

14.º do 67.º

14.º do 67.º

Número 1603

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

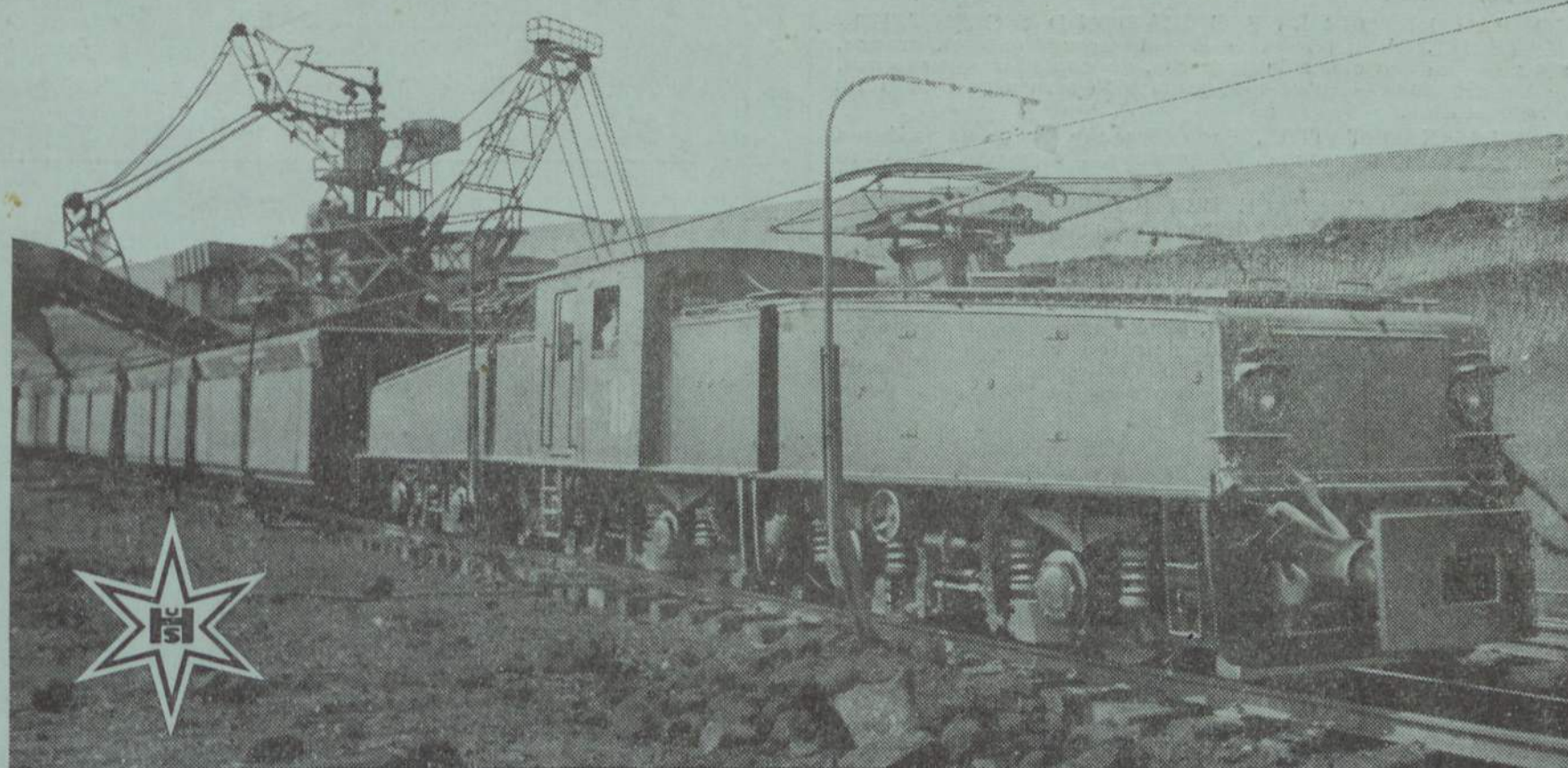
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS HENSCHEL

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO
REPRESENTADA ABAIXO TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Heller

*Drops e Caramelos
de Luxo*

WIEN - BELFAST - TORINO

NEW YORK - LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL,
AMÉRICAS DO SUL E CENTRAL E ENTRE ANGOLA E O
— NORTE DA EUROPA —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA-SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens — Eixos de rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Greihas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR»-UNION SIDERURGIQUE LORRAINE-Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 2 1381 - 2 1382

LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 2 7167 — PORTO

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

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

1603



1—OUTUBRO—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

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

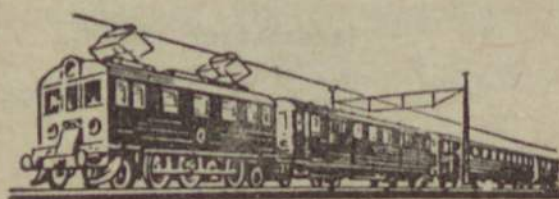
COLABORADORES:

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

Os Transportes e a Indústria Nacional	273
A Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro	275
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	277
Curiosidades da Imprensa Estrangeira por JORGE RAMOS .	279
Parte oficial	280
Há 50 anos	280
Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro	281
Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado	283
Espectáculos	283
Recortes sem Comentários	284
Brindes & Calendários	285
Imprensa	285
Supressão de mais uma passagem de nível	285
Estação Rodoviária Internacional de Vilar Formoso	285



OS TRANSPORTES E A INDÚSTRIA NACIONAL

COM o interesse habitual, lemos o Relatório do Arsenal do Alfeite referente às actividades ali desenvolvidas durante o ano de 1953.

O Arsenal do Alfeite, que desempenha, na economia nacional, uma função das mais notáveis, encontra-se hoje em condições de construir navios de grande tonelagem, graças à especialização do seu pessoal, à competência dos seus dirigentes, a uma administração modelar e às constantes melhorias que vêm sendo introduzidas nas suas oficinas. As últimas melhorias, com que o seu apetrechamento foi enriquecido, atingiram a soma de 15 000 contos.

Em Novembro de 1953 iniciaram-se no Arsenal do Alfeite os trabalhos officinais para a construção do Navio-tanque «Erati», encomendado pela Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Limitada, (SOPONATA), entidade criada em Maio de 1947, por iniciativa do sr. Ministro da Marinha, Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz. Em 22 de Dezembro de 1953, procedeu-se ao assentamento da quilha da nova unidade. Este navio-gémeo do Navio-Tanque «Dondo», em construção no estrangeiro, pertence à série de navios do tipo «Alvelos».

É o maior navio encomendado ao Arsenal, e a terceira vez, informa o Relatório presente, que lhe é entregue a construção

da maior unidade até então construída em Portugal e cuja ordem é a seguinte:

1941: Navio-Tanque «Sam Brás» — deslocamento em plena carga — 7500 toneladas.

1949: Navio-Tanque tipo «Sameiro» — Deslocamento em plena carga — 14500 toneladas.

1953: Navio-Tanque «Erati» — Deslocamento em plena carga — 23000 toneladas.

A cerimónia do assentamento da quilha do «Erati» foi revestida de solenidade, tendo assistido a ela, além de outras individualidades, o sr. Ministro da Marinha, que, no seu discurso, afirmou que se vivia, naquela ocasião, o maior dia da construção naval portuguesa, pois, poucas horas antes, tinham sido assinados, no seu gabinete, contratos para a construção de 5 navios de guerra, dos quais 2 nos Estaleiros Navais da C. U. F., 2 nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e 1 nos Estaleiros Navais do Mondego, representando 250 mil contos de construções. Com os 100 mil a que ascenderá possivelmente o custo do «Erati», o total do dia atingia 350 mil.

Referindo-se ao desenvolvimento atingido pela construção naval no nosso País e ao número já elevado de técnicos e de operários que essa indústria emprega, o sr. Almirante Américo Thomaz afirmou o seguinte:

«Os navios saídos nos últimos anos dos

noossos estaleiros não receiam confrontos com os que são construídos no estrangeiro e o seu acabamento é, até, visivelmente mais perfeito; atingimos já uma posição que nos permite encarar a possibilidade de passarmos a construir todos os navios de que careçamos em Portugal e muito desejaria que todos os armadores, do comércio ou da pesca, tivessem isto sempre bem presente, para não ser obrigado a intervir nesse sentido.»

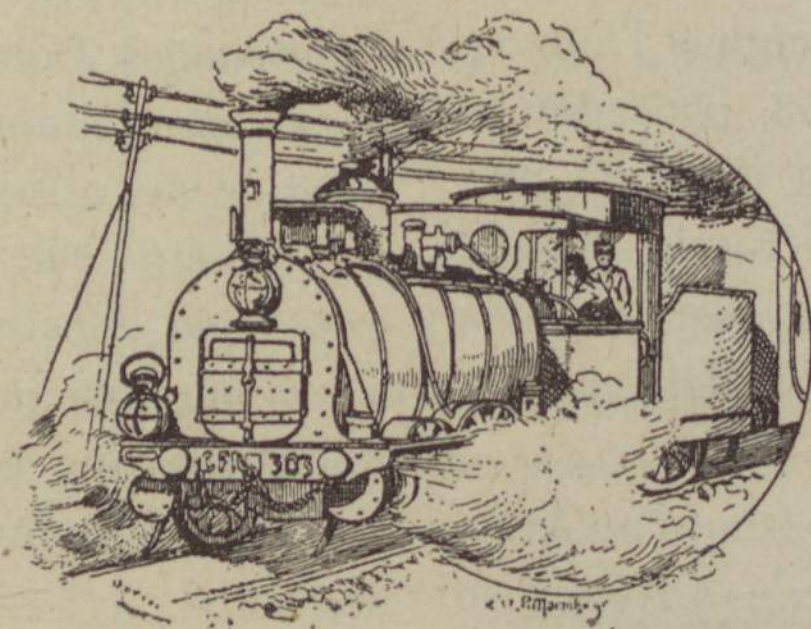
Está mais ou menos prevista para Julho de 1956 a data do acabamento do novo navio-tanque.

O preço base do «Erati» é de 100 mil contos, mas, dele, como informou o representante, naquela cerimónia, da «Soponata», cerca de 27 mil contos serão dados em pagamento de mão-de-obra nacional; cerca de 19 mil contos serão gastos no pagamento de materiais fornecidos pela indústria nacional, e assim, durante quase dois anos, 2 mil técnicos e operários vão ter a garantia dum trabalho especializado.

Em 1953 iniciaram-se os trabalhos preliminares de construção dos dois navios patrulhas-costeiros para a Marinha de Guerra, e um batelão-cisterna a motor, estando previstas outras construções.

No Plano inclinado receberam beneficiações 63 navios, deslocando 53 147 toneladas e em doca seca, apenas 3, com o deslocamento de 10 309 toneladas.

A indústria naval entra na fase gloriosa do seu renascimento e como afirmou o sr. Engenheiro Joaquim Perestrelo de Vasconcelos, ilustre Presidente do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, «movimentando um enorme volume de mão-de-obra de toda a espécie e largas somas de capitais, constitui importante factor para a melhoria de vida das classes trabalhadoras, com repercussão no seu nível de vida, e para o fomento da própria economia nacional, em virtude da contribuição que os mais diversos ramos de actividade são chamados a prestar na construção de um navio.»



A Associação do Congresso Pan-americano de Caminhos de Ferro

Esta entidade já efectuou 8 reuniões, a primeira das
quais em Buenos Aires e a última em Washington

EM opúsculo de 18 páginas, o sr. Joaquin Nuñez Brian, argentino, membro da Comissão Permanente e Secretário Geral da Associação do Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro, dá-nos uma breve mas bem elaborada resenha histórica da Associação acima referida.

Os caminhos de ferro—afirma o autor desta resenha—estão estreitamente ligados à prosperidade das nações, exercendo uma poderosa influência no seu desenvolvimento económico e cultural; são da maior eficiência para a circulação interna; desenvolvem a riqueza pública e são factores que servem para fortalecer os vínculos entre países afastados.

Explicando a formação e a razão das Associações e dos Congressos ferroviários, diz-nos que a indústria dos caminhos de ferro, que desde o seu início se manteve em constante evolução e progresso, impôs a criação de organismos especializados, a fim de que a estudassem quer sob o aspecto técnico e económico, quer nas relações emergentes do tráfego internacional. Foi assim que surgiram três grandes instituições: — Associação de Administrações Ferroviárias Alemãs, criada em 1846; o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, de Bruxelas, e a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, esta última constituída pelos principais caminhos de ferro dos Estados Unidos da América do Norte, Canadá e México, para tratar de todos os assuntos referentes à sua construção, exploração e regime financeiro. Formada originariamente com as Time Conventions, dos anos de 1867 e 1872, a ela se incorporaram, posteriormente, outras importantes instituições americanas, ficando esta Associação definitivamente constituída em 1934.

A criação do Congresso Sul americano de Caminhos de Ferro, respondeu às mesmas finalidades, e em 1906, aproveitando a circunstância de celebrar-se em 30 de Agosto de 1907 o 50.º aniversário da inauguração do primeiro caminho de ferro construído na Argentina, surgiu entre os homens do Governo e os engenheiros daquele país a ideia de celebrar aquela data e, para esse efeito, foi

encarregado de dirigir os respectivos trabalhos o Eng. Santiago Brian, que ocupava uma destacada posição entre os ferroviários do seu país.

Naquele ano, diversos países sul-americanos já tinham as linhas férreas nas proximidades das suas respectivas fronteiras, e sentia-se a necessidade de considerar os diversos problemas de mútuo interesse, inerentes à indústria ferroviária e, principalmente, ao tráfego internacional.

O eng. Santiago Brian propôs em 1906 ao Ministro das Obras Públicas a realização de uma Exposição Ferroviária e que se criasse o Congresso Sul-americano de Caminhos de Ferro, com carácter permanente, para estudar a situação dos caminhos de ferro na América do Sul, assim como para encontrar os meios de aperfeiçoar a construção e exploração das redes nacionais e sua vinculação com as dos países vizinhos.

A iniciativa do eng. Brian foi aceita pelo Ministro Dr. Orma, saindo o decreto de 1 de Março de 1906, que fixou o dia 30 de Agosto do ano seguinte, em que se cumpria, como foi dito acima, o 50.º aniversário dos caminhos de ferro na Argentina, para a inauguração de uma exposição ferroviária. O Congresso Sul americano devia ser a sua continuação.

Em 11 de Outubro saiu um outro decreto, que organizou definitivamente a instituição com carácter permanente. Fixava a sua primeira reunião em Buenos Aires, em 1 de Abril de 1910 e autorizava o Ministério das Relações Exteriores a convidar as nações sul-americanas a tomar parte na mesma.

No primeiro Congresso que se reuniu em Buenos Aires no mês de Outubro de 1910 ficou definitivamente organizada a instituição com o carácter da Associação Internacional Permanente, tendo-se aprovado os Estatutos, que fixaram os seus propósitos e actividades.

Nos Congressos realizados mais tarde, com excepção do de Santiago do Chile, os Estatutos da Associação sofreram importantes modificações impostas pela prática, adaptando-se assim à evolução e progresso que a indústria ferroviária ia experimentando.

A Associação é constituída pelos governos, empresas ferroviárias, instituições afins, comerciantes, industriais.

A mais alta autoridade da instituição é a Comissão Permanente, com sede em Buenos Aires, a qual é constituída por um mínimo de dez membros ligados a actividades ferroviárias, que são eleitos em cada Congresso.

A Comissão Permanente está ainda integrada por um representante de cada uma das Comissões Nacionais dos países nela filiados e formadas, por sua vez, por dez membros eleitos ao terminar cada Congresso.

A Associação do Congresso Pan-americano dos Caminhos de Ferro é, pois, uma instituição permanente de carácter internacional, autónoma e regida por seus Estatutos, cuja finalidade primordial é contribuir para o maior progresso dos caminhos de ferro do Continente por meio do estudo e possível solução dos problemas inerentes ao desenvolvimento das suas redes e as conexões que o tráfego internacional imponha.

O I Congresso reuniu-se em Buenos Aires no mês de Outubro de 1910, compondo-se o Programa de trabalhos das seguintes secções: Via e Obras; Material e Tracção; Exploração e Assuntos Gerais. Nos subsequentes congressos este programa foi ampliado com mais duas Secções: Contabilidade, Estatística e Tarifas, e Legislação, Administração e Coordenação.

Os governos da Argentina, Brasil, Chile, Perú e Uruguay enviaram 19 delegados, e dois o Paraguay e a Venezuela, em representação dos seus caminhos de ferro. Assistiram e tomaram parte nos trabalhos 107 delegados de 23 empresas dos primeiros cinco países acima mencionados, subindo a 128 o número

de congressistas. Simultaneamente celebrou-se uma exposição ferroviária, que serviu para mostrar os progressos alcançados pelos caminhos de ferro argentinos, desde o seu início, em 1857.

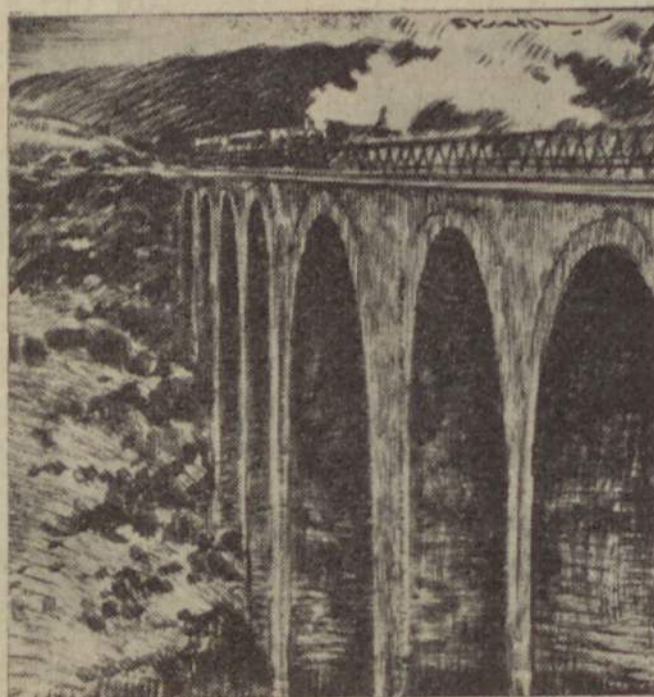
O II Congresso realizou as suas reuniões em Setembro de 1922 na cidade do Rio de Janeiro, tendo sido incluído como número do programa oficial do Centenário da Independência do Brasil.

A sede do III Congresso, cujas sessões se efectuaram em Dezembro de 1929, foi a cidade de Santiago do Chile. O governo deste país, como homenagem a este Congresso e para dar a conhecer os progressos ali verificados nos meios de transporte, organizou uma Exposição Internacional de Caminhos de Ferro, Estradas e Turismo.

O IV Congresso, que devia celebrar-se em Lima, capital do Perú, efectuou-se, porém, em Bogotá, capital da Colombia. Nesse Congresso, ficou resolvido passar-se a denominar Associação Pan-americana a antiga Associação Sul-americana, mantendo-se a sede em Buenos Aires. Por aclamação, o V Congresso realizou-se em Montevideu de 5 a 12 de Abril de 1946, tendo concorrido, pela primeira vez, representantes dos Estados Unidos.

O VI Congresso reuniu-se, em Abril de 1948, na cidade de Havana, com grande concorrência de delegados. O VII Congresso efectuou-se no México, em Outubro de 1950, com a participação de 170 representantes de governos, caminhos de ferro e várias empresas. Finalmente, o VIII Congresso realizou-se em Washington, em Junho de 1953, seguido de uma Exposição de Material Ferroviário, em Atlantic City.

O IX Congresso deve efectuar-se em Buenos Aires.



CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

XIX

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

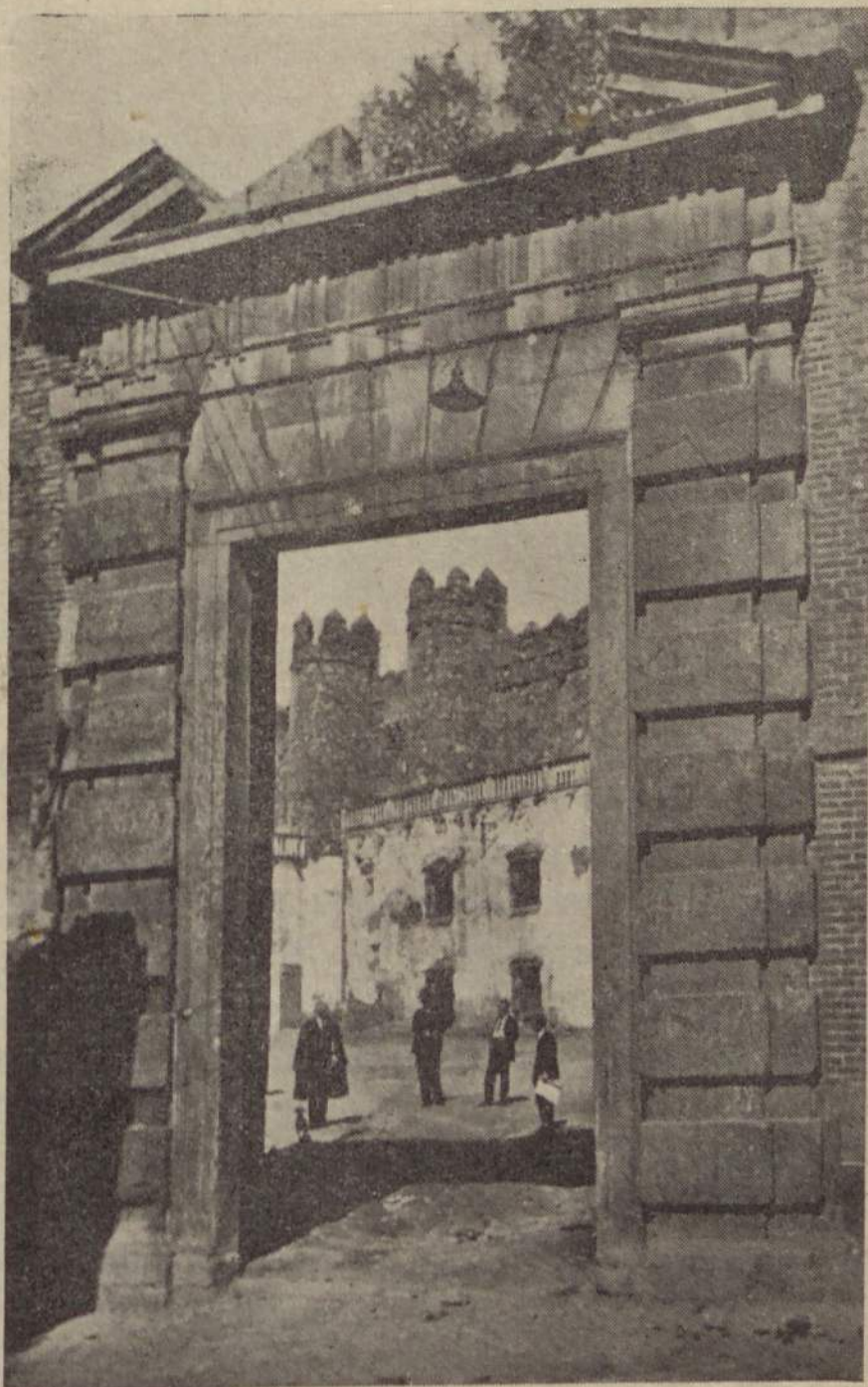
E sempre por estrada admirável, que se mantém ótima, há já uns trinta anos, a paisagem vai-se tornando cada vez mais agradável, mudando de cenário, e os usos e costumes das localidades por onde passamos prendem-nos agradavelmente por vezes a atenção pelas suas caracterís-

ta conta 15 200 habitantes, está numa altitude de 463 metros. A 34 quilómetros temos muito belamente Vitória, que pertence à província Vasca. É uma pequena cidade com uma população superior a 60 000 almas e a sua altitude atinge 527 metros. A cidade é de largas ruas mas com edificios públicos e casas particulares que ostentam um certo ar de distinção, alguns modernamente construídos, outros que ainda nos falam de alguns factos históricos de dois ou três séculos. Surgem ainda estabelecimentos típicos, todos de impecável asseio. As suas ruas limpas e o aspecto geral da cidade são mais que suficientes para impor ao turista uma paragem, que pode muito bem ser aproveitada para uma refeição sempre apreciável nos seus mimosos restaurantes servidos por gentis raparigas, que vestem de preto e assentam no vestido aventais brancos, tesamente engomados, e que nos servem com modos agradáveis. Vitória possui também obras de arte. A sua Catedral de Santa Maria é um precioso museu. Nas capelas laterais e na sacristia é-nos dado admirar quadros de Rubens, Van Dyck e outros pintores célebres. Do seu arquivo faz parte uma rica colecção de documentos dos séculos XIII ao XV. Entre os edificios admiráveis da cidade um há que destacar pela sua curiosidade histórica: é o Palácio Episcopal. Ali teve residência José de Bonaparte, que foi rei de Nápoles e de Espanha e se retirou para os Estados Unidos após a batalha de Waterloo.

Nos seus museus encontramos as escolas flamenca, italiana e mais frequentemente a espanhola, em telas de Goya, Murilo, etc.

Quem parar em Vitória não perde o seu tempo, pois é bastante agradável passar ali alguns momentos de maneira a chegar a S. Sebastian ainda dia claro, para poder escolher hotel em condições de comodidade, conforto e preço. Isto fora de Agosto e Setembro, meses em que dificilmente ali se encontra um quarto vago.

Seguimos até Alsasua, de onde já se observam os Pirinéus. Esta vila de 3 400 habitantes, mantém entre as suas mais antigas tradições o culto do santuário de S. Pedro, imagem bastante venerada ali pelos naturais e pelo povo das suas redondezas. Mais



ZAFRA — Porta de Azebuche

ticas, até chegarmos aos nomes arrevezados das estações de caminhos de ferro das províncias Vascas e da Navarra. E como não temos possibilidade de traduzir alguns desses nomes, a paisagem vai-se encarregando de nos dar os momentos mais preciosos, que bem aproveitamos para distrair o espírito.

Passamos Miranda do Ebro, extensa vila que serve o entroncamento para Logronho. Esta vila, que

adiante, temos Zumárraga, mais ou menos com a mesma população, mas com uma situação magnífica, emproada com o seu dístico, pois ali nasceu o almirante Miguel Lopez de Legazpi, conquistador das Filipinas em 1569, e fundador de Manila.

E depois de passarmos vários túneis, pelo caminho de ferro e até por estrada, chegamos a Tolosa, uma vila com quase 13 600 habitantes, antiga capital da Guipúzcoa, título que manteve durante alguns anos (1844-1854). Ainda hoje Tolosa mantém uma população predominantemente industrial e possui valiosos monumentos artísticos, respeitando ainda as suas velhas tradições, como sejam as suas festas carnavalescas e as que anualmente o povo dedica a S. João. Obras de arte e em abundância estão dispersas pelas suas poucas igrejas, com pormenores artísticos e de máximo interesse, que o povo adora e mantém com o seu auxílio, orgulhoso do seu passado de capital de Guipuzcoa.

Chegamos, finalmente, a S. Sebastian, capital da província de Guipuzcoa e cidade com mais de 104 000 habitantes, estação aristocrática por excelência onde, antigamente, a corte espanhola se abrigava, durante parte do Inverno, e que, ainda hoje, é frequentada por pessoas notáveis das duas nações vizinhas.

É uma formosa cidade mundialmente conhecida e apreciada pela excelente situação geográfica que ocupa e a beneficia com o admirável clima que, em tempo mais rigoroso, atinge temperaturas elevadas.

Assente sobre um promontório, entre o mar Cantábrico e o rio Urumea, San Sebastian tem atractivos que chegam para brindar o visitante durante todas as estações do ano.

Raras são as vezes que tenho a sorte de ali passar horas ou dias com o sol a descoberto, pois a chuva, persistente, parece reservada para quando ali vou e que dificilmente deixa ver e apreciar as suas ruas espaçosas, com elegantes, alegres e faustosas habitações.

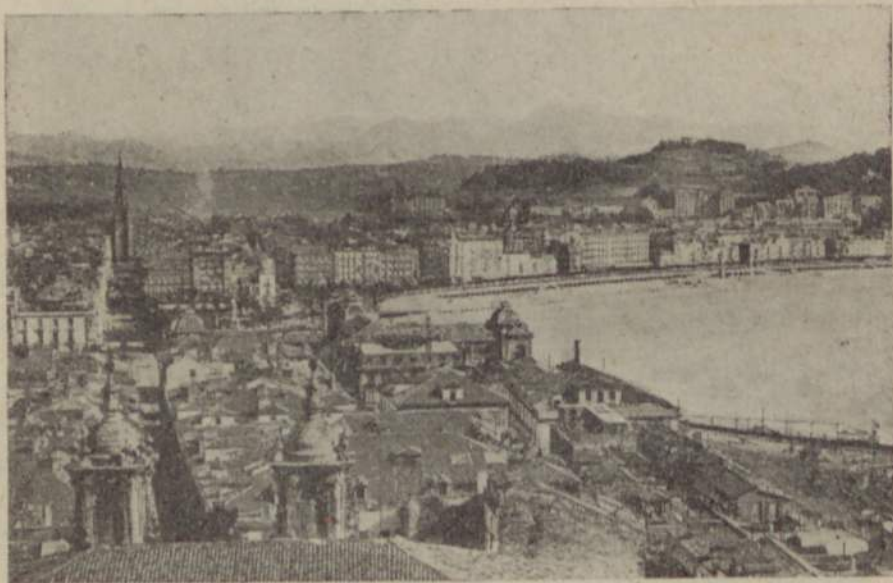
A origem de S. Sebastian remonta à época romana, segundo algumas opiniões, e os poucos elementos que existem atestam apenas que o seu nome aparecia citado em manuscritos do século XI; do século XII está registado um foro concedido à cidade pelo Rei de Navarra Sancho, o Sábio, que a incorpora na coroa de Castela. Tomou S. Sebastian nessa data o carácter de cidade comercial e marítima. No final do século XV surge a rivalidade com a França e a cidade passou a ser paragem obrigatória para os dois exércitos vizinhos. Por várias vezes incendiada, sendo a última em 1813 ao ser recuperada pelos exércitos inglês, português e espanhol, aliados contra as tropas de Napoleão que a vinham ocupando durante os cinco anos da Guerra da Independência.

É nessa data que começa a reconstrução da cidade, que em 1821 é declarada capital da província da Guipúzcoa. Passou depois pelas guerras carlistas até que, em 1864, tomou grande desenvolvimento comer-

cial e industrial e o seu embelezamento não se fez esperar, tornando-a uma das mais belas e prósperas cidades da Espanha.

Entre os belos passeios da capital da Guipúzcoa confesso que o mais adorável é, sem dúvida, o da Alameda da Concha, onde se disfruta a incomparável baía que com o seu colorido próprio se estende num semi-círculo e nos mostra nos extremos os montes Igueldo e Urgull. É um panorama fascinante que o ambiente cosmopolita aprecia quando estaciona na encantadora praia. E por este encantador passeio, não faltam os hotéis de luxo e as habitações particulares, salientando-se entre estas o palácio Miramar, antiga residência de veraneio dos últimos Reis de Espanha.

São dignos de visita, não só o centro da cidade, mas também o seu velho bairro piscatório, e os arredores que ainda mantêm o encanto dos seus campos bem como o típico que herdaram dos seus antepassados, sem esquecer as romarias e festas populares,



San Sebastian visto do alto do Castelo

com suas danças e costumes de colorido vasco, que são de grande animação e entusiasmo.

Todos os arredores de San Sebastian são atravessados por linhas férreas eléctricas, automóveis e outros meios de transporte todos ligados ao caminho de ferro que bem aproveitado é para os jogos desportivos que por ali se desenvolvem em grande escala.

Passeios, praças, igrejas, museus, teatros e cinemas, fazem com que S. Sebastian seja considerada a cidade ideal e a primeira sala de visitas, para quem vem de França, entra em Irun e poisa na capital da Guipuzcoa por alguns dias, que são bem merecidos.

Deixemos em paz San Sebastian. Quem quiser ajuizar e saborear os prazeres de uma cidade bela não se fique a ler e procure o caminho de ferro como meio de transporte cómodo e prático, e sem perder tempo, passando a noite na sua cama do comboio, chegará fresquinho a essa cidade de encanto.

(Continua)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Nos princípios deste século um californiano milionário abandonou a direcção dos seus negócios e partiu sozinho para uma ilha do Pacífico, habitada exclusivamente por uma tribo inculta e primitiva. Algum tempo depois os jornais da Califórnia comunicavam que tendo abdicado ao luxo e conforto que possuía em S. Francisco, vivia na ilha como um verdadeiro asceta, ensinando os selvagens a ler e escrever, e a conduzir-se como gente civilizada. Quando ele julgou que a tribo estava suficientemente instruída convidou os jornalistas de todo o mundo a visitar a ilha. Durante quatro anos clinicamente ensinou tudo errado aos indígenas ingênuos, ensinando-os a ler as palavras do fim para o princípio, a escrever no alfabeto Morse, a contar somente os números ímpares. Aos jornalistas espantados, vários membros da tribo perguntaram com a maior naturalidade se já tinha terminado a Guerra dos Cem Anos e se Cristóvão Colombo ainda era campeão de todos os pesos na Marinha dos Estados Unidos...

(Da revista *Umbral* — Caracas)

Sobre a cidade de Pádua, caiu uma nuvem de borboletas brancas. Estas eram tão numerosas que parecia um nevão cobrindo totalmente as casas, as ruas e as árvores. As borboletas introduziram-se nas casas e foi necessário fechar a toda a pressa as janelas. Os cientistas não conseguiram explicar este raro fenómeno.

(Do semanário *Sintesis* — Palencia)

Em excavações realizadas nos arredores de Oldenzäl descobriram-se os restos de um túmulo que data do século VII antes de Cristo. Foram também descobertos os vestígios de um templo celta. As reminiscências célticas nos países germanizados são tão raros que esta descoberta chama a atenção dos arqueólogos.

(De *Entente* — Paris)

Rádio Pequim anunciou a transformação revolucionária da língua chinesa. Depois de trinta mil anos, a complicada escrita ideográfica chinesa, que compreende quarenta mil sinais diversos, será substituída por um alfabeto semelhante ao nosso.

(De *Bookfreest* — Teiden)

Faleceu em Londres o carrasco da Torre, cuja missão era decapitar os condenados por alta traição. Desde 1746, data da revolta escocesa, que não se faziam execuções. O actual carrasco tinha apenas por obrigação passar revista uma vez por ano à Torre de Londres levando ao ombro uma reluzente machada.

(Da revista *Coronet* — N. Iorque)

O governo italiano ordenou um estudo científico para ver se é possível evitar o desmonoramento da Torre de Pisa. A torre tem já uma inclinação de cerca de 5 metros, e vai-se inclinando à razão de meio milímetro cada mês. A Torre de Pisa, que é de mármore branco, constitui uma atracção turística. É visitada anualmente por 70 000 pessoas.

(De *New C. European Observer*)

Win Than, beleza birmana que desempenha um papel numa película que se está rodando agora em Hollywood, afirmou que a intrigam muito as cenas amorosas do cinema americano. Na Birmânia — disse ela — uma rapariga nunca dirá ao seu noivo «amo-te com todo o meu coração» mas sim «quero-te com todo o meu fígado».

(Da revista *Clave* — Montevideo)

Desde que se disse há pouco que os cigarros podiam produzir o cancro pulmonar, aumentaram consideravelmente nos E. Unidos o número dos que fumam cachimbo e charuto. Muitas mulheres passaram a fumar cachimbo, aumentando assim o número dos que já utilizavam este processo.

(Do semanário *To Day* — Londres)

As focas voltam anualmente ao mar alto para procriar e os seusinhos encontram-se em território dos E. Unidos. Tripulações de pesqueiros canadianos matam as focas em terra quando elas emigram. A criação destes animais estava a ser exterminada e os E. Unidos decidiram que eles eram propriedade sua visto que tinham os filhos em solo americano. O Canadá não possuindo lugares onde as focas se reproduzissem reclamou compensações. Os E. Unidos concordaram em pagar apenas 75 por cento o valor dos lucros com o negócio das peles.

(Da revista *Abside* — México)

A seis quilómetros de Rangun, capital da Birmânia, está a celebrar-se num gigantesco «pagode» o sexto concílio mundial de budismo no qual tomam parte milhares de monjes que psalmodiam as quinze mil páginas do «Tipitaka». A leitura deste livro sagrado durará 1 600 horas, isto é, mais de dois meses.

(Do *Vrij Nederland* — Haya)

Entre os muitos norte-americanos que foram a Inglaterra presenciar a corrida de automóveis Taça Gordon Benet, havia um com a mania de coleccionar automóveis que houvessem matado gente. Faleceu recentemente num desastre de automóvel.

(Do *L' Uomo Qualunque* — Roma)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material
3.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III Série, n.º 224, de 22 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção-Geral de 14 do corrente, os projectos de nova tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha e o do aviso ao público que anuncia a sua entrada em vigor e anulação e substituição de idêntica tarifa actual e seus 2.º, 3.º, 4.º e 5.º aditamentos, cujos projectos foram apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o primeiro dos quais também em nome da Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», II Série, n.º 219, de 16 de Setembro, publica o seguinte:

Gabinete do Ministro

Tendo a comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado terminado a sua função e a de carácter liquidatário que lhe foi atribuída pelo Decreto-Lei n.º 39 505, de 31 de Dezembro de 1953: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, extinguir a referida comissão e prestar louvor e agradecimento público ao seu presidente, engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres, em especial, e aos vogais Drs. Francisco Pinto Moledo e Fernando Waddington, engenheiro Constantino Shroeter Batalha de Carvalho e José António de Abreu e delegados do pessoal Manuel Joaquim Vaz e Júlio de Azevedo.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1904)

A electricidade e o vapor

A Companhia do caminho de ferro central do Estado de Nova-York vae pôr em serviço quarenta locomotivas electricas.

Teem a força de dois mil e oitocentos cavallos e podem rebocar comboios de passageiros com o peso de tresentas e quarenta e cinco toneladas, com a velocidade de setenta e cinco milhas por hora.

As locomotivas a vapor que fazem actualmente o serviço dispõem apenas da força de mil e quinhentos cavallos e a maxima velocidade que podem desenvolver é de noventa milhas por hora.

As novas locomotivas teem duas frentes podendo trabalhar em qualquer direcção.

Outras companhias vão seguir o exemplo d'esta, empregando a electricidade nas secções em que o movimento é mais intenso.

Linhas Portuguezas

Carruagens automoveis — A nova carruagem automovel para o serviço de passageiros na linha de Oeste que, como dissemos já, vinha em transito para Lisboa, deu ja entrada nas officinas geraes da Companhia Real para ser devidamente experimentada.

Além da machina e do fourgon, consta a carruagem de tres compartimentos para transporte de passageiros, que podem ser oito de primeira classe, nove de segunda e de nove de terceira.

É de systema Purrey, com freios automaticos Clayton e apresenta um bello aspecto.

Signaes de alarme — Vão ser adaptadas ás carruagens das nossas linhas os aparelhos para signaes de alarme, à maneira do que se usa nas linhas estrangeiras.

Esta innovação é uma valiosa garantia para a segurança dos passageiros em viagem.

O decreto respectivo menciona as penas em que incorrem os passageiros que indevidamente façam uso dos referidos aparelhos. Constan de multas que variam de 50\$000 a 200\$000 réis, podendo ser aggravadas e m prisão e indemnização mínima de 5\$000 réis pelos prejuizos causados nos respectivos signaes.

RONDA DOS BAIRROS



ESTRELA



bairro da Estrela, numa das colinas de Lisboa, tem um certo ar de mundo à parte, com fronteiras bem definidas dos outros bairros que o rodeiam.

Dir-se-ia um oásis de socego, nesta cidade alegre e buliçosa, que todos os dias cresce, sem pedir licença a ninguém.

O seu maravilhoso jardim, o de Guerra Junqueiro, a que o povo, teimosamente, continua a chamar Jardim da Estrela, é um verdadeiro paraíso, onde não faltam árvores, flores, grutas, lagos e recantos para repouso do corpo e do espírito.

A Basílica da Estrela — com o seu alto zimbório, onde se pode subir para admirar um vastíssimo panorama de Lisboa, e um presépio monumental com encantadoras figurinhas esculpidas por Machado de Castro — é outro motivo que classifica este bairro como um dos mais interessantes da capital. Percorrê-lo, lentamente, é um delicioso passeio que sinceramente recomendamos a quem deseje conhecer esta cidade num dos seus aspectos mais socegados e tranquilos.

Servem este bairro os «eléctricos» das carreiras 25, 26 e 28: e os autocarros das carreiras 9, 13 e 22.



Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro

(Conclusão)

ARTIGO 59.º

1. Os autos do n.º 1.º do artigo 56.º têm de ser lavradas em triplicado.

Um dos exemplares ficará em poder da empresa; os outros serão enviados, com a possível urgência e dentro do prazo máximo de quinze dias, à Direcção-Geral de Transportes Terrestres e ao delegado do procurador da República da comarca do lugar da infracção.

Não se aplica a estes autos o preceito do artigo 167.º do Código de Processo Penal, na parte em que manda aguardar, pelo prazo de dez dias, o pagamento voluntário da multa.

2. Os autos do n.º 2.º do artigo 56.º serão lavrados em duplicado. O seu destino é o indicado ao número anterior, exceptuada a parte relativa ao delegado.

Se o acidente for grave, o auto será enviado imediatamente à Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Quando o auto não possa ser lavrado e enviado imediatamente, deverá a empresa fazer a essa entidade a participação imediata do acidente e remeter o auto logo que seja possível.

3. Tratando-se de acidente de trabalho, lavrar-se-ão dois exemplares. Um ficará em poder da empresa; o outro será enviado, como participação, ao tribunal de trabalho respectivo.

Exceptua-se o caso de o acidente ser consequência de facto criminoso ou de contravenção de leis ou regulamentos por parte de terceiros, entendendo-se por terceiros as pessoas que se encontrarem nas condições do § 1.º do artigo 7.º da Lei n.º 1942. Neste caso observar-se-á o disposto no n.º 1 deste artigo 59.º

ARTIGO 60.º

1. Os autos lavrados pelos agentes ajuramentados farão fé em juízo até prova em contrário, tanto na instrução como no julgamento, quando à infracção corresponder processo de polícia correcional, processo de transgressão ou processo sumário, salvo nos casos especiais em que a lei exija outras diligências para a instrução do processo.

2. Nos outros processos penais ou nos civis os autos farão começo de prova, a completar por outros meios.

ARTIGO 61.º

1. Se a infracção de que se levanta o auto deixou vestígios, cumpre aos agentes tomar as providências necessárias para evitar que os vestígios se apaguem ou alterem antes de examinados pelo Ministério Público.

2. Mas se este não proceder ou mandar proceder ao exame dentro de dez dias, contados desde o dia seguinte àquele em que o auto foi expedido, pode a empresa remover os objectos danificados e entregá-los a quem pertencerem, fazendo, porém, verificar por agente de categoria não inferior à de subinspector, ajuramentado, todos os vestígios que possam contribuir para a reconstituição da ocorrência e para a descoberta da verdade.

Desta verificação se lavrará auto em duplicado, devendo um dos exemplares ficar em poder da empresa e o outro ser enviado, dentro de cinco dias, ao Ministério Público.

3. Quando se tornar absolutamente indispensável, para a livre circulação dos comboios, a remoção imediata dos objectos danificados, observar-se-á o disposto n.º 2. Neste caso, no auto enviado ao Ministério Público registrar-se-á que se procedeu, com as cautelas devidas, à remoção e entrega dos objectos por assim o exigir a livre circulação dos comboios.

4. O dono dos objectos danificados e o presumido responsável serão avisados, quando possível, para assistir, querendo, às verificações a que se referem os n.ºs 2 e 3.

ARTIGO 62.º

1. Se em consequência do acidente referido no n.º 2.º do artigo 56.º tiverem ficado sobre a via, ou junto dela, objectos danificados pertencentes a terceiros, no auto a enviar à Direcção-Geral de Transportes Terrestres far-se-á menção dessa circunstância e pedir-se-á que se mande proceder às verificações necessárias para se determinarem as causas, as responsabilidades e as consequências do acidente.

Dentro de dez dias, a contar do imediato àquele em que o auto foi enviado, a Direcção-Geral dará satisfação ao pedido e, feito o exame, autorizará imediatamente a entrega dos objectos.

2. Se dentro do prazo designado no número anterior a Direcção-Geral não providenciar, aplicar-se-á o disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo anterior.

3. Quando se verificar o caso previsto no n.º 3 do mesmo artigo, observar-se-á o que se dispõe nesse número e no n.º 4.

ARTIGO 63.º

As despesas a que der causa a guarda e conservação dos objectos danificados ficarão a cargo do infractor ou do responsável pelo acidente.

Se não puder apurar-se quem foi o responsável, serão as despesas suportadas pelo dono dos objectos.

CAPÍTULO VII

Regime de responsabilidade

SECÇÃO I

Disposições gerais

ARTIGO 64.º

A empresa responde pelas perdas e danos que causar às pessoas e à propriedade alheia, em conformidade com o que neste regulamento se estabelece.

Em tudo quanto não vai previsto neste regulamento aplicar-se-ão, quer as normas especiais da responsabilidade do transportador, quer as regras gerais da responsabilidade civil.

ARTIGO 65.º

Em matéria de responsabilidade criminal observar-se-á o disposto no Código Penal e nas leis complementares.

SECÇÃO II

Disposições especiais

SUBSECÇÃO I

Passageiros

ARTIGO 66.º

Cumpra à empresa indemnizar os passageiros de todos os prejuízos que sofrerem em consequência de acidente, quer nas suas pessoas, quer nos valores de mão e animais que levem consigo, salvo se demonstrar que o acidente foi produzido por caso fortuito, força maior, culpa da vítima ou de terceiro.

ARTIGO 67.º

1. O disposto no artigo anterior aplica-se também aos prejuízos causados em bagagem despachada.

2. Para a fixação do montante da indemnização atender-se-á ao seguinte:

a) No caso de avarias, o quantitativo da indemnização será igual à importância do dano;

b) No caso de perda total ou parcial, a empresa pagará 100\$ por cada quilograma, salvo se o passageiro tiver feito declaração especificada do conteúdo da embalagem. Neste último caso o passageiro será indemnizado do prejuízo sofrido, calculado sobre a base da declaração.

3. O que se determina nas alíneas a) e b) do número anterior observar-se-á também nos casos de avaria e perda que não sejam consequência de acidente.

ARTIGO 68.º

Em caso de acidente deve a empresa tomar todas as providências necessárias para que os passageiros e pessoal do comboio sejam socorridos prontamente.

ARTIGO 69.º

1. Considera-se passageiro, para os efeitos dos artigos anteriores, toda a pessoa que viaja no comboio munida de título de transporte, exceptuados os empregados e funcionários em serviço da empresa.

As pessoas que se houverem introduzido fraudulentamente no comboio só adquirem a qualidade de passageiros depois de regularizada a sua situação.

2. Entende-se que o transporte começa no momento em que o passageiro se confia ao transportador e subsiste enquanto dura esta situação. São da responsabilidade do passageiro os actos de subir para a carruagem e descer dela.

SUBSECÇÃO II

Mercadorias

ARTIGO 70.º

1. A empresa responde pelos prejuízos sofridos pelas mercadorias desde a recepção até à entrega, salvo se provar que o prejuízo resultou de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou do destinatário.

2. Responde também pelos prejuízos resultantes de demora na entrega, salvo se fizer a prova de que a demora foi consequência de circunstâncias que o caminho de ferro não podia evitar nem estava ao seu alcance remediar.

ARTIGO 71.º

A empresa não é responsável pelos prejuízos emergentes:

a) Do facto de o transporte ser feito em vagão des coberto, quando esta forma de transporte seja facultada pelas tarifas ou tenha sido estabelecida na declaração de expedição;

b) Da falta de embalagem ou de embalagem defeituosa, quando se tratar de mercadorias que devem ser embaladas convenientemente;

c) Do facto de terem sido transportados sem guarda competente animais vivos, quando por força das tarifas o animal podia ser acompanhado de guarda ou o devia ser em consequência de ajuste especial;

d) De incêndio provocado por faúlhas da locomotiva, quando se verificarem as circunstâncias previstas no n.º 2 do artigo 37.º, ressalvado, porém, o que se determina no n.º 3 do mesmo artigo.

SUBSECÇÃO III

Vagões Particulares

ARTIGO 72.º

1. Se o vagão foi danificado quando circulava em serviço do seu proprietário ou de terceiro locatário, a empresa responde pelo prejuízo, excepto se provar que este foi consequência de caso fortuito, força maior, culpa do expedidor, do destinatário ou de terceiro, vício ou defeito do vagão ou da sua carga.

2. No caso de incêndio provocado por faúlhas da locomotiva, observar-se-á o que fica prescrito no n.º 2 do artigo 37.º

ARTIGO 73.º

1. Tratando-se de vagão particular ao serviço da empresa, por virtude de aluguer ou de requisição, não responde ela pelas deteriorações inerentes ao uso ordinário do vagão.

2. Quanto aos outros prejuízos, a empresa é obrigada a indemnizar o proprietário, salvo se demonstrar, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, que o prejuízo não lhe é imputável.

ARTIGO 74.º

Se o vagão for danificado quando circulava vazio, utilizado ou não pela empresa, quando estacionava, ou quando estacionava, ou quando estava retido para reparações, a empresa responde pelo prejuízo, com a ressalva estabelecida no n.º 2 do artigo anterior.

SUBSECÇÃO IV

Responsabilidade por prejuízos causados a outras pessoas

ARTIGO 75.º

1. Se algum veículo ou animal for atropelado, em passagem de nível, pelo material circulante, observar-se-á o seguinte:

a) Tratando-se de passagem de nível sem guarda nem sinalização apropriada, a empresa não incorre em responsabilidade;

b) Tratando-se de passagem de nível com guarda ou com sinalização apropriada, a empresa responde pelos prejuízos causados se a passagem estava aberta ou se não havia nela sinal de via impedida.

2. Se a passagem estava fechada e foi aberta a instâncias de quem pretendia passar, a responsabilidade reparte-se entre a empresa e a pessoa prejudicada.

3. Quando se verificarem as ocorrências previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 25.º, a empresa não responde por quaisquer prejuízos.

4.º Entende-se por sinalização apropriada a instalação de aparelhos que dêem o aviso da aproximação de comboios.

ARTIGO 76.º

Se o material circulante atingir algum peão em passagem de nível, o regime de responsabilidade será o seguinte:

a) Tratando-se de passagem de nível sem guarda nem sinalização apropriada, aplica-se o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo anterior;

b) Tratando-se de passagem com guarda, mas que estava aberta ou o foi espontaneamente, a empresa responde pelos prejuízos causados. Sucede o mesmo quando a passagem, tendo sinalização apropriada, e devendo o sinal ser de via impedida, fosse de via livre;

c) Estando a passagem de nível fechada e tendo o sinistrado praticado algum dos factos mencionados nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior, aplicar-se-á o que nestes números se dispõe;

d) Estando a passagem de nível fechada e tendo se a vítima utilizado de postigo existente nas cancelas, a empresa não tem responsabilidade, salvo se contra ela se provar que o guarda estava presente e não avisou o sinistrado, podendo fazê-lo, do perigo que corria.

ARTIGO 77.º

Se o acidente ocorrer em passagem concedida a proprietário particular, observar-se-á o disposto nos artigos anteriores, substituindo-se à responsabilidade da empresa a do concessionário da passagem.

CAPITULO VIII

Reclamações e acções

ARTIGO 78.º

1. Quando as mercadorias apresentem à chegada sinais manifestos de deterioração ou avaria, ou quando seja visível a falta de objectos expedidos, o destinatário, querendo salvaguardar o seu direito à indemnização, deve declarar, no acto da entrega, que só com reserva recebe a remessa.

2. Feita a declaração referida, a empresa não entregará a mercadoria sem se proceder à verificação do estado da remessa. A verificação será efectuada imediatamente, ou no prazo mais curto possível, pelo chefe da estação e pelo destinatário ou pessoa por este designada, com assistência de duas testemunhas. O resultado será reduzido a termo.

3. Se a empresa fizer a entrega sem proceder a verificação, ficará sujeita a pagar a indemnização que for pedida pelo destinatário.

ARTIGO 79.º

1. Ainda que a remessa não apresente sinais de deterioração nem seja visível a falta de objectos expedidos, pode o destinatário fazer a declaração a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, devendo neste caso observar-se o que no mesmo artigo está estabelecido.

2. Se o destinatário receber a mercadoria sem fazer declaração nem reserva alguma, fica inibido de reclamar qualquer indemnização fundada em deterioração ou perda dos objectos expedidos.

ARTIGO 80.º

Feita a verificação a que se refere o artigo 78.º, se as partes não chegarem a acordo quanto ao montante dos prejuízos, a acção de indemnização pode ser proposta dentro de um ano, a contar da entrega da mercadoria.

ARTIGO 81.º

1. Quaisquer outras acções de indemnização por prejuízos causados pelo caminho de ferro devem ser propostas

dentro de um ano, a contar da data em que ocorreu o facto que serve de fundamento à acção.

2. Quando a acção se baseie na perda total ou no atraso de entrega de mercadorias ou bagagens, o prazo fixado no número anterior contar-se-á da data em que a bagagem ou a mercadoria devia ser entregue.

ARTIGO 82.º

As tarifas regularão os direitos e obrigações da empresa e dos pagadores dos portes nos casos de cobrança excessiva ou deficiente por erro na aplicação das taxas.

Ministério das Comunicações, 21 de Agosto de 1954. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Administração dos Portos do Douro e Leixões

De harmonia com a deliberação tomada ao abrigo do n.º 9.º do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 36 977, de 20 de Julho de 1948, se publica que o Conselho de Administração dos Portos do Douro e Leixões, por despacho de 17 do mês em curso, autorizou, nos termos do artigo 24.º do mencionado Decreto-Lei n.º 36 977, a seguinte transferência de verba no orçamento vigente da mesma Administração:

Pagamento de serviços e diversos encargos:

Artigo 9.º «Despesas de higiene saúde e conforto»:

- | | |
|--|-------------|
| 1) «Serviços clínicos e de hospitalização» . . . | — 5 000\$00 |
| 2) «Luz, aquecimento, água, lavagem e limpeza» | + 5 000\$00 |

Administração dos Portos do Douro e Leixões, 17 de Agosto de 1954. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antão Santos da Cunha*.

Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado

Engenheiro Carlos Manitto Torres

Tendo a comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado terminado a sua função e a de carácter liquidatário que lhe foi atribuída pelo Decreto-Lei n.º 39.505, de 31 de Dezembro de 1953, foi determinado pelo Ministro das Comunicações extinguir a referida comissão e prestar louvor e agradecimento público ao seu presidente, sr. engenheiro Carlos Manitto Ferreira Torres, em especial, e aos vogais drs. Francisco Pinto Moledo e Fernando Waddington, engenheiros Constantino Shroeter Batalha de Carvalho e José António de Abreu e delegados do pessoal, srs. Manuel Joaquim Vaz e Júlio de Azevedo.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,30 — «Cinema».
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Luzes da Ribalta»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A Morte não é o fim»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Recortes sem Comentários

É preciso acabar com isto!

Escrevem nos alguns dos nossos leitores, justamente indignados e entristecidos com alguns factos que se verificam em relação aos marinheiros americanos que agora se mostram em Lisboa.

Eles são perseguidos por agentes de certo comércio repulsivo e mesmo por mulheres que tentam atraí-los — e isto sem reboço, à vista de toda a gente na própria capital do país. Nada mais temos a acrescentar, senão apontar os factos para que as autoridades intervenham, a bem do prestígio de uma terra civilizada.

(De República)

Uma Sugestão

O cuidado que tem sido posto nas nossas emissões de selos vai merecendo — e com justiça — as mais lisonjeiras referências da parte dos especialistas na matéria.

O selo não vale apenas pela sua taxa: não se destina já hoje a resolver apenas o problema das franquias postais. O selo é, na sua moldura gráfica, um pouco da recordação duma Pátria; transporta consigo pedaços da alma dum povo, gestos da sua paisagem e do seu sentimento. Há selos para fixar uma data, um acontecimento, uma obra.

Assim, nunca é demais encarecer o cuidado e o esmero que se põem na feitura dos selos. Importa porém sanar, aqui e além, pequenas deficiências que se verificam em algumas emissões. Ninguém desconhece por exemplo as soberbas colecções de selos do nosso Ultramar, designadamente as colecções de Angola e de Moçambique. Dir-se á que representam um trabalho muito sério, no que toca à escolha de motivos, à perfeição gráfica, à elegância e beleza dos desenhos. Mas é possível que muitas pessoas, com algum espírito de observação, tenham notado aí uma grave falta — a de não se ter tido o cuidado de lhes colocar o nome de Portugal. Não faz sentido realmente que nos selos de Moçambique, de Angola ou de qualquer outra província ultramarina não se encontre, ao lado dos nomes dessas províncias, a palavra *Portugal*, tal como se encontra nos selos da Metrópole. A unidade da Nação Portuguesa não pode justificar a diferença de critérios. Se as províncias ultrama-

rinhas se equiparam às províncias do continente e se todos considerariam absurdo e impróprio que houvesse selos onde o nome de Portugal fosse substituído pelos nomes de Alentejo ou Estremadura, então há que rever as posições tomadas e entrar naquele caminho que se mostra consentâneo com os princípios que informam a nossa organização política e administrativa e que se encontram expressos na actual Constituição Política e na Lei Orgânica do Ultramar — lei n.º 2.066 de 27 de Junho de 1953.

Trata-se talvez de obscuras bagatelas. Porventura se observará que tão pequenas coisas não destoarão demasiado no conjunto. Importa entretanto não esquecer que, em política, não se sabe, por vezes, onde começa e onde acaba o valor dimensional das grandes e das pequenas coisas.

Ao senhor Ministro do Ultramar, grande figura de estadista que tão luminosamente tem sabido apreender as mais discretas realidades do nosso Ultramar, estas coisas não passarão despercebidas.

O nome de Portugal anda hoje no nosso Ultramar desfraldado como bandeira triunfal no coração dos portugueses. O caso da Índia acaba de servir para mostrar ao Mundo por forma arrebatadora, esta realidade.

(Dario Martins de Almeida — O Ilhavense)

Ciganos

No próximo Outono, em data a fixar, realizar-se-á em Sevilha o I Congresso Mundial da Ciganagem. A reunião é aberta aos ciganos de todo o Mundo, mas os organizadores proclamam que ela será essencialmente católica e que, além de estudar os problemas que interessam à sua «raça», procurará obter do Papa que «Jesus de la Salud» e a «Virgem de las Angustias» sejam proclamados patronos de todos os ciganos.

No programa das festas figura uma corrida com os ciganos Cagancho, Gitanillo de Triana, El Albaicin, etc.; um espectáculo de «canto grande» e de danças com Carmen Amaya, El Príncipe Gitano, Manolo Caracol, Luisita Ortega, Lola Flores, Dolores Vargas e Paquita Rico.

Durante o Congresso será eleito o «Rei dos Ciganos».

(Do Diário de Notícias)

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da

Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Brindes & Calendários

Da Litografia Nacional, do Porto, recebemos um formoso calendário, para 1954 e 1955, que reproduz, de maneira notável, em «Offset» um painel de um retábulo do século XV, da autoria, segundo um crítico e historiador de arte norte-americano, dos pintores aragoneses Martin Bernat e Miguel Ximenez.

Com este belo e artístico calendário, a Litografia Nacional comemora 60 anos de actividade e demonstra, com orgulho de todos os portugueses, que as possibilidades técnicas, no nosso país, atingiram um alto grau de perfeição.

Agradecendo a valiosa oferta, cumprimentamos a Litografia Nacional pelo 60.º aniversário da sua fundação.



Imprensa

Diário Popular

Completo doze anos de existência o «Diário Popular», superiormente dirigido pelo sr. dr. Francisco da Cunha Leão, que neste alto cargo tem sabido manter grande prestígio e abolindo actos mesquinhos que em nada prestigiavam o importante diário.

Ao ilustre director do «Diário Popular», ao seu corpo redactorial e a todos os que ali trabalham, é com viva satisfação que apresentamos o nosso cartão de cumprimentos desejando sucessivos progressos.

SUPRESSÃO DE MAIS UMA PASSAGEM DE NÍVEL

Estão bastante adiantados os trabalhos da passagem superior sobre a linha férrea do Sul, junto à estação de Boliqueime, na estrada 125, do litoral algarvio.

Estação Rodoviária Internacional de Vilar Formoso

Já está aprovado o projecto da estação rodoviária internacional de Vilar Formoso, comum aos serviços fronteiriços dos dois países, constando de uma grande rotunda no limite da raia, com plataformas especiais para os carros ligeiros que entram e saem do Porto e outros para os autocarros de turismo.

As obras devem começar imediatamente.



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES, BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO, LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO, METAIS FOSFOROSOS, REDES, SOLDAS, TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA

Hôtel Bayard



**17, Rue du Conservatoire
PARIS**

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

**L I S B O A
PORTUGAL**

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones { 72671
76736

End. Telegr.: «Socimadel»

**ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**

*Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet*

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

**CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO**

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Sociedade Técnica de Hidráulica

S. A. R. L.

Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14

Telefones 40798 - 57127/8

L I S B O A