

12.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1959

Número 1721

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

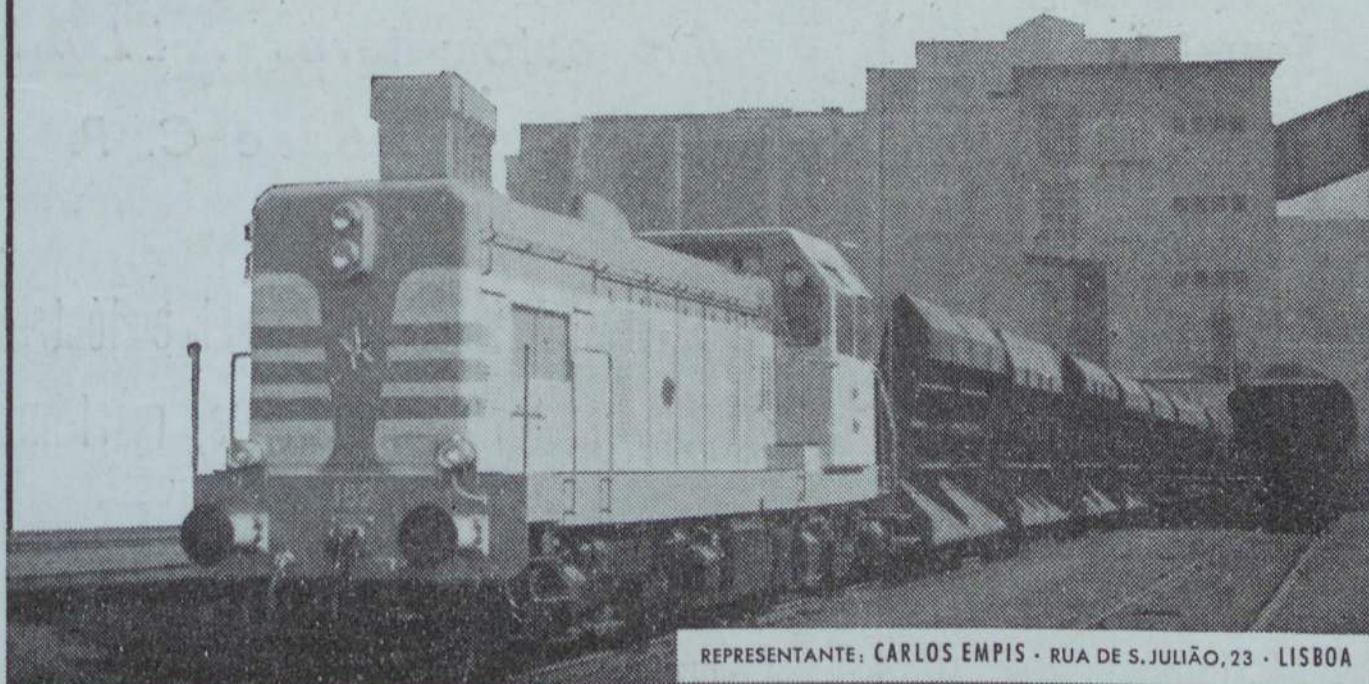
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

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

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

NOVOS

televisores PYE que aliam às características técnicas, que os tornaram famosos, a possibilidade de proporcionar dois modelos com um único televisor: um sóbrio e elegante móvel e um modelo de mesa.



Peça uma demonstração aos Agentes e Revendedores PYE em todo o País.



Representante exclusivo:

CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

Rua D. João V, 2 * Telef. 680007 * LISBOA



Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

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 - 2 — 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, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 190

1721

1 — SETEMBRO — 1959

ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

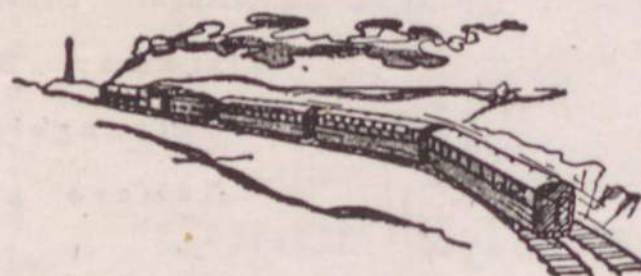
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.	315
No Rápido-Motor do Algarve, por GUERRA MAIO	316
A modernização dos Caminhos de Ferro e a criação de grandes redes europeias, por EDMOND DELAGE	317
Publicações recebidas	318
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por B. WOŁOWSKI.	319
Recortes sem comentários	321
Linhas Estrangeiras	322
Os nossos mortos	323
Parte oficial.	324



Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

POR oferta do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, a que preside o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, recebemos o Relatório e as Contas do 55.º exercício, apresentados à Assembleia Geral Ordinária de 30 de Maio deste ano e referentes a 1958. É um documento de grande interesse, por constituir uma prova da importância desta Companhia.

O Conselho Fiscal, no seu Parecer, ao registar, com merecido louvor, o invulgar esforço desenvolvido, em 1958, pelo Conselho de Administração no sentido de bem orientar os negócios da Companhia, nota que no decurso do exercício, conquanto se tivesse atingido o maior percurso quilométrico, se verificou um abaixamento de receitas, não só devido à qualidade do tráfego, mas também à menor lotação da parte da carga transportada. E como as despesas aumentaram ligeiramente, resultou um saldo de exploração inferior ao do ano 1957, conquanto ainda apreciável e superior ao verificado nos anos anteriores a 1956.

Como se sabe, a Companhia foi autorizada pelo Governo, nos termos do Decreto n.º 41.725, de 8 de Julho de 1958, a emitir novas obrigações até à importância de 800.000 contos ou £ 10.000.000, em séries, conforme as necessidades de investimento, sendo a primeira série até ao montante de 240.000 contos e ao juro anual de 5%. Das condições dessa emissão, é de salientar, pela sua importância e significado, a que consente que tanto os juros como a amortização constituam encargo sobre os rendimentos do caminho de ferro mesmo para além do termo da concessão. O Relatório, a propósito, refere que o projecto do respectivo contrato da curadoria já foi elaborado, e submetido à apreciação do Governo para efeitos da sua aprovação.

Durante o ano de 1958, a Companhia

inverteu a importância de 24.000 contos em obras e aquisições de ampliação do Estabelecimento, a saber: 1.300 contos para a construção de material circulante; 1.200 contos para aperfeiçoamento dos sistemas de sinalização; 2.700 contos para o reequipamento das oficinas e depósitos; 3.300 contos para novos edifícios e outras obras; 6.000 contos para balastragem da linha e 5.000 contos para povoamentos florestais.

O programa de novos investimentos aprovado para o triénio de 1959-1961 envolve o dispêndio de 119.380 contos.

A Companhia, além dos referidos investimentos, projectou e encomendou uma nova ponte metálica para substituir a velha ponte, também metálica, sobre o rio Catumbela, que se encontra em serviço desde 1905. Os trabalhos nos encontros estão quase concluídos, esperando-se que a montagem da estrutura fique acabada até ao fim do próximo ano.

O Relatório informa-nos também acerca da obra social que a Companhia está realizando em Benguela. Mantendo a orientação de colocar em bens imóveis os fundos disponíveis da Caixa de Reformas, a Administração continua a proceder à compra e construção de casas destinadas a alojamento de pessoal, no Lobito e noutras localidades ao longo da linha. Com a Câmara Municipal de Nova Lisboa foi feito o importante acordo para a cedência de 127.000 metros quadrados de terreno com o mesmo objectivo.

O rendimento líquido da exploração foi de 151.344.921\$20, de que se deduziram 41.411.260\$80 (amortização, juros de 4% e juros de 5%). Do lucro líquido destinou-se a importância de 82.500.000\$00 para pagamento de 12,5% por acção, cativo de impostos, ao capital accionista. Para Reserva de Estabilização de Dividendos arrecadou-se a quantia de 3.044.119\$60.

No Rápido-Motor do Algarve

Por GUERRA MAIO

FUI há pouco ao Algarve e de novo no comboio-motor. As duas carruagens iam cheias e com alguns passageiros de pé. A marcha fez-se sempre à tabela e sem solavancos, o que mais uma vez veio destruir a lenda que no Vale do Sado não se pode andar depressa pelo acidentado da linha e das suas numerosas curvas e contracurvas.

Os 136 quilómetros que vão de Setúbal à Funcheira, o comboio-motor fê-los em 2 horas e 2 minutos, o que representa a marcha comercial de 68 à hora, só conseguido em Portugal em linhas de via dupla.

Mas quê? Nos tempos já remotos em que o rápido do Algarve foi desviado por Beja a linha do Sado foi acoimada de mal feita e que os comboios com certa velocidade, davam tais solavancos que remexiam os passageiros e quebravam os copos do salão-restaurante. Infantilidades a que em Portugal se dá facilmente asilo.

Pois lá fomos com Nossa Senhora e pelas mãos hábeis do motorista sem incómodo de espécie alguma. O nosso destino era Portimão, onde chegámos à tabela, às 0 h 36 minutos. Aqui surgiu a tragédia com todos os seus negrumes. Na estação, dois taxis apenas, que duas famílias tomaram com destino à Praia da Rocha. Que fazer? Ir a pé à procura de um hotel ou de uma pensão que nos abrigasse, por uma interminável rua tortuosa onde não encontrámos vivalma. Quando demos conta, já tínhamos passado as últimas casas de Portimão e entrado na estrada asfaltada da Praia da Rocha onde um transeunte noctívago e obsequioso nos disse que tínhamos que voltar para trás, conduzindo-nos, ele mesmo, a uma pensão, assaz confortável onde nos alojámos.

O regresso não foi menos feliz: a automotora partia às 7, h 35, o que não é demasiadamente cedo, mas desde a porta do hotel até à estação nem um só café estava aberto onde pudéssemos tomar um reconfortante pequeno almoço.

Consultado o Guia Oficial vimos, com prazer, que em Tunes havia um restaurante e uma demora de 8 minutos, tempo bastante para um café e um pãozinho com manteiga. Café havia só um, que outro passageiro tomou. Pão não havia; o padeiro só passava às 10 horas e quanto a manteiga esta não estava nos usos da casa. Era isto às 8, h 19 minutos! Parece estranho, mas foi assim mesmo.

Aqui lembro ao digno Director-geral da C. P., sr. Eng.º Espregueira Mendes, sempre atento a deficiências que, como esta, arreliam o público e dispõem mal a viagem.

Já agora uma sugestão. Quando a C. P. fizer uma nova encomenda de automotoras, estas além de inter-passageiro deviam ser dotadas de corredor lateral, para que o passageiro, nas grandes distâncias, pudesse espairecer e não ser obrigado a viajar sempre sentado. Se um pequeno restaurante fosse posto nalgumas delas muito mais apreciado seria que um bar. O bar não entra bem nos nossos hábitos. Os nossos viajantes gostam de comer sentados e de tomar bebidas frescas conversando com os amigos. E já agora direi também que a chegada do comboio-motor ao Algarve é tarde demais. Dizem-me que a partida de Lisboa esteve para se fazer pelo vapor das 18, h 30 mas os algarvios querendo que ela tivesse ligação com o «Foguete» que, do Porto, chega a Santa Apolónia às 18, h 20, pediram que a partida fosse pelo vapor das 18, h 25. Se a partida do vapor das 18, h 30 pudesse ser retardada de 10 minutos ou passasse para as 18, h 40, os passageiros do «Foguete», que devem ser poucos, tinham 20 minutos de Santa Apolónia ao Terreiro do Paço para daqui seguirem para o Algarve.

Assim a chegada a Portimão seria às 23, h 50, a Lagos às 0, h 15, a Faro às 23, h 50, a Olhão à meia noite, etc.

O passageiro de hoje não é o noctívago de outrora: quer chegar a casa como se tivesse ido ao cinema e, na manhã seguinte, ir, como de costume, à sua vida.

Agora duas palavras à Câmara Municipal de Portimão. Eu sei muito bem que ela não foi culpada do deplorável local em que lhe construíram a sua estação ferroviária, que devia ficar junto ao rio e no topo da bela avenida que conduz à cidade e à Praia da Rocha. O terreno é alagadiço, mas muitas obras se têm feito noutras terras mais difíceis e mais caras, mas o que ela hoje poderia fazer e sem grande despesa era dotar aquela rua interminável, que vai da estação ao centro da cidade, de placas em forma de setas que guiassem o passageiro.

Nunca se pensou nisso? Nunca é tarde para fazer bem,

A modernização dos Caminhos de ferro e a criação de grandes redes europeias

Por EDMOND DELAGE

OS caminhos de ferro da Europa ocidental apresentaram uma síntese muito interessante das suas actividades actuais no quadro da Exposição Universal de Bruxelas. Por essa ocasião, alguns dos grandes técnicos franceses dos caminhos de ferro, tendo à frente os srs. Louis Armand, presidente da União Internacional dos Caminhos de Ferro, e Charles Boyaux, director-geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, expuseram, no livro publicado anualmente em França sob o título de «O Ano ferroviário de 1958», os principais aspectos da modernização das redes ferroviárias, entre as quais a rede francesa ocupa um lugar mais do que honroso.

O sr. Louis Armand, secundado pelo sr. Boyaux, sublinhou, em primeiro lugar, que o caminho de ferro nunca desempenhou um papel tão essencial como hoje na economia de diferentes países. É o único meio de transporte perfeitamente adaptado às deslocações maciças dos passageiros. Ao mesmo tempo, graças ao aumento da velocidade e do conforto, e apesar do surto colossal do automóvel, e, em certos percursos, do avião, é um dos meios particularmente preferido pelo homem de negócios. Quanto ao tráfego das mercadorias, está assegurado pelo carril, segundo uma progressão equivalente à da expansão económica e as suas actividades são, a este respeito, muito variáveis, pois transporta tanto cargas pesadas como géneros leves.

Uma consideração, muitas vezes insuficientemente posta em valor, é que no estado actual das vias de comunicação, o caminho de ferro continua a ser o mais eficiente meio de transporte.

O sr. Louis Armand, que sempre foi um espírito inovador antes de assumir a Presidência da Euratom, admite que o caminho de ferro actual precisava de uma verdadeira renovação. Quando a locomotiva a vapor era a única máquina de tracção, a sua influência era geral e satisfazia tanto ao material e aos métodos de exploração, como ao espírito do homem.

Com o desenvolvimento, a variedade das técnicas e as necessidades dos transportes, o factor «tempo» e o factor «comodidade» vão ganhando maior importância de dia para dia. Antigamente, viajar era uma espécie de acontecimento. Achava-se quase natural passar uma noite inteira num comboio, sentado num canto da banquetta. Repousava-se no dia seguinte. Hoje, o homem de negócios não tem tempo para descansar. Mal chega, corre para as suas actividades. A viagem não pode, pois, ser para ele um motivo de fadiga. Ele quer ir deitado, ser protegido contra os solavancos e contra o ruído. Foi preciso, por consequência, modernizar os carris e as carruagens.

Por outro lado, o caminho de ferro é um grande consumidor. É obrigado a economizar a sua energia de tracção e, tanto quanto possível, de a extrair das fontes nacionais. Deve evitar, no interesse da nação, a queima dos combustíveis indispensáveis a outras indústrias.

É a esta última preocupação que responde largamente a electrificação das redes porque a substituição pela tracção eléctrica da tracção a vapor, graças à utilização da corrente de origem hidráulica e à possibilidade que têm as fornalhas das grandes centrais de queimar carvões, reduziram de dez a um (em França) os consumos de combustíveis.

Além disso, o caminho de ferro deve esforçar-se por trabalhar cada vez mais barato, porque o custo do transporte é um factor importante dos preços de custo duma nação moderna.

Destas diversas considerações, o sr. Louis Armand deduz a necessidade de técnicas novas para a elaboração de planos e de programas de trabalho bem reflectidos. O caminho de ferro deve beneficiar bastante, segundo ele, da extensão da electrónica e das máquinas de calcular. Estas permitem, com efeito, simplificar consideravelmente as operações de administração. Se bem não se possam marcar limites ao desenvolvimento do sistema automático, o telecommando em matéria de condução de veículos é uma

Publicações recebidas

«Espana» e «La Coruña»

Da Delegação do Turismo espanhol em Lisboa, recebemos, além de alguns sugestivos e artísticos cartazes de várias regiões e cidades de Espanha, uma interessante monografia, profusamente ilustrada, intitulada «Espana», com notícia histórica do país vizinho, descrição das suas cidades de arte, e indicações dos seus monumentos e museus e outros valores turísticos; e um opúsculo — «La Coruña», também artisticamente ilustrado com aspectos dos seus mais expressivos monumentos, paisagens e praias. Agradecemos a oferta.

Sinfonia Perdida — Versos de Manuel Pedroso Gonçalves

Posto a circular por «Coimbra Editora, Limitada», chega-nos às mãos, por amável oferta do seu autor, um novo livro do poeta Manuel Pedroso Gonçalves — *Sinfonia Perdida*. Acompanha este volume um Antelóquio do ilustre escritor, sr. capitão Nuno Beja. Desenhou a capa o distinto pintor Eduardo Rosa Mendes. Vem, pois, em boa camaradagem, o consagrado poeta que, com este livro, encerra um ciclo, iniciado em 1954, com *Síntese da Vida* e continuado em 1957, com o volume *Oásis*.

Quem conhece toda a obra de Manuel Pedroso Gonçalves, não deixará de sentir e dizer, como o capitão Nuno Beja o afirma no referido Antelóquio, que «a sua arte vai caminhando em magnífica ascensão, sem hesitações, de jeito de nenhuma forma denotador de quebra ou enfraquecimento».

Do livro — *Sinfonia Perdida*, reproduzimos uma das suas mais belas páginas:

Asa!... Mais alto

Ao José Mateus de Magalhães

Asa!... Mais alto, enquanto houver alento.
Sonho! Mais longe, porque o tempo foge.
Flor! Teu perfume é breve dia de hoje.
Roda! Cumpra teu «fado»: — o movimento.

Asa! Mais alto. Sempre mais além...
Quem sabe aonde a asa chegará
quando um mito a sustém?
Um mito? Uma certeza, que virá.

Asa, não pares! Irás tu tombar
morta de tédio, sobre o duro asfalto?
Asa, tens por missão voar... voar...
Asa!... Mais alto.

Muito melhor do que as nossas palavras, por mais elogiosas que fossem, enaltecem o valor do poeta do *Sinfonia Perdida* as três quadras acima transcritas.

solução a encarar a longo prazo. Não nos foi dado ler recentemente, numa revista americana, a previsão de transformações do automóvel funcionando sobre carris colocados nas estradas, e por onde circulariam, em extensos comboios, camiões e automóveis telecomandados?

A modernização do caminho de ferro actual apresenta as mesmas características que toda a indústria pesada em que se aplica a lei da produção em grande série. Isto implica, para o caminho de ferro, grandes linhas onde é possível condensar um volumoso tráfego e um tráfego regular. Isto explica que, por muito tempo ainda, o caminho de ferro parece continuar a ser um sistema de transporte impossível de sofrer concorrência.

Todos os países novos, no estado de desenvolvimento industrial, constroem linhas férreas. O caminho de ferro está na base das grandes explorações industriais da Sibéria. No Labrador, os canadianos inauguraram recentemente um caminho de ferro. É um caminho de ferro que transporta a montanha de ferro de Cerro-Bolivar até ao Orenoque. São caminhos de ferro que se vão construir na Mauritânia e na Argélia do Sul para a exploração das minas de Fort-Gourand e de Tindouf.

Estas necessidades justificam a concentração dos caminhos de ferro dos principais países europeus,

numa rede nacional, e, além disso, a criação de grandes redes europeias que estabeleceram entre eles, com o impulso de grandes técnicos como os srs. Louis Armand, Maurice de Vos, director-geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas, e Severo Rissone, director-geral dos Caminhos de Ferro italianos do Estado, uma verdadeira política de cooperação. Esta traduz-se por uma exploração em «pool» de «Vagões-Europ», na qual participam dez países da Europa ocidental e que permitiu reduzir a metade os percursos vazios em serviço internacional. Foi também constituído um parque de material europeu Standard, o que supõe uma unificação de certas técnicas graças à criação, em Utrecht, de um Laboratório de Pesquisas e Ensaios, organismo europeu que se denomina «O. R. E.».

Isto supõe novos meios de financiamento estabelecidos à base duma solidariedade financeira entre redes europeias, de que resultou a constituição da Sociedade «Eurofima».

A União Internacional dos Caminhos de Ferro, que se tornou, desde há anos, sob a presidência do sr. Louis Armand, numa realidade viva, tem por missão definir e estudar em comum todos os grandes problemas, cuja solução permitirá ao carril europeu de fazer cada vez melhor, perante a sua enorme tarefa de hoje e de amanhã.

AS FESTAS EM PORTUGAL**Inauguração do Caminho
de Ferro da Beira Alta****Viagem da Família Real
Notas e recordações de viagem**

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XVI

Póvoa e Famalicão

Do Porto à Póvoa e a Famalicão existe um pequeno caminho de ferro de via estreita, de 57 quilómetros.

O rei tinha aceitado para, em 11 de Agosto, fazer uma excursão nesta linha, que liga em Famalicão com o caminho de ferro do Minho.

A partida efectuou-se na estação da Boa Vista, às 2 horas.

Suas Majestades eram acompanhadas pelos ministros Srs. Fontes e Hintze Ribeiro, Conselheiro Guilherme Pacheco, Srs. Conde de Silva Monteiro, Barão de Trovisqueira, Carneiro de Vasconcelos, Visconde de Almeida, Serrão Prado, Jerónimo Pimentel, etc. etc., e pelas Senhoras: Condessa de Silva Monteiro, Condessa de Resende, D. Carlota Silva, etc.

A rainha tinha um elegante vestido azul escuro e um mantelete preto com guarnições de vidrilhos; o rei e os príncipes, assim como o seu séquito estavam de sobrecasaca.

Durante o trajecto foi servida nas carruagens uma merenda oferecida pela Companhia.

A viagem efectuou-se em duas horas e meia, e em toda esta região o acolhimento feito à família real foi tão cordial como simpático, da mesma forma como nas localidades que tinha antecipadamente visitado.

Em Famalicão, o rei e o seu séquito mudaram de comboio. Seguiram pelo caminho de ferro do Minho

e Douro, que pertence ao Estado, e percorreram a mais bela e a mais pitoresca parte de Portugal.

As 6 horas o comboio entrou na estação do Porto, e o rei dirigiu-se imediatamente para o seu palácio.

De manhã, o Visconde de Rio-Vez entregou ao soberano a quantia de 60.667 francos (10.920\$000 réis), produto de uma subscrição feita no Rio de Janeiro para os albergues nocturnos.

Visita à Fundição de Massarelos

A 12, pela manhã, o rei dirigiu-se à Foz, que possui uma linda praia a poucos quilómetros do Porto, e que é o lugar de veraneio da boa sociedade portuense.

Na volta, Sua Majestade parou em Massarelos para visitar a importante fundição.

O rei, aclamado pelos operários, louvou muito os trabalhos que lhe foram apresentados. Os chefes de oficina, Srs. Joaquim Francisco Praça, Manuel Gonçalves Lugarinho e João de Barros, foram recebidos por Sua Majestade, que depois de lhes ter dirigido algumas palavras, colocou-lhes no peito a cruz de cavaleiros da Ordem de Cristo.

Durante o dia a família assistiu a uma tarde musical organizada pela Associação Maria Pia.

A rainha distribuiu prémios aos alunos da escola desta associação, e fez presente de um relógio de ouro como recordação a cada uma das três senhoras que tomaram parte no concerto.

A noite realizou-se no palácio um grande jantar oferecido pelo rei.

A manhã de 13 foi consagrada a visitar o Colégio

Pestalozzi e a Escola Fröbel, cujo director é o Sr. Augusto Gustavo de Almeida. Sua Majestade percorreu todas as dependências, os jardins, e assistiu aos diferentes trabalhos dos alunos. Sua Majestade igualmente visitou o estabelecimento hortícola do Sr. José Marques Loureiro, e examinou minuciosamente todas as plantas. O Sr. Loureiro ofereceu-lhe uma planta muito rara de grande valor.

Às 4 horas da tarde o rei recebeu no palácio a deputação da Associação Liberal, acompanhada de diversos velhos soldados dos regimentos que, durante a Guerra Civil, desembarcaram no Mindelo. Existe ainda uma vintena desses velhos bravos.

As festas no Porto terminaram por uma sessão solene da Associação Comercial no Palácio da Bolsa, consagrada ao sorteio de dez donativos de 400\$000 réis (2.223 francos) às viúvas e órfãos indigentes dos membros dessa associação.

Toda a família real, os ministros, as autoridades, o cardeal arcebispo e grande número de convidados assistiram a essa sessão.

A Associação Comercial tinha-se excedido na decoração interior do palácio e da sala de distribuição dos donativos. O presidente, Sr. Conselheiro Xavier, dirigiu um discurso aos soberanos.

Procedeu-se em seguida ao sorteio dos donativos, e a rainha entregou os títulos (inscrições) às esposas dos directores da Associação, que deverão dá-los às viúvas e órfãos que a sorte designara.

Durante a solenidade, a orquestra tocou a Ave-Maria de Gounod, e o Sr. Deputado João Arroio pronunciou um discurso alusivo.

Esta comovedora festa terminou pela audição de uma bela sinfonia composta pelo maestro Sr. Alves Rente, com o título de *Mãe dos Pobres*, dedicada pelo autor à rainha. A 14 de Agosto, ao meio dia, a família real deixou o Porto para se dirigir pela Régua a Lamego, última localidade da viagem.

A recepção feita a Suas Majestades nesta localidade não foi menos cordial do que aquelas que lhe foram feitas nas outras cidades.

A partida para Lisboa efectuou-se a 16 de Agosto pela manhã.

Não tenho necessidade de dizer que em todas as estações do percurso até à capital, uma multidão numerosa estacionava ao longo da via.

O comboio real atravessou de novo as estações que já conhecemos: Porto, Granja, Pampilhosa, Coimbra, Entroncamento, Santarém, Azambuja, Carregado, e chegou a Lisboa às 6 horas da tarde.

Na estação de Lisboa

Suas Majestades eram esperadas na estação pelo Rei D. Fernando, damas da corte, Arcebispo de Mitilene, Sr. Serpa Pimentel, Ministro dos Negócios Estrangeiros, outros ministros, membros do corpo diplomático, Câmaras Municipais de Lisboa e

de Belém, pares do reino, deputados, governador civil, generais, oficiais de marinha, etc.

O rei e o príncipe real envergavam a farda de marinha, o infante D. Afonso tinha a farda de artilharia. Sua Majestade a Rainha trazia um vestido amarelo guarnecido de rendas, com um chapéu de seda ornamentado de rendas.

Uma multidão numerosa tinha-se aglomerado nas proximidades da estação e nas ruas que conduzem ao Palácio da Ajuda onde os soberanos chegaram às 7 horas e 45 minutos da tarde.

A audiência do Rei

Desejava ardentemente durante a minha estadia em Lisboa ser recebido em audiência particular pelo rei.

Tinha feito em Paris o conhecimento do Sr. Serpa Pimentel, que fora enviado pelo governo português para negociar e assinar o tratado de comércio entre a França e Portugal. Foi durante estas negociações que o Sr. Fontes lhe ofereceu a pasta dos Negócios Estrangeiros, que aceitou.

O Sr. Serpa quis solicitar do rei uma audiência para mim, que foi imediatamente concedida. Dirigimo-nos juntos ao Palácio da Ajuda.

O rei estava nesse momento ocupado com o Sr. Tomás Ribeiro, Ministro no Reino.

Depois de esperar cerca de um quarto de hora, fomos introduzidos, e o Sr. Serpa apresentou-me.

O rei envergava um traje civil. Estendeu-me amavelmente a mão e a conversa iniciou-se em seguida acerca da minha viagem e sobre Portugal.

D. Luís não é somente um conversador agradável e espirituoso, é um erudito e um escritor de mérito; publicou uma tradução do *Hamlet* realmente notável pela elegância do estilo e pela fidelidade com que reproduziu os pensamentos e os sentimentos do grande poeta inglês.

Dizem-no excelente músico. Verdadeira natureza de artista, ama todas as artes, protege-as e encoraja-as. Repousa dos cuidados da política e do poder, esforçando-se por elevar o nível da cultura intelectual e literária neste país que sempre se contou no número das nações mais esclarecidas da Europa.

Depois do estabelecimento do regime constitucional, Portugal deu um grande passo no caminho do renascimento. Assim devia acontecer. «Surge sempre na vida das nações, disse um escritor, um momento em que se morre, ou se renova por instituições novas, e, uma vez esse rejuvenescimento começado, pode-se contar com o futuro».

Pois bem! Portugal entrou nesse caminho depois do reinado de D. Pedro, caminho fecundo que já deu os seus frutos no duplo aspecto industrial e comercial.

O Rei D. Luís, e esta será a sua glória diante da História: compreendendo as necessidades sociais da

Recortes sem comentários

Portugal e o divórcio

Entre os países cuja legislação prevê o divórcio, Portugal é o que apresenta menor percentagem de divórcios, ou seja: 0,09 por mil — revela a última edição do Anuário Demográfico das Nações Unidas, que contém pormenores estatísticos sobre o casamento e o divórcio em todos os pontos do mundo.

Os países que têm índice de divórcio inferior ao de Portugal são os que não o permitem, como a Irlanda do Norte (0,07 por mil) e as nações sul-americanas.

Contudo, o Anuário Demográfico indica que, embora os casamentos durem mais, o índice do divórcio continua a subir. A duração do matrimónio é atribuída ao facto de que o índice de mortalidade entre as pessoas casadas é baixíssimo e continua em decréscimo.

Na verdade, as estatísticas demonstram que as pessoas solteiras — homens ou mulheres — vivem muito menos.

Nos últimos dez anos, o índice de divórcio subiu em 29 áreas e desceu noutras 9, variando entre 0,1 por mil casais na Alemanha Ocidental e 3,8 entre os muçulmanos argelinos. O acréscimo registou-se principalmente na América e na Europa — os Estados Unidos ocupam o primeiro lugar.

O Anuário revela ainda que o Alasca, a Zona do Canal do Panamá e as Ilhas Falkland são as regiões em que é maior a falta de mulheres em idade casadoura. O contrário observa-se nas duas Alemanhas, na Polónia e noutros países europeus. A Irlanda aparece com a proporção mais elevada de solteirões — 31 por cento da população masculina e 24 por cento da feminina chega aos 45-54 anos sem casar. Em contra-partida, no arquipélago Fiji, na Albânia, no Egipto, nas Filipinas, na Costa Rica e nas Honduras encontram-se as noivas mais jovens do mundo e nas Filipinas, no México e na Bulgária os noivos mais jovens.

Macau, a Guiana Francesa e as Índias Ocidentais são as áreas em que é mais elevada a idade escolhida para o casamento.

(Do *Jornal do Comércio*)

O destino de 10 mil automóveis abandonados anualmente nas ruas de Paris

Acreditem, ou não, cerca de dez mil carros são anualmente abandonados pelos seus proprietários na cidade de Paris. E ninguém os quer...

A destruição destes carros, que geralmente são abandonados por falta de valor e pelas despesas que implica a sua conservação e uso põe problemas da mais alta importância.

A Companhia Internacional de Sucatas criou para este efeito em Gennévilliers, um parque enorme especialmente equipado para a destruição das viaturas.

Nenhum material é recuperado no veículo antes da sua destruição. Esta é rápida. Garra gigantesca toma conta do carro e entrega-o a um sistema de prensas hidráulicas que, num abrir e fechar de olhos, o reduzem a um bloco de um metro de comprimento, por 60 cm. de altura e outros tantos de largura. Vidros, almofadas, pneumáticos que não representam mais que pequena parte do conjunto partem com a sucata para os altos fornos.

Independentemente dos carros abandonados na via pública, existem, segundo os responsáveis para esta destruição industrial, grande número de autos recolhidos em garagens que poderiam ser destruídos com vantagem para a economia colectiva.

A falta de lugares nas ruas e nas garagens é um factor decisivo ..

(De *O Volante*)

sua época, encoraja esta marcha para a frente na estrada do progresso e da liberdade, e dirige-a.

Com o seu alto bom senso político adivinha que aí está o futuro, e Portugal, regenerado pelas reformas, criará necessariamente no conceito europeu uma situação digna do seu passado.

A sua esperança não foi desiludida e pode já apreciar os frutos desta política fecunda.

Uma surpresa agradável esperava-me nesta audiência. O rei, tendo sabido que me dedicava a estudos especiais sobre as raças latinas, mostrou-me um documento da sua biblioteca particular respeitante ao reinado de D. Sebastião. É uma carta inédita deste soberano que lança uma luz forte sobre esta época da História de Portugal.

Algumas semanas depois, escrevi ao camarista de serviço pedindo-lhe solicitar ao rei autorização para eu poder copiar o manuscrito em referência. Mas em lugar de uma autorização, recebi um convite para ir falar ao rei.

Dirigi-me ao Palácio da Ajuda. Sua Majestade

mandou trazer a colecção e folheou-a enquanto conversava comigo e permitiu-me tomar conhecimento daquela carta. Se repito esta última particularidade é porque estes documentos não são nunca comunicados ao público.

Nesse dia fui também recebido pela rainha. Foi o Visconde de Lançada, camarista de serviço, que me introduziu.

As damas da rainha encontravam-se numa sala contigua àquela em que se efectuou a audiência.

D. Maria Pia avançou ao meu encontro, e, com uma curiosidade encantadora, dirigiu-me muitas perguntas sobre a minha viagem a Portugal. Falámos também da Itália — sabe-se que a rainha é irmã do Rei Humberto — porque tinha conhecimento de que eu percorrera muitas vezes esse país. Assim sentia uma visível satisfação por falar da sua pátria de origem.

Conto num capítulo especial, que se encontra a seguir, um rasgo da vida privada de D. Maria Pia que honra o mais possível o seu coração e o seu carácter.

Linhas Estrangeiras

DINAMARCA O transporte de passageiros por camionagem está sujeito, na Dinamarca, a um regime de concessões, o mesmo sucedendo com os serviços regulares de mercadorias. Como se sabe, todas as linhas principais, e algumas secundárias, dos caminhos de ferro que pertencem e são explorados pelo Estado, estão dentro da sua própria organização. Os caminhos de ferro não precisam de concessões para os transportes ao domicílio nem para as linhas de camiões que substituem os comboios.

O caminho de ferro, neste país, explora 110 linhas de passageiros por camionagem e uma centena de linhas de cargas, mas sem privilégio algum.

ESPAÑA O «Jornal Oficial» anuncia um aumento, a partir de 1 de Agosto, das tarifas dos Caminhos de Ferro espanhóis, no que respeita aos passageiros, e que é da ordem de 40%. O transporte de mercadorias aumenta 0,23 peseta por tonelada quilómetro, a contar de 10 de Outubro.

GRÃ-BRETANHA Na conferência do «British Institute of Management», celebrada há meses em Brighton, Sir Reginald Wilson, que faz parte da Comissão Britânica de Transportes e é presidente da «Eastern Area Board», declarou que a modernização dos caminhos de ferro poderá reduzir, pelo menos num terço, ou talvez a metade, o preço de custo dos transportes. Trata-se, afirmou, não de um plano mais ou menos vago, mas de uma política de renovação e racionalização.

Impõe-se uma estreita colaboração entre o cliente e os caminhos de ferro.

ITÁLIA O terceiro comboio eléctrico da série ETR 300 foi apresentado ao Ministério dos transportes no dia 25 de Fevereiro de 1959 na Gare de Roma Termini e entrou em serviço no dia 15 de Março seguinte no percurso Roma-Milão, que é coberto em 5 horas e 55 m., à velocidade comercial de 107 K. à hora.

Tanto o aspecto exterior como o arranjo interior da nova unidade são semelhantes aos das duas outras postas ao serviço em 1953. Não podia deixar de ser assim, porque a maior parte das características constitui a essência das construções deste tipo: linha aerodinâmica, visibilidade panorâmica, racional disposição dos assentos, iluminação, insonorização, ar condicionado, comodidades e serviços anexos. Isto confirma que as

unidades ETR não devem ser considerados como comboios de luxo mas sim modelos para os comboios de 1.ª classe do futuro. E tanto assim é que se encontram em construção comboios eléctricos de quatro elementos de uma nova série ETR 250 semelhante à ETR 300.

A nova composição ETR tem uma capacidade superior, pois oferece ao público 190 lugares em vez de 160: estes 190 lugares são distribuídos por 19 compartimentos contendo cada um dois divãs cómodos e elegantes de três lugares cada e quatro poltronas confortáveis que se podem dispor à vontade.

Obteve-se o aumento de lugares com a redução, na quinta carruagem, do espaço reservado às bagagens, e com a transferência da 5.ª para a 4.ª carruagem de alguns serviços anexos e com a supressão do compartimento destinado à venda dos jornais e revistas.

Naturalmente que o revestimento, os divãs, a aparelhagem do sistema de acondicionamento de ar dos novos compartimentos, e os 30 passageiros a mais que ali encontram lugar concorreram para aumentar o peso da 5.ª carruagem, tendo-se tornado necessário proceder a algumas alterações a fim de se poder repartir o mais uniformemente possível esse peso mais elevado sobre os eixos. Com efeito, uma modificação dos grupos motores alternadores permitiu uma diminuição de peso de 2,4 t.

Suprimiu-se também o terceiro pantógrafo e uma bateria de acumuladores.

Os dois ETR precedentes 300 e 302 serão transformados nas mesmas condições para as tornar semelhantes ao ETR 303.

Na extremidade do comboio (que é simétrico) estão os dois salões belvedere de 11 lugares cada um, à disposição dos passageiros que, durante a viagem, desejam gozar o efeito da velocidade observando da ampla rotunda em «plexiglass» a fuga das estações e da paisagem.

A carruagem-restaurante, com 60 lugares, e os botequins elegantes e bem decorados, permitem aos passageiros sentirem-se tão à vontade como nos salões de um grande hotel moderno.

— Em todos os «rápidos eléctricos» italianos, em trânsito nas linhas de Roma, Milão, Turim e Génova, vai iniciar-se em breve um serviço de audiodifusão. Assim, cada viajante confortavelmente instalado no seu lugar, poderá ouvir programas musicais gravados em fita. A audiodifusão já foi instalada num comboio eléctrico que circula entre Roma e Milão.

O êxito desta iniciativa convenceu os caminhos de ferro do Estado a encomendar uma série de aparelhos de audiodifusão para serem instalados em todos os comboios eléctricos em trânsito nas principais linhas férreas. Aos passageiros serão comunicados, além disso — graças a três «hospedeiras» que se revezarão ao microfone — todas as notícias de interesse, no decurso da viagem.

Este serviço será audível mediante a simples pressão do ouvido na almofada lateral do espaldar, local em que se encontra instalado um alto-falante, que se pode regular.

— O Parque dos F. S. (Caminhos de ferro do Estado Italiano) foi recentemente aumentado com a nova locomotiva eléctrica do Grupo E. 646.

Como as precedentes, esta máquina foi inteiramente estudada pelo laboratório das locomotivas do Material e Tracção e ultrapassa todas as outras em potência e velocidade.

Com efeito, a locomotiva E. 428 que detinha o recorde desde 1934 com uma potência horária de 2800 Kw e uma velocidade máxima de 130 Km à hora, é ultrapassada pela 646, pela potência (4300 Kw) e pela velocidade máxima (145 Km/h).

Esta locomotiva está munida de aparelhos que alimentam o aquecimento eléctrico das carruagens.

JAPÃO

Terminou, no Japão, as suas carreiras regulares, o comboio mais original que havia no mundo. Trata-se duma composição que utilizava exclusivamente a força motriz humana. Sobre a via normal, que liga Atali e Yosihoma na província de Izie, as carruagens eram postas em movimento por homens possuidores de uma força física a toda a prova.

Segundo a natureza do terreno, o comboio era empurrado ou puxado. Nos sítios inclinados, em que as carruagens rolavam sòzinhas, os homens saltavam para os estribos e o comboio descia a toda a velocidade, sem freios. Não era para admirar que os passageiros, nesses momentos, se sentissem pouco à vontade. O trajecto tinha uma distância de 11 Km.; não havia paragens intermediárias; e o percurso fazia-se em duas horas.

Agora, em plena era atómica, os proprietários deste comboio medieval compreenderam, enfim, que se tornava necessário substituir o «combustível humano» por um moderno comboio eléctrico.

MÉXICO

Na linha férrea que enlaça Chihuahua com o golfo da Califórnia, onde terminam as obras, mais de 50 quilómetros vão ser equipados, segundo a técnica francesa, com carris extensos soldados com fixações duplamente elásticas.

O México foi o primeiro país do continente americano que começou a fazer uso, em 1952, de travessas francesas de formigão providas dessas fixações.

É de supor que se instale brevemente no México uma fábrica para a produção, em grande escala, dessas travessas, visto ser relativamente diminuto o o fornecimento de travessas de madeira.

Os nossos mortos

Capitão Jaime Jacinto Galo

Faleceu o sr. capitão de engenharia, Jaime Jacinto Galo, de 68 anos, natural de Lisboa, aposentado dos Caminhos de Ferro, casado com a sr.^a D. Laurinda Pinto Galo e pai das sr.^{as} D. Lisete Augusta Galo Cabrita e D. Sílvia de Pinho Galo Correia.

Durante a guerra de 1914-1918, o falecido fez parte do C. E. P. integrado no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Foi, durante algum tempo, nosso colaborador. Possuía, entre outras condecorações, as medalhas da Cruz de Guerra, Militar de Bons Serviços, da Vitória e a comemorativa da campanha em França.

O funeral realizou-se, pelas 11 horas, do dia 23 do mês findo, saindo da capela do Hospital Militar da Estrela, para o talhão dos Combatentes no cemitério do Alto de S. João.



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a Repartição

O «Diário do Governo», n.º 170, II Série, de 22 de Julho de 1959, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 2 de Junho findo de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações o projecto da tarifa de contentores particulares, a que se refere o Regulamento para a Circulação e Exploração de Contentores Particulares, aprovado pela Portaria n.º 14 229, de 15 de Janeiro de 1953, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em seu nome e no da Sociedade Estoril.

Tarifa de contentores particulares

CAPÍTULO I

Contentores

ARTIGO 1.º

Objecto

As disposições desta tarifa regulam as condições de circulação e de utilização nas linhas férreas nacionais de contentores de propriedade particular.

ARTIGO 2.º

Admissão dos contentores à circulação

1. Para poderem ser admitidos à circulação nas linhas férreas nacionais, devem os contentores obedecer às características expressas na legislação em vigor e estar matriculados em empresa ferroviária nacional.

2. Os contentores matriculados em empresa ferroviária estrangeira poderão igualmente circular nas linhas férreas nacionais, ficando sujeitos ao regime estabelecido para os contentores particulares nacionais, mediante licença da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, requerida através de uma das empresas ferroviárias nacionais. A licença pode ser retirada a todo o tempo, se se reconhecer que do seu uso resulta ou pode resultar perturbação para a disciplina dos transportes.

ARTIGO 3.º

Matrícula dos contentores

1. A matrícula dos contentores é feita mediante requisição escrita dirigida pelo seu proprietário à empresa ferroviária em que se pretende a matrícula. A requisição deve ser acompanhada dos desenhos e demais elementos elucidativos das características e dimensões dos contentores e da qualidade dos materiais empregados na construção destes.

2. A empresa ferroviária, de posse de todos os elementos elucidativos, procederá ao seu exame e à vistoria dos contentores. Se considerar estes em condições de poderem circular e verificar que todas as formalidades inerentes foram cumpridas, fará a sua matrícula, concedendo, sem mais formalidades, a licença de circulação.

3. A matrícula de contentores que, por particularidades de

construção impostas pela natureza da mercadoria a transportar ou configuração dos veículos ou vagões em que venham a ser conduzidos, não respeitem as condições técnicas estabelecidas, mas reúnam os requisitos mínimos indispensáveis à segurança da exploração, poderá ser autorizada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvida a empresa matriculadora.

4. Ficam sujeitos ao regime estabelecido para os contentores nacionais os contentores de matrícula estrangeira autorizados a circular nas linhas férreas nacionais, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º

ARTIGO 4.º

Cancelamento da matrícula

1. A empresa ferroviária de matrícula pode, em qualquer altura, cancelar a matrícula dos contentores que, no decurso de dois anos e por facto imputável ao proprietário, não sejam utilizados na rede explorada pela empresa matriculadora.

2. Os proprietários dos contentores a que tenha sido cancelada a matrícula nos termos do número anterior poderão requerer nova matrícula.

ARTIGO 5.º

Inscrições nos contentores

Os contentores devem ter, em cada lado, inscritos com clareza:

a) Iniciais da empresa ferroviária de matrícula;
b) Designação da categoria seguida do número de ordem e do sinal **P**. Nos contentores especiais, a designação da categoria deve ser precedida das letras S P.

Nos contentores de vagão adaptado, o número de ordem deve ser precedido do sinal **Pa**;

c) Tara (peso em vazio), expressa em quilogramas;
d) Carga útil, expressa em quilogramas;
e) Volume útil, expresso em metros cúbicos;
f) Número e designação dos acessórios amovíveis.

ARTIGO 6.º

Modificação dos contentores

Nenhuma modificação pode ser feita nos contentores sem o acordo por escrito da empresa ferroviária de matrícula.

ARTIGO 7.º

Contentores retirados da circulação

Os contentores retirados da circulação só poderão voltar a circular depois de vistoriados e aceites pela empresa ferroviária de matrícula.

ARTIGO 8.º

Classificação dos contentores

1. Para aplicação desta tarifa os contentores são classificados em dois grupos:

a) Grupo I — Contentores de volume útil superior a 3 m³;
b) Grupo II — Contentores de volume útil superior a 1 m³ e igual ou inferior a 3 m³.

2. Podem, porém, ser classificados no grupo I os contentores de volume útil igual ou inferior a 3 m³ que, em virtude da sua construção especial ou da natureza da mercadoria a cujo acondicionamento se destinam, a empresa ferroviária de matrícula entenda dever incluir neste grupo.

ARTIGO 9.º

Utilização dos contentores

1. Os contentores devem ser utilizados para acondicionar as mercadorias em relação às quais se reconheça, devido à

sua natureza, peso ou dimensões, vantajoso e apropriado aquele meio de acondicionamento.

2. O transporte das mercadorias acondicionadas em contentores a elas apropriados efectua-se sem mais limitações que as estabelecidas para determinadas mercadorias sujeitas a restrições particulares.

3. Em cada contentor não podem ser acondicionadas mercadorias que façam parte de mais de uma remessa.

4. Não pode ser acondicionada em cada contentor mercadoria de peso superior à carga útil nele inscrita, com uma tolerância de 5 por cento.

5. No carregamento dos contentores nos vagões é permitida a sobreposição de dois contentores, desde que a estrutura destes tenha a resistência necessária para o efeito e não sejam ultrapassadas as cêrceas de carregamento. As empresas ferroviárias declinam toda a responsabilidade por quaisquer prejuízos que resultem dessa forma de carregamento.

6. Os contentores especiais de tipo reservatório, quando utilizados no acondicionamento dos líquidos para que são apropriados, devem ser atestados. Todavia, tratando-se de líquidos ácidos, cáusticos, óleos minerais ou ainda de quaisquer outros líquidos para os quais disposições regulamentares determinem o não atestamento dos reservatórios, são os contentores aceites nestas condições, desde que sejam tomadas disposições especiais para impedir os deslocamentos bruscos dos líquidos.

ARTIGO 10.º

Preenchimento das declarações de expedição

O expedidor deve reproduzir na declaração de expedição, tanto para os contentores vazios como para os que contenham mercadorias, a quantidade de contentores de que se compõe a remessa e, em relação a cada um destes, as iniciais da empresa ferroviária de matrícula, designação da categoria, número de ordem, o sinal **P** e o volume útil em metros cúbicos. Para os contentores que contenham mercadorias indicar-se-á mais a natureza destas.

ARTIGO 11.º

Carga e descarga dos contentores

1. A carga ou descarga dos contentores, quer do grupo I, quer do grupo II, deverá ser efectuada por conta e risco dos expedidores ou consignatários, respectivamente.

2. As operações de carga e descarga deverão ter lugar dentro das cinco horas úteis seguintes ao momento em que os vagões são postos à disposição dos expedidores ou consignatários nos locais em que possam efectuar-se aquelas operações.

3. Decorrido que seja o prazo de cinco horas para a carga e descarga sem que essas operações tenham tido lugar, as empresas ferroviárias cobrarão a título de estacionamento de vagões, as importâncias previstas na tarifa de operações acessórias.

ARTIGO 12.º

Fecho, resguardo e precintagem dos contentores que contenham mercadorias

1. Ao efectuar-se o despacho, os contentores devem ser fechados pelo expedidor, com cadeado ou por meio de precintas, fechaduras ou selados com selos de chumbo de maneira que a sua violação não seja possível sem que dela transpareçam sinais evidentes. Quando os contentores não ficarem nas condições indicadas as empresas ferroviárias podem exigir a respectiva reserva na declaração de expedição, pela qual se eximem de responsabilidade por perda total ou parcial da mercadoria acondicionada no contentor.

2. Compete ao expedidor das mercadorias acondicionadas em contentores abertos tomar as precauções necessárias para evitar o risco que o emprego de tais contentores pode acarretar. As empresas ferroviárias não assumem quaisquer responsabilidades pelas mercadorias assim acondicionadas.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

**todos os anúncios
são óptimos**

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

ARTIGO 13.º

Entrega e recepção dos contentores

Os expedidores e os consignatários dos contentores devem verificar, em presença dos agentes das empresas ferroviárias, nas estações de partida e de chegada, o estado em que os contentores e seus pertences são entregues ou recebidos, fazendo nessa ocasião, por escrito, as declarações ou reservas que entenderem. Na falta destas, têm valor unicamente as que fizerem os agentes das empresas ferroviárias, entendendo-se que tanto os expedidores como os consignatários, conforme o caso, com elas se conformam por completo.

ARTIGO 14.º

Preços e condições de transporte

1. Os preços de transporte das mercadorias, bem como os das operações acessórias, são os que corresponderem pelas tarifas respectivas. No caso de serviço combinado a taxa obtém-se pela aplicação das tarifas combinadas e, na falta destas, pela ligação das tarifas internas de cada empresa.

2. Para efeito do cálculo das importâncias a cobrar pelo transporte de contentores contendo mercadorias é deduzido do peso total de cada contentor o seu peso em vazio (tara nele inscrita), ficando, contudo, essa cobrança sujeita ao pagamento pelo menos do peso correspondente a 200 kg por metro cúbico e contentor.

3. O peso dos acessórios amovíveis (cordas, calços, tabuleiros, etc.) utilizados na arrumação das mercadorias nos contentores é acrescido ao peso destas para efeito do cálculo do preço de transporte. Se o contentor contiver mercadorias a que correspondam diferentes preços de transporte, o peso dos acessórios amovíveis é reunido ao da mercadoria de peso mais elevado; no caso de igualdade de peso entre as diversas mercadorias acondicionadas, o peso desses acessórios é reunido ao da mercadoria a que corresponda preço de transporte mais elevado.

4. Tratando-se de contentores frigoríficos ou isotérmicos, a prover de dispositivo apropriado, com qualquer substância produtora de frio ou conservadora de temperatura, no peso do contentor em vazio, a deduzir, é incluído o peso daquela substância que normalmente se torna necessária ao fim em vista; a inscrição exterior do peso do contentor em vazio (tara) deve, em tal caso, referir-se ao peso total, o do contentor, mais o da substância frigorífica ou insotérmica. Esta substância não pode ser retirada dos contentores para fora dos limites do caminho de ferro.

5. Cada contentor, carregado ou vazio, é considerado massa indivisível, mas para efeitos do que se dispõe, tanto na tarifa geral como na tarifa especial interna n.º 1-p. v. acerca do transporte de volumes de peso indivisível de mais de 3000 kg, os contentores, vazios ou contendo mercadorias, só são considerados quando o seu peso bruto exceder 5000 kg; mantêm-se, no entanto, as condições da tarifa de operações acessórias respeitantes a volumes de mais de 3000 kg no que respeita à manutenção.

6. A carga mínima de vagão completo prevista na classificação geral de mercadorias é reduzida a 5000 kg para as mercadorias acondicionadas nos contentores do grupo I, a menos que para a mercadoria a transportar não esteja prevista nesse diploma carga mínima de vagão completo inferior.

7. Uma remessa pode ser constituída por um ou mais de um contentor, desde que possam ser carregados no mesmo vagão.

ARTIGO 15.º

Transportes de contentores em vazio

1. O transporte dos contentores em vazio, ao abrigo da

presente tarifa, é feito em pequena velocidade aos preços previstos na tabela anexa a esta tarifa.

2. O peso dos acessórios amovíveis pertencentes aos contentores é acrescido ao peso do contentor em vazio para cálculo da importância a cobrar pelo transporte dos contentores.

ARTIGO 16.º

Alienação dos contentores

Não poderá proceder-se à alienação dos contentores sem prévio aviso à empresa ferroviária de matrícula. Esta terá sempre o direito de opção no caso de venda particular ou judicial.

ARTIGO 17.º

Garantia para as empresas ferroviárias

O valor dos contentores responde para com as empresas ferroviárias (seja a de matrícula ou não) por quaisquer débitos que a eles digam respeito e que não tenham sido oportunamente liquidados, gozando as empresas do direito de retenção enquanto o respectivo pagamento se não efectuar.

ARTIGO 18.º

Insenção de responsabilidade das empresas ferroviárias

As empresas ferroviárias declinam qualquer responsabilidade:

1. Pelas faltas, avarias, danos ou atrasos que os contentores, os seus acessórios ou as mercadorias sofram por motivo de:

- a) Culpa ou negligência dos expedidores, dos consignatários, seus representantes ou do pessoal ao seu serviço;
- b) Vício ou defeito dos contentores ou das mercadorias neles contidas;
- c) Descarrilamento, choque, incêndio ou ainda por qualquer outro motivo devido a caso fortuito ou de força maior de que não sejam culpadas as empresas ferroviárias ou os seus agentes;

2. Pela detenção do material durante qualquer reparação de que ele careça e de que as empresas ferroviárias se encarreguem ou pela paralisação forçada devido a interrupção do serviço;

3. Por todas as consequências, inclusive as de carácter fiscal, e prejuízos que possam resultar da indevida expedição dos contentores;

4. Pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas, desde que, no acto da entrega dos contentores aos consignatários ou seus representantes os cadeados, outras fechaduras ou os selos do contentor se encontrem intactos.

ARTIGO 19.º

Contentores admitidos em serviço internacional

Os contentores admitidos em serviço internacional estão sujeitos às disposições constantes do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte em Contentores (R. I. C. O.)

ARTIGO 20.º

Concessões atribuídas na circulação, nas linhas férreas nacionais, de contentores matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras

Os contentores matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras beneficiam, quando circulem nas linhas das empresas ferroviárias nacionais, das concessões previstas

nesta tarifa para os contentores particulares de matrícula nacional.

CAPÍTULO II

Caixas
ARTIGO 21.º

Caixas equiparadas a contentores

1. São equiparadas aos contentores do grupo II do capítulo I desta tarifa, quando utilizadas no tráfego nacional, as caixas metálicas ou não, de capacidade inferior a 1 m³, especialmente apropriadas a determinados tráfegos.
- 2 Para efeito do cálculo das importâncias a cobrar pelo transporte das caixas contendo mercadorias, ficam estas sujeitas ao mínimo de carga útil correspondente à capacidade das caixas na base de 200 kg por metro cúbico.
3. Em tudo o mais é de aplicar o disposto no capítulo I desta tarifa, reservando-se as empresas ferroviárias inteira liberdade quanto ao tipo de caixas que beneficiarão da equiparação.

CAPÍTULO III

Disposições comuns

ARTIGO 22.º

Disposições gerais

1. Os contentores de propriedade particular e as caixas equiparadas a contentores ficam sujeitos ao regime local aplicável ao material circulante de caminhos de ferro.
2. Em tudo quanto não seja contrário às disposições desta tarifa vigoram as condições da tarifa geral e da tarifa de operações acessórias.
3. Fica pela presente anulada e substituída a tarifa de contentores aprovada por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 24 de Janeiro de 1957.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 4 de Julho de 1959. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

Tabela de preços anexa à tarifa de contentores (pequena velocidade)

Preços por tonelada			Preços por tonelada			Preços por tonelada		
Quilómetros	Contentores e caixas que conservem cheios e vazios igual volume	Contentores e caixas cujo volume se reduza quando vazios	Quilómetros	Contentores e caixas que conservem cheios e vazios igual volume	Contentores e caixas cujo volume se reduza quando vazios	Quilómetros	Contentores e caixas que conservem cheios e vazios igual volume	Contentores e caixas cujo volume se reduza quando vazios
Até 10	4\$30	3\$95	De 161 a 170 . .	72\$75	66\$80	De 521 a 540 . .	226\$20	207\$30
De 11 a 15 . .	6\$45	5\$95	De 171 a 180 . .	77\$00	70\$70	De 541 a 560 . .	234\$30	214\$70
De 16 a 20 . .	8\$60	7\$90	De 181 a 190 . .	81\$25	74\$60	De 561 a 580 . .	242\$40	222\$10
De 21 a 25 . .	10\$75	9\$90	De 191 a 200 . .	85\$50	78\$50	De 581 a 600 . .	250\$50	229\$50
De 26 a 30 . .	12\$90	11\$85	De 201 a 210 . .	89\$70	82\$35	De 601 a 620 . .	258\$50	236\$80
De 31 a 35 . .	15\$05	13\$85	De 211 a 220 . .	93\$90	86\$20	De 621 a 640 . .	266\$50	244\$10
De 36 a 40 . .	17\$20	15\$80	De 221 a 230 . .	98\$10	90\$05	De 641 a 660 . .	274\$50	251\$40
De 41 a 45 . .	19\$35	17\$80	De 231 a 240 . .	102\$30	93\$90	De 661 a 680 . .	282\$50	258\$70
De 46 a 50 . .	21\$50	19\$75	De 241 a 250 . .	106\$50	97\$75	De 681 a 700 . .	290\$50	266\$00
De 51 a 55 . .	23\$65	21\$75	De 251 a 260 . .	110\$70	101\$60	De 701 a 720 . .	298\$40	273\$20
De 56 a 60 . .	25\$80	23\$70	De 261 a 270 . .	114\$90	105\$45	De 721 a 740 . .	306\$30	280\$40
De 61 a 65 . .	27\$95	25\$70	De 271 a 280 . .	119\$10	109\$30	De 741 a 760 . .	314\$20	287\$60
De 66 a 70 . .	30\$10	27\$65	De 281 a 290 . .	123\$30	113\$15	De 761 a 780 . .	322\$10	294\$80
De 71 a 75 . .	32\$25	29\$65	De 291 a 300 . .	127\$50	117\$00	De 781 a 800 . .	330\$00	302\$00
De 76 a 80 . .	34\$40	31\$60	De 301 a 320 . .	135\$80	124\$60	De 801 a 820 . .	337\$80	309\$10
De 81 a 85 . .	36\$55	33\$60	De 321 a 340 . .	144\$10	132\$20	De 821 a 840 . .	345\$60	316\$20
De 86 a 90 . .	38\$70	35\$55	De 341 a 360 . .	152\$40	139\$80	De 841 a 860 . .	353\$40	323\$30
De 91 a 95 . .	40\$85	37\$55	De 361 a 380 . .	160\$70	147\$40	De 861 a 880 . .	361\$20	330\$40
De 96 a 100 . .	43\$00	39\$50	De 381 a 400 . .	169\$00	155\$00	De 881 a 900 . .	369\$00	337\$50
De 101 a 110 . .	47\$25	43\$40	De 401 a 420 . .	177\$20	162\$50	De 901 a 920 . .	376\$70	344\$50
De 111 a 120 . .	51\$50	47\$30	De 421 a 440 . .	185\$40	170\$00	De 921 a 940 . .	384\$40	351\$50
De 121 a 130 . .	55\$75	51\$20	De 441 a 460 . .	193\$60	177\$50	De 941 a 960 . .	392\$10	358\$50
De 131 a 140 . .	60\$00	55\$10	De 461 a 480 . .	201\$80	185\$00	De 961 a 980 . .	399\$80	365\$50
De 141 a 150 . .	64\$25	59\$00	De 481 a 500 . .	210\$00	192\$50	De 981 a 1000 . .	407\$50	372\$50
De 151 a 160 . .	68\$50	62\$90	De 501 a 520 . .	218\$10	199\$90	—	—	—

Os preços acima indicados serão acrescidos das importâncias relativas a manutenção, a registo e a aviso de chegada, a armazenagem, etc.

Quando o trajecto das remessas abranja a via fluvial entre Lisboa e Barreiro, contar-se-á esse percurso como de 10 km.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 4 de Julho de 1959. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

Servis

A GRANDE MARCA INGLESA DE MÁQUINAS DE LAVAR ROUPA

Apresenta

A Servis «S» POPULAR

UM MODELO VERDADEIRAMENTE REVOLUCIONÁRIO
COM OU SEM AQUECIMENTO DE ÁGUA



PRÁTICA

BONITA

RÁPIDA

BARATA

A máquina média,
mas com capacidade suficiente para uma
família numerosa.

A NOVA Servis "S" POPULAR NÃO TEM PÁS

Tem bomba eléctrica para esvaziar.
Lava 3 Kg. de roupa em 4 minutos,
gasta \$20 por hora de trabalho.



CONVIDAMOS V. EX.^a
A ASSISTIR A UMA
DEMONSTRAÇÃO NO "STAND" DOS
REPRESENTANTES

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, L.^{da}
AV. FONTES PEREIRA DE MELO, 37, TEL. 59181 • LISBOA
ONDE TODOS OS MODELOS **Servis**
SE ENCONTRAM EM EXPOSIÇÃO

Norte: M. SIMÕES JR. LDA. Rua de Santo António, 208 - P. O. R. I. O

POSTES DE CIMENTO ARMADO



ALTA E BAIXA TENSÃO

Cavan

R. D. ESTEFANIA, 42 - TEL. 47812
LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

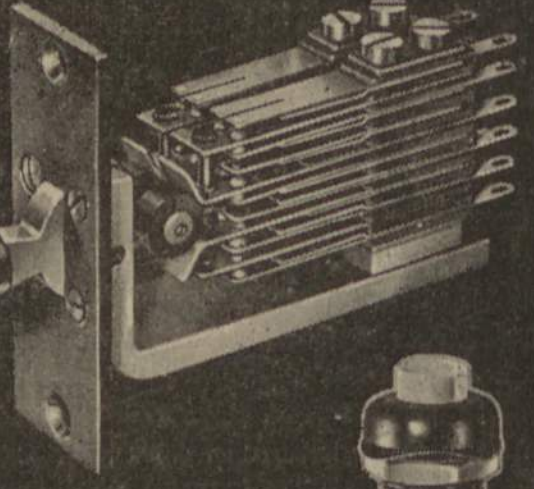
INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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



Rafi



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

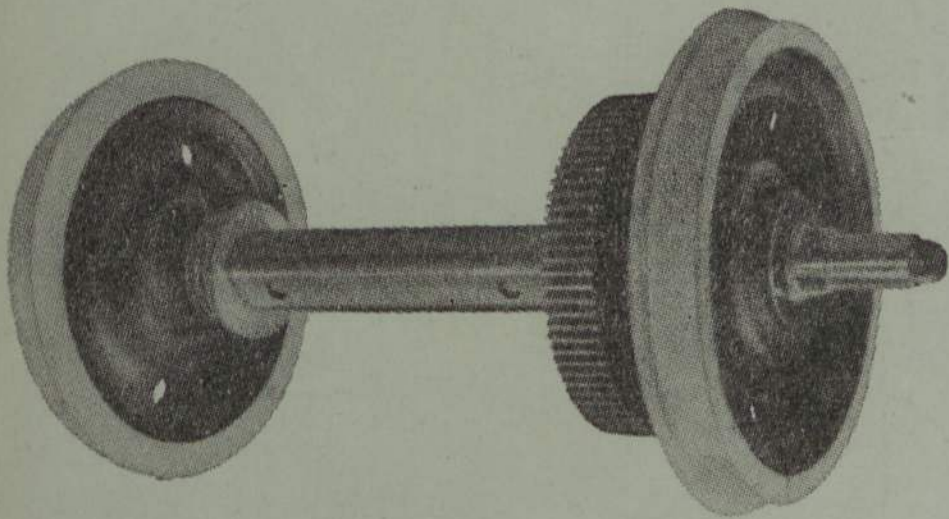
Representante: **SOMIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA



STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro

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

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

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

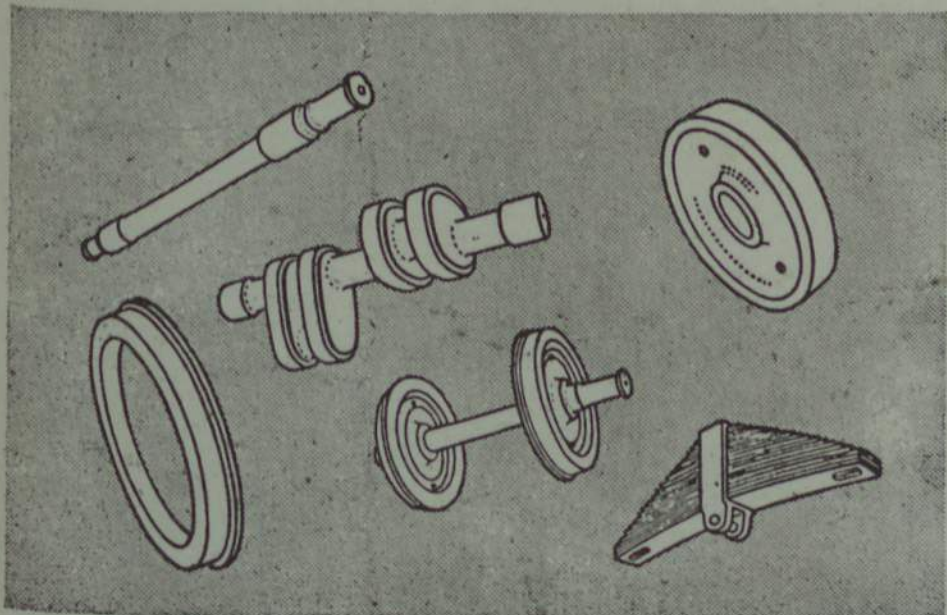


STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.

Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



TIMKEN

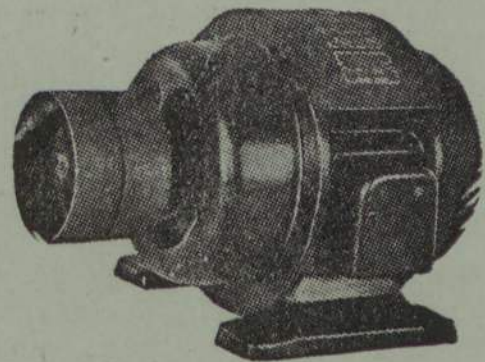
BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

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

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

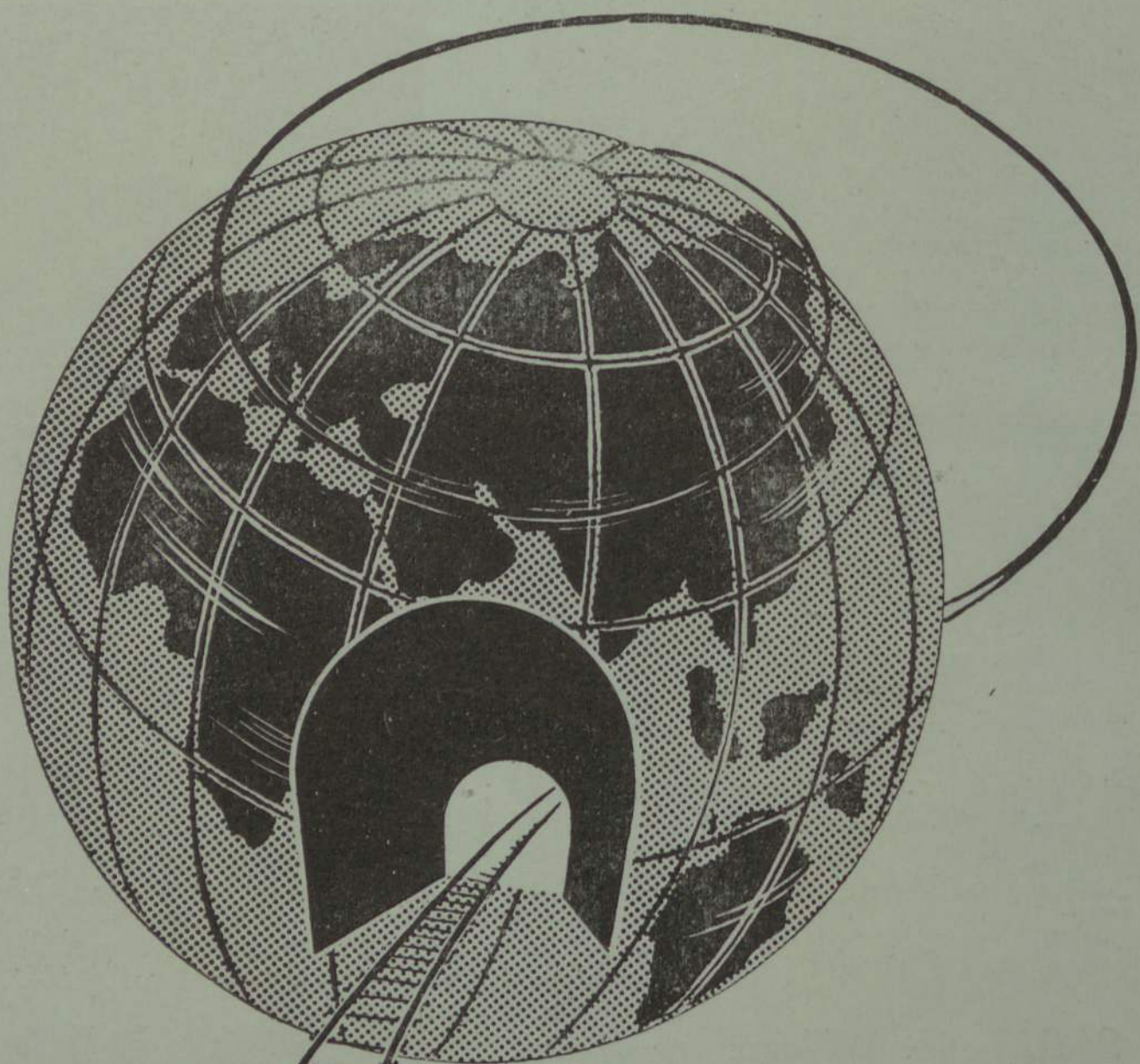
DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 668061/5 (5 linhas) **LISBOA**



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE