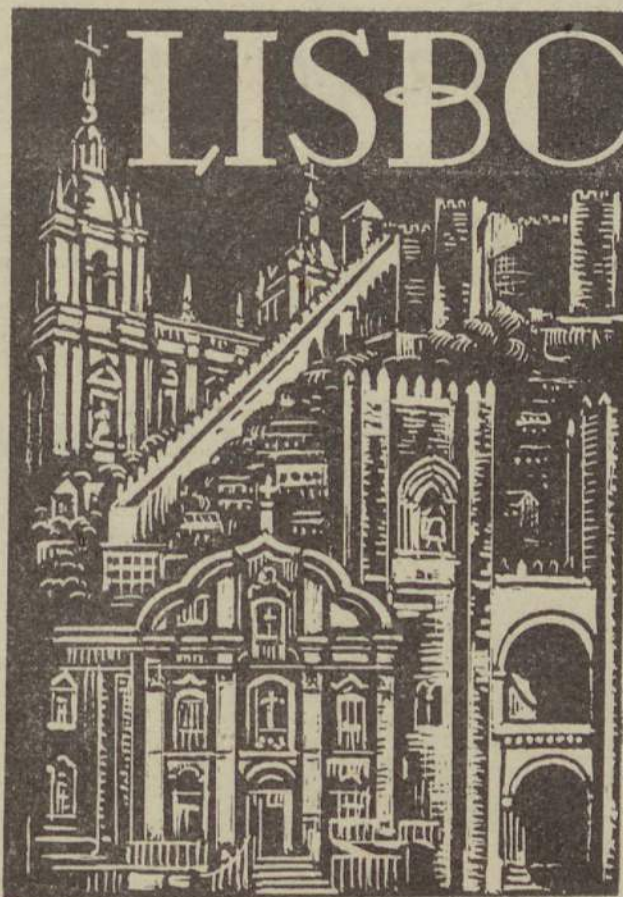
TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

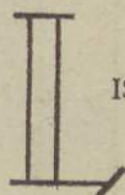
CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

RONDA DOS BAIRROS



LISBOA ORIENTAL



LISBOA, do lado da Graça e S. Vicente, lembra um painel de Mestres Primitivos, com motivos que sobram para deslumbrar as pessoas menos sensíveis à gloriosa mensagem de beleza dos séculos.

Não faltam igrejas (como, entre outras, a de Santo António, construída no local onde nasceu o taumaturgo; e a da Graça, de onde a imagem do Senhor dos Passos sai todos os anos, em concorrida procissão pelas ruas do bairro); uma preciosa Sé Catedral; e um Panteão: o de S. Vicente, onde repousam os restos mortais dos últimos reis de Portugal.

Tem ainda Lisboa, deste lado, deslumbrantes miradouros, como o de Santa Luzia, de Nossa Senhora do Monte, da Penha de França, etc.; e o Castelo de S. Jorge, recortado no Céu, para nos oferecer um dos mais belos panoramas que se possam conceber.

Um demorado passeio por estes bairros de Lisboa, principiando na Sé, e abrangendo o Castelo, S. Vicente, Graça e Penha de França, é de recomendar com o maior empenho, a todos aqueles que desejem conhecer uma das mais belas e características zonas da Capital.

Servem estes locais, os «eléctricos» das carreiras: 10, 11 e 12 e os autocarros das carreiras 11, 12 e 17.



O que todos devem saber

Os limites de idade para sargentos e praças das forças aéreas

Considerando a conveniência de harmonizar as condições especiais de promoção a que devem satisfazer os sargentos e cabos das forças aéreas, com a natureza das funções próprias dos serviços:

Considerando que necessitam de revisão os limites de idade actualmente em vigor para os sargentos e outras praças nas forças aéreas, mencionados pelo decreto-lei n.º 28 401, de 31 de Dezembro de 1937, alterado pelo decreto-lei n.º 32 692, de 20 de Fevereiro de 1943; considerando que nenhuma praça piloto-aviador poderá permanecer no serviço aéreo depois de atingir os 42 anos de idade, salvo o caso de comprovada aptidão física; tornando-se necessário fixar os limites de idade para os sargentos e praças das forças aéreas poderem ascender aos postos imediatos e transitarem para a situação de reforma, uma portaria, assinada pelo ministro da Defesa Nacional, determina que sejam adoptados os seguintes limites de idade para os sargentos, cabos e outras praças especialistas das forças aéreas: para a promoção ao posto de furriel: pilotos aviadores, 32; outro pessoal navegante, 35; outro pessoal especialista e do serviço geral, 35; máximo de promoção nos outros postos, 38, 42 e 45; máximo de serviço aéreo operacional, 42 e 48; e máximo de serviço para passagem à situação de reforma, 56, 56 e 60.

Passaportes

O «Diário do Governo» inseriu dois diplomas, pelo Ministério do Interior, relativos à entrada e à saída do território português: O primeiro — o decreto-lei n.º 39 793, determina o seguinte:

«Artigo 1.º Nenhum indivíduo, nacional ou estrangeiro, pode entrar no território português ou dele sair, por via

terrestre, marítima ou aérea, sem que apresente o respectivo passaporte, salvo acordo ou convenção internacional em contrário.

§ único O Ministro do Ultramar ou os governadores das províncias ultramarinas podem estabelecer os casos em que é indispensável o passaporte para entrada ou saída dos respectivos territórios.

tipos: a) Diplomático; b) Especial; c) Ordinário; d) Para emigrante; e) Para estrangeiros em situação irregular; f) Certificado colectivo de identidade e viagem.

Art. 3.º São competentes para conceder ou emitir passaportes, nos termos estabelecidos nas respectivas disposições regulamentares, os Ministérios do Interior, dos Negócios Estrangeiros e do Ultramar, os governadores civis do continente e dos distritos autónomos das ilhas adjacentes, os governos das províncias ultramarinas e os agentes diplomáticos e consulares portugueses no estrangeiro.

Art. 4.º Os impressos de passaporte, que serão sempre numerados e seriados, constituem exclusivo da Imprensa Nacional de Lisboa.

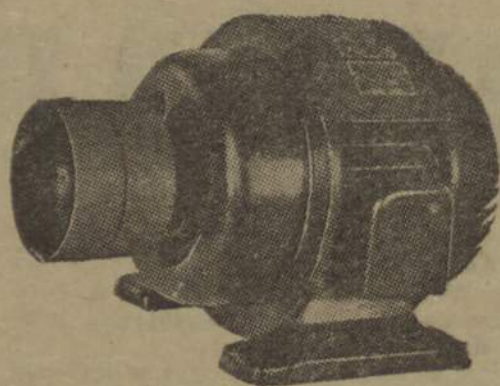
Art. 5.º O Governo, pelo Ministério do Interior, elaborará as disposições regulamentares necessárias à execução deste decreto-lei.

Art. 6.º Ficam revogados o artigo 1.º da Lei de 7 de Maio de 1913, a Portaria n.º 7513, de 14 de Janeiro de 1933, o Decreto-Lei n.º 33 917 e o Decreto n.º 33 918, ambos de 5 de Setembro de 1944.

Este diploma é assim justificado:

«A experiência obtida durante a vigência do regime instituído pelo Decreto-Lei n.º 33 917 e pelo Decreto n.º 33 918, ambos de 5 de Setembro de 1944, sobre a concessão de passaportes e condições especiais a satisfazer por determinadas categorias de pessoas para transpor a fronteira, revelou a necessidade de introduzir algumas modificações e actualizar alguns dos seus preceitos».

O segundo — o decreto n.º 39 794 — regula, em cumprimento do disposto no artigo 5.º do anterior, a entrada ou saída de território português, de todos os nacionais ou estrangeiros.



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 68061 (5 linhas) **LISBOA**

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º—L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO