

36.º do 73.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1960

Número 1745

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonja / 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



O que é que lubrificava as rodas em Dybbøl?



Quando as máquinas eram simples, a lubrificação era simples também. Na Dinamarca, o histórico moinho de Dybbøl na Jutlandia Sul, moeu o trigo da região durante gerações com as suas enormes rodas de transmissão protegidas pelas mais primitivas gorduras.



Nesse tempo nenhuma dificuldade na lubrificação se apresentou aos encarregados das máquinas comparável aquelas que se encontram hoje em dia; contudo, agora, quando na presença da complexidade da lubrificação moderna, eles encontram uma resposta para tudo onde quer que seja.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1745



1 — SETEMBRO — 1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

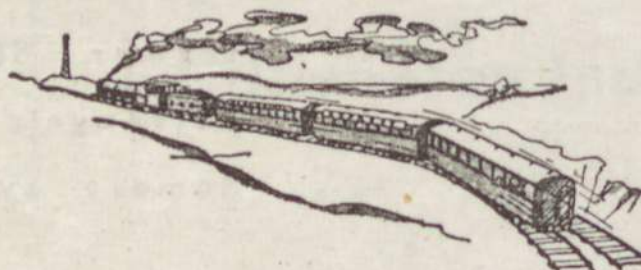
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	231
A crescente velocidade dos Comboios Franceses, por GUERRA MAIO	233
Linhas Estrangeiras	234
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	235
X Congresso Panamericano do Caminho de Ferro	236
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	237
Há 50 anos	238
Espectáculos	238
Publicações recebidas	238
Parte Oficial	239



O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

I

DE todas as sociedades anónimas portuguesas, aquela que, pela natureza das funções, pela extensão das actividades e pelo número dos empregados, exerce a acção mais primacial, é, sem dúvida alguma, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Por isso, para a economia nacional e em especial para a vida ferroviária, o seu relatório tem grande interesse, merecendo atenta e cuidada leitura. Como ferroviário ser-me-ia o seu conhecimento uma obrigação, mas é sempre com prazer que efectuo a sua leitura de modo a informar-me da situação da empresa e, no caso presente, dos projectos futuros de tanta importância para o progresso nacional, assim como para utentes dos caminhos de ferro.

Começando pela apresentação do Relatório, verifica-se ser boa, desde a capa com gravura, sistema iniciado no exercício de 1956 nas comemorações do Centenário e continuado, louvavelmente, até aos diversos gráficos que claramente mostram a situação referente ao ano de 1959, e à linguagem de um português bastante correcto. É, pois, com aprazimento que vou apresentar algumas observações que a leitura do Relatório me provocou com o intuito de esclarecer os leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que não tenham tido possibilidade de directamente entrar em contacto, embora lhes interesse o seu conteúdo.

Como é natural, devido a ser o problema mais importante para todos os caminhos de ferro do Mundo desde que a via férrea perdeu praticamente o monopólio da viação acelerada pela concorrência do automobilismo e da aviação, inicia-se o Relatório com a indicação das receitas e despesas, apresentando um resultado negativo no exercício de 37.920.843\$00 enquanto no ano de 1958 o prejuízo foi de 73.389.139\$00, pelo que a situação melhorou sensivelmente, embora o último ano em que houvesse lucro foi o de 1951, e esse mesmo muito diminuto. Todavia o número de passageiros continua a aumentar, embora utilizando cada vez mais as tarifas especiais em que se paga menos.

É sem dúvida motivo de satisfação ver que o «deficit» anual diminuiu; convém não esquecer,

porém, que os subsídios reembolsáveis por parte do Estado atingiram 161.368.003\$00, os quais têm de ser pagos, e que se não fosse esta protecção financeira o «deficit» avolumar-se-ia. Ora em boa lógica tem de se reconhecer que não é admissível uma exploração de natureza comercial que dê anualmente quase sempre prejuízo. É o problema fundamental dos caminhos de ferro que em quase todas as redes têm «deficit», mas convém não esquecer que nalgumas redes há lucro, e o exemplo têm-lo em Portugal com uma via férrea que dá benefício. É a Sociedade Estoril ⁽¹⁾ em que o saldo de exploração no exercício de 1959 atingiu 13.199.035\$28.

Como resolver o problema? Terão diminuído os passageiros? Longe disso.

Verifica-se com satisfação que o público continua dando com razão a sua confiança ao caminho de ferro, pois o número de passageiros transportados eleva-se de ano para ano, e as receitas também, observando-se, em relação a 1958, um aumento de 14 521 000\$00 nas receitas do tráfego, o que é apreciável.

Os passageiros não aumentam como referência à tarifa geral mas sim aproveitando as tarifas de preços reduzidos, pelo que se verifica que, quanto mais forem as facilidades concedidas num justo limite, os comboios com andamento mais acelerado, e o serviço mais cómodo, o caminho de ferro verá a sua situação melhorada pelo aumento gradual do tráfego. O que tem de se pôr de parte é o princípio, mais que ultrapassado, da existência de um monopólio de viação, e que pela coordenação dos transportes, o automóvel, o camião, e o avião, colaboram com o comboio, bem como este, amistosamente, com eles. Tão errado é julgar a viação ferroviária um sistema antiquado, como supor que tudo tem de obedecer ao caminho de ferro.

O tráfego de passageiros e de mercadorias tem de se procurar, atraindo os utentes, dando-lhes facilidades, e não julgando que todos dependem do caminho de ferro. É por meio de bilhetes de fim de semana, de ida e volta, com redução, procurando os clientes para que com rapidez e segurança transpor-

⁽¹⁾ Estoril, Exercício de 1959, Lisboa s. d., pág. 7.

tem as suas mercadorias pela via férrea, que o caminho de ferro ficará vencedor, e poderá dignamente exercer a sua nobre e bela missão dentro do âmbito que lhe compete. Ao contrário do que pode parecer, em Portugal o número de viajantes por quilómetro percorrido ⁽²⁾ é o mais baixo da Europa, igualando-se-lhe apenas a Noruega com muito menor população. Enquanto, na Alemanha Ocidental, atinge a percentagem de 42,6, em Portugal é de 1,7, em França 32,3, em Espanha, 8,7, fazendo somente referência a algumas nações, e não se diga que é devido à extensão ou à população, pois, embora de menor superfície, mas de número de habitantes um pouco superior a Portugal Continental, é o caso da Bélgica em que a percentagem alcança 8,6, atingindo, nos Países-Baixos, 7,5.

O que dá lucro importante à viação ferroviária é o transporte de mercadorias, e o exemplo vem já da primeira empresa ferroviária que existiu em Portugal, a Companhia Central Peninsular, que, iniciando a exploração da linha férrea de Lisboa ao Carregado, teve que rescindir o contrato devido a várias dificuldades, sendo a maior a de fazer, inicialmente, apenas o transporte de passageiros.

Pelo Relatório verifica-se que, de 1953 a 1956, a progressão de aumento das receitas no tráfego de passageiros e de mercadorias foi constante, dando as mercadorias receita superior à proveniente do tráfego de passageiros, como deve acontecer. A partir de 1956 as receitas originadas pelo tráfego de mercadorias começaram a decrescer, enquanto as de passageiros foram aumentando, ultrapassando as de mercadorias em 1958, apresentando ainda as receitas provenientes das mercadorias uma ligeira diminuição em 1959.

O problema é deveras importante, tanto mais que

a leitura do Relatório do Banco de Portugal ⁽³⁾ pode dar origem a confusão por se afirmar que a melhoria nos transportes ferroviários se observa tanto nas receitas líquidas como nas mercadorias transportadas. A causa da divergência é que, no Relatório do Banco de Portugal o facto foi visto em globo, e no Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro pela discriminação, verificando-se que a razão se encontra nesse documento e no Relatório da Caixa Geral de Depósitos ⁽⁴⁾ onde se afirma que a estagnação das indústrias extractivas e a contracção verificada na agricultura, sectores que utilizam em grande escala o tráfego ferroviário, tenham obstado a um crescimento no movimento de mercadorias nos caminhos de ferro.

As dificuldades provenientes de um mau ano agrícola não foram as únicas, mas há também a considerar a concorrência da camionagem.

Da mesma forma que acontece com os passageiros, o número de toneladas-quilómetros de mercadorias transportadas em Portugal ⁽⁵⁾ é a mais baixa da Europa, sem qualquer excepção, sendo de 0,9, enquanto na Alemanha Ocidental alcança 51,9, em França 56,3 em Espanha 9,1, na Bélgica 6,1, nos Países Baixos 3,2.

As despesas mantêm-se quase estacionárias, verificando-se reduções no combustível, devido ao emprego de máquinas Diesel.

Verifica-se quanto foi útil a electrificação de algumas linhas, o emprego da tracção Diesel, e o muito que se pode esperar no futuro.

A parte, sem dúvida, mais interessante do Relatório, é o plano de revalorização ferroviária e a que mais importa ao público, pelo que a tratarei no artigo seguinte.

⁽³⁾ Relatório do Conselho de Administração, Lisboa s. d. pág. 14.

⁽⁴⁾ Relatório do Conselho de Administração, Lisboa, 1960, pág. 137.

⁽⁵⁾ «L'Année Ferroviaire 1960», obr. cit., pág. 133.

⁽²⁾ «L'Année Ferroviaire - 1960», Paris, 1960, pág. 132.



A crescente velocidade dos COMBOIOS FRANCESES

Por GUERRA MAIO

REFERINDO-SE, há dias, ao horário de Verão dos caminhos de ferro franceses, dizia um grande jornal parisiense que, visto o seu excelente serviço de comboios, era impossível fazer melhor.

Na verdade os serviços ferroviários, os melhores do Mundo, onde os comboios atingiram marchas comerciais de 120 a 130 quilómetros à hora, não parece, à primeira vista, poderem ser melhorados. A velocidade, a exactidão dos comboios franceses, o conforto oferecido ao público venceu os outros meios de transporte, digamos o autocarro, o avião e o automóvel particular, o seu maior inimigo, pois aos amadores do volante todos os pretextos são bons para se meterem à estrada nos seus carros.

A realidade, porém, é que ao lado de um esplêndido comboio rápido, que em menos de cinco horas e em pouco mais de quatro, leva esse mesmo automobilista a Bordéus e a Lyon, não há que hesitar. Por isso, os passageiros de hoje deslocam-se com maior frequência e vão mais longe. Por outro lado, o caminho de ferro transporta-lhe o automóvel por uma ninharia e há mesmo comboios especiais de Calais a Lyon e de Paris a Marselha em que, enquanto o passageiro vai regaladamente deitado, o seu carro acompanha-o num vagão especial e, ao chegar ao seu destino, não tem mais que pôr-se ao volante e ir às suas ocupações. Mas se os comboios rápidos franceses foram melhorados com o horário de Verão — o «Sud-Express» passou a fazer o percurso Hendaia-Paris em 6h,57 — há um deles que merece especial referência.

O tráfego Paris-Hendaia e Paris-Tarbes, era até aqui feito em comum entre Paris e Dax, mas como o número de passageiros aumentasse foram desdobrados os comboios 31 e 02, aquele pelo 33 e este pelo 10, fazendo separadamente o serviço Dax-Paris. Como a França continua sob o regime de velocidade, aproveitou-se a oportunidade para ser acelerado o rápido n.º 2, partindo de Hendaia às 14h42 em vez de 14h30 e chegando a Paris às 23 horas em lugar de 23h30, ou seja um ganho de 42 minutos, o que é muito importante sobretudo por a chegada ser

tardia demais para quem mora nas arredores da capital. Ao contrário do que muita gente pensa em Portugal, a vida parisiense acaba cedo e raras, raríssimas pessoas se encontram na rua depois das 22 horas. Aqueles que vão ao teatro, ao cinema ou passam a noite nas «boîtes» de Montmartre, principalmente nestas, são poucas. E daí a chegada tardia dos comboios de longo curso, ser muito incômoda, pois, no dia imediato todos querem estar aptos para irem às suas ocupações.

Os comboios rápidos de Hendaia a Paris, vencem os 816 quilómetros de percurso com marchas nunca vistas, o «Sud-Express» em 7 horas, o rápido n.º 2 em 8 horas e 18 minutos e o Ibéria Expresso em 9h,30. Será pouco natural que o comboio n.º 2 possa ser acelerado, mas o «Sud-Express» deve fazer o percurso Hendaia-Paris com um ganho de 15 a 20 minutos, ultrapassando assim a marcha de 120 quilómetros à hora. O «Ibéria-Expresso» fazendo o trajecto francês em 1 hora e doze minutos mais que o «rápido» n.º 2 é natural que venha a ser acelerado, sobretudo quando ele dê ligação diária para Lisboa e com partida daqui pela manhã e chegada antes da meia-noite. Os caminhos de ferro franceses têm o maior interesse no prolongamento do «Ibéria» a Lisboa, como comboio popular e por isso não devem olhar a sacrifícios.

Não nos será difícil fazermos o «Ibéria» em 6 horas de Lisboa a Vilar Formoso, com partida de Santa Apolónia às 7 horas no Inverno e às 8 no Verão. A Renfe poderá fazer o percurso Fuentes de Oñoro-Medina em pouco mais de 3 horas e depois de Medina a Hendaia em 5 horas e meia, o que não seria mais que realizar a marcha que nós temos entre Lisboa e Pampilhosa. Um funcionário superior da Renfe disse-me, há pouco, que era essa a intenção da Renfe e que poderia fazê-lo uma vez concluída a renovação da linha e a 2.ª via de Miranda do Ebro a Vitoria, assim como a electrificação, em que se trabalha, de Miranda do Ebro a Alsasua. Parece, porém, que a 2.ª via nos 33 quilómetros que faltam, não é coisa para já apesar da exploração do terreno estar concluída, mas faltam os carris. Toda-

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

O Talgo vai ter a sua consagração definitiva em Espanha, com a construção, anunciada nos meios ferroviários, de mais quatro comboios, que obedecerão à mesma linha técnica daqueles que, no país, estão dando tão excelentes resultados.

ESTADOS UNIDOS

No dia 15 de Março de 1960, os Conselhos de Administração das Companhias «Soo Line», Wisconsin Central e «Duiuth» assinaram um acordo de fusão. A nova Sociedade terá 4.800 milhas de linhas em sete Estados do Médio-Oeste e terá o nome de «Soo Line» Railroad».

É a primeira fusão que se celebra entre companhias importantes do Médio-Oeste. O activo total da Companhia unificada é de 220.534.000 dólares, tendo ficado a maioria das acções em poder da «Canadian

via a Renfe não esperará por isso para realizar a electrificação de Miranda a Alsasua, cujos trabalhos estão quase concluídos e a sua inauguração está para breve. Próximo de Burgos está-se trabalhando activamente na renovação da via, já feita na maior parte do trajecto de Madrid a Irun.

A renovação de Salamanca a Medina está a terminar ficando toda com carris novos e pesados de Vilar Formoso àquela estação.

Dessa maneira não será utopia pensar que dentro de um ou dois anos o «Hendaia-Expresso» poderá partir de Lisboa pela manhã e chegar a Hendaia pelas 23 horas. O «Sud-Express» terá, nessa altura, o percurso Lisboa-Paris reduzido a 24 horas e o Ibéria a 25.

O que é paradoxal em matéria de transportes é dizer-se que de há 30 anos para cá, apareceram os aviões a oferecer viagens relâmpagos, os autocarros a dar comodidades e os caminhos de ferro, apesar disso, têm maior número de passageiros!

No nosso País, para não se fugir à regra, também o número de passageiros é superior ao de 1938. Na linha do Oeste, por exemplo, há 9 comboios e automotoras entre Torres a Caldas da Rainha e além.

No Vale do Vouga, 7 comboios de Aveiro a Sernada e 7 daqui a Viseu, enquanto que há 30 anos havia só 3.

Na Beira Baixa o número de passageiros aumentou consideravelmente e no da Beira Alta, cujo «directo», naquela época, era composto de duas carruagens de 2 eixos, tem agora 4 de bogies e às vezes não chegam.

Pacific Railway», que possui actualmente a maioria das três companhias fusionadas.

GRÃ-BRETANHA

Encontra-se em estudo a construção de uma ponte de cerca de 40 quilómetros que ligará Dover, na Inglaterra, a um ponto a sudoeste de Calais, na França.

A ponte, segundo pensam os técnicos, será de piso duplo, comportando duas linhas ferroviárias, cinco pistas para automóveis, numa faixa de 16 metros, e passeios laterais para tráfego de bicicletas e motocicletas.

O orçamento está calculado em 200 milhões de libras, muito superior ao do projectado túnel sobre o Canal da Mancha.

Recorda-se, a propósito, que já foi estudada a ligação ferroviária submarina, tendo sido considerado então que um túnel para transporte rodoviário implicaria um grande aumento de despesas, além das que dizem respeito à ventilação.

O caminho de ferro teria a possibilidade de fazer o transporte dos veículos com vagões especiais, como já existem nos Estados Unidos e nas linhas suíças através dos Alpes, quando as estradas ficam bloqueadas pela neve.

Um Grupo Especial de Estudos está bastante interessado no projecto, pois na Inglaterra é tida como viável e necessária, num futuro próximo, a ligação directa entre os dois países, para evitar as demoras da baldeação e do transporte marítimo no Canal.

— As tarifas de passageiros e mercadorias dos Caminhos de Ferro Ingleses vão ser novamente aumentadas — segundo acaba de anunciar o sr. Mac Millan.

Era de prever este aumento, pois que para evitar a greve, que devia começar no dia 15 de Fevereiro deste ano, a Comissão de Transportes tomou um compromisso com os três Sindicatos ferroviários, com anterioridade à publicação da informação da Comissão Guilleband sobre o aumento de salários em todas as categorias.

O sr. Mac Millan calculava que este ano o deficit dos Caminhos de Ferro atingiria pelo menos 80 milhões de libras esterlinas, incluindo 15 milhões de juros sobre os prejuízos anteriores e o custo de aplicação de uma parte do veredicto da Comissão Guilleband; o Governo deverá prestar um auxílio financeiro da ordem de uma centena de milhões.

Pode afirmar-se, pois, com bastante fundamento, que a Comissão está disposta a fazer frente a este pesado encargo — que recai, no fim de contas, no contribuinte — devendo insistir na reorganização dos caminhos ferro para que estes aumentem a sua eficiência e realizem assim as economias necessárias e possíveis.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A visita dos Reis da Tailândia a Portugal

O rei Bhumibol Adubyadej e a rainha Sirikit da Tailândia honraram Portugal com a sua visita. A presença no nosso País dos jovens soberanos dir-se-ia revestida de um admirável simbolismo: a sua radiosa juventude era como que a tradução, em simpatia, de uma amizade sempre viva e eternamente moça entre duas nações, que sendo antigas, não envelheceram. Com efeito, datam de 1511 as cordiais relações entre Portugal e a Tailândia, quando ali foi Duarte Fernandes, como enviado do grande Afonso de Albuquerque. Essas relações cimentaram-se definitivamente em 1518 com um tratado de paz e de comércio e, mais tarde, com o uso da língua portuguesa, por parte da Tailândia, como língua diplomática. Vivem ainda na hospitaleira Tailândia muitos portugueses. A Tailândia é um país amigo. O povo português colaborou, espontaneamente, com o nosso Governo, recebendo com entusiasmo os jovens soberanos.

Na sua visita a Portugal, o rei e a rainha da Tailândia tiveram a oportunidade feliz de apreciar a nossa paisagem deslumbrante, alguns dos nossos mais expressivos monumentos, e de conhecer, através de alguns grupos folclóricos, a alma do povo português. Mas duas coisas, por certo, deviam, sobretudo, tê-los encantado e surpreendido: — a Estufa Fria, onde, pelo sr. Presidente da Câmara Municipal, lhes foi oferecido um banquete, e o Museu dos Coches, em Belém.

É maravilhoso o recinto da Estufa Fria e não podia ter sido mais feliz a ideia de oferecer ali, onde se têm realizado alguns notáveis concertos, um jantar em honra dos régios visitantes. Quanto ao Museu dos Coches, fundado pela Rainha D. Amélia, é considerado o mais belo e o mais rico da Europa, o que equivale a dizer que é o melhor de todo o Mundo. Recebidos pelo seu ilustre Director, sr. Augusto Cardoso Pinto, Suas Majestades puderam admirar, entre muitas outras jóias de arte, o coche, construído em Paris, nos começos do século XVIII, para o casamento de D. João V; e os três sumptuosos coches que este monarca mandou construir em Roma para a embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI, em 1716.

Em Portugal há muito que ver e admirar. E uma outra riqueza possuímos também: a nossa tradicional e cavalheiresca hospitalidade.

Os nossos artistas



GLADIÓLOS—Aquarela de Alice Manarte



PALHAÇOS...

*Quantas vezes, olhando uma pessoa
que a Sorte, num sentido, basejou,
imaginamos que a sua vida é boa
porque lucros, ou fama, conquistou!*

*Quantas suposições, feitas à-toa,
pois nem sempre é feliz quem alcançou
bens de fortuna, ou glória que ressoa,
nem o que a proeminências se guindou!*

*No tablado do mundo tantos passam
sorrindo, e, com sorrisos nos embaçam,
sufocando, no riso, as desventuras...*

*Quantos palhaços, quantos comediantes
topamos, a cada hora, triunfantes,
cuja vida é um rosário de amarguras!*

Rolando de Viveiros

X Congresso Panamericano do Caminho de ferro

O temário desta reunião que este ano, em Outubro proximo, se realiza no Brasil

Foi já aprovado, em forma definitiva, o temário organizado para o X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro, que se realiza este ano no Brasil, no próximo mês de Outubro.

Eis os temas, em número de 23, distribuídos por 5 Secções:

Secção A — Vias-Obras-Sinalização

Tema 1 — *Trilhos*: Solda — processos e resultados técnicos e económicos.

Tema 2 — *Dormentes*: Escolha do tipo de dormente mais conveniente segundo os aspectos técnico e económico. Tratamento dos dormentes de madeira.

Tema 3 — *Modernização da via*: para o tráfego de trens longos, pesados e de alta velocidade.

Tema 4 — *Técnica da Conservação da Via Permanente*: Mecanização dos serviços.

Tema 5 — *Código e sistemas de Sinalização*: Padronização de conceitos, uniformidade de significação de sinais. Aproveitamento da Via — Emprego do C. T. C. e outros sistemas do bloqueio e sinalização eléctrica do controle central ou automático.

Secção B — Material de transporte e de tracção

Tema 6 — *Carruagens*: Novas técnicas modernas quanto ao conforto do passageiro — Automotrizes e trens unidades.

Tema 7 — *Vagões*: Novas técnicas construtivas — Vagões de tipo especiais de transporte («piggy-back», «containers» e outros).

Tema 8 — *Locomotivas Eléctricas, Diesel e de Turbinas* — Novas técnicas construtivas — Conservação, reparação e modernização.

Secção C — Exploração de transporte

Tema 9 — *Comparação dos sistemas de tracção*: Custos de operação e vantagens operacionais — Custo original por unidade de esforço de tracção e custos de exploração.

Tema 10 — *Fomento de tráfego*: Agenciamento organizado. Incentivos para angariação e formação de novas correntes de tráfego. Presteza na execução dos transportes. Serviços de porta a porta: «Containers», «piggy-back» — Estações de concentração de de cargas — Baldeação de alto rendimento. Silos, armazéns e frigoríficos.

Tema 11 — *Serviço de passageiros*: Providên-

cias indicadas para a sua realização económica. Atenções para com o público.

Tema 12 — *Coordenação dos diferentes meios de transporte*: Disposições legais necessárias.

Tema 13 — *Pátios para classificação de vagões e formação de trens*: Tipos que devem ser recomendados segundo as diversas intensidades do movimento.

Secção D — Tarifas-Estatística-Contabilidade

Tema 14 — *Tarifas*: Simplificação dos sistemas e das pautas de classificação — As tarifas diante da inflação monetária.

Tema 15 — *Estatísticas Ferroviárias*: Sua padronização — Estatísticas de curto período — Estatísticas mensais e estatísticas anuais.

Tema 16 — *Padronização das Contas Ferroviárias*: Processos para apropriação e para separação de despesas com o serviço de cargas — Custo do passageiro — quilómetro e da tonelada — quilómetro e outros índices.

Tema 17 — *Mecanização dos Serviços de Contabilidade e de Estatística*: Automatização. Vantagens e limites económicos do emprego das modernas máquinas electrónicas.

Secção E — Administração-Legislação-Pessoal-Assuntos Gerais

Tema 18 — *Organização Racional das Empresas Ferroviárias*: Organização mais conveniente para as empresas ferroviárias. Empresas pertencentes ao Estado. As Estradas de Ferro como serviço de utilidade pública.

Tema 19 — *Legislação de transportes*: Legislação e regulamentação ferroviárias — Regulamentação do transporte de mercadorias perigosas.

Tema 20 — *Pessoal*: Conceitos e normas que devem ser estabelecidas para o pessoal ferroviário: relações entre a Direcção das empresas e o pessoal — Acidentes de trabalho; legislação, organização dos serviços médicos, prevenção dos acidentes do trabalho.

Tema 21 — *Relações públicas*: Propaganda e divulgação interna para o público.

Tema 22 — *Produtividade*: Racionalização do aproveitamento do pessoal e do material.

Tema 23 — *Tráfego Internacional*: Instauração, manutenção e controle.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A polpa de café misturada com cimento está a ser utilizada com êxito no fabrico de pranchas destinadas à construção de casas de preço módico. O produto não é inflamável.

(da revista *La Finestra* – Roma)

Segundo investigações do professor Shultz, da Alemanha, as leis actuais não diferem, essencialmente das... leis mais remotas da civilização humana. Assim, um código da Babilónia, 2.300 anos antes da nossa era, já regulava o preço dos géneros alimentícios.

(de *Le Patriote* – Nice)

O engenheiro sueco Widell acaba de inventar o forno sem fumo. O princípio deste forno, fácil de aplicar em qualquer fábrica, consiste em que o monóxido carbónico e outros gases produzidos na combustão passam por um disco desviador, e para baixo, por canais de retorno à parede posterior. Forçados a passar através do material que está ardendo, reduzem-se a gases combustíveis que, por sua vez, são queimados na câmara de combustão.

(de *Bianco e Nero* – Roma)

Com fundos doados por um grande financeiro foi criado em Capri um «Refúgio para Pássaros» destinado a abrigar muitos milhares de aves e tendo à volta uma cerca com três metros de altura para impedir a entrada de caçadores. Próximo deste refúgio está situada a Casa dos Escritores, no edifício que foi residência de Axel Munthe.

(de *La Strada* – Turim)

As exigências de energia nos próximos cem anos, — por volta de 2060 — serão cinquenta vezes maiores do que actualmente. Segundo o professor Weeks, serão largamente aproveitadas as energias solar, geotérmica e marítima. O carvão e o petróleo continuarão ainda a ser importantes fontes energéticas — mesmo no ano 2060.

(de *Il Punto* – Roma)

O número de informações referentes a um crime que podem ser deduzidas de um indício insignificante por meio de análise de laboratório foi exemplificado em Haia. Um pequeno pedaço de cordel deixado no local do crime analisado por meios científicos demonstrou que provinha de uma herdade onde havia pinheiros, um cavalo baio e galinhas Rhode Island verme-

lhas. Com estes dados os detectives não tardaram a localizar a herdade e capturar o criminoso.

(de *Le Provençal* – Marselha)

Os excitantes têm um papel importante na vida. Não se sabe se o álcool abrevia ou prolonga a existência humana. Há controvérsias apaixonadas a este respeito. Mas através de documentos indiscutíveis um alcoólico pode obter uma idade bíblica. Segundo o professor dr. Clark, na Inglaterra há indivíduos que consomem por dia duas garrafas de whisky, isto é 500 a 600 centímetros cúbicos de álcool, dose mortal para um ser normal.

(de *Via Roma* – Roma)

O dr. Vanderlund, do Instituto Científico da Suécia, afirma que o olho humano tem enfraquecido sucessivamente através dos tempos. E cita, para exemplo: entre as pinturas nas cavernas habitadas nas idades pré-históricas, figura uma da constelação das Pléiades com dez estrelas; nenhum homem, hoje, vê naquela constelação à vista desarmada mais do que cinco ou seis. O homem das cavernas viu sem a menor dificuldade o que hoje só é possível ver com o telescópio.

(do semanário *Semeur Vaudois*)

O biologista Bequerel acredita que a idade de cem anos será um *minimum*, desde que os progressos prodigiosos da biologia entrarem na fase de aplicação prática. Actualmente só dez por cento das pessoas morrem de «morte natural», isto é, do desaparecimento das forças vitais pelo processo normal do envelhecimento. A morte por doença não é natural. Os mais desfavorecidos são os homens que trabalham nas indústrias utilizando substâncias nocivas, ou impondo a certos órgãos um esforço excessivo. Os mineiros morrem em média aos 40 anos de idade.

(de *Settimo Giorno* – Palermo)

Um dinossauro inteiramente articulado (o mais perfeito em matéria de conservação de que se tem notícia no mundo) foi descoberto em escavações efectuadas no Chile. Os paleontólogos calculam em 90 milhões de anos a idade do esqueleto encontrado. O peso daquele animal pré-histórico deveria oscilar entre 12 a 14 toneladas, superior, por conseguinte, ao de qualquer elefante.

(do *Corriere Mercantile* – Genova)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1910)

Grandes festejos nas Caldas da Rainha

De 3 a 11 do corrente devem effectuar-se na linda villa das Caldas da Rainha, uma das melhores e mais bellas estações balneares da península, as festas desportivas, cujo programma, como o leitor verá mais adeante, é devéras atrahente.

Em seguida á semana desportiva, realizar-se-hão nos dias 12 e 13 pomposas festas escolares na povoação da Tornada e brilhante iluminação e na bahia de S. Martinho do Porto.

A Companhia Real estabelece durante o periodo das festas bilhetes de 1.^a e 2.^a classes, a preços reduzidos válidos pelos comboios ordinarios, incluindo os rapidos, os quaes serão válidos para ida de 2 a 13 e volta de 3 a 14.

Os preços são os seguintes :

	1. ^a cl.	2. ^a cl.
Lisboa-Rocio, Cintra e Figueira . . .	3\$060	2\$140
Mafra	2\$060	1\$440
Coimbra	3\$460	2\$440
Espinho, Granja e Porto-Campanhã	6\$060	1\$240

Com preços tão baratos quem ha de deixar de ir ás Caldas. que mesmo sem festas extraordinarias, é durante a epocha balnear o grande centro de animação da nossa primeira sociedade, e d'onde facilmente se podem fazer excursões á Foz do Arelho, a Obidos, Peniche, S. Martinho, Nazareth, etc. ?

A seguir publicamos o magnifico programma das festas desportivas.

Dias 3, 4, 5, e 7. — Grande concurso hippico na explanada da Matta do Hospital Real. Na manhã do dia 4 no Parque D. Carlos I começará o celebre torneio do *Tenis* onde é disputada a taça «Conde de Fontalva».

Dia 6. — Grande tourada na qual tomam parte os mestres da tauromachia portugueza, Victorino Froes e D. José Manoel da Cunha Menezes, como cavalleiros ; e D. Ruy de Siqueira (São Martinho), D. Carlos de Mascarenhas, Eduardo Perestrello, etc., como bandarilheiros.

Dia 7. — Concerto pela banda da guarda municipal no Parque D. Carlos ; no Club de Recreio, distribuição de premios aos vencedores do concurso hippico, e *cotillon* em honra dos cavalleiros que tomarem parte no mesmo concurso.

Dia 8. — De tarde, festival na Matta em homenagem ao Conde de Fontalva, havendo á noite illuminações, fogo de artifício e concerto pela banda da guarda municipal.

Dia 9. — *Raili-paper* promovido pelos mais distintos cavalleiros da colonia balnear.

Dia 10. — Regatas no Lago do Parque D. Carlos I e outras diversões.

Dia 11. — Concurso de tiro aos pombos na explanada da Matta, disputando-se uma taça offerecida pela «Liga de Propaganda das Caldas».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Contrabando de fogo».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.
COLISEU — Às 21,30 — Cinema —

Publicações recebidas

Bazar de Miniaturas — por António da Cunha Correia Júnior

O distinto poeta açoriano António da Cunha Correia Júnior, nosso antigo companheiro de redacção e, actualmente, residente em Karachi, na qualidade de funcionário da Legação de Portugal no Paquistão, publicou, naquela cidade, mais um livro, desta vez em prosa, composto na sua tipografia de amator. O volume consta de três partes : *Iluminuras*, *Marfins e Bronzes* e intitula-se : *Bazar de Miniaturas*.

Escritas umas em Nova Delhi e outras em Karachi, e destinadas a serem publicadas num jornal do Faial, terra do nascimento do Autor, as crónicas de maior interesse, para nós, leitores da Metrópole, são, evidentemente, aquelas que nos falam da Índia e seus costumes. Curiosas as suas páginas dedicadas às regalias dos macacos na Índia, onde são considerados sagrados. Justa, a homenagem ao embaixador do Brasil em Nova Delhi, Dr. Ildefonso Falcão.

António da Cunha Correia Júnior tem em preparação mais alguns livros. É com muita simpatia que aguardamos a sua publicação.

A Cooperação

A revista mensal de cultura, informação e divulgação técnica das actividades económicas nacionais — *A Cooperação*, que já entrou no quarto ano de publicação, dedicou o n.º 52 às Comemorações Henriquinas, à visita do Presidente Kubitschek, à Expansão de Portugal no mundo e à Comunidade Luso-brasileira.

Numerosas e sugestivas gravuras ilustram o texto, constituído por magníficas colaborações assinadas por alguns dos mais ilustres nomes portugueses.

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 5 do «Boletim de Minas» (Nova Série), publicação dirigida pelo Engenheiro Director-Geral de Minas e Serviços Geológicos, sr. Luís de Castro e Solla, e editada pelo Ministério da Economia, através da sua respectiva repartição de Minas.

Este número abre com um artigo intitulado «Aparências e Realidades», da autoria do seu ilustre Director, no qual se fazem interessantes considerações sobre duas edições da Junta de Investigações e Missões do Ultramar.

A este artigo seguem-se as páginas destinadas a incluir a legislação respeitante a minas, o movimento de processos (1.º trimestre de 1960) e registos efectuados durante o mesmo trimestre; registos anulados; e actualização da lista de minas concedidas no Continente nos anos de 1951 e 1952.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 43 057

(Continuação)

Artigo 21.º

As autoridades aduaneiras do País de entrada poderão aceitar os selos colocados pelas autoridades do País de saída, sem prejuízo da faculdade que possui cada Alfândega de juntar os seus próprios selos, se o julgar indispensável ou conveniente e examinar todos os veículos e as mercadorias que conduzam, se o considerar justificado.

Uma vez terminadas as operações de despacho de entrada da Alfândega fronteiriça, o trânsito dos veículos e das mercadorias através do território de cada País reger-se-á, para todos os efeitos, pela legislação do País por onde transitarem, assim como pelas normas que vierem a ser estabelecidas pelas Convenções Internacionais que cada País tenha aprovado.

Artigo 22.º

O trânsito das mercadorias portuguesas e espanholas será em ambos os Países isento de direitos aduaneiros.

Artigo 23.º

As Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países diligenciarão uniformizar as suas legislações internas, no sentido de conceder as maiores facilidades ao trânsito internacional de mercadorias, por estrada, através dos seus territórios e que proceda ou se destine aos territórios do nosso País.

Enquanto as duas Partes Contratantes não tiverem aprovado as Convenções Internacionais sobre esta matéria, as autoridades de um e outro País comprometem-se a conceder as máximas facilidades permitidas pela sua própria legislação com o fim de acelerar o desembaraço dos veículos e das mercadorias nele embarcadas que circulem pelos seus territórios em regime de trânsito nas condições estabelecidas no corpo deste artigo.

SECÇÃO III

Da revisão das bagagens

SUBSECÇÃO I

Nas Alfândegas fronteiriças em geral

Artigo 24.º

As isenções e as facilidades previstas para os passageiros e suas bagagens na legislação de cada um dos Países ou nas Convenções que hajam sido aprovadas por ambas as Partes Contratantes não se aplicarão ao tráfego fronteiriço nem às pessoas que transitem frequentemente pela fronteira.

Artigo 25.º

Os passageiros que trouxerem nas suas bagagens armas de fogo ou quaisquer outros objectos de importação proibida ou sujeitos a restrições ou formalidades especiais de importação

poderão depositar esses objectos na Alfândega, os quais lhes serão restituídos por ocasião da saída, durante um período que não vá além de seis meses, findo o qual ficarão sujeitos à legislação do respectivo País.

Artigo 26.º

As mercadorias consideradas como objectos de comércio (expedições comerciais) trazidas por passageiros ficarão sujeitas às disposições que se encontrem em vigor no País por onde se efectuar o seu desembaraço aduaneiro.

SUBSECÇÃO II

Nas Alfândegas de Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro

Artigo 27.º

O desembaraço aduaneiro de passageiros, bagagens e veículos nas instalações das Alfândegas de Vilar Formoso e de Fuentes de Oñoro efectuar-se-á, na Alfândega de entrada, pelos serviços aduaneiros de ambos os Países.

Assim, o desembaraço aduaneiro far-se-á na Alfândega de Vilar Formoso, se os passageiros atravessarem a fronteira no sentido Espanha-Portugal, e na Alfândega de Fuentes de Oñoro, se a passagem for feita em sentido inverso.

Em qualquer dos casos, têm sempre prioridade nesse desembaraço as autoridades encarregadas da revisão de saída.

A jurisdição da Alfândega de saída termina no momento em que começam as operações de entrada, e, desde esse momento, as autoridades aduaneiras encarregadas da revisão de saída ou os seus agentes não poderão tornar a inspecionar os passageiros, as bagagens e os veículos que já tiverem sido desembaraçados por essas mesmas autoridades.

Artigo 28.º

Para efeito do disposto no artigo anterior, estabelece-se uma zona perfeitamente delimitada em cada um dos edifícios das Alfândegas de Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro, destinada a de Vilar Formoso aos serviços aduaneiros espanhóis e de Fuentes de Oñoro aos serviços aduaneiros portugueses. Estas zonas compreenderão:

a) Os locais onde se encontrem instalados, nos edifícios da Alfândega, os serviços de revisão de bagagens destinados às autoridades aduaneiras do país limítrofe e, bem assim, as dependências reservadas aos serviços dessas mesmas autoridades;

b) Os troços de estrada onde os veículos estacionam. As Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países estabelecerão, de comum acordo, não só o limite dessas zonas como regularão as questões relativas ao seu funcionamento.

Artigo 29.º

As leis e os regulamentos da Alfândega de saída serão integralmente aplicáveis no interior da zona definida no artigo antecedente.

Nestas condições, os funcionários aduaneiros de um País, ou os seus agentes, poderão, na parte da zona que se encontre sobre o território do outro País, exercer as suas funções, tanto no que diz respeito ao desembaraço dos passageiros, das bagagens ou dos veículos automóveis ali estacionados, como verificar a existência de infracções, realizar apreensões, impor sanções às infracções comprovadas e submetê-las à jurisdição das competentes autoridades do seu País.

Poderão igualmente reter valores, objectos ou mercadorias como garantia das imposições devidas ou das multas em que os arguidos hajam incorrido.

Reconhece-se ainda a essas autoridades o direito de remeter para o seu País os valores, objectos ou mercadorias

que tenham ficado em depósito ou sido confiscados ou apreendidos no interior da zona correspondente.

Poderão também ser reconduzidos ao território do País donde provêm os indivíduos que tiverem cometido infracções às leis e outras disposições aduaneiras em vigor no País a que pertencerem as autoridades encarregadas da revisão de saída, por não se considerarem como entrados no território do outro País, enquanto as autoridades aduaneiras do País de saída os não declararem desembaraçados para esse fim.

Artigo 30.º

As autoridades aduaneiras de um País deverão conceder às do outro, no exercício das suas funções na zona que lhes está reservada, a mesma protecção que dispensarem aos seus próprios funcionários e agentes fiscais.

Na execução desses serviços, as autoridades aduaneiras de um País deverão prestar assistência e colaboração às autoridades aduaneiras do outro País, tanto no que se refere às medidas tendentes a prevenir como a investigar as infracções às disposições legais e regulamentares que tenham por missão aplicar.

Artigo 31.º

Os locais ocupados por cada um dos Países serão assinalados pelos respectivos distintivos nacionais.

Os funcionários aduaneiros e os agentes da fiscalização, no exercício das suas funções, deverão apresentar-se nesses locais devidamente uniformizados.

Artigo 32.º

Os funcionários aduaneiros e os agentes de fiscalização portugueses que tenham, por conveniência de serviço, de entrar em território espanhol estarão sujeitos às leis e jurisdição das autoridades espanholas, assim como os funcionários aduaneiros e os agentes de fiscalização espanhóis estarão sujeitos às leis e jurisdição das autoridades portuguesas quando entrarem, pelo mesmo motivo, em território português, salvo no que se refere à missão de que se encontrem encarregados, nos termos desta Convenção.

Salvo nos casos expressamente previstos no artigo 29.º desta Convenção, as autoridades portuguesas não poderão proceder a nenhuma detenção em Espanha, nem as autoridades espanholas em Portugal. Terão direito, porém, a manter a ordem no interior dos locais que lhes estão especialmente reservados e a expulsar deles todos os que a perturbarem. No caso de necessidade, poderão pedir auxílio às autoridades do País onde se encontrem instalados esses locais.

Artigo 33.º

O mobiliário e o material necessários ao funcionamento dos serviços do País limítrofe serão admitidos nas referidas zonas, com isenção de direitos e de quaisquer outras imposições, depois de prévia declaração perante as autoridades aduaneiras do País de entrada.

Não são de aplicar a estes casos as restrições e proibições de importação e de exportação em vigor em ambos os Países.

As despesas com iluminação, aquecimento, limpeza e conservação dos referidos locais ficarão a cargo do País a que pertencer o edifício da Alfândega.

Estes locais serão postos gratuitamente à disposição desses serviços pelas autoridades aduaneiras do País onde se realizem as operações.

Artigo 34.º

Os chefes das Alfândegas de Vilar Formoso e Fuentes de Oñoro elaborarão, de comum acordo, um regulamento interno que facilite a aplicação destas normas, o qual só entrará em vigor depois de aprovado pelas Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países.

Artigo 35.º

Os Governos de ambas as Partes Contratantes poderão, por simples trocas de notas diplomáticas, tornar estas normas extensivas a outras Alfândegas fronteiriças, desde que o movimento de passageiros o justifique e as condições existentes em cada uma das Alfândegas o permitam. Poderão, de igual modo, introduzir-lhes as modificações que a experiência aconselhar.

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

SECÇÃO IV

Da importação e exportação temporária
de veículos automóveis

Artigo 36.º

Os veículos automóveis de turismo, de uso particular ou de aluguer, assim como os motociclos, triciclos e os velocípedes com motor, *roulottes* e os respectivos reboques, matriculados em Portugal ou em Espanha, poderão circular em ambos os Países em regime de importação temporária, mediante os documentos previstos nesta Convenção ou nas Convenções Internacionais aprovadas por ambas as Partes Contratantes.

Os velocípedes com motor até 50 cm³ de cilindrada não necessitarão de qualquer documentação aduaneira para a importação ou exportação temporárias, desde que estejam matriculados ou registados no País de procedência e constituam o meio de locomoção dos seus proprietários no momento de atravessarem a fronteira. Este benefício não será aplicado aos raianos, nem às pessoas que transitem frequentemente pela fronteira.

Artigo 37.º

Cria-se pela presente Convenção, sem prestação de garantia aos direitos aduaneiros, um documento para uso exclusivo dos automóveis matriculados em um dos dois Países, denominado «Caderneta de Passagem pelas Alfândegas», em Portugal, e «Libreta de Paso por las Aduanas», em Espanha, conforme o modelo estabelecido no Anexo D a esta Convenção. O referido documento terá a partir da sua emissão a validade de um ano, podendo ser utilizado nas Alfândegas de ambos os Países, tanto nas terrestres e fluviais da fronteira comum como nas marítimas e de serviço aéreo.

Este documento, que constará de quinze folhas de saída e quinze de entrada, será emitido pelas Direcções-Gerais das Alfândegas e facilitado aos interessados ao preço de 25\$, ou 50 pesetas, respectivamente, tanto pelos serviços das Alfândegas como pelo Automóvel Clube de Portugal e Real Automóvel Clube de Espanha.

Artigo 38.º

O prazo de validade do mencionado documento poderá ser prorrogado pela Direcção-Geral das Alfândegas do País onde se encontra o veículo, e essa prorrogação será válida para sua reimportação no País de procedência.

As Direcções-Gerais das Alfândegas poderão delegar nos seus serviços a concessão de prorrogação que não exceda três meses.

Artigo 39.º

Os utentes dos veículos cobertos pelo documento cujo prazo de validade tenha caducado serão submetidos às sanções estabelecidas na legislação dos respectivos Países.

No entanto, os interessados poderão, no prazo de um mês, a contar da data da caducidade do referido documento ou da sua prorrogação, explicar satisfatoriamente, perante a respectiva Direcção-Geral das Alfândegas, as causas do atraso, podendo, se for caso disso, autorizar-se a reexportação ou proceder-se à sua imobilização e selagem pela Alfândega. As autorizações de reexportação concedidas por um dos dois Países constarão do correspondente documento e produzirão efeito no outro País.

Artigo 40.º

Os veículos que circularem entre os dois Países a coberto do mencionado documento ficarão sujeitos, quanto à matéria não prevista nesta Convenção, às disposições contidas tanto nas Convenções Internacionais aprovadas por ambas as Partes Contratantes como nas suas próprias legislações, quando estas não forem contrárias às referidas Convenções.

Artigo 41.º

As Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países estabelecerão as normas que, de comum acordo, julguem conveniente adoptar para uma maior latitude e uma mais fácil aplicação dos preceitos previstos nos artigos anteriores. Poderão igualmente adoptar os preços dos referidos documentos às possíveis flutuações do câmbio.

CAPÍTULO III

Do tráfego por caminho de ferro

SECÇÃO I

Da importação e exportação

Artigo 42.º

A parte da via férrea compreendida entre as estações portuguesas e espanholas extremo dos caminhos de ferro que se ligam ou venham a ligar na fronteira de ambos os Países denomina-se «via aduaneira internacional».

Por esta via podem circular mercadorias que entrem ou saiam do País sob qualquer regime.

As mercadorias poderão ser transportadas pela via férrea internacional, tanto de dia como de noite, com as reservas e mediante as condições e formalidades desta Convenção.

A acção administrativa de cada um dos Países poderá tornar-se extensiva até à estação do outro País em tudo quanto disser respeito à vigilância na parte da via férrea declarada internacional; mas, se, por qualquer acontecimento ou acidente, for necessária a intervenção dos tribunais, a competência destes terá por limites a fronteira dos dois Estados.

Artigo 43.º

O material ferroviário português poderá transitar pelas vias espanholas e o material ferroviário espanhol pelas vias portuguesas.

As Administrações ferroviárias ficam sujeitas às disposições regulamentares estabelecidas em cada um dos Países e à obrigação de devolver o referido material ao País de procedência.

Artigo 44.º

Os comboios poderão ser vigiados por agentes fiscais de ambos os Países na parte da via declarada internacional, não podendo os agentes espanhóis passar da primeira estação portuguesa, nem os portugueses da primeira estação espanhola.

As Administrações ferroviárias concederão transporte gratuito e facilitarão a missão dos referidos agentes.

Artigo 45.º

As Administrações ferroviárias de cada um dos Países deverão conceder à do outro os locais necessários nas estações limítrofes para o serviço de vigilância e alojamento do seu pessoal, ficando obrigados também a fornecer o material indispensável para guarnecer esses locais.

Os locais que ocupar a Alfândega de cada País na estação do País vizinho para os serviços relativos a esta Convenção serão assinalados pelos respectivos distintivos nacionais.

Artigo 46.º

As administrações ferroviárias deverão dar conhecimento às Alfândegas interessadas não só do horário normal dos comboios como também das alterações de carácter permanente que fizerem a esses horários.

Os comboios extraordinários devem ser anunciados também, o mais cedo possível, a essas Alfândegas, a fim de permitir que se adoptem as necessárias disposições para o desembarço aduaneiro dos passageiros, das mercadorias e do material ferroviário.

(Continua)

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Sociedade Corretora

— de —

Indústria e Tracção

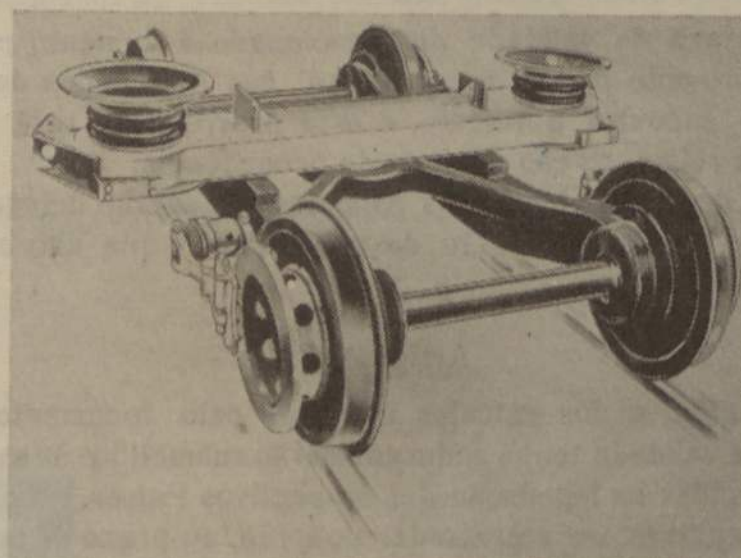
SOCITRA, L.ª

RUA CASTILHO, 90, R/C. D.
LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA
CAMINHOS DE FERRO
MÁQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

==

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ

PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

**DOCE-SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositário Geral:

**SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS**

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

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

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

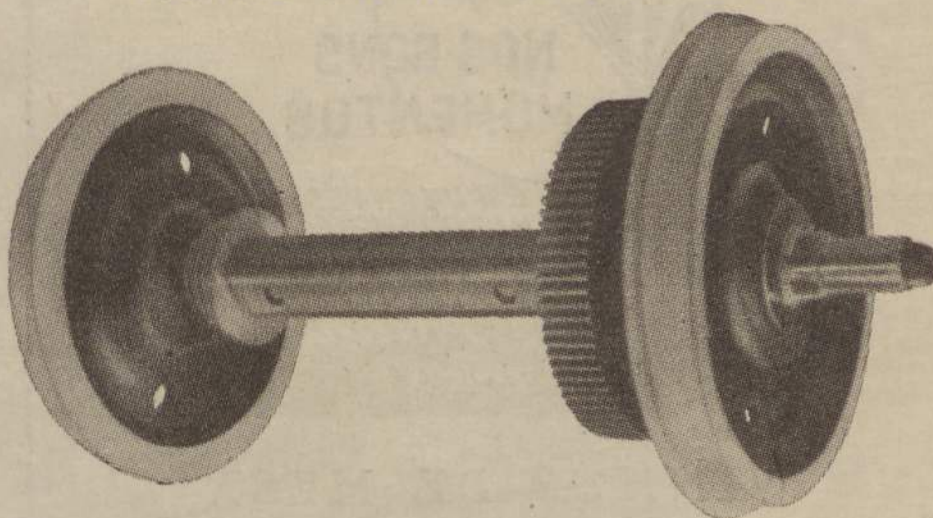
Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31



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.

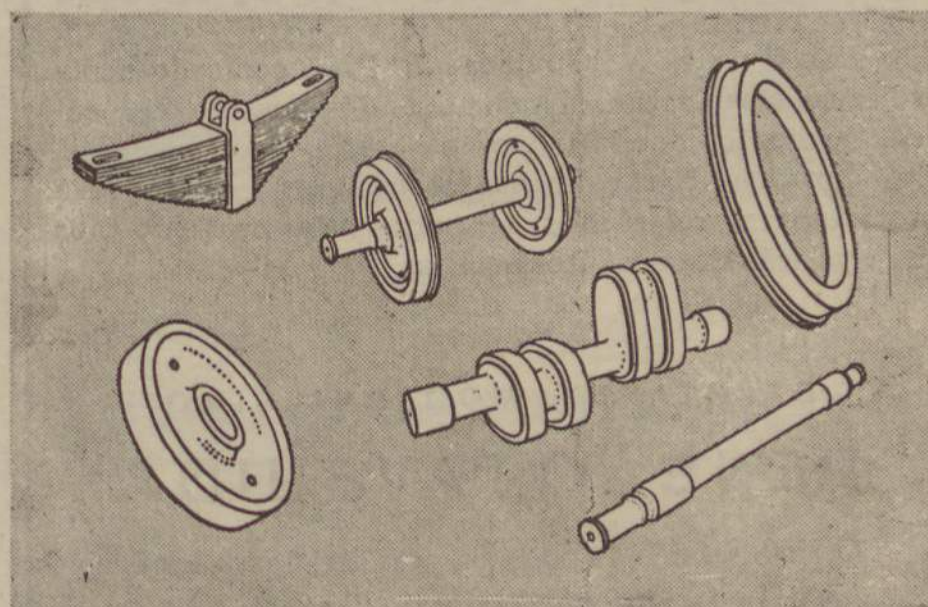
Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.



STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



Representantes no Brasil:

CIBRAMET, S. A.

RIO DE JANEIRO: Avenida Almirante Barroso, 91-8.º Andar: Caixa Postal: 1881. Telef.: 52-0197

SÃO PAULO: Rua Libero Badaro, 158-14.º Andar: Caixa Postal: 8241. Telef.: 33-5108



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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

ROLAMENTOS DE ROLOS CÔNICOS

TIMKEN

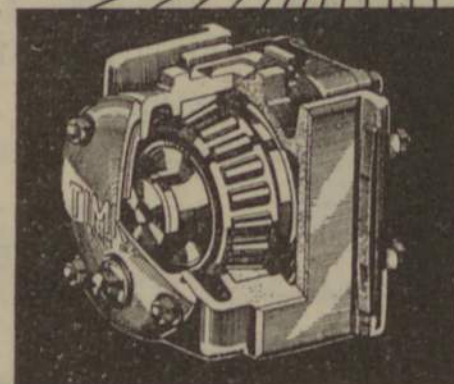
MARCA REGISTRADA
THE TIMKEN ROLLER
BEARING COMPANY

Equipamento de
grande número
de locomotivas,
carruagens e vagons,
em todo o mundo

Distribuidores

C. SANTOS LDA.

LISBOA-PORTO-COIMBRA



Caldas da Cavaca

AGUIAR DA BEIRA

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca e montanhosa da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Extensas matas com interesse para aquistas caçadores.

ABERTA DESDE 1 DE JULHO A 15 DE OUTUBRO

Das águas mais fluoretadas do País, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias, como se prova com valiosas referências de muitos médicos que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos. Pequenas casas para famílias.

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 5506

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS ★ AÇOS ★ METAIS

Máquinas-ferramentas
Material de Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA—Lisboa

Subagentes no Porto:

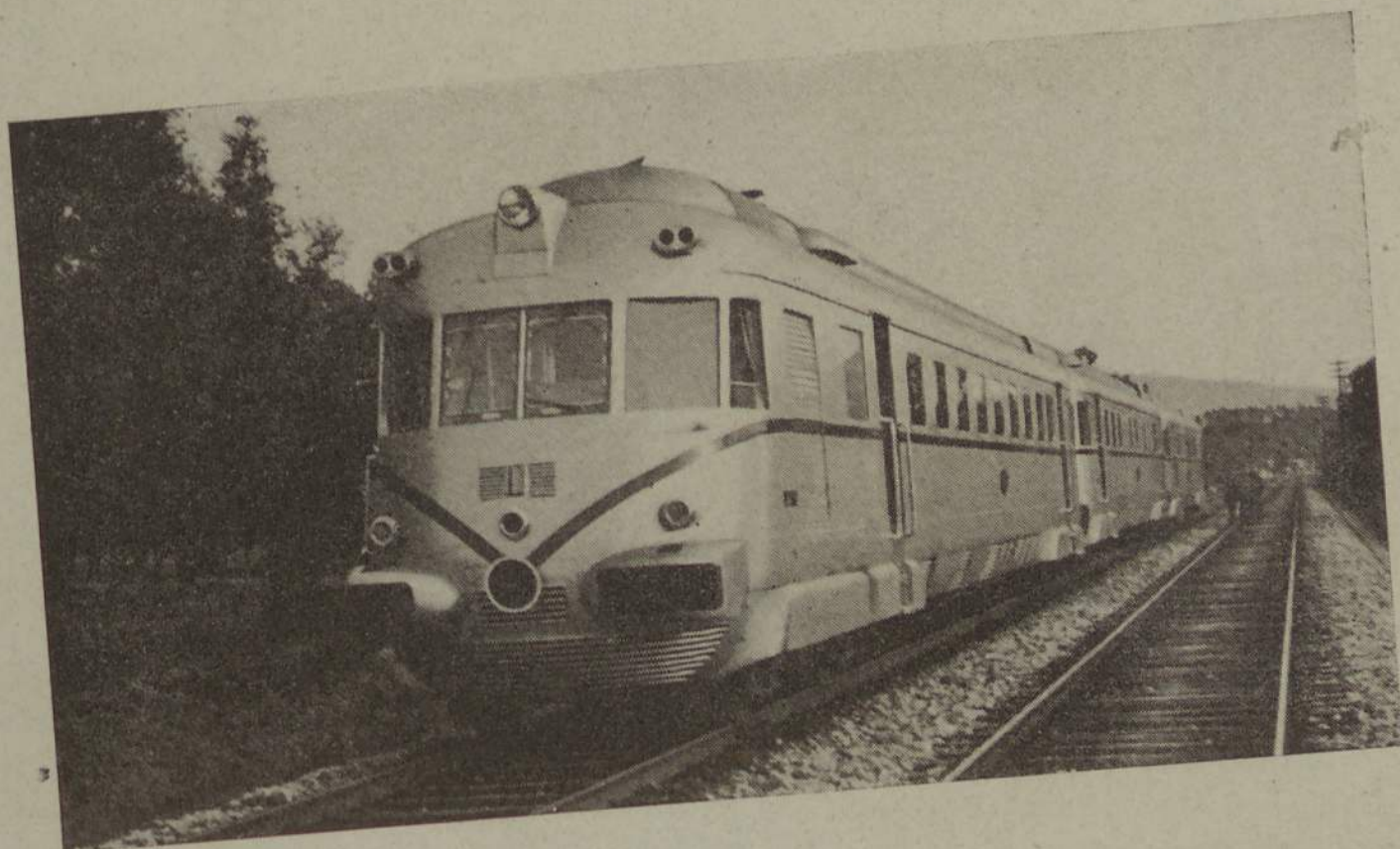
A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM—Porto

RIV

EQUIPAMENTO ORIGINAL
DAS AUTOMOTORAS FIAT
QUE CIRCULAM NO NOSSO PAÍS

R
O
L
A
M
E
N
T
O
S

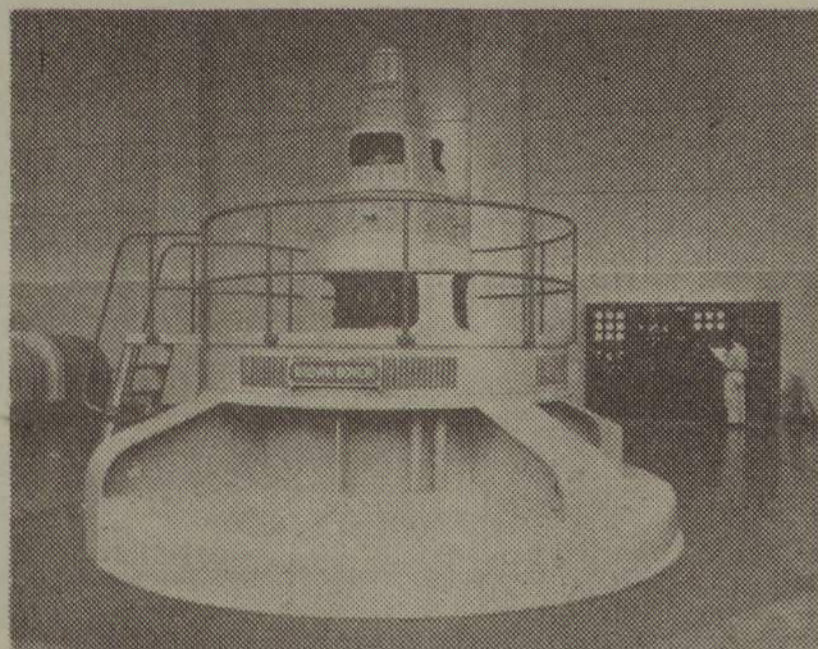


C
H
U
M
A
C
E
I
R
A
S

Representantes Exclusivos — **AUTO-LUSITANIA**
Av. da Liberdade, 73-79 — LISBOA



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



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

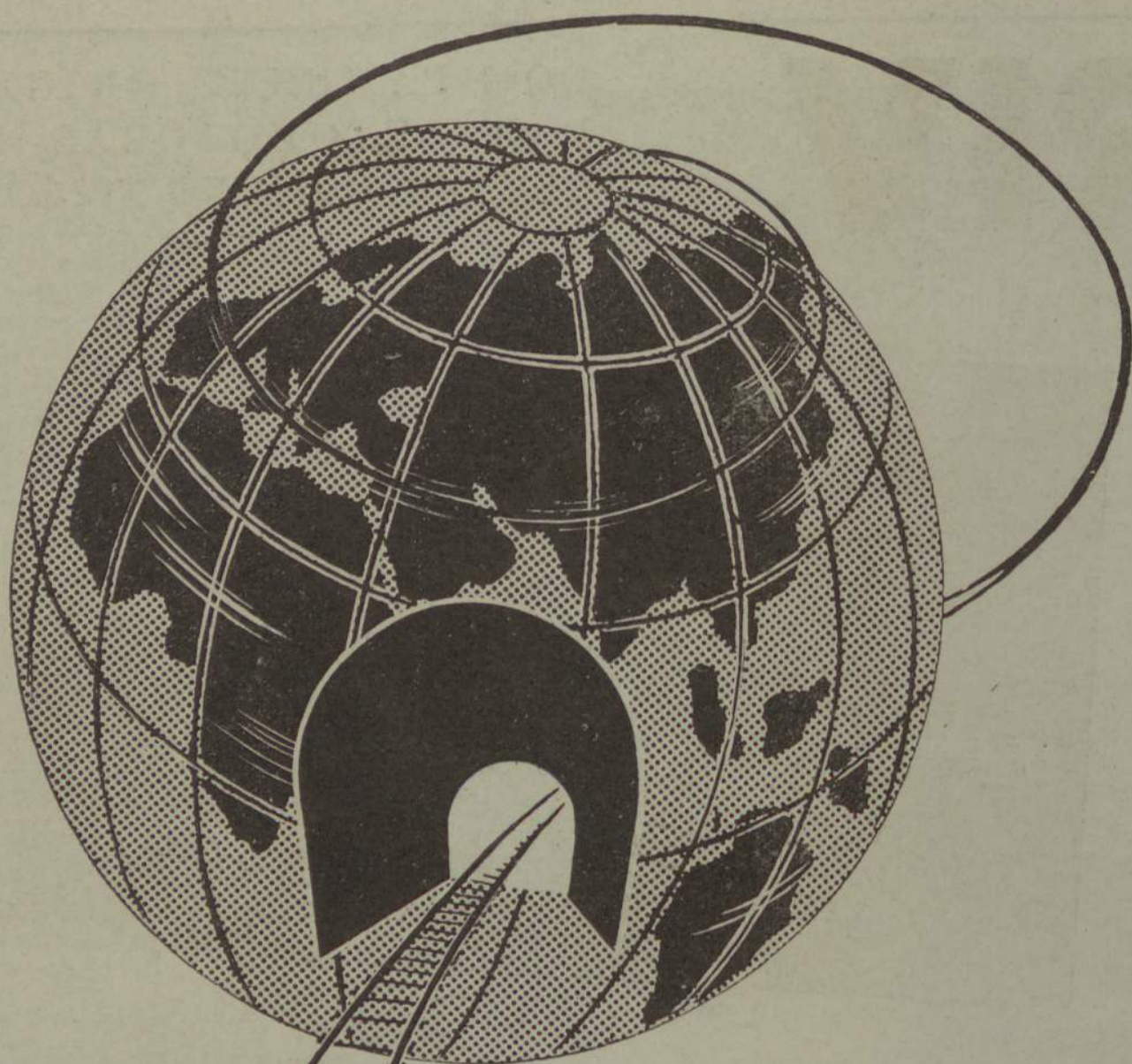
EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE