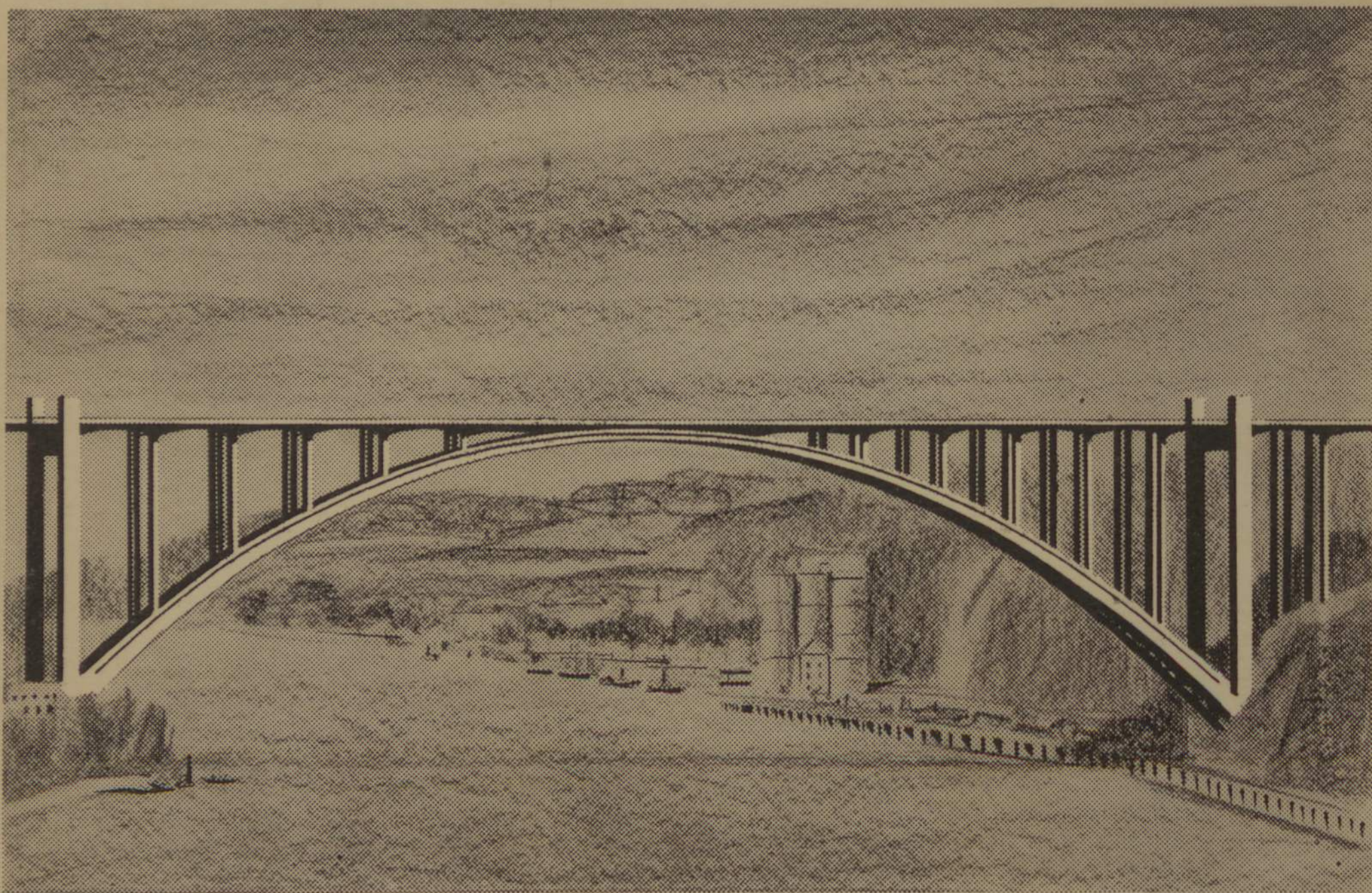




Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXVI • 1 JULHO 1963 • N.º 1813



UMA PRESENÇA DE MAIS DE MEIO SÉCULO

A MOBIL (antiga VACUUM), primeira a servir o País (1898) e primeira a servir o Norte (1901), teve os seus armazéns junto ao local onde hoje assenta o pilar da ponte da Arrábida da margem direita. • Saiu dali com a inauguração do seu terminal de Leixões (1931), o primeiro do Norte do País. • Voltou ao Douro (1962) com o terminal de Gás Mobil, também o primeiro do Norte no seu género e situado junto à área dos acessos à ponte, na margem esquerda. • Ligada pela história às duas margens, agora abraçadas pela extraordinária obra de engenharia que abre nova era nas comunicações, urbanização e desenvolvimento do Douro, a MOBIL tem o orgulho de ficar também tècnicamente ligada ao grande empreendimento por ter sido o fornecedor exclusivo de lubrificantes do empreiteiro Eng.º José Pereira Zagallo.



Mobil Oil Portuguesa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA 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 32 01 58; Direcção: 3275 20

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 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1813



1 — JULHO — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

.....
REVISTA QUINZENAL
.....

VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL



DISTRIBUIDOS POR SILENO

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 86 18 91 - 8

LISBOA

Jose Maria da Fonseca, Succ. Lda

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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



CONSÓRCIO ORBIS, LIMITADA

VIAGENS E TURISMO

TRAVESSA DAS FREIRAS, 19-B (ao Largo do Leão a Arroios)

Teleg. CONSÓRBIS — LISBOA - PORTUGAL — Telef. 73 67 23

INSCREVA-SE

Na GRANDE EXCURSÃO DOS DOIS CONTINENTES
a favor do Instituto Português de Oncologia, a TANGER,
MALAGA e GRANADA, de 24 a 27 de Setembro

PASSAGENS AÉREAS, MARÍTIMAS
E TERRESTRES. DOCUMENTAÇÃO
INTERNACIONAL, PASSAPORTES E
VISTOS. MARCAÇÃO E RESERVAS
EM HOTÉIS E PENSÕES DE TODO
O MUNDO

THREE HORSES BEER

Cerveja Holandesa

UMA VEZ PROVADA
É SEMPRE DESEJADA

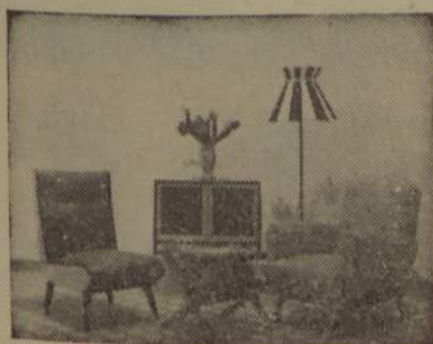


REPRESENTANTE:

BENARUS, LDA.

Rua da Emenda, 100

Telefone 32 56 74

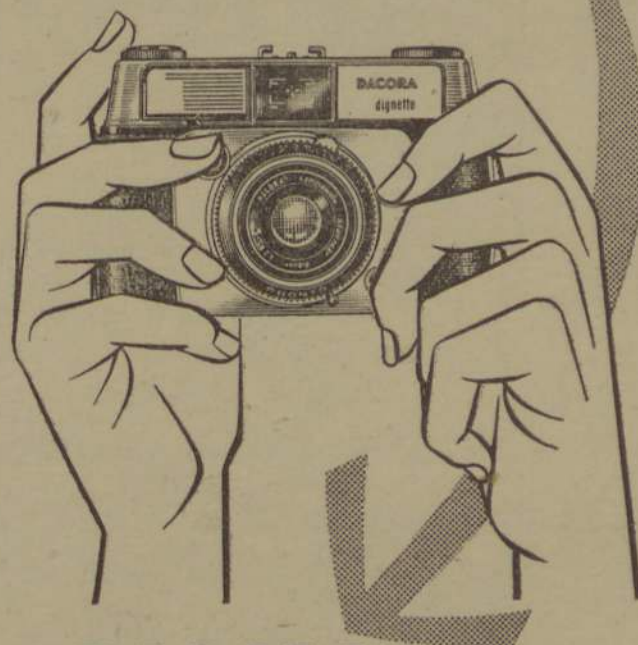


MOBÍLIAS EM TODOS
OS ESTILOS—MAPLES
LUSTRES—CARPETES
PASSADEIRAS
MOBÍLIAS DE VERGA
CESTOS DIVERSOS
ARTIGOS DE LONA
PARA CAMPO E PRAIA
GUARDA-SÓIS—CADEI-
RAS—MESAS—MALA, Etc.

MÓVEIS PORTUGÁLIA

100-A, AV. ALMIRANTE REIS, 100-D — TELEF. 4 01 12
(Em frente da cervejaria Portugália)

UMA MÁQUINA DE PRECISÃO



DACORA
dignette

Aparelho de linhas modernas, grande visor luminoso,
objectiva anastigmática 1:2,8 corrigida para fotografias
a cores. Preço Esc. 660\$00.

Se não encontrar no seu fornecedor habitual, consulte os

DISTRIBUIDORES:

profoto LIMITADA

RUA DE SANTA JUSTA, 25 • LISBOA • TELEF. 2 28 32

Refrigeração

PROJECTAMOS
CONSTRUIMOS



Ar Condicionado

MONTAMOS
REPARAMOS

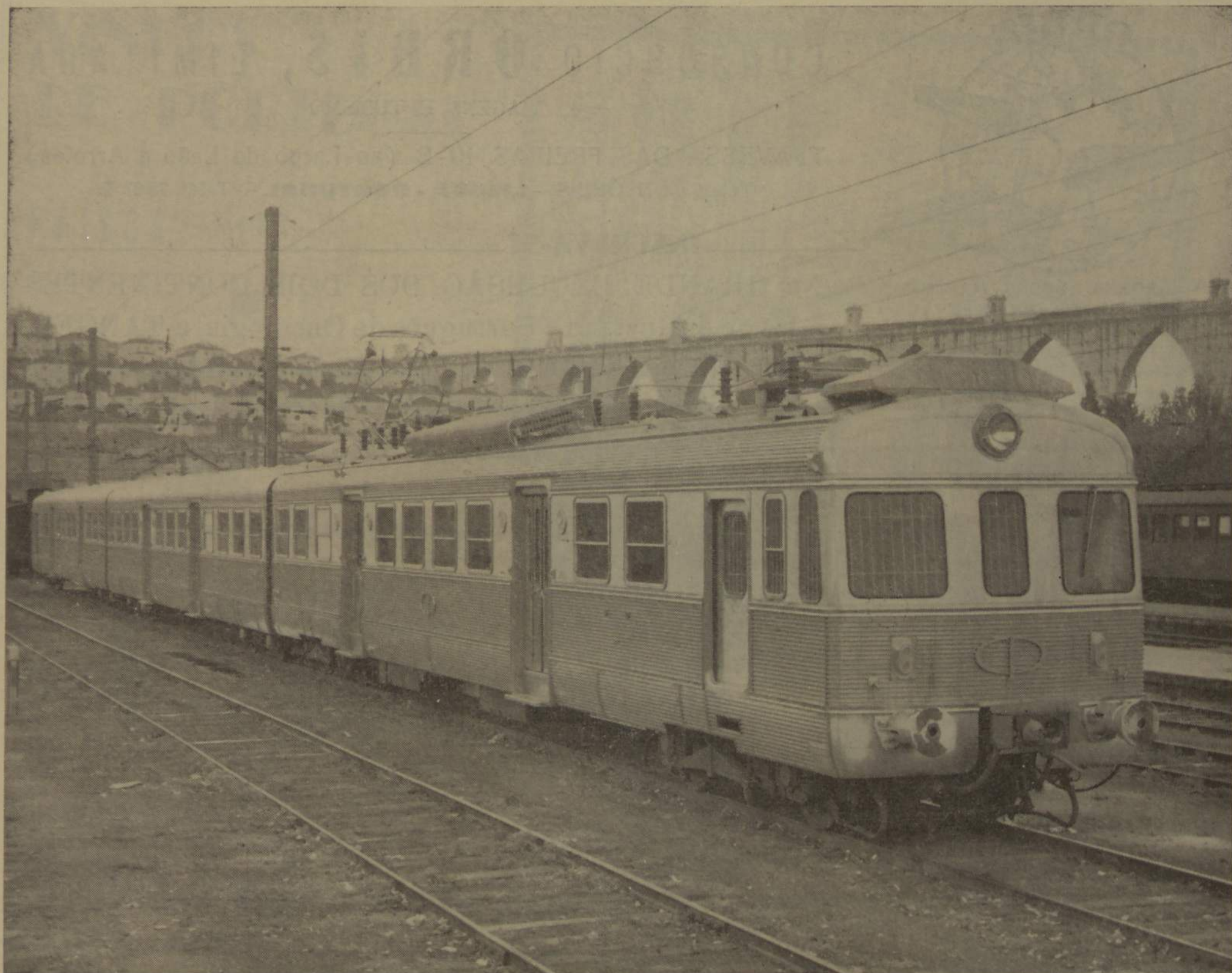
EXPOSIÇÃO E VENDAS:

LARGO DE SANTOS, 4 - A
Telef. 66 23 34

— LISBOA —

OFICINAS:

JARDIM 9 DE ABRIL, 18-20
Telefs. 66 10 44 - 66 51 17



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

**AMADORA E LOBITO
PORTUGAL**

S O N D A G E N S

CAPTAÇÕES DE ÁGUA

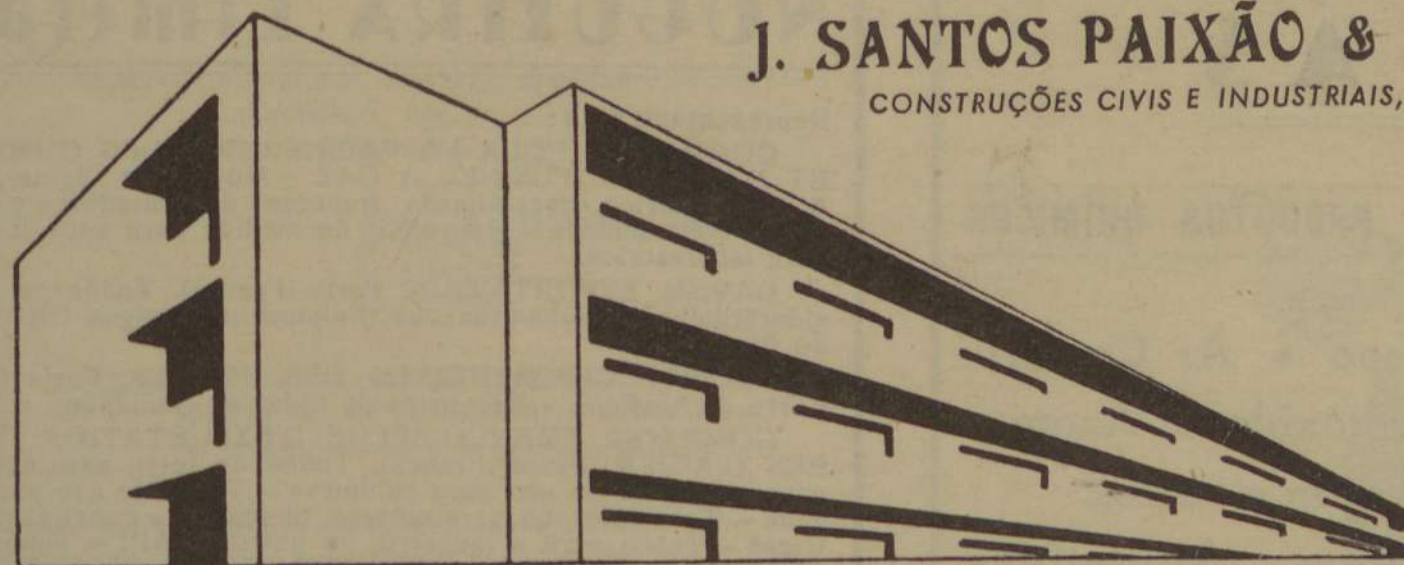
REBAIXAMENTO
DE NÍVEIS AQUÍFEROS

F U N D A Ç Õ E S
E CONSOLIDAÇÕES
DE TERRENOS



SONDAGENS E FUNDAÇÕES A. CAVACO, LDA.

RUA RODRIGO DA FONSECA, 62, R/C.-ESQ. — LISBOA-1 — TELEFONES 55 38 73 E 73 35 45



J. SANTOS PAIXÃO & IRMÃO, LDA.

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS, OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45, 3º.-Esq.

TELEFONE
84 53 41

LISBOA



ESTRUTURAS METÁLICAS
PONTES || POSTES

A. ROBALO

CONSTRUÇÕES
METÁLICAS

Caldeiraria — Zincagem
Ferragens para via aérea
Serralharia artística

TRAVESSA DO CABRAL, 55

Telefones 32 29 01 e 36 73 56 — LISBOA - Portugal

stag

**SOCIEDADE TÉCNICA
DE ARTES GRÁFICAS, L.ª**

FORNECEDORES DE MÁQUINAS, TIPOS E TODO O
EQUIPAMENTO E MATÉRIAS-PRIMAS PARA TIPO-
GRAFIA, LITOGRAFIA, FOTOGRAVURA, ENCADER-
NAÇÃO E JORNAIS

LISBOA

Escritório: R. D. João V, 7
Vendas e Exposição: Rua
D. João V, 2-C

Telefones: 68 41 41 a 68 41 43

PORTO

Filial na R. Álvares Ca-
bral, 27-29

Telefone: 3 34 35

End. Telegráfico: **STAG**

SELAGARANTE, L.^{DA}

Fabricantes especializados
em SELOS DE FOLHA
para toda a espécie de em-
balagens, Moagens, Adubos,



Cimentos, Caminhos de
Ferro, Gazcidla, Descasque
de Arroz, Sacos de Brique-
tes, etc., etc.

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

**O SELO MAIS PERFEITO QUE
SE FABRICA EM PORTUGAL**

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3-TELEFONE 63 77 59 - LISBOA

DUQUE & CRUZ, LTD.

TODOS OS MATERIAIS PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

Revendedores Oficiais de azulejos

Distribuidores das Tintas «MERKEL»
Sempre grandes stocks de Louça Sani-
tária, Azulejos, Manilhas de Grés e
Madeiras

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. | 5 42 82
| 5 00 06

LISBOA

Srs. Ferroviários:

Para a compra de seus Fatos,
sobretudos, casacos de se-
nhora, etc.

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

MANUEL MONTEIRO
LANIFICÍCIOS

COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

■ Oxigénio * Acetileno * Ar Compri-
mido * Azoto * Protóxido de Azoto *
Gás 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

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

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

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

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

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

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

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). So-
breaquecedores para caldeiras.

TREFILERIE & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

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

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

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

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as
indústrias - Fornos especiais - Grelhas, queimadores e mais aces-
sórios para caldeira.

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

107, Rua dos Douradores

Telef. PABX 32 13 81-32 30 95-36 74 47

LISBOA

136, Rua do Almada - Telef. 2 71 67 - P O R T O

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 389291-389292

LISBOA



PAPÉIS

QUÍMICOS



FITAS

PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER



STENCILS

E



TINTAS

PARA DUPLICADORES

Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscose

Prensas hidráulicas, comandos hidráulicos
Instalações de acumuladores hidráulicos
compressores de alta pressão para ar

Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

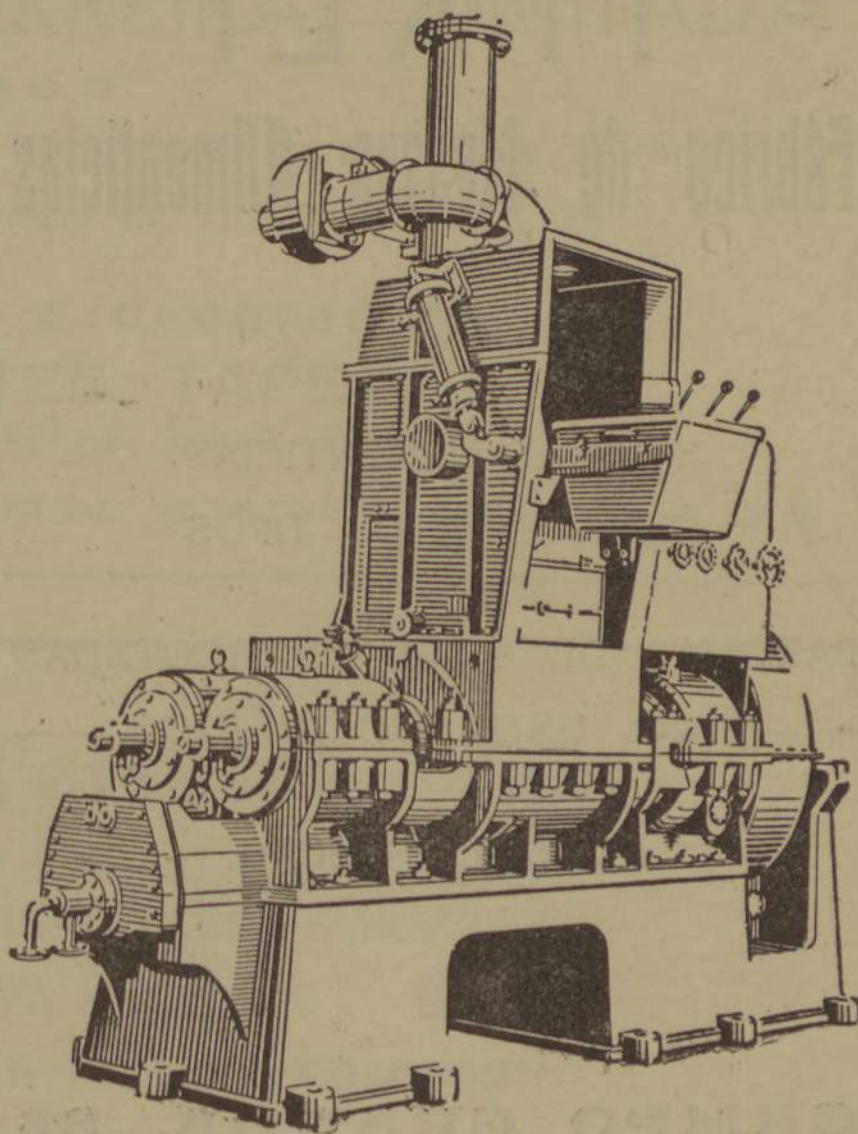
WERNER & PFLEIDERER
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

Rolf KEEL, LISBOA - 5
Rua Frei Manuel Cardoso, 16
Telef. 72 09 94

Walther LEUCHT, PORTO
Rua da Cruz, 222
Telef. 453 06



**Companhia Hanseática
Lohmann & C.^a, Lda.
Av. dos Defensores de Chaves, 35-5.^o**

LISBOA - 1

Caixa Postal N.^o 1425 - P.O. Box: LISBOA
Telefs.: 73 64 78 - 73 65 66 - 73 65 82

Osnabruecker Kupfer-und Druhtwerk: Cobre
e suas ligas, metais leves, em tubos, chapas,
perfis, arames
Cabos eléctricos

Hoesch-Export G. m. b. H.: todos os produtos
siderúrgicos

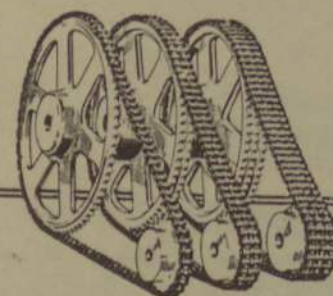
Material de construção para C. F., molas

Stahlwerke Roechling-Buderus A. G.: Aços
de construção e de liga

Fornecedores dos Caminhos de Ferro
de Máquinas e Ferramentas
Perfis e Ferragens modernas de alumínio
anodizado
Tintas e Vernizes.

A TRANSMISSÃO MAIS EFICIENTE
AUSÊNCIA DE ESCORREGAMENTO
FUNCIONAMENTO SILENCIOSO

Economia
de
Espaço



Longa
Duração

RENOLD



ÚNICOS AGENTES:
HARKER, SUMNER & C.^a, Ld.^a
LISBOA — PORTO

ITALI
Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— — PARA USOS CULINÁRIOS — —

EXTRA E ESPECIAL



CAMPO GRANDE, 33

Telef. 77 22 72

LISBOA - 5

Novais & Silva, L^{da}

~ DROGUISTAS ~
TINTAS : VERNIZES : PINCEIS, ETC.
~ PERFUMARIAS ~

Rua de S. Paulo, 14-16 - Tel. 323798 - LISBOA - 2

**SOCIEDADE DE CONSTRUÇÕES
E MADEIRAS, LDA.**

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
Carpintaria / Marcenaria mecânica

Madeiras Nacionais e Estrangeiras

Todos os artigos de cerâmica e materiais
para construção

*Construções civis
Projectos e Orçamentos*

Telef. 68 18 12

L I S B O A

R. Marquês da Fronteira, 70-A

R. de Campolide, J. A. B.

RESTAURANTE **CASTANHEIRA**

Estrada da Torre, 77

LUMIAR

Telef. 79 01 68

LISBOA-5

Recomendado por esta revista

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA



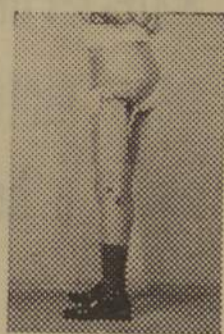
ORTOPEDIA ORTOTÉCNICA

Técnico ortopédico: SILVINO GASPAR

O único possuidor, em Portugal, da matéria prima do plástico anti-choque (inquebrável)

PERNA ARTICULADA COM JOELHO FISIOLÓGICO COM TRACTOR AUTOMÁTICO «GASPAR»

Premiada na Feira Internacional de Inventores (Bruxelas)



Pernas, braços, coletes, aparelhos de poliomielite e todos os aparelhos ortopédicos em plástico, anti-choque e noutros materiais. Bengalas, muletas, botas ortopédicas, meias elásticas e lombostáticos. Cintas medicinais e de elegância em cotim ou nylon

FUNDAS AMADIS EM NYLON — TODOS OS APARALHOS ORTOPÉDICOS DOS ÚLTIMOS MODELOS
Fornecedor do Instituto de Assistência aos Inválidos, da Santa Casa da Mis. de Lisboa, Hospitais Civis, C.^{as} de Seguros, etc.

Avenida Almirante Reis, 173, r/c, Esq.º (junto à Praça do Chile) — Telefone 4 09 82 — LISBOA-1

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA

1924-1963

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes nacionais e estrangeiros

FORNECEDORES DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Tecidos para estofos e decorações

ALCATIFAS - CARPETES - TAPETES

RUA DA PRATA, 214, 1.º-2.º — TELEF. 322051-33627

OS MAIORES ARMAZÉNS DA ESPECIALIDADE

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORÍFICOS "FRIGIDO"

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185

TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)



*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



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

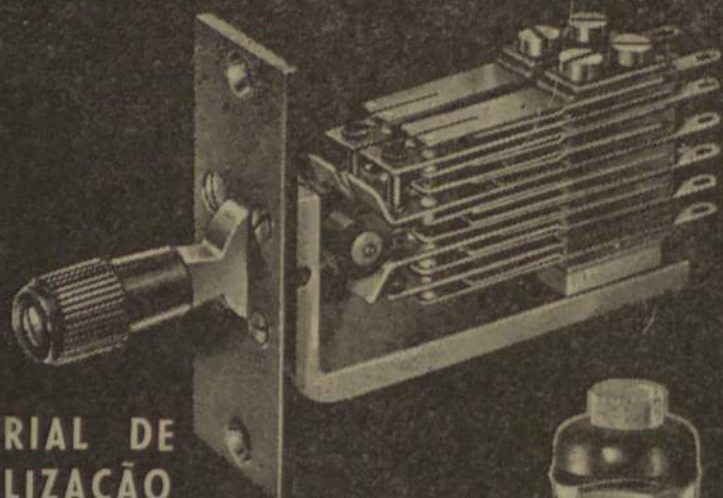
Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

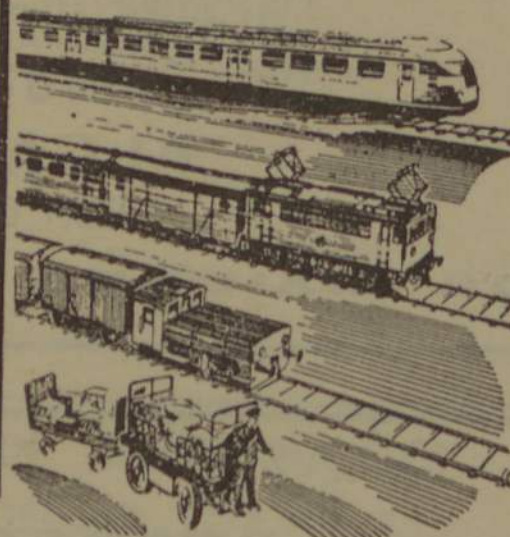
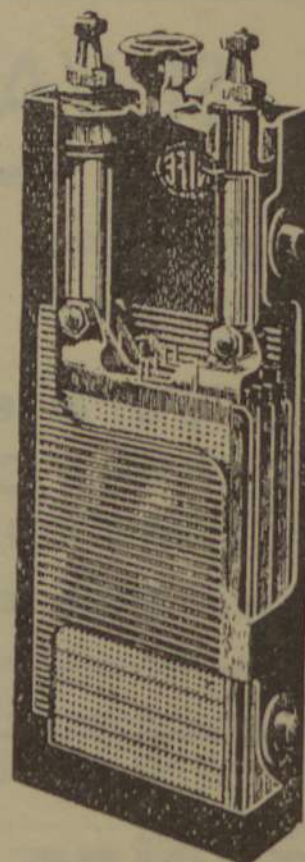


MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL

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



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 42188 — LISBOA

A COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

Peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos ATLAS e aparelhos de choque e tracção (licença UEH)
Peças para bogies RIDE CONTROL (licença AMERICAN STEEL FOUNDRIES)
Cilindros para locomotivas — Caixas de lubrificação, tampões de choque, centros
de rodas, cilindros para freios de vácuo, pivots, etc.
Cróximas para caminhos de ferro

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Fábricas em Lisboa e Venda Nova

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5, Lisboa-2 — Telef. P.P.C.A. 321710 — 5 linhas

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

CARTOLINAS (SIMPLES E DÚPLICE) * PAPÉIS DE EMBALAGEM
PAPÉIS DE IMPRESSÃO E PARA DUPLICADOR * PAPÉIS DE ESCRITA

**Proprietária das Fábricas do Prado, Marianaia (Tomar),
Lousã e Vale-Maior (Albergaria-a-Velha)**

SEDE EM LISBOA:
Rua do Telhal, 12

TELEFONES:

5 91 25 (4 linhas) 5 86 07

5 91 20 — 5 91 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado 2019

DEPÓSITO NO NORTE:

Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM

**PORTO, COIMBRA, BEJA, ELVAS
E LUANDA**

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABA-
LHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS
— CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS —
RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANS-
PORTES — TERRESTRES E AÉREOS —
VIAGENS E VIDA

**Fundição
de Mangualde
Embel, Lda.**

ESTANHO PURO

E

SEUS DERIVADOS

MANGUALDE

(PORTUGAL)

Telef. «EMBEL» — APARTADO 21

Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:

RUA DO CARMO, 51-6.º

Telefs. 325587-30646 e 367750

Telef.: «Contexim» — Lisboa

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraia-
gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. { 32 47 30
32 03 37

PROVÍNCIA 30954

LISBOA

**António Moreira Rato
& Filhos, Lda.**

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MARMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITARIA

Fibrocimento «NOVINCO»

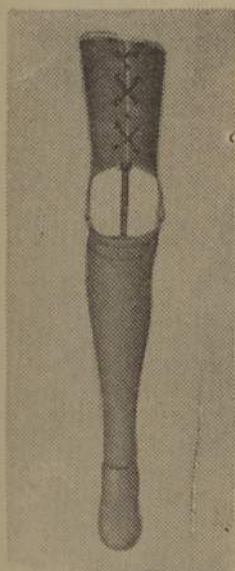
Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-G

LISBOA

Pernas e braços artificiais



Rigorosa técnica de adaptação a actuar com os mais aperfeiçoados e recentes modelos
Eficiência comprovada. Garantia absoluta.

Aparelhos Ortopédicos, Cintas Medicinais e Ortopédicas, Fundas, Meias elásticas, Bengalas, Muletas, etc. Cadeiras e Carros para doentes

CONSULTE O

CENTRO ORTOPÉDICO PHOENIX

RUA DO ARCO DA GRAÇA, 51 (À entrada do Hospital de S. José)
LISBOA — Telef. 86 19 25



ÁGUA LUSO

DE

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 77 03 96 * LISBOA-4

Martins & Antunes, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Comissões - Consignações - Conta própria
Importação - Exportação

Concessionário de vendas em Lisboa e arredores dos produtos:

FLOR DO PEREIRO — azeitonas, conservas, vegetais, derivados de tomate, pickles, pimentões, Páprica - o melhor fabrico nacional, etc.

VICTÓRIA — açúcar baunilhado, farinhas, fermentos, culinária, flocos de aveia, pudins-tipo inglês, tilia, tosta, etc.

Rua dos Fanqueiros, 118 — LISBOA-2

Telef 32 49 22 P. P.C. — Teleg. «MARTUNES»











SEGUROS
em todos os ramos

CI
COMPANHIA
DE SEGUROS
COMÉRCIO
E INDÚSTRIA

rua do arco do bandeira, 12 — lisboa 2 — telef. 36 92 41

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

CIMAR—Construções Civas e Marítimas, L.^{da}

— Fundada em 1956 —

Calçada do Combro, 32-2.º Dt.º — LISBOA 2

Teleg. CIMAR — Telef. 32 66 54

OBRAS EXECUTADAS E EM CURSO:

ILHA DO FAIAL: Construção da Avenida Marginal da Horta — 1.ª e 2.ª Fases.

Elevação do Pavimento e de Protecção do Talude Exterior do Molhe Cais do Porto da Horta.

ILHA TERCEIRA: Construção do Porto de S. Mateus.

ILHA GRACIOSA: Construção dos Portos da Praia e St.ª Cruz.

**SOCIEDADE INDUSTRIAL
DE ARTIGOS ELÉCTRICOS, LDA.**

PARLEX

FABRICANTES DE ARMADURAS PARA
ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE

ACESSÓRIOS E LÂMPADAS
FLUORESCENTES

Oficinas no CACÉM:
RUA ELIAS GARCIA, 31
Telef. 29 41 66

Escritórios em LISBOA:
R. DOS FANQUEIROS, 235-2.º E.
Telefs. 32 75 56 e 37 08 09

Sociedade Luso-Açoreana, Lda.



Armazém de Papelaria — Sacos de Papel
Papéis Nacionais e Estrangeiros — Artigos de Escritório

Escritório e Armazém: RUA LATINO COELHO, 89-91
Loja: RUA DOS DOURADORES, 179-183 LISBOA
Telefs. 53 71 41 (4 linhas) Apartado 1 031

RECAUCHUTAGEM



SÍMBOLO DE PERFEIÇÃO E GARANTIA

A maior organização técnica do País
na indústria de recauchutagem

SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS

Praça José Fontana, 10-A a D
(Frente ao Liceu Camões)
Telefones 4 21 18 - 5 43 40 — LISBOA

PARA ENTREGA IMEDIATA:

Soldadura eléctrica

Dínamos e grupos para c. a. trifásica. Cabos
e acessórios.

Motores eléctricos

Monófásicos e trifásicos de várias potências.

Disjuntores automáticos

Para iluminação de 4 a 6 amp.. Para protecção
completa de motores trifásicos.

Comutadores e interruptores

Bipolares e tripolares, estanques, secos e em
banho de óleo.

Barbequins

Polidoras

Esmeriladoras

Electro-Bombas

**MATERIAL ELÉCTRICO
Soc. Luso-Eléctrica, Lda.**

11 — Calçada do Marquês de Abrantes — 13
Telef. 66 80 61 LISBOA

Tabacaria Monumental

de Francisco Andion Alban, Ld.^a

Fundada em 1925

- Tabacos nacionais e estrangeiros de diversas marcas
- Charutos de todas as marcas
- Cigarros de todas as procedências das melhores marcas
- Jornais nacionais e estrangeiros, Isqueiros Dunhill e outras marcas
- Cigarreiras, Tabaqueiras, Carteiras, Porta moedas, Cachimbos e Boquilhas dos melhores fabricantes
- Artigos fotográficos e Regionais

R. JARDIM DO REGEDOR, 3
R. DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, 65
Telefone 36 96 91 LISBOA

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 P P C (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 834724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

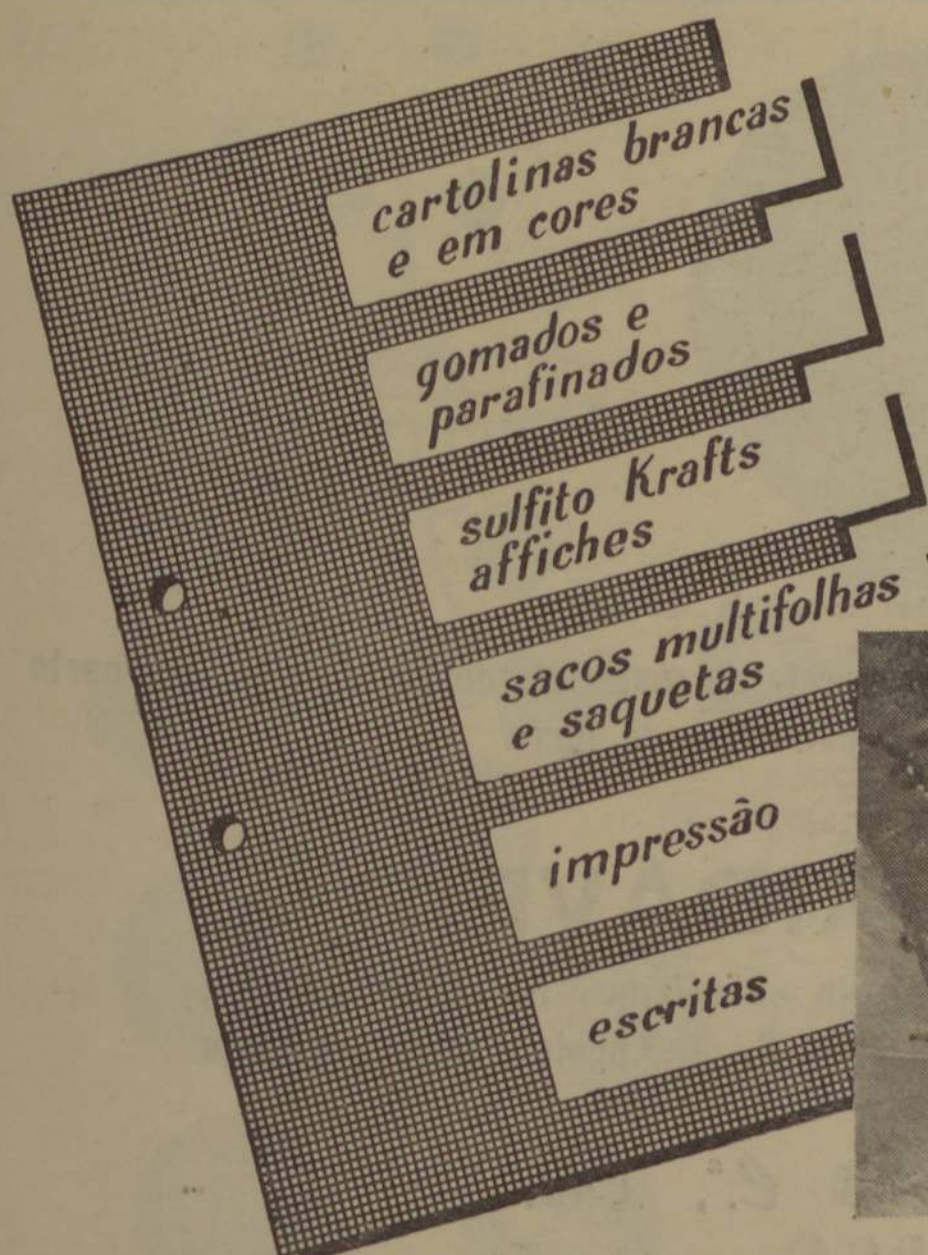
TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

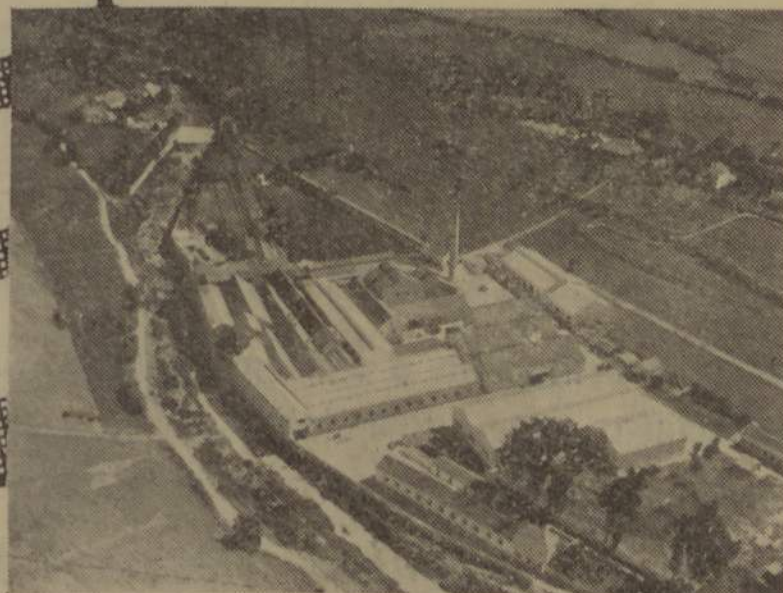
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

PAPEIS



DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES

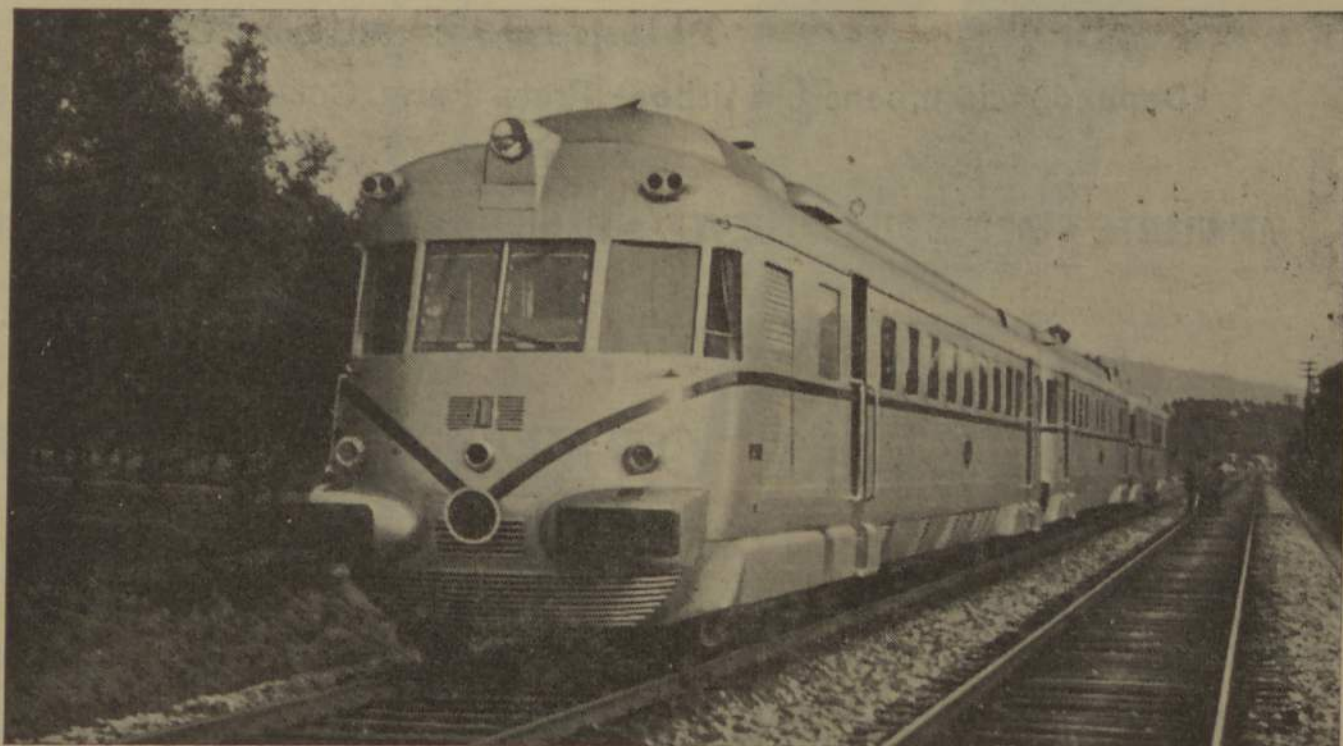


GUILHERME GRAHAM JR. & C.^A — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

RIV

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS
FIAT
QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS



Representantes
exclusivos:

AUTO-LUSITANIA — AVENIDA DA LIBERDADE: 73-79 — LISBOA



Os maiores fabricantes mundiais de aço

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para os caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

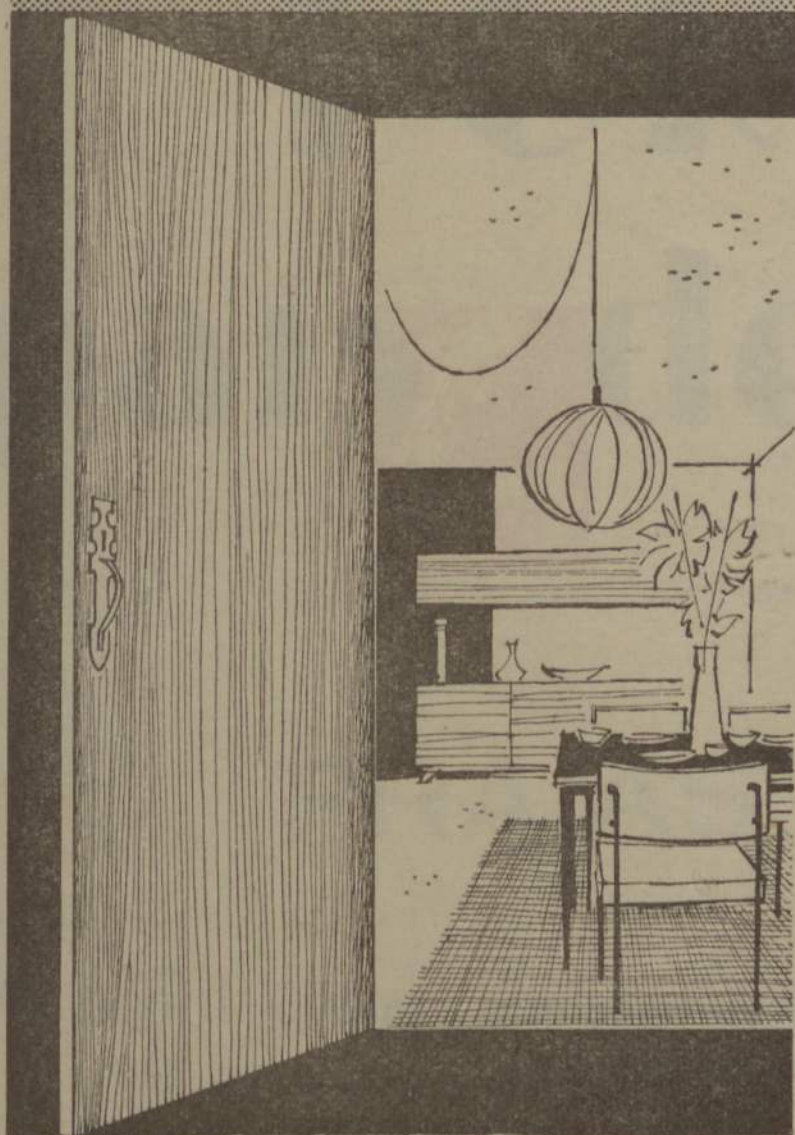
foram e continuam a ser empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

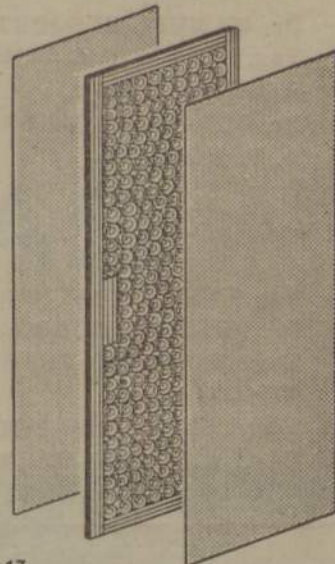
LISBOA

Rua D. João V, 7 — Telef. 684141-2-3



painel perfeito para portas e divisórias

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



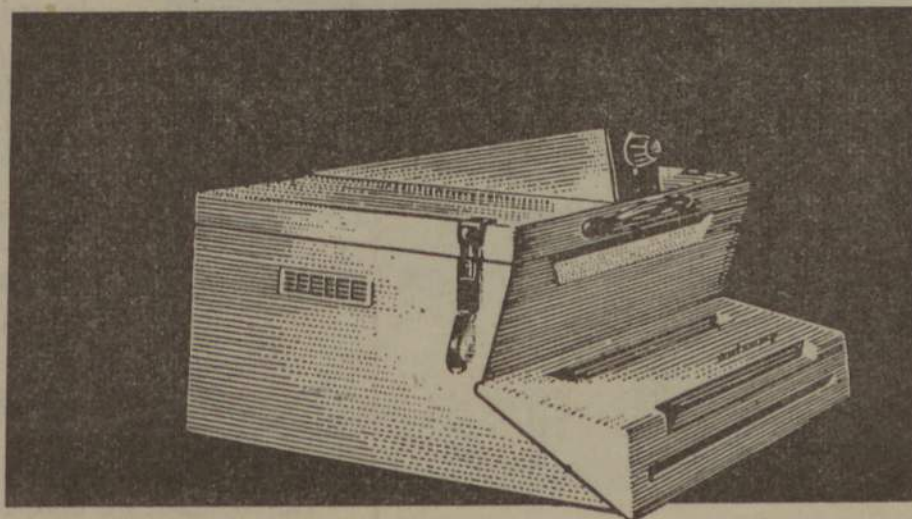
siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigráfico



Uma Fonte de Economia...



Dalcoppy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro • Ampliações de microfilmes
- processo • Cópias a partir de qualquer negativo
- de • Discrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manejo, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

R. FANQUEIROS, 65-3.º C - LISBOA - 2 - TEL. 32 28 63 - 36 78 33
RUA FORMOSA, 432 - 1.º - PORTO - TELEF. 31 32 0

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

Portugal, país de turismo	135
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	138
As Comunicações Ferroviárias entre Portugal e a Europa, pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	139
Paris de Ontem e de Agora, por <i>CRISTIANO LIMA</i>	141
Terras da nossa terra — Santa Comba Dão, pelo eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	143
A Crise dos Caminhos de ferro britânicos e o Plano Beeching.	144
A Aviação e os Caminhos de Ferro.	146
Pelo nosso Ultramar — Testemunho dos Acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do C. E. M. <i>JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO</i>	147
A Imprensa e os 75 anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».	149
Curiosidades e distrações da Gazeta	150
As velhas raças do novo mundo — Labnai, a cidade sagrada, por <i>JORGE RAMOS</i>	151
Espectáculos	153
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	153
Dr. Hans Karl Vacano.	153
Recortes sem comentários	154
A idade do «Rail» e a revolução da camionagem, pelo Dr. <i>ÁGUEDO DE OLIVEIRA</i>	155
Uma nova locomotiva da «General Electric Company».	156
Linhas Estrangeiras.	158
O Caminho de Ferro responde aos ataques da União Internacional de Navegação Fluvial	160
O XVII Congresso Internacional de Associações Turísticas de Ferro- viários Europeus, realizou-se em Maio na capital da Espanha	161
Gazeta dos Caminhos de Ferro	161
Companhia Carris de Ferro de Lisboa.	161
Viagens e Transportes	162
Publicações recebidas	163
Parte Oficial	164

PORTUGAL

país de turismo

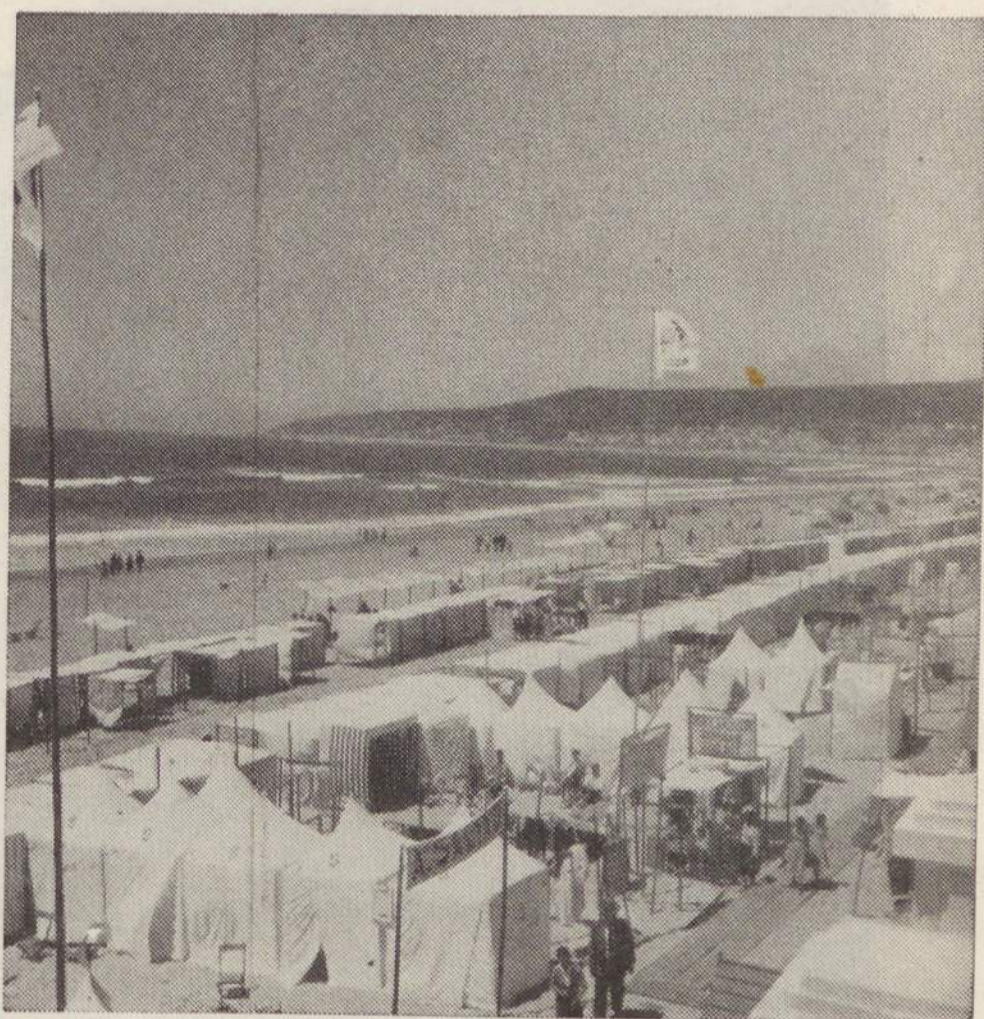
PRAIAS E TERMAS

CHEGOU o Verão, este admirável Verão português como não há outro por esse Mundo fora, com uma cor, um encanto, um sortilégio que os turistas estrangeiros, que nos visitam aos milhares, são os próprios a reconhecer e a louvar.

Julho, Agosto e Setembro são os meses das férias grandes. Fazem-se as malas, toma-se o comboio, e abala-se para a praia, para as termas, para as estâncias de veraneio. A mudança de águas e a mudança de ares são indispensáveis a quem passa quase todo o ano encafuado num escritório, numa repartição ou numa oficina.

Lisboa é uma grande e generosa cidade. O povo que não pode ter longas férias, em chegando o Verão tem tudo ao pé da porta. Tem as praias da linha de Cascais, tem a linda região de Sintra, tem a Trafaria e a Caparica. A travessia do Tejo, nestes domingos soalheiros, é cheia de pitoresco. O simples passeio é tentador.

Mas esta tentacular cidade de Lisboa é rica, ela mesma, de sítios aprazíveis. Benfica e o Campo Grande são dois passeios aliciantes. E há, acima de tudo, o Parque das Laranjeiras, ou seja o nosso maravilhoso Jardim Zoológico, cada vez mais rico

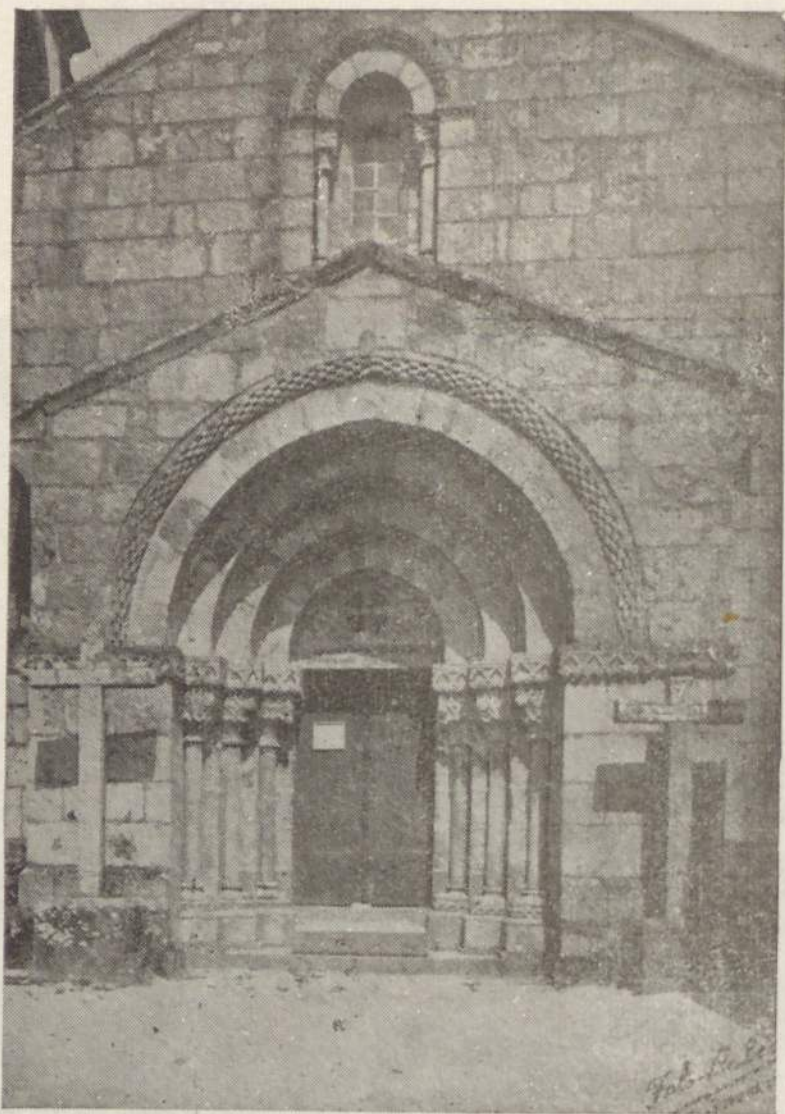


Um trecho da linda prala da Figueira da Foz

em espécies animais, cada vez mais florido, cada vez mais convidativo. O bom povo de Lisboa sabe aproveitar os seus domingos e corresponder galhardamente às iniciativas que têm por objectivo diverti-lo e proporcionar-lhe um dia delicioso. Contam-se por milhares as pessoas que frequentam o nosso «Zoo» aos domingos e que depois de terem admirado os animais e depois de terem visitado todos os recantos floridos,

procuram as sombras da mata, estendem os seus farnéis e familiarmente saboreiam uma refeição reconfortante, bem cozinhada. Lisboa é, pois, além de bela, uma cidade generosa.

O turismo começa onde chega a estrada. Mas deve-se ao comboio a descoberta da paisagem portuguesa. O automóvel veio depois completar, rematar a sua descoberta. Por ventura os Estorís e Cascais



Pórtico da Igreja Unhão (românica), de Felgueiras

teriam hoje o desenvolvimento que ostentam, seriam hoje essa admirável zona de turismo de projecção internacional de que tanto nos orgulhamos? E Sintra não voltou a popularizar-se com a electrificação da sua linha e a entrada, ao serviço, de modernas, cómodas e elegantes carruagens? E o crescimento rápido, vertiginoso, das lindas povoações que se debruçam sobre essa linha?

País turístico, rico de praias e de termas, senhor de um invejável clima temperado,

Portugal oferece, de norte a sul, a quem o visita — e de há alguns anos para cá o número de turistas deixou de ser às centenas para ascender, num crescendo vertiginoso, a muitos milhares por ano — não apenas as lindas praias da Figueira da Foz, da Nazaré e de Sesimbra e as do Algarve, mas também sítios amenos, onde, no Verão, a temperatura é de Primavera, como, por exemplo, Alcobaça, Figueiró dos Vinhos, Caldas da Rainha.

A região de Setúbal é também maravilhosa. O Portinho da Arrábida, que faz lembrar certos trechos da Ilha da Madeira, tornou-se, para os turistas, tanto estrangeiros como nacionais, uma visita obrigatória.

Outra região turística obrigatória é Portalegre e a sua Serra. E o Minho, jardim de Portugal? E Trás-os-Montes, de paisagem forte e impressionante de grandeza? E a Serra da Estrela, opulenta de aspectos?

Viajar em Portugal dá-nos sempre, a nacionais e a estrangeiros, a impressão deliciosa e surpreendente de que percorremos diversos países. A língua é a mesma, mas as terras é que são outras e outras as suas características. Aveiro é diferente de Viana do Castelo; o Porto nada tem de comum com Lisboa; Coimbra, debruçada sobre o Mondego, não tem parentesco com Viseu. O Alto Alentejo e o Baixo Alentejo, embora abençoados pelo mesmo Sol, são diferentes entre si. Elvas, com Badajoz à vista, não se parece com Beja; Évora — *cidade clara, claro celeiro do pão*, como a designou Augusto Gil, não se parece mesmo nada com Portalegre, que é igualmente rica, sob o ponto de vista arquitectónico.

E o Algarve? Quem, de comboio, sai do Alentejo, fica logo impressionado com a imprevista mudança da paisagem. O poeta João Lúcio bem chamava ao seu Algarve

o *lindo país do Sul*. O Sol parece outro, a luz é mais doce, o ar que se respira tem outro sabor, a paisagem tem outro colorido. O Algarve é, pois, um *país* diferente.

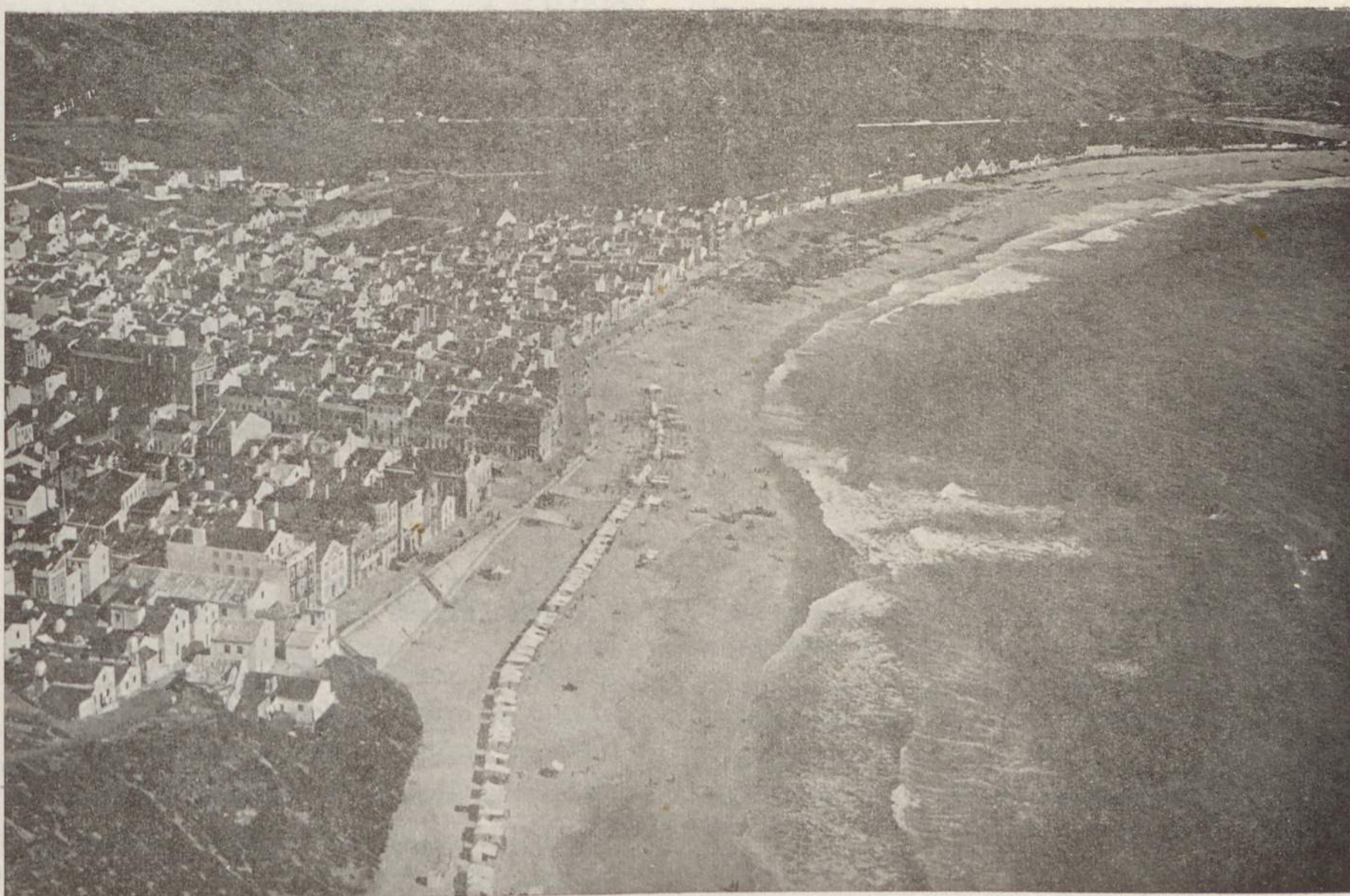
E as suas praias? Essas praias maravilhosas que Falcão Trigoso descobriu, com as suas rochas monumentais, as suas amen-deiras que, quando chega o Inverno, cobrem a terra com a neve branca e perfumada da sua estonteante floração?

Ainda bem que se compreendeu, embora um pouco tarde, que, sem hotéis, o turismo é letra morta. No Algarve, cujas comunicações ferro e rodoviárias melhoraram consideravelmente, já há hotéis de turismo!

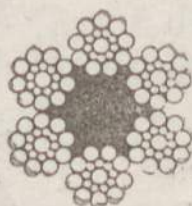
Já existe, finalmente, a noção exacta do turismo como indústria. Se a estrada nos leva ao local, ao hotel cabe a função de fixar por mais de um dia o turista que se encanta com a paisagem e adora repousar com comodidade.

Vale a pena viajar em Portugal, ver aspectos diferentes de um país encantador, que alinda cada vez mais e cada vez melhor as suas cidades e vilas, de um país de clima excepcional, temperado no Inverno, ameno no Verão, de praias de areias de oiro, de rios poéticos, de termas e águas preciosas.

Portugal é uma das mais belas jóias que Deus concedeu aos homens!



A pitoresca vila da Nazaré e a sua linda praia



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Evocação de um grande pintor que foi um grande toureiro

Os ilustres directores da Biblioteca-Museu de Vila Franca de Xira, srs. dr. António José Vidal Baptista e Raul de Carvalho, organizaram, com a colaboração de pessoas da família do pintor Simão Luís da Veiga e coleccionadores de arte, uma exposição que será inaugurada no próximo dia 6, integrada na Festa do Colete Encarnado e Semana Hípica. A ideia é feliz. Nada mais justo do que evocar, numa ilustre vila toureira, a memória de um grande pintor que foi também um grande toureiro.

Simão Luís da Veiga, que foi uma das mais distintas e cultas individualidades do seu tempo, deixou um nome que honra, simultaneamente, a arte de pintar e a arte de tourear. Alentejano, nascido no meio rural, nunca deixou, por essa circunstância, de amar a vida forte, ao ar livre, de observar o comportamento do gado bravo, a nobreza dos cavalos e dos cães de raça. O pintor, o ganadeiro, o toureiro e o homem de sociedade foi em tudo distinto e a tudo conferiu beleza e grandeza.

A eternidade da Poesia

A Poesia não é só eterna como o Amor — é eterna como a própria vida. Do Porto, pátria de grandes Poetas, enviou-nos Alice de Azevedo um livro encantador de poemas. Intitula-se essa colectânea *Rosal sem Primavera*. O título é triste, mas, nalgumas páginas, o Sol da Primavera aquece o coração da Poetisa e torna mais belas as flores do seu Rosal.

Alice de Azevedo ama as coisas belas. O próprio volume que enfeixa os seus poemas é uma obra de arte, a começar pela capa, da autoria do pintor Amândio Silva. Excelentes e expressivos desenhos de Alberto Cardoso, Adalberto Sampaio, Domingos Pinho, Carlos Carneiro, Jaime Isidoro e Isolino Vaz ilustram algumas das páginas do *Rosal sem Primavera*.

Nesta mesma página, propositadamente para desmentir o título, publicamos um dos seus mais eloquentes sonetos. Grito de vida, esses catorze versos são uma ardente canção de amor.

Os nossos artistas



A Poetisa ALICE DE AZEVEDO—Retrato por Francisco Afonso

Já não há sombras

*Sou feliz! Sou feliz! A vida é bela!
Já não há sombras tristes a meu lado!
Brilhou, enfim, a luz da minha estrela;
Meu coração palpita, deslumbrado!*

*Sou feliz! Sou feliz! Foi-se a procela!
Agora o Sol é forte, esbraseado!
E a minha alma, doirada caravela,
Voga num mar de rosas encantado!*

*Todas as coisas surgem a meus olhos
Tocadas dum fulgor desconhecido,
Aliciantes, belas, sem abrolhos!...*

*E todo este milagre, este esplendor,
Aconteceu depois que ao meu ouvido
Alguém rezou baixinho: meu amor!*

ALICE DE AZEVEDO

As Comunicações Ferroviárias entre Portugal e a Europa

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

II

A via férrea da Beira Alta estabelece, entre Vilar Formoso e Fontes de Onhoro, a mais valiosa ligação de Portugal com a Europa, bastando dizer que é a linha do «Sud-Express», o mais importante comboio internacional que circula em território português, é também por onde passa a carruagem directa de Lisboa a Hendaia, e no Verão o «Ibéria-Expresso».

O «Sud Express» parte de Lisboa às 13^h 45 para chegar a Vilar Formoso às 20^h 25, vencendo 434 km em 6^h 40 e inversamente sai de Vilar Formoso às 8^h 35 para chegar a Lisboa às 14^h 45, levando 6^h 10 na viagem de regresso ou seja menos meia hora do que na ida. A marcha pode-se acelerar, embora o acidentado perfil da linha da Beira Alta o não permita de maneira sensível, pelo que aqui pouco há a fazer. Outro tanto direi do comboio n.º 1211 que conduz a carruagem directa mixta de 1.^a e 3.^a classes de Lisboa a Hendaia, a qual parte da capital portuguesa pelo comboio n.º 1, é atrelada na Pampilhosa ao comboio n.º 1211 para chegar a Hendaia às 11^h 45 do dia seguinte, e vice-versa, sair de Irun às 19^h, chegar a Lisboa pelos comboios n.ºs 1222 e 6 às 23^h 45 do dia seguinte.

Depois que deixou de ser o «Sud Express» um comboio apenas com composição de luxo para se transformar num expresso de carruagens de luxo e de uma carruagem de 1.^a classe, seguindo a mesma orientação dos outros grandes expressos internacionais, só merece louvor e tornou-se acessível ao público em geral, muito diferente dos passageiros que outrora transportava. Com efeito essa alteração deveu-se ao aparecimento da aviação comercial e à existência do aeroporto de Lisboa que estabeleceu ligação por via aérea com todo o Mundo. Outrora o «Sud Express» era o comboio dos políticos, diplomatas, banqueiros, personagens que se encontram magnificamente descritas em alguns dos romances do ilustre escritor Joaquim Paço de Arcos, além da importância dos empregados das carruagens-camas que se julgavam alguém, e que mudavam completamente em face de uma espórtula. Hoje felizmente tudo mudou, pois os antigos utentes passaram para

a aviação, e os passageiros são da classe média, burgueses e intelectuais, que à custa do seu trabalho angariaram meios para satisfazer a aspiração de viajar, ou pelas necessidades da vida são forçados a deslocar-se, enquanto os empregados correctamente exercem as suas funções.

O que se deve é aumentar a composição com uma carruagem de primeira classe sempre que a afluência de passageiros o exija. Nesta ligação internacional só interessa o tráfego de longo curso devido à fraca densidade populacional na zona limítrofe dos dois países.

A via férrea do Leste, a primeira a ser construída e a entrar em serviço, estabelece em Elvas a ligação com Badajoz, mas mais importante é o ramal de Cáceres, que da Torre das Vargens a Monção permite a circulação de comboios de Lisboa a Madrid. É por essa linha e pelo ramal que circula o Lusitânia-Expresso, o segundo comboio de carácter internacional das linhas férreas portuguesas, visto o primeiro ser o «Sud-Express».

O Lusitânia-Expresso é um bom comboio que conduz carruagens-camas e uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classes, directo de Lisboa a Madrid, partindo da capital portuguesa às 20^h 30 para chegar a Madrid às 10^h, levando 13^h 30 a fim de vencer 655 km, o que é muito e só se explica pelo estado das linhas dos dois países que necessitam de ser melhoradas a fim de a viagem se poder efectuar em oito ou nove horas. Em todo o caso o facto do movimento ser quase somente entre as duas capitais, as estações intermédias pouco tráfego fornecerem, estar indicada a viagem nocturna, e a passagem da fronteira não poder ser a horas incómodas, nem sempre será possível um aceleração substancial. De Madrid a Lisboa a viagem leva 11^h 20 pelo que se verifica a possibilidade de a marcha ser acelerada, além do que convinha, dada a falta que, por vezes, se observa de lugares, aumentar a composição com mais uma carruagem de 1.^a classe. Inversamente o Lusitânia-Expresso parte de Madrid às 22^h para chegar a Lisboa às 9^h 20 num período de tempo igual ao da viagem de ida.

O Lusitânia-Expresso, como teve início no fim da

Segunda Grande Guerra com carruagens-camas e carruagens de 1.^a e 2.^a classes, foi sempre acessível à maioria do público, que mais se acentuará quando Portugal e Espanha seguirem o exemplo dos países da Europa Ocidental, começado a 3 de Junho de 1956, reduzindo as classes a duas pelo desaparecimento da terceira classe.

Além do Lusitânia-Expresso as comunicações com Madrid efectuam-se também por meio do comboio n.º 1121 e 1221 que parte de Lisboa às 15^h 15 para alcançar Madrid às 8^h 30, e inversamente parte de Madrid às 22^h 30 para chegar a Lisboa às 14^h 10 tendo os n.ºs 2220 e 3010. Este comboio pode perfeitamente ser acelerado e não se compreende que não tenha duas carruagens directas de Lisboa a Madrid e vice-versa de 1.^a e 3.^a classe, acabando com o trasbordo de Valença de Alcântara, tanto mais que uma carruagem directa já existiu quando o Lusitânia-Expresso era apenas tri-semanal. Que inconveniente poderá existir nas carruagens directas? Só vantagens e benefícios para o público, com utilidade para o caminho de ferro devido ao aumento do tráfego.

A ligação ferroviária de Elvas a Badajoz é actualmente para servir as duas cidades fronteiriças e estabelecer as comunicações com Sevilha, havendo ainda para esta cidade a via de Vila Real de Santo António, de que depois me ocuparei.

O comboio automotor n.º 2311 parte de Lisboa à 7^h 45 para chegar a Badajoz às 12^h 40, seguindo depois uma automotora espanhola de 2.^a e 3.^a classes que atinge Sevilha às 21^h 00. São 516 km que levam 13^h 25 a percorrer em más condições, especialmente no território espanhol, pois o importante e valioso empreendimento de transformação ferroviária da Renfe não chegou a esta zona. Além deste comboio existe a ligação pelo que sai de Lisboa às 15^h 15 e chega a Badajoz às 22^h 05 servindo os passageiros entre essas duas cidades, e o comboio n.º 129 e 2321 que parte de Lisboa às 22^h 15 e alcança Badajoz às 6^h 35 com uma demorada ligação para Sevilha, aonde se chega depois de dezoito horas de viagem e dois trasbordos. Inversamente o comboio automotor n.º 2324 parte de Badajoz às 17^h 50 para chegar a Lisboa no comboio n.º 6 às 23^h 45 com trasbordo no Entroncamento, e ainda é pior com respeito a Sevilha, pois, conforme o comboio, obriga num caso à perda de uma noite em Badajoz.

Necessitam estas comunicações de ser melhoradas, e, se são regulares entre as duas cidades fronteiriças e sua ligação com Lisboa, deve apenas acelerar-se a marcha dos comboios e acabar-se com o trasbordo no Entroncamento. Outro tanto não se pode dizer com Sevilha que urge alterar. Uma solução seria aumentar ao Lusitânia-Expresso duas carruagens directas para Sevilha que chegassem a essa cidade pelas 8^h ou 9^h, passando em Torre das Vargens para um novo comboio que se dirigisse a Sevilha, ou, se isso prejudicasse a velocidade do Lusitânia-

-Expresso, fazer partir de Lisboa um comboio directo a Sevilha, permitindo uma boa ligação dessa cidade com o expresso Sevilha-Barcelona, e estabelecendo uma fácil comunicação com o Sul de França. Vice-versa, proceder-se-ia da mesma forma.

A ligação ferroviária pelo Algarve com Sevilha, via Vila Real de Santo António, é a mais preferida, não só pela beleza do percurso algarvio mas pela maior comodidade, porém obriga à travessia do Rio Tejo em Lisboa e do Rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, estando por vezes condicionada a viagem fluvial pelo estado do tempo, para depois seguir de autocarro até Sevilha, ou de comboio, estando porém a estação de Aiamonte bastante distanciada do cais.

O comboio n.º 9011 parte do Barreiro às 8^h 20, chega a Vila Real de Santo António às 15^h, procede-se à travessia do Rio Guadiana, e em Aiamonte toma-se o autocarro que parte às 16^h 10 do cais para chegar a Sevilha às 20^h 20, ou o comboio que sai às 16^h 45 para alcançar a cidade andaluza pelas 22^h 15. Inversamente parte-se de Sevilha às 8^h 45, chega-se a Aiamonte às 14^h 45 por comboio ou de autocarro saindo às 11^h e alcançar Aiamonte às 14^h 50. Em qualquer dos casos será possível no período da hora de Inverno, devido à diferença horária, tomar em Vila Real de Santo António às 14^h 30 o comboio n.º 9012 para chegar a Lisboa pelas 22^h 55.

O serviço ferroviário, fluvial e rodoviário, via Vila Real de Santo António-Aiamonte, necessita de ser beneficiado, e enquanto não se constrói a ponte sobre o Rio Guadiana conforme os estudos iniciados e que ainda demorará algum tempo, apesar do dinamismo e boa orientação do sr. Engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira, ilustre Ministro das Obras Públicas, tem de se estudar o aceleração dos comboios do Barreiro a Vila Real de Santo António. Melhorada substancialmente a via férrea portuguesa, igualmente a Renfe procederá em Espanha a um processo idêntico, pois para um percurso de 164 km entre Aiamonte e Sevilha, nada justifica 5^h 15, a não ser para uma reconstituição histórica de velocidades ferroviárias iniciais, que hoje não se pode aceitar.

Daqui a alguns anos um benefício importantíssimo se dará com a construção da ponte sobre o Rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, conforme os estudos que engenheiros dos dois países começaram a realizar. Deus permita que seja uma realidade conforme é de esperar do bom critério e actividade do ilustre Ministro das Obras Públicas, que ligará o seu nome aureolado a mais este valioso empreendimento. A ponte, que será naturalmente rodoviária e ferroviária, permitirá o percurso directo, e como já estará concluída num regime idêntico à ponte sobre o Rio Tejo e prolongada a linha férrea do Barreiro a Almada, de Lisboa a Sevilha, via Algarve, não haverá qualquer trasbordo.

Paris de Ontem e de Agora

Por CRISTIANO LIMA

GUALDINO Gomes, que viveu quase um século, em seus últimos meses, no seu reino, que era o do café, comprazia-se em evocar tempos distantes da sua juventude e da sua primeira maturidade. E, na época do avião, ele que o conhecia só de o ver cortar o espaço lisboeta, contava-nos, enternecido, que na sua infância, vivida em Belém, ouviu muitas vezes, os pais combinarem, com uma semana de antecedência, uma vinda... a Lisboa. Mais tarde, já em Lisboa — Belém foi como sabem, um concelho, e teve, entre os seus administradores, Alexandre Herculano — sonhava, em ir até Paris, que ele conhecia, quase rua por rua, monumento por monumento, ponte por ponte, através de livros e e bilhetes postais.

Mas, nessa época, separada da actual pela cortina impenetrável do tempo, só passavam os Pirenéus os ricos, e os nómadas por vocação, fugidos à família e à monotomia da tranquilidade, quase provinciana, de Lisboa.

Além dos ricos e dos nómadas só beneficiavam do privilégio de andar pelos *boulevards* os engenheiros das Obras Públicas, que viajavam por conta do Estado. E na «gualdinesca» versão, esses funcionários iam, todos, para o mesmo hotel; um hotel necessariamente modesto e, por suplemento, acolhedor.

Para todos os outros portugueses, Paris era inacessível. E para Gualdino, não o foi porque, um dia, lhe saiu a sorte grande numa cautela, que era a fracção mais modesta da lotaria.

Correu, logo, a Paris. E foi hospedar-se no hotel, onde iam parar, invariavelmente, os aludidos funcionários do Estado. O proprietário, ao saber que ele era português, com parisiense e comercial sorriso, disse-lhe:

— Já sei: vem pelo Ministério das Obras Públicas.

— Está enganado — replicou-lhe Gualdino — venho pela Santa Casa da Misericórdia...

Viajar, que era ontem um luxo, ou uma afectação de luxo, tornou-se hoje um acto tão vulgar

que o turismo dos remediados e dos pobres, batem, de longe, o dos milionários e dos ricos.

Paris, a inacessível, que só recebia portugueses a título excepcional, acolhe-os hoje, em quantidade. Os portugueses que, pelo menos, já calcoriavam os *boulevards* parisienses, ontem contados pelos dedos, formam hoje multidão compacta.



Fachada principal de Notre Dame, de Paris

A grande cidade perdeu o prestígio que lhe advinha da sua inacessibilidade, mas ganhou, comercialmente, pelo número, de ano para ano, sem cessar crescente dos portugueses que a visi-

tam. E, apesar da atracção que exercem, sobre os que ultrapassam os Pirinéus, as cidades de arte da Itália, as diversas e pitorescas da Espanha, as tranquilas, que convidam até ao bocejar, da Suíça, as rectilíneas e disciplinadas da Alemanha aberta ao Ocidente, Paris continua a manter o seu prestígio quase intacto.

Essa preferência é justa? Diremos, sem hesitar um segundo, que ela, com dificuldade, poderá ser destronada. Razões desta afirmação, muitas, mas basta, para louvar a cidade que o Sena separa em duas e as pontes, algumas monumentais, tornam una, citar apenas as que consideramos de primeiro plano.

A primeira: é a rainha das cidades. Quem faça pela Europa uma longa viagem, prejudica muito a sua digressão, estiradamente quilométrica, se a começar por Paris. Incorrerá até no risco de ser injusto se dela partir, depois, para Viena, Londres, ou Roma. Em qualquer destas cidades, sentir-se-á senão defraudado, pelo menos decepcionado. Faticado da viagem, pouco inclinado devido à mortificação do corpo e à consequente baixa de rendimento do espírito, à admiração pelo que tem diante dos olhos, inquirirá, em solilóquio: valia a pena vir de tão longe para ver isto? E esse *isto*, depreciativo, prodigiosamente iníquo, aplica-se à maior cidade da Europa e uma das maiores do mundo — Londres —; à rainha do Danúbio, que deteve ondas invasoras do Próximo Oriente, que foi uma das capitais da alegria de viver — Viena de Áustria — e ainda hoje o é e àquela que fez irradiar pelo mundo duas civilizações — a pagã, cesareana e a cristã — que criou uma era indestrutível, mesmo quando dela nada ficar à superfície terrena. Só ao fim de três dias, o turista compreenderá que Viena, Londres e Roma mereciam a viagem, porque precisou, pelo menos, desse espaço de tempo, para curar os olhos e o espírito da terrível, porque forte, fascinação parisiense.

A segunda: Paris é cidade em que um homem, ou uma mulher, se sentem incomparavelmente à vontade. A liberdade que o turista lá respira não é política, mas concreta. Aos que lá vão, se nela estiverem de olhos abertos, terão a impressão, aliás superficial e só parcialmente verdadeira, de que Paris tem como única autoridade a ausência total de autoridade, entregue pois, indefesa, ao capricho e à fantasia dos seus habitantes. Com uma única restrição: ninguém incomoda ninguém. Cada um faz o que quer com a condição de reconhecer aos outros, que são alguns milhões, direito igual.

Por um paradoxo que todos conhecem e de

que raros se apercebem, a capital, em matéria de indumentária da elegância feminina — o preço dos vestidos nas grandes casas de costura podem tornar pálidas faces de milionário — é das raríssimas cidades em que uma mulher pode vir à rua, quase despenteada, mal vestida, quase nua, sem se sentir humilhada, o que não lhe aconteceria numa simplória Malveira, ou numa anti-eufórica vilória prisioneira de montanhas em Portugal. Não se sente humilhada, ao de leve mesmo. Pode andar como quiser, o que, em viagem de férias, não será estético, mas é confortável e prático.

A terceira: não há uma vida parisiense, porque há várias. E, sem demasiada audácia, podemos ir mais longe, declarando que não há um Paris, porque há vários. Enumeremos alguns: os dos *cabarets*, por exemplo. Constituem por suas diversidades, um mundo. Há-os até que parecem hinos à virtude, por seu falso impudor, por sua falsa alegria, por seu falso luxo, criadores de ilusões aos que julgam, mesmo teoricamente, mordiscar frutos proibidos; outros são, pelo contrário, de pôr os cabelos em pé mesmo para aqueles que julgam já não existir nada que os faça estarrecer ou corar.

Citemos, agora, outro: o dos museus. Só o do Louvre, constitui uma exposição e uma lição de arte, que exige, para ser conscienciosamente vista, muitos dias de demorada visita e alguns anos para a aprender, com proveito que não seja ilusório.

Evoquemos, agora, o que constitui encanto de muitas mulheres e terror, às vezes, duplo, de muitos homens: o dos grandes armazéns, como as Galerias Lafayette, ou o Printemps, com duas fascinações: a da quantidade e a da qualidade, que influem, às vezes, dramaticamente, nos orçamentos de férias dos maridos que viajam de braço dado com as mulheres.

Deixemos no tinteiro o dos *boulevards*, que até já é conhecido dos que nunca lá puseram os pés. E o dos teatros e o dos cinemas, que permite ver peças e filmes, que nunca passarão os Pirinéus, devido a uma barragem que torna impotentes o contrabando e a divulgação clandestina.

Para o fim, em síntese, a razão suprema: a beleza da cidade. O francês vai à frente dos outros povos — e nada indica que perca o avanço — em matéria de decoração. Toda a França o comprova. Mas, Paris, mais do que outra qualquer cidade, demonstra que o gaulês em matéria de decoração o menos que tem é génio. Sob esse aspecto, Paris é encantadora e tirânica. Abençoadamente, inefavelmente tirânica...

TERRAS DA NOSSA TERRA

Santa Comba Dão

Uma página do Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

SITUADA numa das mais atraentes regiões da Beira Alta, Santa Comba Dão é uma das vilas mais interessantes dessa nossa Província. Dotada de boas ligações ferroviárias e rodoviárias, o acesso a Santa Comba não oferece dificuldades; quanto a alojamentos, porém, a modestia das suas pensões não é de molde a satisfazer quantos se habituaram a encontrar nas suas digressões pelo nosso País estabelecimentos hoteleiros de um certo nível.

Para quem utilize a via férrea, os comboios das linhas da Beira Alta (incluindo o próprio Sud-Express que também pára na estação de Santa Comba) e do Dão proporcionar-lhe-ão uma viagem agradável. No entanto, a quem desejar fazer ao mesmo tempo uma agradável excursão, aconselhamos a via férrea apenas até Coimbra. Na Lusa Atenas, o visitante deve tomar a carreira de autocarros de que é concessionária a conhecida empresa Oliveiras e que serve Santa Comba via Penacova.

Partindo de Coimbra, o carro segue sempre à beira do Mondego pelo conhecido itinerário turístico de Penacova de encantadoras vistas para o romântico rio; chegado àquela vila, efectua uma breve paragem, no Terreiro. A demora é curta mas suficiente para o turista gozar o magnífico panorama que daí se disfruta. Ao deixar Penacova, a carreira atravessa a ponte de José Luciano e continua ao longo do Mondego, agora subindo a sua margem esquerda. Este percurso, menos conhecido dos apressados que se limitam ao triângulo Lervão — Penacova — Buçaco, reserva, no entanto, agradáveis surpresas. Logo a pequena distância, se depara com Entrepnedos, curiosa garganta de formação xistosa a que os eruditos deram o nome sugestivo de Biblioteca do Mondego, pela sua muita semelhança com livros arrumados numa estante. Mais adiante, chega-se ao pitoresco ponto de confluência do Dão, onde, numa elegante ponte, se transpõe de novo o Mondego. A estrada prossegue agora pela

margem esquerda do Dão que corre apertado em fundo vale.

Não tarda, porém, a estrada a abandonar o irrequeto curso de água e depressa se atinge, na Venda do Sebo, o cruzamento com uma estrada municipal que, à direita, leva a Pinheiro do Àzere (a 2 km) e à esquerda (1 km) a Óvoa, duas antigas vilas foraleiras hoje integradas no concelho de Santa Comba Dão. Ao visitante pedestrianista aconselhamos que deixe aqui o autocarro e a pé se dirija à primeira daquelas vilas, típica povoação beiroa, onde poderá ainda admirar o pelourinho, classificado no rol dos nossos monumentos nacionais. Voltando ao cruzamento, poderá encaminhar-se para Óvoa; logo à entrada da adormecida povoação, poderá visitar a ampla Igreja Matriz, de duas esbeltas torres e, passando por diversas casas solarengas que atestam a sua importância de outrora, chegará ao pequeno Largo onde ainda se ergue o interessante pelourinho de gaiola curiosamente esculpida em pedra de Ançã, sustentada por robusta coluna granítica. Defronte deste monumento nacional, vê-se ainda a antiga casa da câmara, hoje propriedade particular e infelizmente muito vandalizada.

Desse mesmo Largo uma curta mas agradável estrada municipal conduz à freguesia do Vimieiro, não longe da modesta casa onde nasceu o nosso Presidente do Conselho que, de vez em quando, ainda passa lá uns dias com agrado. Um pouco abaixo, fica a estação ferroviária e junto dela uma das melhores pensões da terra. A vila fica ainda um pouco distante (2 km), na outra margem do Dão; para a atingir, desce-se rapidamente para o rio que se atravessa numa bela ponte românica. À entrada, uma inscrição recorda a destruição (operada aliás pelo exército anglo-luso) a quando das invasões francesas e a sua reconstrução no século XIX. Já no nosso século, voltou a ponte a ser objecto de beneficiações para adaptação às exigências do actual tráfego rodoviário.

Passada a ponte, tem-se em frente a capelinha

A Crise dos Caminhos de ferro britânicos e o Plano Beeching

O que se fez em Portugal para melhorar o rendimento dos nossos Caminhos de ferro

NO Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao exercício de 1962, lê-se, a páginas 28, o seguinte:

«A situação dos Caminhos de Ferro na Europa, e até no Mundo, não é brilhante. A concorrência que lhe é movida pela estrada, pelo canal navegável e pelo ar, obriga os dirigentes das redes ferroviárias a um trabalho de adaptações a novos conceitos de transporte, a fim de suprirem as perdas que a concorrência lhes produz e repensar o problema ferroviário à luz de novas técnicas. Os *deficit* acumulam-se por toda a parte. Para remediar a situação catastró-

fica da rede inglesa está presentemente em discussão no Parlamento Britânico, o *Plano Beeching*, um projecto que, segundo Sir John Elliot, ex-Presidente da *British Railways*, é, simultaneamente, «imaginativo, drástico e austero, e está absolutamente de acordo com a vida actual, pois seria ilógico esperar-se que uma rede ferroviária concebida na primeira metade do século passado pudesse servir capazmente as necessidades da segunda metade do século presente».

O Relatório acrescenta seguidamente estes esclarecimentos e estes números, que bem podemos classificar de astronómicos:

«Por este projecto, 2363 das 4293 estações de passageiros serão encerradas; em 8 mil quilómetros de vias férreas cessará completamente o tráfego de passageiros; 375 mil vagões serão demolidos ou remodelados até 1966; cerca de 70 mil empregados eventuais serão dispensados (o pessoal dos quadros da B. R. é de 501 mil agentes). Iropõem-se, igualmente, melhorias sensíveis nos processos britânicos de exploração, havidos por antiquados. Trata-se não só de uma operação cirúrgica decisiva, mas também do equacionamento dum sistema ferroviário inteiramente novo, que vai custar ao Tesouro Britânico somas dificilmente imagináveis».

«Nos Países Baixos — comenta o Relatório —, onde há vários anos os caminhos de ferro têm uma exploração com sinal positivo, fecharam em 1962 com um *deficit* que se calcula entre 25 e 30 milhões de florins. A Suécia, que até há pouco tinha uma exploração equilibrada, fechou o exercício de 1962 com um *deficit* de cerca de 320 milhares de contos e tem em projecto encerrar, este ano e no ano que vem, 3 330 quilómetros dos 14 033 da sua rede. Os caminhos de ferro da Suíça, placa giratória do tráfego europeu, cujo *superavit* é realizado principalmente à custa do transporte internacional, vêem, com grave apreensão, anulado o seu equilíbrio económico por causa da criação de oleodutos entre os portos italianos e o centro da Europa».

do Senhor da Ponte e logo adiante um atalho permite abreviar a ascensão para a vila, passando ao lado de uma recém-construída e muito airosa edificação escolar.

No centro da vila, ergue-se a Matriz, elegante templo barroco bem merecedor de uma visita; no muro do adro que dá para a estrada nacional, dois painéis de azulejos prestam singela homenagem ao Prof. Oliveira Salazar. Próximo, fica o velho solar dos barões da vila, interessante edificação justamente classificada como imóvel de interesse público.

A parte velha da vila merece igualmente atenção. Nela se situam os Paços do Concelho e, no Largo fronteiro, o pelourinho. O visitante não perderá o seu tempo deambulando pelas ruelas do burgo e poderá mesmo subir ao Hospital e disfrutar daí uma panorâmica da vila.

Ao deixar Santa Comba por via férrea, quer o forasteiro siga a linha da Beira Alta com destino à Guarda, quer se dirija a Viseu, quer retroceda para a Pampilhosa, terá em todos os casos ensejo de apreciar quão belos são os arredores da terra a que a mártir Columba deu o nome.

«Estas difíceis situações — continuamos a ler no Relatório em referência — revelam-se em países onde a densidade do tráfego e o nível das tarifas não têm comparação com a pobreza do tráfego e das tarifas portuguesas. É assim por toda a parte. Até as próprias Companhias dos Estados Unidos conhecem a sua *rail crise*».

Interrompamos aqui e por um pouco, a leitura do notável Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e digamos mais algumas palavras acerca do *Plano Beeching* e do seu autor. Para isso, vamo-nos socorrer de interessantes elementos colhidos na excelente revista ferroviária espanhola *Ferrocarriles y Tranvias*, que se publica em Madrid.

O dr. Richard Beeching, que nasceu em 27 de Março de 1913 e desempenhou as funções de director-técnico da Imperial Chemical Industries (ICI), recebeu, em 1960, do ministro dos Transportes, o encargo de realizar um estudo acerca do problema económico dos caminhos de ferro, assim como da sua estrutura e exploração. Em consequência desses estudos, o dr. Richard Beeching apresentou o seu plano no dia 27 de Março, com o título «A Reforma dos Caminhos de Ferro Britânicos». Esse plano revolucionário, como não podia deixar de ser, provocou numerosos comentários. *The Times*, por exemplo, escreveu: «Se os utentes da estrada tivessem de ser examinados com a mesma severidade que o dr. Beeching aplicou aos passageiros do caminho de ferro, não sabemos a que resultado se chegaria».

Alguns jornais comentaram a alta imediata na Bolsa dos valores relacionados com o transporte por estrada, tendo-se assinalado que o plano só se aplica a um sector do transporte e que é o conjunto do sistema, incluídos os transportes por estrada e pelo ar, o que se torna preciso analisar. Por outro lado, o aspecto político das repercussões do Plano não podia deixar de provocar discussões, sobretudo tendo em conta a sua possível influência perante as futuras eleições. Com efeito, no mês de Abril foi publicado um folheto intitulado: *Transport is everyone's problem — Socialist Commentary*, no qual se aceita a essência do plano Beeching, mas em que se afirma também que carece de previsões para as suas consequências sociais.

O Governo, que não quer acrescentar dificuldades ao futuro imediato, manifestou, por declaração do ministro dos Transportes, que a redução proposta de 70 000 agentes se baseará principalmente no jogo da aposentação natural e do recrutamento; que se aceitavam os princípios do Plano, mas não se proporia a sua aplicação total e imediata.

Na Escócia, as reacções foram muito sensíveis, por estar particularmente afectada pelas supressões.

Noutros comentários não faltou o aspecto social do serviço prestado pelo caminho de ferro, assinalando uns que a sua aplicação favorecerá a concen-

tração e a congestão industrial das zonas que, pela sua densidade, dão hoje o maior tráfego ao caminho de ferro e que a supressão de linhas e estações representa um rude golpe para as zonas menos desenvolvidas, pois impedirá nelas a criação de novas indústrias. Noutras zonas, as indústrias existentes sentem incerteza sobre a possibilidade de serem afectadas, no futuro, por semelhantes medidas.

É este o Plano Beeching e são estas algumas das suas reacções na Inglaterra.

Voltando à leitura do Relatório do Conselho de Administração da C. P., verificamos que a nossa principal Empresa, atingida também pela sua *rail crise*, vem procurando, de há muito, encontrar-lhe as soluções mais convenientes, e que tem em mente a realização de um programa para remediar aquilo a que ela chama o *mal do século*.

«Para obviar a este mal do século — lê-se no Relatório —, preciso se torna considerar o Caminho de Ferro em bases novas. Obter, antes do mais, uma estrutura onde se possam verificar resultados de exploração positivos ou prejuízos mínimos. Para isso é preciso utilizar os processos novos que a Cibernética e a Automação estão introduzindo nos Caminhos de Ferro. A nossa Companhia é pequena e pobre para os utilizar na alta escala em que estão sendo empregados desde a América do Norte até à Rússia; mas alguma coisa poderemos fazer no sentido de reduzir ao mínimo os encargos de exploração. Apetrechar-mo-nos na medida das nossas possibilidades e continuar a acolher novas técnicas, nomeadamente modernas técnicas de gestão».

Em seguida, o notável documento, que é o Relatório presente, elucida-nos sobre as medidas adoptadas que têm por objectivo a redução de despesas e a eficácia dos serviços.

«Como são muito volumosas as despesas com o pessoal, urge a eficácia dos agentes que em todos os pontos nos servem. A valorização individual dos agentes processa-se através de esquemas de instrução profissional, especificadamente ferroviária, e da frequência de cursos e seminários de formação, designadamente os organizados pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial. Destes últimos, onde se professam as mais diversas matérias, como gestão de empresas, problemas humanos e organização industrial, foram frequentados até ao termo de 1962 nada menos de 26 cursos por um total de 61 engenheiros e economistas».

Assim, por meio destes cursos, a C. P. procura uma formação mais actualizada. Durante o exercício de 1962 realizaram-se cerca de 40 palestras, em que estiveram presentes cerca de 80 ouvintes em cada uma delas. Esses atentos e interessados auditórios eram constituídos desde membros do Conselho e funcionários superiores até aos quadros médios da Companhia.

A Aviação e os Caminhos de ferro

A aviação comercial está em concorrência, por natureza, com o caminho de ferro, a estrada e a via marítima. O tráfego aéreo atingiu um nível apreciável pouco depois da última grande guerra e não cessou desde então de aumentar todos os anos num ritmo igual ou mesmo superior ao do transporte por automóveis particulares e muito superior ao do acréscimo dos transportes ferroviários ou marítimos de passageiros. O caminho de ferro e a via marítima não tomaram em cada ano senão uma parte muito pequena do aumento do pedido global de transporte de passageiros. Verificou-se então claramente que a aviação não só criava um tráfego novo em seu benefício mas também atraía para ela uma proporção cada vez maior da clientela pertencente ao comboio ou aos paquetes. Este fenómeno manifesta-se muito nitidamente nos transportes de passageiros através do Atlântico Norte.

No tráfego público de passageiros no interior dos Estados Unidos, excluídos os autocarros, a parte do tráfego aéreo passou, em dez anos, de 23 % a 64 %. Contudo, a situação na Europa Ocidental é bastante diferente. O número de passageiros-quilómetros de tráfego aéreo intraeuropeu atingiu 6 800 milhões em 1961, ou seja somente 1/30 do tráfego ferroviário. Não é superior ao tráfego do caminho de ferro de um país como é a Holanda. Uma rede ferroviária como a da França ou como a da Alemanha federal possuem um movimento de passageiros de cinco a seis vezes superior ao da aviação na Europa.

Deve concluir-se, por esse facto, que a aviação não adquiriu na Europa todo o lugar que deveria conquistar à custa dos transportes tradicionais? Certamente que não, e os caminhos de ferro europeus não creem que o exemplo americano não indique o caminho para o qual os transportes europeus são inexoravelmente levados. De uma parte, sobre as relações europeias de maior frequência, a pequena distância torna muito menos evidente, como nos Estados Unidos, a vantagem da velocidade e aumenta, pelo contrário, consideravelmente, o preço do custo quilométrico de transporte aéreo. Por outro lado, viaja-se menos vezes na Europa, porque o rendimento médio de cada habitante é mais fraco, e a distância é menor, porque, no continente, os países são mais pequenos. Os caminhos de ferro europeus puderam verificar nestes últimos anos, principalmente ao criarem os «Trans-Europ Express», bem como os serviços rápidos à tarde ou nocturnos, que os seus esforços eram compensados. Os melhores comboios de grande percurso têm uma frequência crescente, sendo ainda possíveis alguns progressos.

Além disso, a evolução que se produziu nos Esta-

dos Unidos está longe de ter atingido um sistema geral dos transportes que possa ser dado como exemplo à Europa. Com efeito, é preciso lembrar que, recentemente, a opinião pública nos Estados Unidos ficou alarmada com a ruína progressiva da situação do transporte público. Sabe-se que é má a situação financeira das redes ferroviárias americanas, companhias privadas que não recebem nenhum auxílio dos poderes públicos. Sabe-se também que a situação das companhias aéreas que asseguram os serviços no interior do país é muito precária, a despeito de todas as medidas de limitação da concorrência entre companhias tomadas pela Civil Aeronautic Board. As companhias chamadas locais que asseguram o tráfego a curta distância registam, até, um deficit muito elevado e tiveram que receber uma subvenção equivalente a 55 % das receitas. O maior serviço de helicópteros do Mundo, entre os aeroportos de Chicago, teve que ser subvencionado.

Os inquéritos oficiais remataram com a mensagem à Nação do presidente Kennedy sobre a organização do sistema dos transportes. É significativo que esta mensagem prevê medidas que já não separam a aviação deste sistema e recomenda a reunião frequente de comissões formadas de representantes das três agências federais responsáveis dos transportes terrestres, marítimos e aéreos.

Definitivamente, os caminhos de ferro europeus têm boas razões de crer no futuro do seu tráfego de passageiros. Reconhecendo as vantagens técnicas que o transporte aéreo pode oferecer em certos casos, julgam-se ainda bem armados para suportar a concorrência da aviação. Esta, por seu lado, vendo neste tráfego dos passageiros de caminhos de ferro um mercado a conquistar, a competição entre os dois modos de transporte não pode deixar de se tornar cada vez mais ardente. Ora, seria completamente contrário ao interesse das nações manter a luta até à vitória do mais forte. Efectivamente, a concorrência nos transportes tem uma grande tendência para se tornar simultaneamente anárquica e ruína para os transportadores e para a colectividade se não lhe derem objectivos superiores que são os da política dos transportes.

Os americanos parecem ter compreendido. Nós temos a sorte de poder, na Europa, aproveitar a experiência americana evitando certos erros. Está no interesse da aviação participar conjuntamente com os outros transportadores na definição dos objectivos da política dos transportes que está em vias de elaboração em todos os países e em diversas assembleias internacionais, bem como na organização de um sistema geral dos transportes na escala europeia.

PELO NOSSO ULTRAMAR

Testemunho dos Acontecimentos de Angola

Pelo Ten.-Coronel do C. E. M. JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO

(Conclusão)

- Manter grande mobilidade das forças, com o fim de percorrer o maior número possível de itinerários, surpreendendo os bandoleiros e evitando que livremente cortassem estradas e destruíssem pontões;
- Castigar, em rápidas incursões, os bandoleiros, nas regiões em que estes se consideravam seguros, evitando perder por completo o domínio de tais regiões, designadamente a de Nambuangongo.

Vista do Comando Militar, a situação, nesses longos 2 meses de actividade febril, era a seguinte:

Em Luanda, uma população branca, tomada de nervosismo, poderia provocar incidentes graves nos muceques. Os pequenos efectivos da guarnição mal chegavam para evitar o choque entre as duas comunidades. Nos muceques, agitadíssimos, o clamor de «mata branco» enchia as noites escuras e chuvosas, e fazia que se multiplicassem os pedidos de socorro ao Q. G. Era a martirizada Companhia P. M. que, sujeita a todos os riscos, acorria aos muceques e, na completa escuridão, acalmava os indígenas mais agitados e castigava os mais renitentes.

Tudo isto, a somar-se aos alarmes constantes que chegavam ao Q. G.: uns porque tinham sido vistas luzes no mar, outros porque teriam ouvido tiros, outros ainda porque haviam sabido de um plano de ataque a Luanda, finalmente outros a quem teriam contado como seria feito o corte da luz e o envenenamento da água. Em verdadeiros jogos malabares, a tropa acorria a todos os locais, acalmando e acautelando... Foram muitas noites de terror, que os dias não compensavam, pois não eram mais calmos. Junto ao Comando Militar, aglomeravam-se multidões que pretendiam escoltas para voltarem às fazendas abandonadas, para saberem da sorte de entes queridos, para recuperarem bens. Eram multidões que precisavam de auxílio e às quais, infelizmente, nem sempre se

podia auxiliar. Era necessário atender toda esta gente, explicar-lhe por que não era possível satisfazer o que desejava, exercer sobre esta multidão uma acção esclarecedora, tendente a demonstrar-lhe que os primeiros dias de uma subversão são sempre como aqueles que vivíamos.

De fora de Luanda, chegavam as mais variadas informações. À falta de órgão centralizador, as informações eram anárquicas. Verdades misturadas com boatos, notícias em duplicado, em triplicado, o que calhava, numa confusão que não era de molde a facilitar a actuação das forças militares. Certas autoridades e alguns particulares, detentores de emissores-receptores, viviam em plena indisciplina das transmissões, lançando no ar, inconscientemente, informações que punham em risco os efectivos reduzidíssimos, que guarneciam localidades, e as pequenas patrulhas que tentavam surpreender e castigar os bandoleiros.

Nestes dias difíceis, os efectivos militares deram provas de grande valor e de inexcedível espírito de sacrifício. Valeu muito ao Exército a valiosíssima intervenção da Força Aérea que colaborou em todas as operações, quer destruindo bandos, quer efectuando reconhecimento, quer transportando tropas. Para os oficiais do Exército e da Força Aérea, trabalhando em perfeita comunhão, deve ser a mais agradável das recordações a perfeita identidade entre os elementos das forças de terra e do ar.

Também a colaboração da Armada muito contribuiu para a resolução de vários problemas, essencialmente de transporte de tropas, sendo igualmente de assinalar a identidade de esforços, em que se desenrolou essa colaboração a todos os títulos preciosa.

Só com a chegada e utilização de reforços substanciais, a situação se tornou menos grave, não porque a actividade inimiga tivesse diminuído, mas porque, em 13 de Maio, fora possível lançar tropas para a fronteira Norte, melhorar a segurança afastada de Luanda e prevenir o alastramento da rebelião para Sul.

Testemunhado, a traços largos, o que foram

os dois primeiros meses da insurreição, parece interessante tirar algumas conclusões. Serão elas:

1.º — A luta contra a subversão não se improvisa, nem é tarefa exclusivamente militar. Provam-no a anarquia das informações, a indisciplina das transmissões, por parte de alguns civis, e algumas violências, cometidas por brancos que não tinham sido vítimas do terrorismo. É indispensável um planeamento civil-militar, evitando que se corra o risco do colapso da autoridade legal.

2.º — As insurreições têm que ser combatidas *enèrgicamente*, desde o primeiro dia. Caso contrário, «engordam», em resultado do melhor «alimento» que se lhes pode oferecer: a insuficiência dos efectivos das forças da ordem. A provar esta verdade, está o facto de, nos primeiros tempos, unidades de efectivo esquadrão e companhia, desfalcados, terem atingido Nambuanguo, o que, poucos meses depois, só se logrou com efectivos 6 ou 7 vezes maiores.

3.º — Uma guerra subversiva é, pelo menos no seu início, tarefa pesadíssima para o Comando responsável. Chovem as informações e os boatos, acumulam-se os pedidos de forças militares (estas são sempre insuficientes) e todos os problemas envolvem populações civis aterrorizadas. Além do trabalho em permanência, exigido a qualquer Q. G., torna-se indispensável muita capacidade de improvisação e nervos de aço, que não excluam muito tacto e bondade nas relações com os civis, normalmente desesperados.

4.º — A flexibilidade de espírito e a imaginação têm que ser atributos do Estado-Maior e dos executantes. Assim, uma patrulha, que sai e recolhe sempre à mesma hora, jamais surpreenderá o terrorista, acabando por ser surpreendida por ele; uma aviação que bombardeia a determinadas horas, deixará ao adversário a possibilidade de se furtar à sua acção; uma arma que cai nas mãos do terrorista poderá ser destruída se casualmente esse terrorista encontrar munições falsificadas, capazes de inutilizar a arma, etc. Quer isto dizer que:

- a) É necessário ser *metòdicamente* irregular nas operações, já que toda a regularidade favorece o adversário;
- b) É necessário ser diabòlicamente ardiloso, o que exige muita imaginação.

Estas as conclusões mais importantes, a aditar

às que se tiraram da operação da baixa de Cas-sange.

O adversário e os seus erros

Disse-se, anteriormente, que a U. P. A. cometera um erro, quando pretendeu passar, em velocidade, à fase insurreccional, sem ter conseguido um mínimo de organização e de armamento.

A U. P. A. foi para a insurreição sem armamento, praticamente, o que a condenou a uma relativa passividade, após os massacres de 15 e 16 de Março. Sempre que quis manter-se activa, originou grandes perdas nas suas próprias fileiras. O resumo das actividades do inimigo, durante os primeiros meses, é bem claro a esse respeito: as acções activas, próprias de uma tropa de guerrilheiros, resumem-se a um número bastante reduzido de emboscadas e ocupam um lugar de pequena importância em relação às actividades passivas (cortes de estradas e pontes), ou em relação às actividades conseguidas à custa de grandes perdas. É o caso dos ataques a povoações, feitos por grandes massas de terroristas, praticamente desarmados. Esses ataques foram pouco remunerados, já que a insegurança e a quebra do moral das populações brancas, deles resultantes, não compensavam as baixas que os bandoleiros sofriam.

Ora, o recrutamento de terroristas para ataques em massa, sem probabilidades de êxito, só podia ser conseguido pela violência. Esta, uma vez desencadeada, sem uma O. P. A. que vinculasse as populações, daria, como deu, origem à fuga das populações, em massa, fuga que, depois, o adversário atribuiu a violências das nossas tropas. De facto, a fuga foi motivada nos erros da U. P. A. e foi a U. P. A. que lhe sofreu as consequências: uma subversão não pode desenrolar-se na «terra de ninguém», sob pena de os seus sequazes não disporem de apoio de qualquer espécie e terem que desistir dos seus propósitos. O exposto não significa que a actividade inimiga nos não tenha causado embaraços. Mas esses embaraços resultaram muito mais da nossa fraqueza de efectivos do que da inteligência, da organização e do planeamento do nosso adversário.

No entanto, os erros apontados não devem ser motivo da nossa tranquilidade. Em resultado deles, a U. P. A. acabará por abrir falência, deixando o campo livre ao M. P. L. A., infinitamente mais perigoso, dada a sua filiação comunista. Este movimento beneficia dos massacres de 15 de Março, podendo simultaneamente, proclamar a sua inocência e atrair para a sua causa alguns ingénuos, com promessas de uma doce convivência inter-racial. Só o futuro poderá dizer até que ponto o M. P. L. A. beneficiou dos erros da U. P. A.

Por agora, é indiscutível que fomos nós quem

A Imprensa e os 75 anos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

De «Vida Ribatejana», de 26 de Março :

«Com o seu número de 16 de Março, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», da direcção e propriedade do nosso querido amigo Carlos d'Ornellas, entrou no 73.º ano de publicidade.

Fundada por L. de Mendonça e Costa, que teve sempre à sua volta ilustres colaboradores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem estado continuamente ao serviço, não apenas do sistema de transporte ferroviário, mas também ao serviço da Nação, e, como no tempo do seu fundador, também notavelmente colaborada.

No número especial do seu aniversário, além das interessantes colaborações assinadas pelo dr. V. Caldas Nogueira, Ph. Bonillond, Carlos de Brito Leal, e de artigos acerca do concurso da construção da Ponte sobre o Tejo e do próximo X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro, que se realiza, em Outubro deste ano, no Brasil, lê-se a habitual

beneficiou do insucesso da U. P. A.: esta fez-nos acordar para as realidades e não teve, felizmente, força para levar avante os seus desígnios.

Conclusão

Pretendeu-se, no presente artigo, dar um testemunho sobre alguns aspectos dos acontecimentos de Angola. Certamente, ficaram por focar temas de grande interesse.

Como testemunho que é, rigorosamente verdadeiro, não deixa, porém, de ter carácter subjectivo, não admirando que, qualquer outra testemunha presencial, tivesse formado opinião diversa dos acontecimentos.

De qualquer modo, julgamos ter sido conseguida a finalidade de mostrar ao leitor as dificuldades com que luta uma pequena guarnição, no início de uma guerra subversiva. Corolário destas dificuldades, resulta a natural homenagem aos que tão valentemente souberam bater-se, suprimindo com a sua inteligência, a sua energia e a sua vontade inabalável as dificuldades, com que depararam. É, com efeito, uma homenagem que prestamos neste artigo: 'A valentia e à modéstia de uns tantos Comandantes de Companhia, de Esquadrão e de Pelotão, que, com os seus soldados, diàriamente, arriscaram as suas vidas, para que Angola continuasse Portugal.

página de Rebelo de Bettencourt — *Panorama* — na qual vimos uma referência entusiástica à recente exposição de pintura do distinto pintor ribatejano Augusto Bértholo, efectuada, como oportunamente registámos, nos começos deste mês, na Sociedade Nacional de Belas Artes.

A Carlos d'Ornellas e aos seus ilustres colaboradores, as nossas sinceras felicitações».

Do «Diário de Notícias», de 13 de Abril :

«Em 15 de Março de 1888 publicou-se, em Lisboa, o 1.º número da revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se propunha pugnar por um melhor e maior desenvolvimento do ferrovlarismo peninsular, pois se destinava, segundo se acrescentava em subtítulo, a Portugal e Espanha. Esse o motivo por que a revista possuía duas redacções: uma em Lisboa, outra em Madrid. Seu objectivo também era o da defesa dos interesses do público, o que sempre soube cumprir com probidade. Com o número 1806, já em distribuição, relativo à segunda quinzena de Março festejou a revista as suas «Bodas de Diamante», isto é, três quartos de século.

Ao seu actual director e proprietário, Carlos d'Ornellas, apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações».

De «A Voz», de 17 de Abril :

«Celebrou o seu 75.º aniversário a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que tem desenvolvido valiosa acção em prol do progresso e do desenvolvimento das comunicações ferroviárias em Portugal e na extensão da Península Ibérica. Um número especial, com notável colaboração, pleno de interesse e em sugestiva apresentação gráfica, comemora as bodas de diamante da prestigiosa «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a cujo director, o nosso prezado camarada Carlos d'Ornellas e aos seus colaboradores apresentamos felicitações.»

Do ilustre director da Biblioteca Pública Pedro Fernandes Tomás, de Figueira da Foz, recebemos, datada de 19 de Abril, uma carta da qual reproduzimos as seguintes linhas :

«Acaba a excelente «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que V. superiormente dirige, de festejar o seu 75.º aniversário, motivo por que muito me apraz vir cumprimentar V..., ao mesmo tempo que formulo os mais sinceros votos pelas prosperidades e largo futuro de tão útil publicação».



Sessões de cinema numa estação londrina

Como nos anos anteriores, os operários e empregados de Londres tiveram novamente ocasião de assistir, no Inverno passado, ao meio-dia, à projecção de filmes de férias na estação de Liverpool Street pela Região Este dos Caminhos de Ferro Britânicos.

No passado Inverno mais de 14000 pessoas assistiram a essas sessões, que são gratuitas.

Os filmes — todos coloridos — mostraram uma variedade de belas regiões turísticas britânicas e continentais. Dois filmes, com a duração de cinquenta minutos, foram projectados todas as quintas-feiras, durante a refeição do meio-dia. As exhibições, interrompidas no dia 13 de Dezembro de 1962, recommençaram no dia 3 de Janeiro e terminaram no dia 11 de Abril de 1963. O programa era renovado todas as semanas.

Empregados do caminho de ferro foram postos à disposição dos espectadores para responder a todas as perguntas respeitantes a viagens e a férias.

Um caminho de ferro original

Existe no sudoeste do Condado de Kent, na Inglaterra, acompanhando o litoral e construído de acordo com todos os requisitos da lei, um caminho de ferro em miniatura, na bitola de 38 centímetros. Com cerca de 22 quilómetros de extensão, a «Romney, Hythe and Dymclanach Railway», como ela se chama, transporta na época do Verão milhares de passageiros nos seus passeios de fins de semana.

A linha foi construída em 1926 e custou 2.000 libras esterlinas por milha; os carris, de 24 Km, são pregados directamente nos dormentes.

Todos os requisitos de segurança e conforto foram providenciados para o seu funcionamento, inclusive cabinas de sinalização. A estação terminal de Hythe possui quatro plataformas com uma cobertura geral de treliça, uma cabina e um girador. Em New Romney, onde está localizada a administração, encontram-se as oficinas e o abrigo das carruagens, além de uma cabine de 24 alavancas.

O material de tracção dessa linha, constituído por 9 locomotivas copiadas em escala reduzida dos gran-

des tipos conhecidos, constitui uma das suas maiores atracções, mesmo pela constante modernização por que passa para atender às condições do transporte.

São normais os comboios formados com 20 carruagens, com cerca de 16 toneladas, traccionados por duas locomotivas, a maior das quais pesa 16 toneladas e apresenta rodas de tracção de diâmetro entre 50 e 60 centímetros.

O material rolante é formado por 81 carruagens para passageiros e bagagem.

A velocidade máxima permitida nas linhas desse curioso caminho de ferro é limitada a 40 km/h, variando a de regime entre 30 e 35 km/h; o freio a vácuo, automático, garante paradas de emergência em distância pouco maior que o comprimento do comboio.

Este caminho de ferro funciona, todos os anos, no período de Sexta-feira Santa até ao último domingo de Setembro e o «Marohlander», uma de suas composições de carruagens-salão, circula 22.000 quilómetros; cada locomotiva realiza 16.000 quilómetros.

Há vários campos de férias no trecho por onde se estende a «Romney», o que mantém o interesse pela linha férrea. São comuns os comboios especiais formados por 30 carruagens, com 2 locomotivas: o maior que por ela circulou, entretanto, foi formado para a Convenção Anual de Ferroviários, em 1948; tinha 47 carruagens traccionadas por três locomotivas «Pacific» e conduziu 458 passageiros.

A história dos caminhos de ferro em escala reduzida teve origem na Inglaterra, em 1872, quando Sir Arthur Heywood lançou a ideia de bitola estreita para linhas de tráfego leve e chegou à conclusão de que, com 15 polegadas de bitola, poder-se-ia chegar a bons resultados. Alguns anos mais tarde, Decauville, na França, em estudos independentes, adoptou o mínimo de 16 polegadas (40,64 cm).

Nos Estados Unidos, também chegou a ter certo desenvolvimento a produção de material para essas bitolas, inclusive para a exportação; a sua aplicação, porém, ficou confinada a parques de diversões e serviços de mineração, exploração de pedreiras e de pequenos transportes em fazendas de cana, etc.

AS VELHAS RAÇAS DO NOVO MUNDO

Labnai, a cidade sagrada

Por JORGE RAMOS

YUCATAN é hoje um dos Estados do México. Com o nome de Yucatan se designou, na época em que era uma das mais antigas e também das mais admiráveis civilizações de todos os tempos, um vasto território abrangendo não só a área do actual estado mexicano, mas também cerca de cento e treze mil quilómetros da Guatemala e cento e vinte quilómetros das Honduras. Yucatan, que também daria o nome à grande península do Golfo do México, teve por capital a mais importante cidade da Arte e da Ciência até hoje conhecida: a velha Labnai aristocrática, senhora de uma cultura que assombrou os conquistadores espanhóis, como se estes, diante das ruínas de um mundo maravilhoso, se julgassem num planeta desconhecido.

Labnai, com seus observatórios astronómicos, seus edifícios gigantescos, tesouros de escultura e pintura, filósofos e estetas, de que temos conhecimento através dos vestígios da sua escrita cuneiforme, permite-nos supor o grau elevado do progresso dos Mayas — os Gregos do Novo Mundo. Mais opulentos que os Medas, mais magníficos que os babilónios, mais poderosos que os persas, os Mayas atingiram um desenvolvimento cultural tão impressionante que os distingue de certas civilizações pelo alto nível moral. Os patriarcas Mayas, sob as palmeiras dos oásis de Aduir, quando conduziam as tribos errantes para terras de paz, preconizavam a doutrina do amor e caridade pelo próximo. Acreditou-se, durante algum tempo, que os primeiros povoadores do continente americano tivessem vindo da Ásia através do estreito que o navegador dinamarquês Bering viria a descobrir, ou servindo-se de pontes gigantescas entre as ilhas da Atlântida e de Mú. A semelhança das pirâmides e dos túmulos trouxe a suposição de que tivessem sido os egípcios os introdutores, na América, da civilização que aí se desenvolveria com maior vigor. Hoje está posta de parte a hipótese de que o índio da América tivesse vindo da região do Mediterrâneo quer pela rota do Oriente quer pela do Ocidente. O que se sabe da civilização maya é que ela representa,

ainda hoje, o mais notável acontecimento na história da Terra. Inventou o sistema aritmético e o calendário. Os espanhóis, que levavam com eles o calendário Juliano, constatarem estupefactos que este estava atrasado dez dias em relação ao tempo solar, e que só o calendário dos índios de Yucatan era perfeito. A ciência do Velho Mundo estava, pois, atrasada alguns milhares de anos em relação aos mayas...

O calendário maya remonta a uma época longínqua antes de Cristo. Os astrónomos mayas calcularam com precisão a órbita dos planetas e o ciclo lunar apenas com um erro de um dia em trezentos anos, estando ainda hoje por explicar o processo utilizado. A causa dos eclipses era também do seu conhecimento e neste aspecto só foram precedidos pelos babilónios, egípcios e chineses.

Como todas as religiões, a dos mayas baseava-se no mistério da criação do Universo, mas a sua concepção é mais original do que a transcendente cosmogonia dos Vedas, e nem mesmo o Zend Avesta, profundo e complexo monumento de sabedoria, nos dá uma ideia da criação do Cosmos como o idealizaram, pensaram e descreveram os inspirados caciques «guichés». E ao citarmos estes livros lembramos que foi a expressão poética a forma de exteriorização desta audaciosa e empolgante aventura do Pensamento.

Não cabe aqui demonstrar a razão por que a poesia ocupa indispensável lugar na génese das grandes concepções do mundo. Que é o Antigo Testamento e a própria Bíblia senão um longo poema? O Codex Maya fala do grande Deus Itzamaná. Há nele a grandiosidade de um lirismo só semelhante à ideia poética do Zeus grego. O panteão maya foi-se enriquecendo pouco a pouco com novas divindades, e uma delas é Kukulcan. Nas minas de Labnai encontram-se efígies descomunais deste Deus.

Com base no estudo das práticas de sepultamento dos mayas, os historiadores modernos concluíram que a sua religião apresentava importantes pontos de contacto com a doutrina cristã, especialmente no que se refere à imortalidade da

alma. Escavações realizadas em Uaxtun, na Guatemala, permitiram a descoberta de túmulos mayas de cuja análise se infere que a sepultura, a princípio simples, se foi desenvolvendo e chegou a atingir proporções de verdadeiro palácio, verificando-se o seu regresso à simplicidade primitiva no último período da civilização maya.

Os mayas constituíram um povo cujo desenvolvimento cultural foi *maravilhoso* como asseveraram investigadores, arqueólogos e historiadores. Representavam uma das mais velhas civilizações do mundo, civilização que atingiu uma escala eminente e que tanto mais nos surpreende quando se sabe que, desconhecendo os mayas os elementos reputados agora essenciais para a evolução da humanidade, se colocaram, em relação ao seu tempo, numa posição extraordinariamente avançada, diremos mesmo de incrível progresso. Sobre as suas origens pouco se conhece.

Os estudos realizados sobre monumentos e restos de cerâmica encontrados em explorações e, ainda, a descoberta de ruínas de grandes cidades, provam que, no Vale do México, se sucederam longos períodos de civilização: a cultura denominada *Incaica*, definida como prestigioso triunfo da Inteligência (alcançou alto nível embora se desconhecesse nesse período o uso da roda e do ferro); a civilização *teothricuana* e a *tolteca*, que formam, para assim dizer, a antiguidade maya, e provavelmente assinalando já a decadência de um ciclo brilhante; e o período *azteca* — grande império semi-bárbaro derrubado pelo conquistador europeu no século XVI. Os geólogos fixaram a data da civilização maya numa era 4.000 anos anterior à nossa. Os principais vestígios dessa remota civilização encontram-se nas cidades desenteradas no México. Algumas delas foram construídas por um ramo do tronco maya: os toltecas (tolteca significava edificador) que levantaram as grandes Pirâmides e os enormes templos de que se conservam preciosos vestígios. Os actuais mexicanos descendem do ramo maya *mexictin*, oriundo de Aztlan, na alta Califórnia. É curioso verificar a analogia entre *Aztlan* e a origem da palavra *azteca* (*aztecatl*). Adoravam o deus *Huitzipochtli*. Quando os mexictin fundaram *Meccico Tenochitlan*, dando este nome à cidade principal do seu reino em homenagem ao deus Meccitli e ao sacerdote Tenoche, já os mayas estavam no apogeu da sua civilização (de que há maravilhosos indícios nos imponentes monumentos de Talum e de Uxmal) panorama milenário tão assombroso que pode ser o das ruínas dos maiores povos do mundo. Aztecas, Chiaparrecas e todas as raças do ramo maya que povaram tão extensos territórios, haviam chegado a uma fase tão importante do seu avanço cultural e artístico que o próprio Hernan Cortez, em 1519, ficou deslumbrado diante das «torres altíssimas e

bem trabalhadas», e dos templos gigantescos — ao lado dos quais devia hoje parecer um brinquedo o maior arranha-céus de Nova York. Desconheciam o cavalo e, evidentemente, a pólvora, não podendo defender-se dos invasores com armas de fogo, mas cultivavam o milho, a batata, a borraça, o cacau a pimenta, o tabaco e muitos outros produtos. As cidades cruzavam extensíssimas áreas. Uma das *cidades sagradas* era Teotihuacan (significava «o local onde se vão adorar os deuses»). A tribo teothiuacan, e na opinião de outros, os totonacas ou os otomics, edificaram naquela cidade a majestosa Pirâmide do Sol, uma dos mais grandiosos monumentos da América, pois tem 65 metros de altura e uma base que varia entre os 207 e os 215 metros. Rodeia a vasta pirâmide uma plataforma com vários templos. O formidável colosso era dedicado a Tonacatecutli, deus do Sol e da abundância, cuja estátua monolítica foi destruída. A característica notável da extensão dos edifícios é a simetria com que foram dispostos. As cidades levantavam-se obedecendo sempre a um plano pré-concebido, cuja concepção e execução denotam invulgar habilidade por parte de um povo que não dispunha dos materiais que hoje usamos. Os templos situavam-se de acordo com um complexo sistema astronómico para que cada um recebesse os raios solares numa certa superfície da construção e numa determinada época...

Na base da Pirâmide do Sol encontrou-se um monolito representando uma *deusa da água*. Outra grande pirâmide é a de Tenacuya com 150 plataformas, simbolizando as 150 serpentes sagradas. O grande templo de Quetzalcoatl possui enormes escadarias centrais em pedra lavrada, supondo-se que alguma vez tivessem sido pintadas. Dos mayas restam tradições indeléveis, uma mitologia que desafia a voragem dos séculos, uma arquitectura sumptuosa, tesouros de arte, vestígios de jardins suspensos (*chinampás*) sobre os lagos, a magnificência do seu rei Netzahualco «guerreiro, filósofo, legislador e poeta», belíssimos objectos de cerâmica verde, frescos representando ídolos, — talvez entre eles Thaloc, o deus da chuva com seus búzios e conchas pintadas de vermelho e branco — colares e braceletes de ouro, peças de jade, taças de alabastro, jarros de prata, incensório com estranhas figuras, — testemunhos de cultura, primores de imaginação, poesia e lenda...

Se Yucatan representa no mundo velhíssimo do chamado Novo Mundo um grande império, Labnai é a cidade sagrada dos deuses, dos poetas e dos artistas, fundada milénios antes da nossa era e onde se discutiam os problemas do destino humano sem quebrada tradição religiosa. A cidade apresenta uma simetria perfeita. Muita coisa ficou intacta, resistindo à devastação do tempo. Vêem-se ali pátios sumptuosos com magníficas colunas,

pinturas maravilhosas, pedras lavradas, decorações curiosíssimas. Os objectos exumados das escavações efectuadas são trabalhos de cerâmica e de cinzelaria. Diversos túmulos formam uma cruz, no topo da qual se levanta a coluna da Morte, assim chamada pelos habitantes das terras próximas. Acreditam que qualquer pessoa pode saber os anos que lhe restam de vida se se chorar junto da coluna e medir com os dedos o espaço que fica entre esta e a sua cabeça, contando um ano por cada dedo.

Os edifícios levantam-se sobre caboucos. Escadarias dão acesso a ruínas de templos, e grandes vestíbulos ladeados de corredores, com pinturas vermelhas e negras representando episódios da mitologia maya, conduzem a um pátio principal cujo estilo arquitectónico, puramente geométrico, oferece aspecto surpreendente: pequenas pedras cortadas formam mosaicos em ziguezague...

Em Labnai as velhas e primitivas civilizações do México parecem renascer no sortilégio de um ângulo de extraordinária beleza, ou de uma urna de barro de extrema perfeição. É um lugar de sonho como que infundindo misteriosa majestade a quem o visite. Por momentos regressa-se a uma época heróica e de esplendor, cujas maravilhas assombram ainda hoje os povos mais civilizados do Mundo. Adorando os seus deuses, perpetuando a sua arte através de monumentos, prestando respeitoso culto aos mortos, cultivando a ciência, os mayas, astrónomos e poetas, filósofos e místicos, continuam ali...

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Do outro lado da Cidade».

COLISEU — Cinema.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

Em Fevereiro deste ano foi assinado o contrato para a construção da nova Estação Central dos Caminhos de Ferro da Beira.

Os trabalhos já haviam sido iniciados com desaterros e cravações de estacas em que o magnífico edifício assentará.

Os Caminhos de Ferro continuam, pois, a contribuir para o embelezamento da capital de Manica e Sofala, dotando-a agora com um imóvel de original e arrojada concepção arquitectónica.

DR. HANS KARL VACANO

A fim de assumir as funções de cônsul da Alemanha em Goteborg, na Suécia, vai deixar Portugal o sr. Dr. Hans Karl Vacano, que em Lisboa, na alta qualidade de primeiro secretário da Embaixada do seu país, conquistou entre nós inúmeras simpatias e o respeito de quantos tiveram o prazer de o conhecer pessoalmente.

Ao sr. Dr. Hans Karl Vacano, que nos distinguiu com as suas atenções, agradecemos, muito penhorados, o seu cartão de despedida.

Desejamos ao ilustre diplomata, grande amigo de Portugal, a continuação das suas felicidades.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo — Rins e vias urinárias—às 16 horas
Dr. Romão Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 18 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas
Dr.ª Maria José Leão — Análises clínicas — às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

J. L. Ferreira, L.ª

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Rua Vitor Cordon, 3
LISBOA

Tele { fone 32 10 63
gramas MARTIDANTAS

Recortes sem comentários

Um «grande» desafio

CAIRO, 15 — 28 feridos, 150 prisões por motivos vários, o terreno atapetado com garrafas e pedras — é o balanço de um encontro de futebol entre as equipas de Zamalek e da zona do Canal do Suez.

Aos 15 minutos de jogo a equipa de Zamalek marcou um tento. Cinco minutos depois, o guarda-redes desta tombava numa carga dos jogadores contrários, e era levado para o hospital mais próximo, com uma comoção cerebral. Então, o incidente transformou-se em balbúrdia geral: os jogadores das duas turmas agrediram-se mutuamente, e os espectadores bombardearam os combatentes com garrafas e pedras (contaram-se mais de 500 garrafas, no campo...). Quanto à polícia, incapaz de dominar os 10.000 espectadores enfurecidos, pediu reforços e só quando estes chegaram conseguiu restabelecer a ordem.

Pensa-se que o encontro será repetido oportunamente, mas... à porta fechada. — (F. P.).

Por crimes económicos

MOSCOVO, 21 de Maio — Mais duas condenações à morte por delitos económicos foram pronunciadas num julgamento de treze réus na República Soviética do Uzbequistão — anuncia a «Pravda Vostoka».

Os réus eram acusados de desvio de fundos, no valor de 14 milhões de escudos. Os dois condenados à morte são o director de uma fábrica de fiação e o chefe da oficina.

O processo tinha 86 volumes, pelo que parece que as ramificações eram numerosas. Alguns réus trabalhavam nos organismos da milícia e do tribunal e oito deles têm apelidos israelitas.

Estas duas condenações, acrescentadas às precedentes, incluindo a do espião Penkovski, elevam a 24 o número de penas capitais pronunciadas na U. R. S. S. desde o começo de Abril — (F. P.).

Um assaltante em cuecas

RIO DE JANEIRO, 10 de Abril — O cadastrado Vítor Perez de Jesus, o «Torino», foi assaltado e despojado de tudo quanto levava, ficando apenas em cuecas, quando seguia pela Avenida das Bandeiras.

Uma viatura da rádio-patrolha que passava no local avistou o estranho transeunte e levou-o para a esquadra. Imediatamente reconhecido como perigoso assaltante, as autoridades quase não queriam acreditar que desta vez figurasse entre as vítimas.

Segundo o seu relato, a quadrilha que o assaltou é chefiada por uma mulher, que foi aliás quem o abordou, convidando-o para um passeio — a mesma que há dias, juntamente com o «Fidel Castro», roubou um motorista de táxi, manietando-o e lançando-o depois para a estrada.

O «Torino», que era procurado pela Polícia, apesar de roubado recolheu à cadeia. — (ANI).

A desconfiança não compensa

Numa estação de caminhos de ferro americana, um passageiro aproxima-se de uma máquina electrónica, mete nela uma moeda de cinco centimos. Ouve um «clique», e um bilhete sai da máquina. O homem, estupefacto, lê o bilhete: «O sr. chama-se Frank. Nasceu no Tennessee. É casado e tem três filhos. Vai apanhar o comboio para Chicago».

O homem fica, como se costuma dizer, «varado». Aquela máquina era formidável. Nesse momento, um pele-vermelha

aproxima-se da máquina, e recebe um bilhete nos seguintes termos: «O sr. chama-se Urso Negro. É casado e tem dois filhos. Vai tomar o comboio das 6 e 10 para Oklahoma City».

— É incrível! — observa o primeiro homem. Deve haver aqui um truque qualquer, nesta máquina. Ah, mas eu já sei o que vou fazer!

Pede emprestado o fato do pele-vermelha, veste-se, cobre a cabeça de plumas, mete cinco centimos na máquina, ouve o «clique», e recebe um bilhete nos seguintes termos: «O senhor chama-se ainda Frank. Nasceu no Tennessee. Continua a ser casado e a ter três filhos. E, com todo esse disparate, acabou de perder o comboio das 5 e 30 para Chicago».

Do «Diário Popular»

Chimpazé ser «gente»

SAUMUR, 10 de Abril — Os clientes dum restaurante de Doue La Fontaine (Sarthe) terminavam tranquilamente a sua refeição quando a porta foi estrepitosamente aberta por um enorme chimpanzé. Este, sem perceber o pavor que estava a causar, instalou-se numa mesa, prendeu um guardanapo ao pescoço e depois lançou-se a um cesto de fruta, interessando-se particularmente pelas bananas.

Pouco a pouco, os assistentes recuperaram confiança e foi rodeado por um grupo de pessoas divertidas que «Chito» terminou a sua refeição. Alguns minutos depois, o seu guarda, alertado, apareceu para reconduzi-lo à jaula.

«Chito», antigo «artista» de circo, tinha sido adquirido havia alguns dias pelo Jardim Zoológico de Doue La Fontaine. Ansioso por libertar-se conseguira abrir a jaula e fugir. Foi a fome que o levou a entrar no restaurante. — (F. P.).

Um drama pungente

CHICAGO, 17 de Abril — James Lee, de 46 anos, ficou tão abatido com a morte da sua única filha, Shirley, de 9 anos, vítima de um incêndio no dia 4 do mês passado, que pediu a todos os estranhos para participarem no seu funeral.

Disse que não tinha família. A mãe da criança morrera quando ela tinha 3 anos.

Lee deu quase tudo o que tinha a instituições de caridade em memória da criança.

A noite passada a Polícia foi chamada a um bare na parte norte de Chicago. Os agentes da autoridade assistiram, sem poderem evitar, ao suicídio de Lee levado a cabo com um revólver. — R.

Congresso de carteiristas

CAIRO, 18 de Abril — Os carteiristas egípcios efectuaram esta semana um congresso nacional no «café» de Amede El-Bakkach, mas a reunião terminou na cadeia.

Delegados do Cairo, de Alexandria e de outras cidades escutaram atentamente os oradores, que discutiam os mais modernos e aperfeiçoados métodos de roubar carteiras, relógios de bolso e outros artigos.

Os polícias que se encontravam na assistência, fingindo ser gatunos, escutaram com a maior atenção as várias «teses». Quando a conferência acabou os «congressistas», incluindo 25 dos mais ardilosos carteiristas egípcios, seguiram dali directamente para a prisão, em autocarros que a Polícia, amavelmente, colocou à sua disposição. — (A. N. I.).

A idade do "Rail"

e a revolução da camionagem

Pelo Dr. ÁGUEDO DE OLIVEIRA

O sr. dr. Aguedo de Oliveira, antigo Ministro das Finanças e, actualmente, presidente do Tribunal de Contas, proferiu, no dia 30 de Junho, nas festas comemorativas do centenário de Macedo de Cavaleiros, donde é natural, um notável discurso, como contributo para a história daquela formosa vila transmontana e como documento literário.

Dessa conferência, transcrevemos a seguir, o capítulo intitulado «A idade do «Rail» e a revolução da camionagem» que nos oferece um quadro interessante sobre a evolução dos transportes em Trás-os-Montes:

«A idade do «rail», que consagrou a vitória da hulha e da locomotiva, movida a vapor, é considerada pelo professor de história económica, J. H. Clapham, como abrangendo o período de 1820 a 1850.

Foi então que se transformou todo o rosto social da Inglaterra, se modificou o seu ritmo, o seu modo de viver e às exigências e aspirações anteriores sucederam outras bem diversas.

Lançaram-se, então, tremendos empreendimentos que pareciam sonhos inconsistentes. Desenvolveram-se os negócios em dimensão insuspeitada. Novos grupos sociais subiram à tona de água do viver social. Depois as casas obedeceram a princípios superiores de comodidade burguesa.

Os operários obtiveram os primeiros resultados das suas reivindicações. E o telégrafo aliou-se à magia do transporte.

A idade do «rail», entre nós, despontou apenas à voz do fontismo, quando em Inglaterra já findara tal período.

E só a consideramos estabelecida em Macedo, quando chegou o comboio de via reduzida a Bragança, em 1 de Dezembro de 1906, ou seja, 56 anos depois de sair de Lisboa a primeira locomotiva.

D. Luís e D. Maria Pia haviam inaugurado a

linha até Mirandela. E aqui se demorou a linha inacabada, com irritantes vagares, cortada a meio do seu destino, perante capitalistas tíbios que financiavam uma empresa pouco aguerrida e perante intervenções de deputados reclamantes, que nem sempre se entendiam e até se contrariavam.

Com a referência à proposta de lei de 1879 e aos contratos de 1883 e 1884 se pode ver o longo, o mofo sono que se apossara da linha, onde os apitos angustiados repercutiam apenas nas fragas ou escorriam pelas águas do Tua.

Havia ainda contra nós o argumento de que três linhas — o Corgo, o Tua e o Sabor, já eram demasias que uma província como a nossa não justificava.

Tendo-se cometido o erro de não ligar a linha da Beira, pelos vales e terrenos abertos, à de Zamora, caiu-se em dois desacertos: — a linha do Tua entre fragas e fragas, ameaçando despenhar-se com o Sabor em escalada de rampas que obstaculizam a marcha; e a produção sempre distanciada dos transportadores, forçada a descontar os trasbordos e a recorrer a métodos de duas ou três espécies, para percorrer fracas dezenas de quilómetros.

Durante anos e anos, dormindo o longo sono de Homero, o comboio chegava pelo meio da tarde a Mirandela, esfalfado e poeirento.

Jantava-se à pressa no Zé Maria, no Zé Maria de barbas alvinitentes, pastéis de folhado, fiambre caseiro, frangos estufados.

Então o «landau» ou a mala-posta seguiam para Macedo. Só depois das 11 aqui se chegava para partir à meia-noite até Bragança, onde a viagem era finalizada, já manhã alta.

Daqui partia também uma diligência para Mogadouro — outra noite inteira!

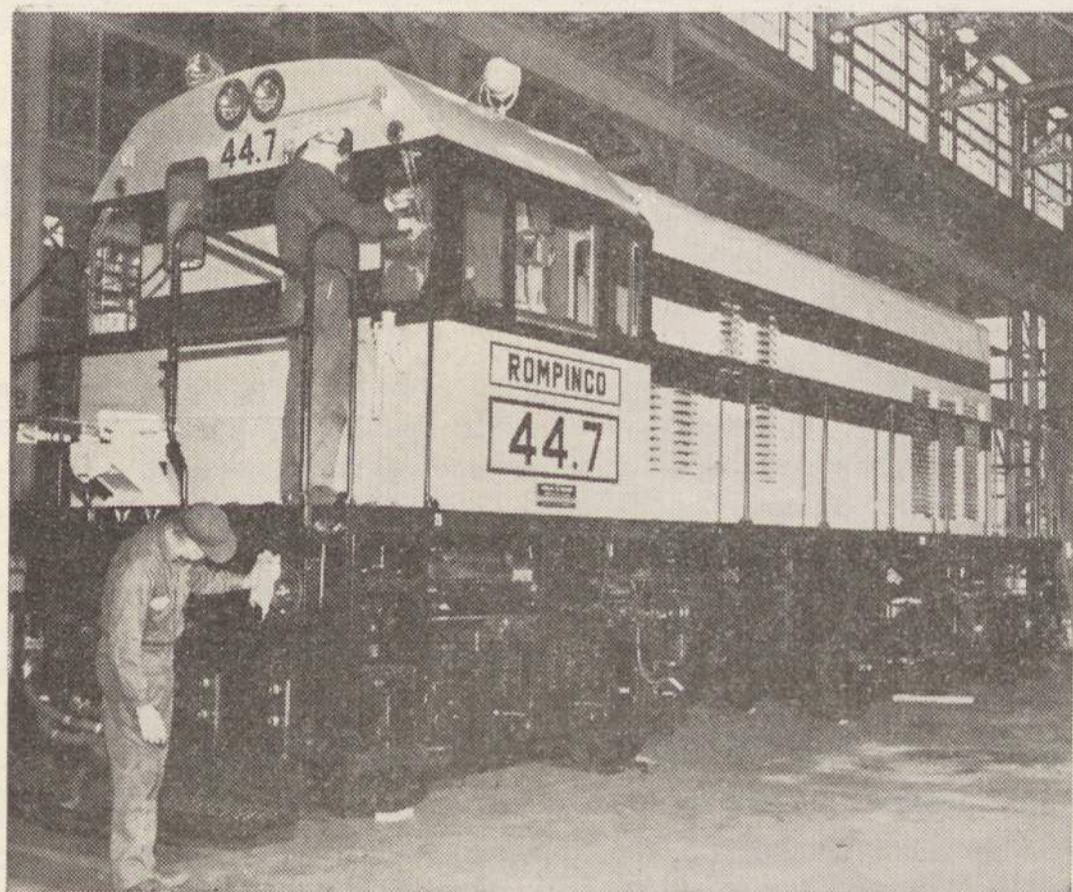
Até 1906 as mercadorias vinham em carros boeres, chamados carros-matos, rebocados por longa fila de muares. O boleiro gritava, fazia

Uma nova locomotiva da "General Electric Company"

Dois empregados da «General Electric Company» examinam cuidadosamente uma das três locomotivas diesel eléctricas de 63 locomotivas que foram encomendadas a esta firma pela Rompin Mining Company, Ltd. a maior empresa mineira privada da Federação da Malaia.

Estas locomotivas estão providas de potentes projectores a fim de poderem romper os nevoeiros da selva tropical.

A Rompin Company exerce as suas actividades num poço aberto de uma mina de ferro próximo da costa oriental da Malaia, a 50 milhas ao norte de Singapura, a qual produz normalmente 2 milhões de toneladas por ano. O minério é transportado da mina por caminho de ferro de 1 metro de bitola, até Kual Rompin, onde é carregado em navios para o Japão.



estalar o seu longo chicote. O Pimparelo era o mais notado entre eles.

Com o comboio e com o advento da camionagem o carro-mato desapareceu.

Esta última começa a transformar-se num verdadeiro serviço ao público em 1923, para os transportes de carga.

E pouco tempo antes havia surgido em Macedo, a 1.^a carreira de passageiros.

Lembro-me que da vila à mina de Grijó, um «coupé» ou um «landau» levava quase meia hora. Que de Macedo a Moncorvo, pela Senhora da Assunção, passando a rampa de Samões, se consumiam 16 horas. Era preciso sair de madrugada e só, por volta das 9, se chegava a Moncorvo.

Assim sobreveio o que Poincard chamou a revolução da camionagem, pela circulação acelerada e pelas carga e descarga dos lugares de procedência e destino.

O caminho de ferro foi durante anos e anos mal dirigido, mal administrado, obedecendo debilmente às exigências da civilização e do comércio.

Também não era esplendoroso o negócio privado.

Chegava-se ao Porto com os estabelecimentos fechados; partia-se dali com os mesmos por abrir.

Foi a experiência do batalhão de caminhos de ferro, nas greves revolucionárias, nos episódios de guerra civil e nas grandes agitações, que ensinou alguns dados primordiais de programação, de estabelecimento de horários e de disciplina.

Duarte Pacheco e o General Trindade, o pri-

meiro um portento e o segundo magnífico, deram um impulso originário formidável e tecnicizado às estradas, acelerando-se as condições da economia regional e elevando-a.

Estabeleceu-se a grande artéria entre a Vila, por Grijó, à Ponte da Junqueira, escalando o patamar de Bornes.

Ligou-se Isêda com a Ponte de Remondes.

Estabeleceu-se a de Castelãos a Morais, por Limãos e o «mar de caça».

Duarte Pacheco afirmava uma vez na Casa de Trás-os-Montes, explodindo azougue e talento — sou algarvio mas também estou trasmontanizado!

Mas veio o motor a explosão e ficou demonstrada a impropriedade das estradas com pequenas rampas, alongando o percurso, a sua teimosia junto aos cursos de água e pelo dorso das montanhas.

Grande parte das primitivas estradas deveu-se à energia protestária dos deputados brigantinos que clamaram em 1853, 1860, 1863...

As estâncias oficiais mandavam estudar, depois paravam no rompimento e no revestimento e passavam a outras, saltavam segundo as conveniências eleitorais.

O transporte no domínio da economia da concorrência e do mercado era o grande animador, o que canalizava e ligava interesses, o que indirectamente permitia estímulos e remunerações, e por aqui se pode ver o prejuízo, a atrofia, o esquecimento, o abandono de que foi durante tempo vítima forçada Macedo e grande parte do distrito».



CAT

CABOS ELÉCTRICOS

CAT

Tem sido preocupação dominante destas Empresas, imprimirem aos produtos do seu fabrico um grau de qualidade em constante aperfeiçoamento.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
Lisboa — Telefones: 32 89 12 — 32 19 78 — 36 26 16 — 32 50 94

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O Caminho de Ferro Federal alemão retirou do serviço, nestes últimos nove anos, cerca de 18 000 carruagens de caixa de madeira, e que haviam sido construídas há quarenta anos. Em compensação, no quadro do seu programa de modernização, pôs em serviço 5 500 carruagens de três eixos, de 1953 a 1958, cerca de 2 000 de quatro eixos de 1958 a 1960 e de 1960 até agora, mais 900 veículos de quatro eixos, que se reservam ao tráfego de curta distância.

Ao mesmo tempo, o Caminho de Ferro Federal recuperou das antigas carruagens tudo o que tinha ainda algum valor. As últimas carruagens de bancos de madeira dos comboios ônibus serão retiradas dentro de três anos, o mais tardar. Em seguida, serão substituídas todas as carruagens de três eixos por veículos de quatro eixos, que têm melhor rolamento e oferecem mais conforto.

— Os Caminhos de Ferro da Alemanha Ocidental têm actualmente ao seu serviço 9029 operários estrangeiros, dos quais 6903 são italianos, 1543 espanhóis e 182 gregos. Os restantes 401 são originários de diversos países. Trabalham principalmente nas linhas, limpeza de carruagens e nas manobras, assim como no transbordo de mercadorias nas estações de maior importância.

Em geral, os Caminhos de Ferro Federais facilitam-lhes alojamentos confortáveis.

Em Munique, nas oficinas dos Caminhos de Ferro, encontram-se também em serviço alguns operários portugueses.

GRÃ-BRETANHA Todos os cais da estação de Liverpool-Street, em Londres, estão providas de altofalantes. Utilizam-nos para anunciar os comboios e difundir música, principalmente nas horas de afluência e ao meio-dia. A instalação compreende 142 altofalantes cujo tipo depende dos lugares da estação.

Alguns locais foram providos com o último modelo dos altofalantes, chamados «coluna», que consiste em 5 unidades montadas verticalmente num armário. Esta disposição limita o volume do som a um determinado lugar, reduzindo a um mínimo os efeitos de repercussão.

— Os Caminhos de Ferro britânicos utilizam agora, pela primeira vez, uma máquina de calcular electrónica para a organização dos horários dos comboios das linhas da Costa Leste (Londres-Edimburgo) e do Norte [Região Este] e das linhas das zonas de Sheffield e do condado de Lincoln. Os primeiros horários assim compostos entram em vigor neste mês de Junho.

A máquina de calcular está instalada na Direcção

da linha do Norte, em Londres; ela resolve, à parte dos problemas dos horários, os problemas, bastante complicados, de planificação e de ocupação das vias na estação de King's Cross, bem como a circulação das locomotivas e dos quadros de serviço.

É utilizada também para determinar os tempos de percurso para os comboios suplementares (especiais, de desdobramento, excursões, férias, etc.).

— Celebrou-se recentemente o centenário do «metropolitano» de Londres, o primeiro do Mundo, invento maravilhoso do Sr. Pearson e que foi inaugurado no dia 9 de Janeiro de 1863.

O traçado deste Caminho de Ferro subterrâneo, à data da sua inauguração, alcançou apenas seis quilómetros de comprimento. A locomoção fazia-se a vapor, o que provocava protestos, tosses e doenças.

Em 1890 a tracção a vapor foi substituída pela tracção eléctrica e assim melhorou bastante este sistema de transporte colectivo, ampliou-se o traçado das vias e de então para hoje o metropolitano londrino cresceu 694 quilómetros. Cruza o Tamisa e quinhentos comboios rolam, em todos os sentidos, pelo subsolo da maior cidade europeia.

A estação «Holborn» deste metropolitano sobre as linhas «Piccadilly» e «Central» foi equipada em Novembro de 1962 com televisão, a fim de se poder controlar o movimento da multidão dos passageiros.

Todos os anos, cerca de 18 milhões de pessoas começam ou terminam nesta estação o seu percurso e cerca de 14 milhões efectuem ali a mudança entre as linhas de Piccadilly e da Central ou com a ramificação de Aldwych. O funcionamento desta estação deve ser estudado, a título de experiência, em vista do estabelecimento do plano das estações «Victoria», cuja construção está prevista. Por isso é que ela foi equipada com um circuito de televisão com altos-falantes destinados a informar o público.

Em vista desta experiência, foi instalado um posto de observação na parede do fundo de um corredor de circulação junto da principal escada mecânica (escalator), a 23 metros abaixo do nível do solo. Deste posto pode-se observar directamente a escadaria principal e à direita e à esquerda os corredores que conduzem às «escalators» das linhas «Piccadilly» e «Central». Como este posto está colocado a mais de 2 metros acima do solo, não incomoda a passagem dos passageiros.

Graças a três écrans colocados em sua frente, um observador pode examinar o que se passa na plataforma principal, na secção de venda de bilhetes e numa zona situada ao pé das escadarias de Piccadilly Lane e com a extensão de cerca de 35 metros. O écran pode receber imagens de 8 câmaras colocadas em pontos interessantes. Três delas estão equipadas especialmente para permitir uma visão o mais extensa possível.

Quando o observador o julga necessário, devido às verificações que pôde fazer, fornece ao público

pelo microfone e altofalantes informações e conselhos úteis.

— Os engenheiros dos Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha têm em estudo uma nova versão de bogie super-suave, de amortecedores de ar, que poderá vir a proporcionar aos comboios britânicos ainda maior suavidade e silêncio na sua marcha. Em lugar das vulgares molas de aço, o novo bogie possui seis amortecedores de ar que são automaticamente ajustáveis a fim de suportarem convenientemente o peso da carruagem. Estas «almofadas de ar» ajustáveis garantem que a carruagem, vazia ou carregada, se encontre sempre assente num sistema de molas perfeitamente equilibrado — o que não acontecia nas molas de aço previamente fabricadas.

A título experimental, encontra-se já em serviço dois bogies deste novo tipo, aplicadas a uma carruagem-restaurante e, a fim de a experiência ser mais completa, serão ainda postos em acção, a título experimental, mais oito bogies deste tipo. Se as experiências provarem ter resultados satisfatórios, os novos bogies poderão vir a ser adaptados aos comboios de passageiros de múltiplas carruagens. Os comboios de mercadorias que circulam a Grande velocidade poderão igualmente vir a ter bogies modificados para estas novas versões.

ITALIA

O metropolitano de Milão é o primeiro na Europa que abandona o tradicional pavimento rígido. Os acessos de todas as estações da primeira linha do «metro» serão recobertos com pavimento de goma Pirelli, numa superfície de 70 000 metros quadrados aproximadamente.

Em vista dos bons resultados obtidos com o emprego de pavimentos nas estações ferroviárias, concluiu-se que este material resolverá os problemas fundamentais de um tráfego que, nas estações de um metropolitano, assume características excepcionais. O conforto e a segurança de movimento conseguem-se sobre um pavimento elástico, isolante e anti-resvaladiço. Além disso, reduz o ruído do rodado, aumentado pela ressonância do ambiente fechado. Também oferece resistência ao desgaste e facilita uma limpeza rápida.

— Vai construir-se em Milão uma linha de ligação que têm por objectivo acelerar o tráfego ferroviário entre a estação da porta Garibaldi e as linhas que se dirigem pelo este para Veneza e pelo sul para Bolonha. Será de grande importância não só para a reorganização geral do movimento dos comboios que partem de Milão ou terminam ali para a utilização completa da nova estação de Milão Porta Garibaldi, mas também para descongestionar a estação central, cuja capacidade se torna insuficiente para o crescente tráfego da capital lombarda.

A construção desta ligação não é uma coisa fácil, porque é preciso ter em conta as exigências do urbanismo e não prever curvas de um raio inferior 7,30 m.

a 7,30 m, a fim de permitir aos comboios circularem a 125 Km/h.

Uma primeira parte da linha será sustentada por muros, a qual passará em seguida sobre um viaduto de 66 arcos de abertura variável consoante as propriedades privadas a atravessar; além disso esta linha ligará também as linhas Milão C.—Greco e Milão C.—Milão Certosa.

Estes trabalhos farão parte da primeira etapa do plano de modernização da rede dos Caminhos de ferro italianos do Estado.

SUIÇA

No ano de 1962 os Caminhos de Ferro Federais transportaram 237 milhões de pesosas. Comparado ao de 1961, o número de passageiros aumentou 2,4 % (em 1961 o movimento foi de 231,5 milhões de passageiros). A progressão das receitas (de cerca de 7 %, para passar a 452,3 milhões de francos), é devida, em parte, a uma melhor utilização da primeira classe.

O aumento do tráfego de mercadorias foi de 4,5 %. No total, foram transportados 32,5 milhões de toneladas (em 1961: 31 milhões). As receitas atingiram 682 milhões de francos (+ 7,8 %).

Os produtos, sejam 1,24 biliões de francos, serão utilizados, em parte, (74 %) para cobrir as despesas de exploração, que aumentaram consideravelmente (1961: 71,2 %). O restante será empregado nas amortizações, nas despesas de capitais, nas provisões e nos juros do capital de dotação.

Como nos últimos anos, as contas anuais de 1962 fecharão provavelmente com um saldo positivo.

— Todos os comboios dos Caminhos de Ferro Federais Suíços vão receber um novo número, quando, no próximo mês de Maio, de 25 para 26, entrar em vigor a mudança de horário.

Esta medida, à qual não se recorreu voluntariamente, deve-se a dois motivos. O primeiro é que o actual esquema de numeração dos comboios, que data de um tempo em que o tráfego não importante, não permitiu dotar, com um número regular, todos os comboios postos em circulação nestes últimos vinte anos. O segundo motivo é que várias grandes gares vão ser equipadas brevemente com aparelhos anunciadores de comboios por número.

Estas instalações transmitem automaticamente de gare, para gare, o número de comboios assinalados pelo ponto da partida. Antes da chegada ao destino dos comboios estes números aparecem em algarismos luminosos nos pavilhões de engate, o que alivia sensivelmente o trabalho dos agentes dos postos directores. Até aqui, faziam igualmente o uso de letras para designar certos comboios expressos e para completar o número de comboios regulares conduzidos por duas ou várias composições; e é também porque o novo esquema de numeração se tornou necessário, os anunciadores de comboios só podem comunicar por meio de algarismos.

O Caminho de Ferro

responde aos ataques da União Internacional de Navegação Fluvial

Uma nota da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Tanto na carta que o presidente da União Internacional da Navegação Fluvial (UINF) dirigiu em 15 de Maio de 1962 ao sr. Lambert Schaus como no relatório de Outubro do mesmo ano sobre a actividade da UINF no exercício de 1961, carta e relatório que foram largamente difundidos em todos os meios, encontram-se formuladas contra o comportamento dos caminhos de ferro acusações tão graves como injustificadas.

Estas acusações, que tomam uma forma particularmente precisa e directa a respeito das Administrações de caminhos de ferro da França e da Alemanha federal, gravitam em torno da ideia que os caminhos de ferro exercem selectivamente contra a via de água uma concorrência desleal por meio de tarifas anormalmente baixas ao mesmo tempo que utilizam subvenções do Estado para compensar as perdas de receitas correspondentes.

Esta afirmação geral bem como as formais acusações dirigidas contra a SNCF e DB são destituídas de fundamento.

Os Caminhos de Ferro consideram, em primeiro lugar, que a Via Navegável não teve razão em utilizar o argumento de um auxílio financeiro concedido pelo Estado aos concorrentes quando ela própria beneficia frequentes vezes de auxílios similares e que, além disso, dispõe, a título quase gratuito, da sua infra-estrutura, o que constitui uma considerável vantagem.

Sublinham, em segundo lugar, que é incorrecto considerar como uma subvenção dos Caminhos de Ferro o montante total das somas que lhes foram fornecidas pelos Poderes Públicos. Com efeito, assim que se estabeleceram os estudos da Conferência Europeia dos Transportes, a maior parte deste montante corresponde à indemnização de cargas que lhes são unilateralmente impostas. A restante parte só pode ser qualificada de subvenção destinada a equilibrar as contas do exercício cujo deficit é devido à insuficiência das medidas de coordenação tomadas.

Este deficit corresponde evidentemente ao facto de que, no conjunto, as receitas tarifárias não cobrem a totalidade dos custos, mas isso não corresponde à verdade para todas as naturezas de tráfego. As categorias de tráfego que são essencialmente responsáveis pelo deficit de certas Administrações ferroviárias são uma grande parte dos transportes de passageiros, os transportes de encomendas de detalhe e os transportes nas pequenas linhas de muito fraca densidade de tráfego, e nenhum destes transportes está em concorrência com a Via de água. Se os caminhos de ferro podem praticar certas reduções tarifárias para os transportes em concorrência com a via navegável, é porque se trata de tráfegos maciços em linhas de bom perfil que têm um preço de custo particularmente baixo; é natural que as Administrações ferroviárias procurem, baseando-se nos preços do mercado, conservar o maior volume possível desses tráfegos e os benefícios correspondentes. De tais reduções, que, aliás, só são possíveis sob reserva de homologação governamental, não saberiam em que quer que seja estivessem ligadas a manobras de concorrência desleal.

No caso particular das tarifas directas dos produtos CECA, a indemnização concedida à SNCF pelo Governo francês resulta dos próprios termos da Convenção que os liga uma ao outro. Esta indemnização corresponde a uma falta de lucro que resulta da obrigação feita ao Caminho de Ferro, mas não a uma perda em relação ao preço de custo, como foi plenamente confirmado por decreto do Conselho do Estado francês, datado de 22 de Dezembro de 1961.

No que respeita à reforma tarifária da SNCF, não é exacto que ela tenha sido feita com o apoio financeiro do Estado: a SNCF fez uma operação praticamente branca, se bem que tivesse tomado à sua conta transportes com 10 e 15 por cento de abatimento, em benefício de certas regiões des-

O XVII Congresso Internacional de Associações Turísticas de Ferroviários Europeus, realizou-se em Maio na capital da Espanha

Durante os dias 6 a 11 do passado mês de Maio, celebraram-se na Casa Sindical de Madrid as reuniões da Federação de Associações Sindicais de Ferroviários Europeus, nos quais tomaram parte representantes de dezoito países, incluindo a Espanha e Portugal.

Esta Federação Internacional, que funciona dentro das administrações ferroviárias de cada país membro da mesma, foi fundada no ano de 1946 e tem por objectivo estimular e embaratecer as viagens turísticas dos filiados nas respectivas associações.

Presidiu ao acto inaugural M. Mac Petric, presidente do Congresso e da F. I. A. T. C. e delegado da Suíça, que também presidiu à sessão de encerramento.

O próximo Congresso realiza-se em Salzburgo (Austria). A assembleia reelegeu presidente da Federação o sr. Marc Petric.

favorecidas. Se a Empresa faz baixar as tarifas ferroviárias nos vales e nas regiões de planície onde se encontram vias de água paralelas, é unicamente porque o preço do custo do transporte ferroviário é mais fraco nestas relações de perfil fácil e não foi porque quis fazer concorrência sistemática à via de água.

Da mesma maneira não se pode ignorar que o auxílio concedido pela Bund à DB é determinado de uma maneira precisa pelo cálculo de cargas cuja indemnização foi reconhecida necessária e de maneira nenhuma constitui uma subvenção.

Se a Deutsche Bundesbahn concedeu numa série de casos, a redução sobre as tarifas de transportes das mercadorias, foi só depois de um profundo estudo do mercado e dos seus próprios preços de custo. Foi guiada, de uma parte, pela ideia de que uma diminuição das margens de lucros é preferível à perda de tráfego que resultaria da conservação das tarifas em vigor, de outra

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Transcrição

O jornal «A. B. C.», de Luanda, transcreveu, na sua edição de 16 de Março, uma nota da nossa secção «Curiosidades e Distracções da Gazeta», aqui publicada em 16 de Fevereiro sob o título *Por que razão os caminhos de ferro circulam à esquerda?*

Agradecemos a transcrição.

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Deixou de exercer os cargos de Director e Administrador-Geral da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Mr. Reginald John Smith, funções que ocupava desde 1 de Janeiro de 1951 e nas quais desenvolveu notável actividade.

Mr. Richard Delafield Wyatt, que reside há anos no nosso País, onde tem desempenhado as mais altas funções junto de outras empresas importantes, assumiu, a partir de hoje, aquelas funções.

Aproveitamos a oportunidade para testemunhar a Mr. Reginald John Smith o nosso reconhecimento pelas atenções com que distinguiu a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e para apresentar a Mr. Richard Delafield Wyatt votos de muitas felicidades no exercício dos seus novos cargos.

parte, pela convicção de que o aumento do volume dos transportes que decorreria da aplicação de preços reduzidos, mas cobrindo os custos, tornará a operação particularmente rendosa. É, pois, uma medida absolutamente lícita.

Os caminhos de ferro aproveitam esta ocasião para lembrar que estão profundamente ligados ao princípio de uma sã concorrência entre sistemas de transportes baseado em condições de partida iguais e respeitando a igualdade de tratamento dos utentes. Esta concorrência exerce-se desde já com uma tal intensidade na quase totalidade do seu tráfego que não se saberia seriamente pretender que ainda usufríssem um monopólio nem mesmo uma posição dominante; nestas condições, os caminhos de ferro não poderiam admitir que lhes negassem o direito de tomar medidas para manter e desenvolver os seus tráfegos rendosos e a sua participação activa à competição no mercado.

Viagens e Transportes

Foi estabelecido o regime de duas classes nos caminhos de ferro do continente português, as quais passam a designar-se por 1.^a e 2.^a classes.

Pela Portaria n.º 19 961 da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, assinada pelo sr. Ministro das Comunicações, Eng.º Carlos Gomes da Silva Ribeiro, em 22 de Junho de 1963, e publicada no n.º 146 do «Diário do Governo», I Série, foi, finalmente, estabelecido o regime de duas classes nos caminhos de ferro da Metrópole portuguesa, as quais vão passar a designar-se por 1.^a e 2.^a classes.

A extinção da 3.^a classe representa uma notável melhoria dos nossos caminhos de ferro e constitui uma prova de que algo de muito importante se tem realizado entre nós em benefício do público.

Publicamos a seguir, na íntegra, a Portaria n.º 19 916 que estabelece o referido regime de duas classes:

«Desde há anos que se tem vindo a procurar aplicar na exploração dos caminhos de ferro do continente português a política de redução de classes já adoptada e consagrada pela generalidade dos caminhos de ferro europeus, que fazem parte da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Para se alcançar tal objectivo, vão as empresas que exploram caminhos de ferro adaptando gradualmente o seu parque de material circulante às novas classes previstas — 1.^a e 2.^a — e adquirindo os veículos com os indispensáveis requisitos de comodidade exigidos para a classe inferior.

O novo regime de duas classes a estabelecer resulta, pois, da manutenção das características do material circulante da classe superior — designada actual e futuramente por 1.^a classe — e da melhoria, através de uma adaptação gradual, das características do material circulante da classe inferior — actualmente designada por 3.^a classe e futuramente por 2.^a classe.

A adaptação e aquisição referidas estão e irão acarretar às empresas apreciáveis encargos, para os quais, neste momento, haverá que procurar alguma cobertura com vista a não agravar a situação financeira dos caminhos de ferro.

Assim, entende-se fixar o preço da futura 2.^a classe em \$32 por passageiro/quilómetro, ou seja com um nível tarifário inferior em 20 por cento ao da actual 2.^a classe, o que equivale, por outro lado, a um aumento de 6,66 por cento em relação ao preço de \$30 da actual 3.^a classe.

O preço da 1.^a classe passará de \$50 para \$54 por passageiro/quilómetro, mantendo-se, porém, um preço especial que se eleva de \$46 para \$48 por passageiro/quilómetro e cuja aplicação se processará em termos idênticos aos actuais.

São alteradas, paralelamente, algumas disposições da tarifa geral de transportes. Assim, autoriza-se que os arredondamentos das cobranças, presentemente fixados em \$10, passem para \$50 e, no sentido de disciplinar melhor a ocupação de lugares, aproveita-se a oportunidade para se alterarem algumas regras vigentes sobre a matéria que não satisfazem às realidades do momento actual.

Nestes termos e em conformidade com o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 Abril de 1937, e o § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 351, de 24 de Março de 1949:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, o seguinte:

1.º É estabelecido o regime de duas classes nos caminhos de ferro do continente português, as quais passarão a designar-se por 1.^a e 2.^a classes.

2.º São modificadas as redacções dos artigos 3.º, 8.º e 17.º do título I — Passageiros de tarifa geral de transportes nas linhas férreas do continente português abertas ao serviço público, com excepção das de tranvias urbanas, o capítulo IV e os artigos 50.º, 74.º, 129.º, 130.º, e 132.º da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade e, ainda, o artigo 3.º da tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, conforme o texto em anexo.

3.º O novo regime e as alterações correspondentes entram em vigor a partir do dia 1 de Julho de 1963.

Ministério das Comunicações, 22 de Junho de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Tarifa geral de transportes

TÍTULO I

Passageiros

ARTIGO 3.º

Preços

1. O preço dos bilhetes corresponde sempre ao percurso total a efectuar, expresso em fracções indivisíveis de um quilómetro, e calcula-se pelas seguintes bases, por passageiro e quilómetro.

1. ^a classe (base 1. ^a).	\$54
2. ^a classe (base 2. ^a).	\$32

2. As cobranças a efectuar nos termos do número anterior ficam sujeitas aos seguintes mínimos por passageiro:

1. ^a classe.	3\$00
2. ^a classe.	2\$00

3. Não podendo oferecer-se a mesma classe em todo o trajecto, o preço da passagem é a soma dos preços correspondentes às classes utilizadas nos percursos respectivos.

4. Se a importância a cobrar por cada bilhete não for múltipla de \$50, deve ser arredondada para o múltiplo de \$50 imediatamente superior.

ARTIGO 8.º

Passageiros conduzidos em maca ou em cadeirinha

Na alínea b) do n.º 5 deste artigo, a referência à 3.^a classe é alterada para 2.^a classe.

ARTIGO 17.º

Volumes portáteis e animais vivos acompanhando os passageiros

A redacção da alínea a) do n.º 3 deste artigo é substituída pela seguinte:

a) *Cães*. — Devem ser apresentados a despacho e pelo transporte cobrar-se-á o que corresponder segundo esta tarifa. Nas carruagens de 2.^a classe admite-se que os cães sigam simplesmente açaimados; na 1.^a classe só se aceitam cães de pequena corpulência e desde que se apresentem em taras apropriadas ou sejam conduzidos ao colo, não podendo, seja por que motivo for, ser colocados nas redes, por cima dos bancos.

Tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade

A redacção das disposições que encimam o articulado do capítulo IV é substituída pela seguinte:

CAPÍTULO IV

Cães

BASE 7.^a

Por cabeça e quilómetro — metade dos preços previstos no n.º 1 do artigo 3.º da tarifa geral de transportes — Título I, Passageiros, para a 2.^a classe (base 2.^a).

Mínimo de distância a taxar — 6 km.

Mínimos de cobrança por cada remessa — os previstos no n.º 2 do artigo 3.º da tarifa geral de transportes — Título I, Passageiros, para a 2.^a classe.

ARTIGO 50.º

A referência a 3.^a classe é alterada para 2.^a classe.

ARTIGO 74

A referência a 3.^a classe é alterada para 2.^a classe.

ARTIGO 129.º

A referência a 3.^a classe é alterada para 2.^a classe.

ARTIGO 130

A referência a 3.^a classe é alterada para 2.^a classe.

ARTIGO 132.º

A referência a 3.^a classe é eliminada.

O quadro das bases dos preços da tarifa geral (grande velocidade) é alterado como segue, na parte relativa a passageiros.

Publicações recebidas

Dicionário Biográfico Universal de Autores

Desta obra, publicada, em Lisboa, pela editorial «Artis», com a autorização da editorial italiana Bompiani, recebemos o fascículo n.º 6. Trata-se, como já referimos, de uma publicação de grande interesse cultural e, ao mesmo tempo, de grande interesse artístico, devido ao copioso número de reproduções de obras-primas de pintura e desenho.

Neste fascículo, primorosamente apresentado como os anteriores, reproduz-se, em estampa colorida, um pormenor de um fresco de Andrea del Castagno existente em Florença e que representa o retrato do escritor Giovanni Boccacio.

Referências suficientemente desenvolvidas são feitas a dois escritores clássicos portugueses: Diogo Bernardes, poeta e Manuel Bernardes, mestre prosador. Do primeiro, reproduz-se a capa da quinta edição (ano de 1622) do livro *Várias Rimas ao Bom Jesus e à Virgem Gloriosa*.

A editorial «Artis» continua, pois, a prestar ao País altos serviços culturais.

Bases dos preços da tarifa geral

Grande velocidade

Nume- ração das bases	Designações	Unidade para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por passa- geiro e por cada remessa	De distância — Quilómetros	De peso ou quantidade
Passageiros							
1. ^a	1. ^a classe	Um	\$54	—	(a) 3\$00	1	—
2. ^a	2. ^a classe	»	\$32	—	(a) 2\$00	1	—
3. ^a	Eliminada	—	—	—	—	—	—

(a) Para os meios bilhetes os mínimos de cobrança por passageiro são: de 1.^a classe, 3\$; 2.^a classe, 2\$.

(c) Metade dos preços previstos no n.º 1 do artigo 3.º da tarifa geral de transportes — Título I, Passageiros, para a 2.^a classe (base 2.^a).

(d) Os mínimos previstos na alínea (a) para os meios bilhetes de 2.^a classe.

Tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro

ARTIGO 3.º

Ocupação de lugares

Os passageiros munidos de bilhetes que dêem direito a viajar na via fluvial e na via férrea devem ocupar lugar:

À ré, quando portadores de bilhetes válidos para a 1.^a classe na via férrea;

À proa, quando portadores de bilhetes válidos para a 2.^a classe na via férrea.

Ministério das Comunicações, 22 de Junho de 1963. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

g) As indicações relativas às formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas em conformidade com o artigo 15, § 1, segundo parágrafo.

h) A indicação de que o destinatário não tem o direito de modificar o contrato de transporte; esta indicação, que deve ser inscrita na casa «Declarações», deve ter a seguinte redacção: «Destinatário não autorizado a dar ordens ulteriores»;

i) O número de acompanhadores ou a menção «Sem acompanhador», em conformidade com o artigo 4, § 1, alínea d), 1.º; esta indicação deve ser inscrita na casa «Declarações».

§ 8. Se o espaço reservado na declaração de expedição para as indicações do expedidor for insuficiente, podem utilizar-se folhas complementares, que se tornam partes integrantes do modelo da declaração de expedição. Estas folhas complementares devem ter o mesmo formato que a declaração de expedição e ser estabelecidas, por decalque, em cinco exemplares datados e assinados pelo expedidor. A declaração de expedição deve mencionar na casa em questão a existência das folhas complementares. Se o peso total da remessa é indicado, esta indicação deve ser inserta na própria declaração de expedição.

§ 9. Não é permitido inserir outras indicações na declaração de expedição, salvo quando forem prescritas ou autorizadas pelas leis e regulamentos de um Estado ou pelas tarifas e que não sejam contrárias à presente Convenção.

É proibido substituir a declaração de expedição por outros documentos ou juntar-lhe outros além daqueles que estão prescritos ou que são admitidos pela presente Convenção ou pelas tarifas.

§ 10. Deve ser preenchida uma declaração de expedição para cada remessa. Contudo, a coberto de uma única declaração de expedição não podem ser entregues ao transporte:

a) Mercadorias que, devido à sua natureza, não possam ser carregadas em comum sem inconveniente;

b) Mercadorias cuja operação de carga incumbe em parte ao caminho de ferro e em parte ao expedidor;

c) Mercadorias cujo carregamento em comum constituiria uma infracção às prescrições das alfândegas ou de outras autoridades administrativas;

d) Mercadorias admitidas ao transporte sob determinadas condições, quando se trate de substâncias e objectos cujo carregamento em comum ou com outras mercadorias é proibido em virtude do Anexo I à presente Convenção.

§ 11. Uma mesma declaração de expedição só pode abranger a carga de um único vagão. Contudo, com uma única declaração de expedição podem ser entregues ao transporte:

a) As massas indivisíveis e os objectos de dimensões excepcionais cujo carregamento exige mais de um vagão;

b) As remessas carregadas em vários vagões, quando as disposições particulares do tráfego ou das tarifas internacionais o autorizem para a totalidade do percurso.

§ 12. O expedidor é autorizado a inscrever no espaço da declaração de expedição reservado para esse fim, mas a título

de simples informação para o destinatário e sem que daí resulte obrigação ou responsabilidade para o caminho de ferro, indicações relativas à remessa, como, por exemplo:

«Remete F. ...»;

«Por ordem de F. ...»;

«À disposição de F. ...»;

«Para ser reexpedido a F. ...»;

«Seguro por F. ...»;

«Para a linha de navegação X.», ou «Para o navio X.»;

«Proveniente da linha de navegação X.», ou «Do navio X.»;

«Para a carreira de serviço automóvel X. ...»;

«Proveniente da carreira de serviço automóvel X. ...»;

«Para a linha aérea X. ...»;

«Proveniente da linha aérea X. ...»;

«Para exportação com destino a X. ...».

ARTIGO 7

Responsabilidade pelas indicações da declaração de expedição. Medidas a tomar em caso de excesso de carga. Sobretaxas

§ 1. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações por ele escritas na declaração de expedição; responde por todas as consequências resultantes do facto de estas declarações ou indicações serem irregulares, inexactas, incompletas ou inscritas fora do espaço reservado a cada uma delas; se este espaço for insuficiente, uma menção, feita pelo expedidor, neste mesmo espaço, indicará o lugar da declaração de expedição onde se encontra o complemento da inscrição.

§ 2. O caminho de ferro tem sempre o direito de verificar se a remessa corresponde às indicações da declaração de expedição e se foram observadas as medidas de segurança prescritas no Anexo I.

Se se trata da verificação do conteúdo da remessa, deve ser convidado a assistir a essa verificação o expedidor ou o destinatário, conforme esta se efectue na estação expedidora ou na estação destinatária. Se o interessado não se apresentar ou se a verificação se efectuar em trânsito e na falta de outras prescrições legais ou regulamentares em vigor no Estado em que a mesma se efectua, esta deverá fazer-se na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. O caminho de ferro não pode, contudo, proceder a uma verificação do conteúdo em trânsito, a não ser que esta operação seja imposta pelas necessidades de exploração ou pelos regulamentos da alfândega ou de outras autoridades administrativas.

O resultado da verificação das indicações contidas na declaração de expedição deve ser inscrito nesta. Se a verificação for efectuada na estação expedidora, a inscrição deve igualmente ser feita no duplicado da declaração de expedição, quando este esteja em poder do caminho de ferro. Se a remessa não corresponder às indicações da declaração de expedição, as despesas ocasionadas pela verificação sobrecarregam a mercadoria, a não ser que tenham sido pagas na ocasião.

§ 3. As leis e regulamentos de cada Estado determinam as condições em que o caminho de ferro é obrigado a verificar o peso da mercadoria ou o número de volumes, assim como a tara real dos vagões.

O caminho de ferro é obrigado a indicar na declaração de expedição o resultado das verificações relativas ao peso e ao número de volumes, assim como a tara real dos vagões.

§ 4. No caso de pesagem numa báscula o peso é determinado deduzindo do peso total do vagão carregado a tara inscrita no mesmo vagão, a não ser que uma pesagem especial do vagão vazio determine uma tara diferente.

As pesagens efectuadas nas básculas particulares são equiparadas às que são feitas nas básculas do caminho de ferro, desde que sejam satisfeitas as condições estabelecidas sobre esta matéria pelo caminho de ferro competente.

§ 5. Se uma pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois de estabelecido o contrato de transporte acusar uma diferença de peso, o peso verificado pela estação expedidora ou, na sua falta, o peso declarado pelo expedidor, será considerado para o cálculo do preço do transporte nos casos seguintes:

a) Se a diferença for manifestamente devida à natureza da mercadoria ou às influências atmosféricas;

b) Se a pesagem efectuada pelo caminho de ferro depois de estabelecido o contrato de transporte for feita numa báscula e não acusar uma diferença superior a 2 por cento do peso verificado pela estação expedidora, ou, na sua falta, do peso declarado pelo expedidor.

§ 6. Para as remessas cuja operação de carga incumbe ao expedidor este deve respeitar o limite da carga. As prescrições indicando os limites da carga que têm de ser respeitados são publicadas segundo as mesmas normas que as tarifas. O caminho de ferro indica ao expedidor, a seu pedido, o limite da carga a observar.

§ 7. Sem prejuízo do pagamento da diferença do preço de transporte e de uma indemnização por dano eventual, o caminho de ferro pode cobrar uma sobretaxa nos casos e nas condições adiante fixadas:

a) No caso de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos excluídos do transporte em virtude do Anexo I, a sobretaxa é de 3 francos por quilograma do peso bruto de todo o volume.

b) No caso de designação irregular, inexacta ou incompleta das substâncias e objectos aceites para transporte sob certas condições em virtude do Anexo I, ou de inobservância das medidas de segurança prescritas neste anexo, a sobretaxa é de 2 francos por quilograma de peso bruto de todo o volume;

c) No caso de designação indicando de uma maneira irregular, inexacta ou incompleta a natureza de uma remessa compreendendo mercadorias diferentes das que estão previstas nas alíneas a) e b) do presente parágrafo ou, de um modo geral, no caso de designação que possa, de qualquer maneira, fazer beneficiar a remessa de uma tarifa mais reduzida do que aquela que lhe é efectivamente aplicável, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço de transporte que deveria ter sido cobrado desde o ponto de partida até ao ponto de destino, se a designação tivesse sido regular, exacta e completa e aquele que foi calculado de acordo com a designação indicada pelo expedidor na declaração de expedição.

Quando uma remessa for constituída por mercadorias a que correspondem taxas diferentes e o peso de cada uma delas possa ser determinado sem dificuldade, a sobretaxa é calculada segundo a tabela aplicável a cada uma das mercadorias, se desta forma de calcular resultar uma sobretaxa mais reduzida;

d) No caso de indicação de um peso inferior ao peso real, a sobretaxa é igual ao dobro da diferença entre o preço de transporte, desde a estação expedidora até à estação destinatária, do peso declarado e o do peso verificado. A disposição da alínea c), segundo parágrafo, é aplicável por analogia;

e) No caso de excesso de carga de um vagão, carregado pelo expedidor, a sobretaxa é igual a cinco vezes o preço do transporte, entre a estação expedidora e a estação destinatária, do excedente de peso acima do limite da carga.

f) Se há, para um mesmo vagão, indicação de um peso inferior ao peso real e sobrecarga, as sobretaxas relativas a estas duas infracções são cobradas cumulativamente.

§ 8. A sobretaxa a cobrar, em conformidade com o § 7, sobrecarrega a mercadoria transportada, qualquer que seja o local em que se verificaram os factos que a justificam.

§ 9. A importância das sobretaxas e o motivo da sua cobrança devem ser mencionados na declaração de expedição.

§ 10. A sobretaxa não é devida:

a) No caso de indicação inexacta do peso, quando a pesagem pelo caminho de ferro é obrigatória segundo os regulamentos em vigor na estação expedidora;

b) No caso de indicação inexacta do peso ou no caso de excesso de carga, se o expedidor pediu na declaração de expedição que a pesagem fosse feita pelo caminho de ferro;

c) No caso de excesso de carga devido a influências atmosféricas no decurso do transporte, se for provado que o carregamento do vagão não ultrapassava o limite de carga quando foi entregue para transporte à estação expedidora;

d) No caso de aumento de peso ocorrido durante o transporte, sem que haja excesso de carga, se for provado que este aumento foi devido a influências atmosféricas;

e) No caso de indicação inexacta do peso sem que haja excesso de carga, quando a diferença entre o peso indicado na declaração de expedição e o peso verificado não ultrapasse 2 por cento do peso declarado.

§ 11. Quando o excesso de carga de um vagão é verificado pela estação expedidora ou por uma estação intermédia o excedente de carga pode ser retirado do vagão, mesmo que não haja motivo para cobrar uma sobretaxa. O expedidor é, neste caso, convidado sem demora a declarar o que pretende fazer do excedente da carga.

Contudo, o destinatário que alterou o contrato de transporte em virtude do artigo 22 deve ser avisado e convidado a dar instruções acerca do excedente da carga.

O excesso de carga é taxado, pelo percurso efectuado, segundo o preço de transporte aplicado ao carregamento principal, com a sobretaxa prevista no § 7, se for esse o caso; no caso de descarga as despesas desta operação são cobradas segundo a tarifa das operações acessórias do caminho de ferro que a efectue.

Se o interessado der ordem para se expedir o excesso de carga para a estação destinatária do carregamento principal para outra estação destinatária ou para o devolver à estação expedidora, o excesso de carga será considerado como uma remessa distinta.

SEMPRE PRESENTE!



O preferido pela C. P. devido às suas extraordinárias características e elevado rendimento

CONSULTE:
"SOPAL"

RUA IVENS, 58-64 — LISBOA — TELEFS. 37 01 66-7-8

"NORDICAL"

RUA JÚLIO DINIZ, 915 — PORTO — TEL. 6 59 00

ARTIGO 8

**Conclusão do contrato de transporte
Duplicado da declaração de expedição**

§ 1. O contrato de transporte fica concluído logo que o caminho de ferro expedidor aceite ao transporte a mercadoria acompanhada da declaração de expedição. A aceitação verifica-se pela aposição, na declaração de expedição, do carimbo da estação expedidora, indicando a data da aceitação.

§ 2. A aposição do carimbo deve fazer-se imediatamente após a entrega da totalidade da remessa constante da declaração de expedição e do pagamento das despesas que o expedidor toma à sua conta. Esta aposição deve realizar-se na presença do expedidor, se este a pedir.

§ 3. Depois da aposição do carimbo a declaração de expedição constitui prova do contrato de transporte.

§ 4. No entanto, no que respeita às mercadorias cuja operação de carga incumbe ao expedidor em virtude das prescrições das tarifas ou das convenções estabelecidas com ele, quando tais convenções sejam autorizadas na estação expedidora, as indicações da declaração de expedição, relativas quer ao peso, quer ao número de volumes, não fazem prova contra o caminho de ferro, a não ser que a verificação deste peso ou do número de volumes tenha sido feita pelo caminho de ferro e inscrita na declaração de expedição. Neste caso, estas indicações podem ser provadas pelo caminho de ferro por outros meios além da verificação e da indicação na declaração de expedição.

§ 5. O caminho de ferro é obrigado a certificar, pela aposição do carimbo datador, no duplicado da declaração de expedição, a recepção da mercadoria e a data da aceitação ao transporte, antes de restituir este duplicado ao expedidor.

Este duplicado não tem o valor nem da declaração de expedição que acompanha a remessa nem de um conhecimento.

ARTIGO 9

Tarifas. Contratos particulares

§ 1. O preço do transporte e as despesas por operações acessórias são calculados em conformidade com as tarifas legalmente em vigor e devidamente publicadas em cada Estado, válidas no momento da conclusão do contrato de transporte, mesmo que o preço do transporte seja calculado separadamente em diferentes secções do percurso.

Contudo, a publicação das tarifas internacionais não é obrigatória senão nos Estados cujos caminhos de ferro participam nessas tarifas como linhas de partida ou de chegada.

Os aumentos de tarifas internacionais e outras disposições que teriam por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas nestas tarifas não entram em vigor senão quinze dias, pelo menos, depois da sua publicação, salvo nos casos seguintes:

a) Se uma tarifa internacional prevê a extensão de uma tarifa interna ao percurso total, aplicam-se os prazos de publicação desta tarifa interna;

b) Se os aumentos de preços de uma tarifa internacional resultam de um aumento geral dos preços das tarifas internas de um caminho de ferro participante, eles entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, sob condição de que a adaptação dos preços da tarifa internacional que provocam este aumento tenha sido anunciada, pelo menos, com quinze dias de antecedência. Este anúncio não pode, contudo, ser anterior à data da publicação de aumento dos preços das tarifas internas em causa;

c) Se os preços de transporte e as despesas por operações acessórias previstas nas tarifas internacionais devem ser modificados para ter em conta as flutuações do câmbio ou se devem ser rectificadas erros manifestos, estas modificações e rectificações entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

As tarifas devem conter todas as indicações necessárias ao cálculo do preço do transporte e das despesas por operações acessórias e especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio será tido em conta.

§ 2. As tarifas devem indicar todas as condições especiais dos diversos transportes e, em especial, o regime de velocidade a que se aplicam. Se, para todas ou determinadas mercadorias ou para determinados percursos um caminho de ferro tiver tarifa comportando uma única velocidade, esta tarifa pode ser aplicada aos transportes efectuados, tanto com a declaração de expedição branca, como com a declaração de expedição com faixas vermelhas, nas condições de prazo de entrega que resultam, para cada uma dessas declarações de expedição, das disposições do artigo 6, § 4, e do artigo 11.

As condições das tarifas são válidas desde que não sejam contrárias à presente Convenção; caso contrário são consideradas irritas e nulas.

As tarifas internacionais podem ser declaradas obrigatoriamente aplicáveis no tráfego internacional, com exclusão das tarifas internas, desde que, em média, não conduzam a taxas sensivelmente superiores às que resultam da junção das tarifas internas.

A aplicação de uma tarifa internacional pode ser subordinada à sua reivindicação expressa na declaração de expedição.

§ 3. As tarifas devem ser aplicadas a todos os interessados nas mesmas condições.

Os caminhos de ferro podem estabelecer contratos particulares estabelecendo reduções de preços ou outras vantagens, sob reserva da aprovação dos seus respectivos Governos, desde que sejam concedidas iguais condições a todos aqueles que estejam em situações idênticas.

Podem ser concedidas reduções de preços para o serviço do caminho de ferro, para o serviço das administrações públicas ou a favor de obras de beneficência.

A publicação das medidas tomadas em virtude do segundo e terceiro períodos não é obrigatória.

§ 4. Não é cobrada em benefício dos caminhos de ferro, além do preço de transporte e das despesas por operações acessórias previstas nas tarifas, qualquer importância além das despesas por eles feitas, tais como direitos alfandegários, de barreira, de polícia, despesas de camionagem de uma estação para outra não indicadas na tarifa, despesas de reparação da embalagem exterior ou interior das mercadorias, necessárias para assegurar a sua conservação, e outras despesas análogas.

Estas despesas devem ser devidamente verificadas e indicadas à parte na declaração de expedição, à qual se devem juntar os documentos justificativos. Quando o pagamento destas despesas incumbe ao expedidor, os documentos justificativos não são entregues ao destinatário com a declaração de expedição, mas enviados ao expedidor com a conta das despesas mencionadas no artigo 17, § 7.

ARTIGO 10

Percursos e tarifas aplicáveis

§ 1. O expedidor pode prescrever, na declaração de expedição, o percurso a seguir, definindo-o por pontos fronteiriços ou por estações fronteiriças e, sendo caso disso, por estações de trânsito entre caminhos de ferro; não pode indicar senão pontos fronteiriços e estações fronteiriças abertas ao tráfego no percurso considerado.

§ 2. São equiparadas a uma prescrição de percurso:

a) A indicação das estações onde devem ser efectuadas as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, assim como a das estações onde devem ser prestados cuidados especiais à remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.);

b) A designação das tarifas a aplicar na medida em que esta bastar para determinar as estações entre as quais as tarifas reivindicadas devem ser aplicadas;

c) A indicação do pagamento da totalidade ou de parte das despesas até X. (designando X., especialmente o ponto em que se faz a junção das tarifas dos países limitrofes).

§ 3. O caminho de ferro não pode, fora dos casos visados no artigo 5, §§ 4 e 5, e no artigo 24, § 1, efectuar o transporte por um percurso diferente do prescrito pelo expedidor senão com a dupla condição de:

a) Que as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, assim como os cuidados especiais a ter com a remessa (cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.), se efectuem sempre nas estações designadas pelo expedidor;

b) Que as despesas e os prazos de entrega não sejam superiores às despesas e prazos calculados para o percurso indicado pelo expedidor.

§ 4. Sob reserva das disposições do § 3, as despesas e prazos de entrega são calculados de acordo com o percurso prescrito pelo expedidor ou, na sua falta, pelo percurso que o caminho de ferro escolheu.

§ 5. O expedidor pode prescrever na declaração de expedição as tarifas a aplicar. O caminho de ferro é obrigado a aplicar estas tarifas se as condições postas para a sua aplicação forem satisfeitas.

§ 6. Se as indicações dadas pelo expedidor não forem suficientes para determinar o percurso ou as tarifas a aplicar ou se algumas dessas indicações forem incompatíveis, o caminho de ferro deve escolher o percurso ou as tarifas que lhe pareçam mais vantajosos para o expedidor.

O caminho de ferro não é responsável pelo dano resultante desta escolha, a não ser em caso de dolo ou de culpa grave.

§ 7. Se existir uma tarifa internacional desde a estação expedidora até à estação destinatária e se, na falta de indicações suficientes do expedidor, o caminho de ferro tiver aplicado essa tarifa, é obrigado a reembolsar o interessado, a seu pedido, da diferença eventual entre o peso do transporte assim aplicado e o que teria resultado, para o mesmo percurso, da junção de outras tarifas, desde que esta diferença exceda dez francos por declaração de expedição.

ARTIGO II

Prazos de entrega

§ 1. Os prazos de entrega são fixados pelos regulamentos em vigor entre os caminhos de ferro que participem no transporte ou pelas tarifas internacionais aplicáveis desde a estação expedidora até à estação destinatária. Os prazos assim fixados não devem ser superiores àqueles que resultariam das disposições dos parágrafos seguintes.

§ 2. Na falta de indicação dos prazos de entrega nos regulamentos ou tarifas internacionais, como está previsto no § 1 e sob reserva das disposições dos parágrafos seguintes, os prazos de entrega serão os seguintes:

a) Para a grande velocidade:

- 1.º Prazo de expedição — 12 horas.
- 2.º Prazo de transporte, por fracção indivisível de 300 km de distância de aplicação das tarifas — 24 horas;

b) Para a pequena velocidade:

- 1.º Prazo de expedição — 24 horas;
- 2.º Prazo de transporte por fracção indivisível de 200 km de distância de aplicação das tarifas — 24 horas.

§ 3. O prazo de transporte é calculado segundo a distância total entre a estação expedidora e a estação destinatária; o prazo de expedição só é contado uma vez, qualquer que seja o número de redes utilizadas.

§ 4. As leis e regulamentos de cada Estado determinam em que medida os caminhos de ferro têm a faculdade de fixar prazos suplementares nos seguintes casos:

a) Para as remessas entregues para expedição fora das estações ou para serem entregues fora das estações;

b) Para os transportes que utilizam:

Quer a via marítima ou as vias navegáveis interiores por *ferry-boat* ou barco;

Quer uma estrada não comportando linha férrea;

Quer determinadas concordâncias ligando duas linhas de uma mesma rede ou de redes diferentes;

Quer uma linha secundária;

Quer uma linha de bitola diferente da normal.

c) Para os transportes cujos preços foram calculados segundo tarifas internas especiais e excepcionais de preços reduzidos;

d) Quando surjam circunstâncias extraordinárias susceptíveis de provocar:

Quer um desenvolvimento anormal do tráfego;

Quer dificuldades anormais para a exploração.

§ 5. Os prazos suplementares previstos no § 4, alíneas a), b) e c), devem figurar nas tarifas.

Os prazos suplementares previstos na § 4, alínea d), devem ser publicados e não podem entrar em vigor antes da sua publicação.

§ 6. O prazo de entrega começa a contar-se a partir da meia-noite depois da aceitação da mercadoria para transporte, previsto no artigo 8, § 1. Contudo, para as remessas em grande velocidade, o prazo começa a contar-se 24 horas mais tarde, quando o dia seguinte ao da aceitação para transporte for um domingo ou um dia feriado oficial e quando a estação expedidora não estiver aberta, para as remessas em grande velocidade, nesse domingo ou nesse dia feriado.

§ 7. O prazo de entrega fica suspenso.

a) Para todas as remessas, excepto quando haja falta imputável aos caminhos de ferro, durante a paragem necessária para:

Esta é a sua mais bela Camisa



3
VERDADES QUE LHE
OFERECE A
CAMISA D'OURO
★ BOM CORTE
★ PADRÕES DE CLASSE
★ A PREÇOS MÓDICOS
Camisa D'Ouro é a camisaria
preferida pelo homem moderno

CAMISA D'OURO
— CAMISEIROS ESPECIALIZADOS —



LARGO DO RATO, 15 - A

TELEFONE 68 23 01

1.º A verificação em conformidade com o artigo 7, §§ 2 e 3, que revelar diferenças em relação às indicações da declaração de expedição;

2.º O cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas;

3.º A alteração do contrato de transporte ordenada em virtude do artigo 21 ou do artigo 22;

4.º Os cuidados especiais a prestar à remessa cuidados a prestar aos animais, renovação de gelo, etc.);

5.º Qualquer interrupção do tráfego que impeça temporariamente de iniciar ou de continuar o transporte;

b) Para as remessas em pequena velocidade, nos domingos e dias feriados oficiais;

c) Para as remessas em grande velocidade, nos domingos e certos dias feriados oficiais, quando, num Estado, as leis ou regulamentos prevêem a interrupção total ou parcial do transporte, em grande velocidade, das mercadorias nos domingos e nesses dias feriados.

O motivo e a duração das suspensões do prazo de entrega previstos na alínea a) devem ser mencionados na declaração de expedição. Neste caso, estas suspensões do prazo de entrega podem ser provadas por outros meios além das indicações expressas na declaração de expedição.

§ 8. Quando o prazo de entrega deve acabar depois da hora de encerramento da estação destinatária, o termo deste prazo é transferido para duas horas depois da hora da próxima abertura da estação.

Além disso, para as remessas em grande velocidade, quando o prazo de entrega deve terminar num domingo ou num dia feriado definidos no § 7, alínea c), o termo deste prazo é transferido para a hora correspondente do primeiro dia útil seguinte.

§ 9. O prazo de entrega é cumprido se, antes do seu termo:

a) A chegada da mercadoria é notificada e esta posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar na estação e que obrigam a um aviso de chegada;

b) A mercadoria é posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar na estação e que não obrigam a um aviso de chegada;

c) A mercadoria é posta à disposição do destinatário, quando se trata de remessas a entregar fora das estações.

ARTIGO 12

Estado da mercadoria, Embalagem

§ 1. Quando o caminho de ferro aceita para transporte uma mercadoria que apresenta sinais manifestos de avaria, pode exigir que o estado dessa mercadoria seja especialmente mencionado na declaração de expedição.

§ 2. Quando, pela sua natureza, a mercadoria exige uma embalagem, o expedidor deve proceder a essa embalagem de modo que a mercadoria fique preservada de perda total ou parcial ou de avaria no decurso do transporte e não possa causar prejuízo às pessoas, ao material ou às outras mercadorias.

A embalagem deve, além disso, estar conforme as prescrições das tarifas e regulamentos do caminho de ferro expedidor.

§ 3. Se o expedidor não se tiver conformado com as prescrições do § 2, o caminho de ferro pode recusar a expedição ou exigir que o expedidor especifique, na declaração de expedição, a falta de embalagem ou o seu estado deficiente, dando deste uma descrição exacta.

§ 4. O expedidor é responsável por todas as consequências da falta de embalagem ou do seu estado deficiente. É obrigado, em especial, a indemnizar o caminho de ferro do prejuízo que tenha sofrido por esse facto. Na falta de referência na declaração de expedição, a prova da falta ou do estado deficiente da embalagem incumbe ao caminho de ferro.

§ 5. Quando um expedidor envia habitualmente, da mesma estação, mercadorias da mesma natureza que necessitam de

uma embalagem e as expede sem embalagem ou com uma embalagem deficiente, pode ser dispensado de satisfazer, para cada expedição, as prescrições do § 3 depositando nesta estação uma declaração geral conforme o modelo previsto no Anexo III à presente Convenção. Neste caso, a declaração de expedição deve conter a indicação da declaração geral entregue na estação expedidora.

§ 6. Salvo excepção prevista nas tarifas, o expedidor é obrigado a indicar em cada um dos volumes das expedições de detalhe, de uma maneira clara e de modo indelével que não permita nenhuma confusão e em perfeita concordância com as indicações que figuram na declaração de expedição:

a) Marcas e números ou, na falta destes, a morada do destinatário;

b) A estação destinatária.

Se o regulamento aplicável ao caminho de ferro expedidor o previr, o nome e a morada do destinatário devem ser inscritos a descoberto ou num rótulo fechado, que só pode ser aberto se faltar a declaração de expedição.

As indicações mencionadas nas alíneas a) e b) devem também figurar em cada um dos volumes que constituem a carga dos vagões completos que, expedidos em tráfego por via férrea-via marítima, devam ser transbordados.

As antigas inscrições ou rótulos devem ser apagadas ou retirados pelo expedidor.

§ 7. Salvo excepção expressamente prevista nas tarifas, não são transportados senão em vagões completos os objectos frágeis (tais como as porcelanas, as loiças de barro, as obras de vidro), os objectos susceptíveis de se espalharem pelos vagões (tais como as frutas, as nozes, as forragens, as pedras), assim como as mercadorias que podem sujar ou deteriorar os outros volumes (tais como o carvão, a cal, a cinza, as terras comuns, as terras corantes), a não ser que estas mercadorias sejam embaladas ou ligadas de tal modo que não se possam partir, perder-se, sujar ou deteriorar os outros volumes.

ARTIGO 13

Documentos a entregar para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas, Precintagem aduaneira

§ 1. O expedidor é obrigado a juntar à declaração de expedição os documentos que são necessários para o cumprimento, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas. Estes documentos devem apenas dizer respeito às mercadorias constantes de uma mesma declaração de expedição, a não ser que as prescrições administrativas ou as tarifas prescrevam em contrário.

Quando estes documentos não puderem ser juntos à declaração de expedição o expedidor deve fazê-los chegar em devido tempo aos serviços da estação, da alfândega ou de qualquer outra autoridade, onde as formalidades devem ser cumpridas; a declaração de expedição deve indicar o serviço onde estes documentos se encontram à disposição do caminho de ferro.

§ 2. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se os documentos fornecidos são suficientes e exactos.

O expedidor é responsável perante o caminho de ferro por todos os prejuízos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade desses documentos, salvo no caso de falta por parte do caminho de ferro.

O caminho de ferro é responsável, no caso de falta de sua parte, pelas consequências da perda, da não utilização ou da utilização irregular dos documentos mencionados na declaração de expedição e que acompanhem este documento ou que lhe tenham sido confiados; contudo, a indemnização que tiver que pagar nunca poderá ser superior à que seria devida no caso de perda da mercadoria.

§ 3. O expedidor é obrigado a conformar-se com as prescri-

ções aduaneiras no que respeita à embalagem e ao resguardo das mercadorias. O caminho de ferro pode recusar as remessas cuja precintagem aduaneira esteja danificada ou defeituosa.

Se o expedidor não tiver feito a embalagem ou resguardo das mercadorias segundo as prescrições aduaneiras, o caminho de ferro tem o direito de o fazer. As despesas sobrecarregam a mercadoria.

CAPÍTULO II

Execução do contrato de transporte

ARTIGO 14

Expedição e carga das mercadorias

§ 1. As operações de expedição da mercadoria são reguladas pelas leis e regulamentos em vigor na estação expedidora.

§ 2. A carga compete, conforme as prescrições em vigor na estação expedidora, ao caminho de ferro ou ao expedidor, a não ser que a presente Convenção contenha outras disposições ou que a declaração de expedição mencione um acordo especial estabelecido entre o expedidor e o caminho de ferro.

Quando a carga é efectuada pelo expedidor, este é responsável por todas as consequências de uma carga defeituosa. É, em especial, obrigado a reparar o prejuízo que o caminho de ferro tenha sofrido por esse facto. A prova de carga defeituosa incumbe ao caminho de ferro.

§ 3. As mercadorias devem ser transportadas quer em vagões fechados, quer em vagões abertos, quer em vagões especiais adaptados, quer em vagões abertos resguardados com encerados, segundo as prescrições das tarifas internacionais, a não ser que a presente Convenção contenha outras prescrições a esse respeito. Se não houver tarifas internacionais ou se estas não contiverem disposições a este respeito, as prescrições em vigor na estação expedidora são aplicáveis em todo o percurso.

ARTIGO 15

Formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas

§ 1. Durante o percurso, as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas são cumpridas pelo caminho de ferro. Este tem a faculdade, sob a sua responsabilidade, de confiar este serviço a um mandatário ou de o tomar a seu cargo. Num e noutro caso o caminho de ferro assume as obrigações de um mandatário.

No entanto, o expedidor, por indicação na declaração de expedição, ou o destinatário que der uma ordem em virtude do artigo 22.º pode pedir:

a) Para assistir pessoalmente às operações previstas no parágrafo precedente ou para se fazer representar por um

mandatário, afim de prestar todos os esclarecimentos e apresentar todas as observações úteis;

b) Para cumprir pessoalmente as formalidades ou mandá-las executar por um mandatário e para proceder, se necessário, ao pagamento dos direitos aduaneiros e outras despesas, no caso de isso ser autorizado e nos limites fixados pelas leis e regulamentos do país onde devem ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas.

Nem o expedidor, nem o destinatário que tenha direito de disposição, nem os seus mandatários têm o direito de tomar sponse da mercadoria.

Se o expedidor designou para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas uma estação onde as prescrições em vigor não permitem executar essas formalidades, ou se prescreveu para essas operações qualquer outro modo de proceder que não possa ser executado, o caminho de ferro procederá da maneira que lhe parecer ser mais favorável ao interessado e dará a conhecer ao expedidor as medidas tomadas.

Se o expedidor inscreveu na declaração de expedição uma indicação de isenção englobando os direitos de alfândega, o caminho de ferro tem o direito de cumprir as formalidades aduaneiras da forma que preferir, ou em trânsito, ou na estação destinatária.

§ 2. Sob reserva da execução prevista no § 1, último parágrafo, o destinatário tem o direito de cumprir as formalidades aduaneiras na estação destinatária que tenha posto de alfândega se a declaração de expedição prescrever o despacho alfandegário à chegada ou se, na falta desta prescrição, a mercadoria chegar em regime aduaneiro. Se usar deste direito, deve pagar antecipadamente as despesas que oneram a remessa.

O caminho de ferro pode proceder como está indicado no § 1 se, no prazo previsto pelos regulamentos em vigor na estação de destino, o destinatário não tiver retirado a declaração de expedição.

ARTIGO 16

Entrega

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a entregar ao destinatário, na estação destinatária, a declaração de expedição e a mercadoria contra quitação e contra o pagamento dos créditos do caminho de ferro que estejam a cargo do destinatário.

A aceitação da declaração de expedição obriga o destinatário a pagar ao caminho de ferro a importância dos créditos que lhe são debitados.

§ 2. São considerados como entrega da mercadoria ao destinatário a entrega desta, efectuada segundo as disposições em vigor, às autoridades da alfândega ou de barreira nos seus locais de expedição ou nos seus armazéns quando estes não estejam à guarda do caminho de ferro, assim como a armaze-

EM LISBOA, DEVE PREFERIR O

HOTEL CONDESTÁVEL

Um moderno e confortável hotel localizado no ponto mais central da Cidade
PREÇOS ACESSÍVEIS E ESPECIAIS DURANTE A ÉPOCA DE INVERNO

— No seu RESTAURANTE são servidas as mais saborosas iguarias —

ÓPTIMOS SERVIÇOS DE BAR E SNACK BAR

TRAVESSA DO SALITRE (AVENIDA DA LIBERDADE)



TELEFONE 3 39 22

nagem perto do caminho de ferro ou o depósito em armazém de um mandatário-expedidor ou num entreposto público.

§ 3. As leis e regulamentos em vigor na estação destinatária determinam se o caminho de ferro tem o direito ou a obrigação de entregar a mercadoria no domicílio do destinatário. Se o caminho de ferro entregar ou mandar entregar a mercadoria a domicílio, a entrega só se considera efectuada no momento em que ela é entregue.

§ 4. Após a chegada da mercadoria à estação de destino o destinatário tem o direito de pedir ao caminho de ferro que lhe seja entregue a declaração de expedição e feita a entrega da mercadoria. Se se verificar a perda da mercadoria, ou se esta não tiver chegado antes de expirado o prazo previsto no artigo 30, § 1, o destinatário fica autorizado a fazer valer em seu próprio nome, perante o caminho de ferro, os direitos que para ele resultam do contrato de transporte.

§ 5. O interessado pode recusar a aceitação da mercadoria, mesmo depois da recepção da declaração de expedição e do pagamento das despesas, enquanto não se tiver procedido às verificações que ele requereu com o fim de averiguar um dano alegado.

§ 6. Quanto ao resto, a entrega da mercadoria efectua-se conforme as leis e regulamentos do país de destino.

ARTIGO 17

Pagamento das despesas

§ 1. As despesas (preço de transporte, despesas por operações acessórias, direitos alfandegarios e outras despesas que surjam desde a aceitação ao transporte até à entrega) são pagas ou pelo expedidor ou pelo destinatário, conforme as disposições abaixo indicadas.

Para a aplicação destas disposições são consideradas como preço de transporte as taxas que segundo a tarifa aplicável, devem ser apresentadas aos preços resultantes das tabelas ou aos preços excepcionais quando se faz o cálculo do preço de transporte.

§ 2. O expedidor que toma a seu cargo a totalidade ou uma parte das despesas deve indicá-lo, inscrevendo na rubrica correspondente da declaração de expedição a indicação:

a) «Franco de todas as despesas» se tomar a seu cargo todas as despesas (preço de transporte, despesas por operações acessórias, direitos alfandegarios e outras despesas);

b) «Franco de todas as despesas à excepção de . . .» (designação exacta das despesas que não toma à sua conta) quando toma a seu cargo todas as despesas sob reserva das excepções exactamente indicadas;

c) «Franco» se tomar a seu cargo a totalidade do preço do transporte, assim como todas as despesas por operações acessórias que, segundo os regulamentos e as tarifas internas do país expedidor ou, sendo esse o caso, segundo a tarifa internacional aplicada, podem ser tidas em conta pela estação expedidora no momento da entrega para transporte;

d) «Franco tendo em conta . . .» se tomar a seu cargo outras despesas além das indicadas na alínea c), deverá então indicar exactamente essas despesas;

e) «Franco de porte» se tomar a seu cargo unicamente o preço do transporte;

f) «Franco de alfândega» se tomar a seu cargo todas as importâncias que a alfândega cobrar do caminho de ferro, assim como as despesas por operações acessórias e outras despesas a cobrar pelo caminho de ferro para o despacho aduaneiro;

g) Uma das designações acima previstas completada com as palavras «. . . até X.» (designando X., nomeadamente, o ponto onde se faz a junção das tarifas dos países limítrofes) se tomar a seu cargo a totalidade ou parte das despesas até X., mas com exclusão de todas as despesas referentes ao país ou ao caminho de ferro subsequente;

h) «Franco para . . .» se tomar a seu cargo uma impor-





AUTOMÁTICA ELÉCTRICA PORTUGUESA

S. A. R. L.

**fabricantes e fornecedores
de material telefónico
e de sinalização.**

ESCRITÓRIOS: AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 18-1.º D. — LISBOA
 TELEFONE 5 71 46 TELEGRAMAS: STROWGER
 FABRICA: AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, N.º 8
 TELEFONE: 39 90 19 CABO RUIVO



ASSOCIADA AO GRUPO DAS COMPANHIAS ATE INGLATERRA

tância determinada. Esta importância deve ser indicada por extenso; deve ser expressa na moeda do país de expedição, salvo disposição em contrário nas tarifas.

O expedidor pode inscrever na declaração de expedição, simultaneamente, várias das indicações anteriores, desde que elas sejam compatíveis.

As despesas por operações acessórias e outras despesas que, segundo os regulamentos e as tarifas internas do país de expedição ou se for caso disso, segundo a tarifa internacional aplicada, devem ser calculadas para todo o percurso utilizado, assim como a taxa de interesse na entrega, prevista no artigo 20, § 2, são sempre pagas na totalidade pelo expedidor no caso de pagamento de despesas segundo a alínea g) em combinação com uma das inscrições previstas nas alíneas a), b), c) ou d).

§ 3. As tarifas internacionais podem prescrever, no que respeita ao pagamento de despesas, o emprego exclusivo de algumas das inscrições indicadas no § 2 ou o emprego doutras inscrições.

§ 4. As despesas que o expedidor não tiver tomado a seu cargo consideram-se como ficando a cargo do destinatário. Contudo, as despesas são sempre por conta do expedidor quando o destinatário não tiver retirado a declaração de expedição, nem feito valer os seus direitos em conformidade com o artigo 16, § 4, nem alterado o contrato de transporte em conformidade com o artigo 22.

§ 5. As despesas por operações acessórias, tais como taxas de estacionamento, armazenagem, pesagem, cuja cobrança resulte de um facto imputável ao destinatário ou de um pedido que ele tenha apresentado, são sempre pagas por ele.

§ 6. O caminho de ferro de expedição pode exigir do expedidor o pagamento adiantado das despesas quando se trate de mercadorias que, segundo a sua opinião, estão sujeitas a rápida deterioração ou que, em virtude do seu valor diminuto ou da sua natureza, não lhe garantam suficientemente o pagamento das despesas.

§ 7. Se o montante das despesas que o expedidor toma a seu cargo não pode ser fixado exactamente no momento da entrega ao transporte, o caminho de ferro pode exigir, a título de garantia, o depósito contra recibo de uma quantia que corresponda aproximadamente às despesas. Estas despesas são ançadas num boletim de franquia que deve servir para liquidação de contas com o expedidor, o mais tardar 30 dias depois de expirar o prazo de entrega. Uma conta das despesas pormenorizadas elaborada segundo as indicações do boletim de franquia será entregue ao expedidor contra a entrega do recibo.

§ 8. A estação expedidora deve especificar, tanto na declaração de expedição como no duplicado, as despesas cobradas em portes pagos, salvo se as prescrições ou as tarifas em vigor na estação expedidora determinem que essas despesas só devem ser especificadas no duplicado. Nos casos previstos no § 7 estas despesas não devem ser especificadas nem na declaração de expedição, nem no duplicado.

ARTIGO 18

Rectificação das cobranças

§ 1. No caso de aplicação irregular de uma tarifa, ou de erro na determinação ou na cobrança das despesas, as quantias cobradas em excesso serão restituídas pelo caminho de ferro e as cobradas a menos serão pagas ao caminho de ferro.

§ 2. As quantias cobradas em excesso verificadas pelo caminho de ferro devem ser obrigatoriamente levadas ao conhecimento do interessado quando ultrapassem um franco por declaração de expedição e o seu pagamento deve ser feito o mais rapidamente possível.

§ 3. O pagamento ao caminho de ferro das importâncias cobradas a menos incumbe ao expedidor se a declaração de expedição não tiver sido retirada. Quando a declaração de expedição tiver sido aceite pelo destinatário ou quando o contrato

de transporte tiver sido alterado em virtude do artigo 22, o expedidor só é obrigado ao pagamento das importâncias cobradas a menos proporcionalmente às despesas que ele tomou a seu cargo, em virtude da indicação da franquia inscrita por ele na declaração de expedição, o complemento da diferença cobrada a menos fica a cargo do destinatário.

§ 4. As quantias em débito em virtude do presente artigo vencem o juro de 5 por cento ao ano quando ultrapassem 10 francos por declaração de expedição.

Estes juros contam-se a partir do dia da intimação de pagamento ou dia da reclamação administrativa prevista no artigo 41 ou, se não tiver havido nem intimação nem reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta a acção em juízo.

ARTIGO 19

Reembolsos e desembolsos

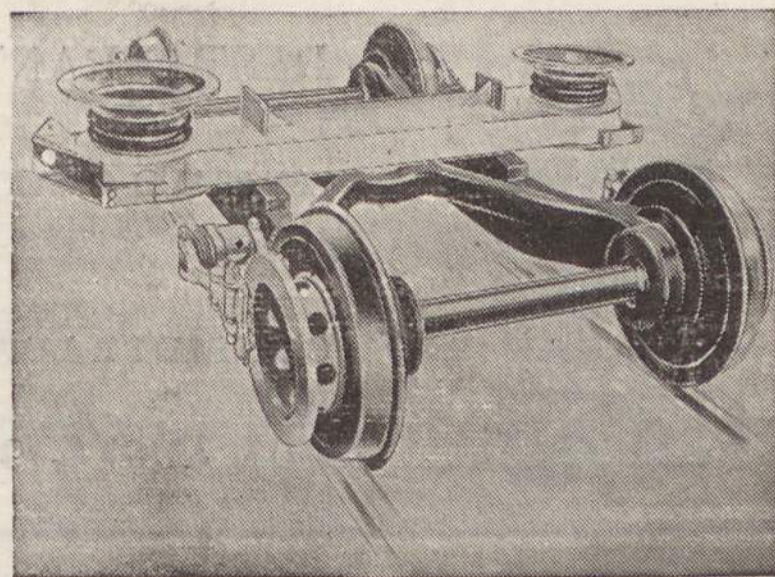
§ 1. O expedidor pode onerar a sua remessa com um reembolso até ao limite do valor da mercadoria. A importância do reembolso deve ser expressa na moeda do país de partida; as tarifas podem prever excepções.

§ 2. O caminho de ferro só é obrigado a pagar o reembolso até à importância que tiver sido paga pelo destinatário. Essa importância deve ser posta à disposição do expedidor no prazo de 30 dias a partir desse pagamento; em caso de atraso, são devidos juros de 5 por cento ao ano a partir do termo deste prazo.

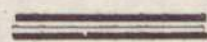
§ 3. Se a mercadoria foi entregue, na totalidade ou em parte, ao destinatário sem cobrança prévia do reembolso, o caminho de ferro é obrigado a pagar ao expedidor a importância do prejuízo até ao limite da importância do reembolso, ressalvado o seu recurso contra o destinatário.

(Continua)

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: CONDE BARÃO, LDA.

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SOCIEDADE INDUSTRIAL FARMACÊUTICA

S. A. R. L.

TRAV. DA ESPERA, 3 ■ LISBOA ■ Telef. P.A.B.X. 3 35 51 (8 linhas) ■ Teleg. ANESTYL

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS

FORNECIMENTOS COMPLETOS
PARA FARMÁCIAS E HOSPITAIS

LABORATÓRIOS AZEVEDOS

MEDICAMENTOS ESPECIALIZADOS - ANÁLISES QUÍMICAS
ANÁLISES DE APLICAÇÃO À CLÍNICA

FARMÁCIAS AZEVEDOS

AZEVEDO, IRMÃO E VEIGA

R. da Misericórdia, 26 - 42 — Telef. 30982

AZEVEDO, FILHOS

Rossio, 34-33 — Telefone 32 74 78

DELEGAÇÕES E AGÊNCIAS EM

PORTO - COIMBRA - VISEU - CASTELO BRANCO - FARO - ÉVORA - TORRES NOVAS - RÉGUA - CALDAS DA RAINHA
ILHAS ADJACENTES E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS

A C E N T R A L D A B A I X A



RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

DOCES REGIONAIS

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA AUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFS. 32 02 80 - 32 66 74

Construtores Civis e Industriais

OBRAS PÚBLICAS - OBRAS POR ADMINISTRAÇÃO - VIAS DE COMUNICAÇÃO
URBANIZAÇÕES E PROPRIEDADE HORIZONTAL - PROJECTOS

Sociedade de Construções Fernando Pires Coelho, Lda.

Escritórios: Rua da Quintinha, 54-1.º—Telefs. P.P.C.A. 663182 e 663168—LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

A G E
LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:
RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D
Telef. 32 84 53

Fábrica:
ESTRADA NOVA DE VALEJAS
QUELUZ DE BAIXO
Telef. 95 06 46

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 36 2151/54 e 36 2161/64

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

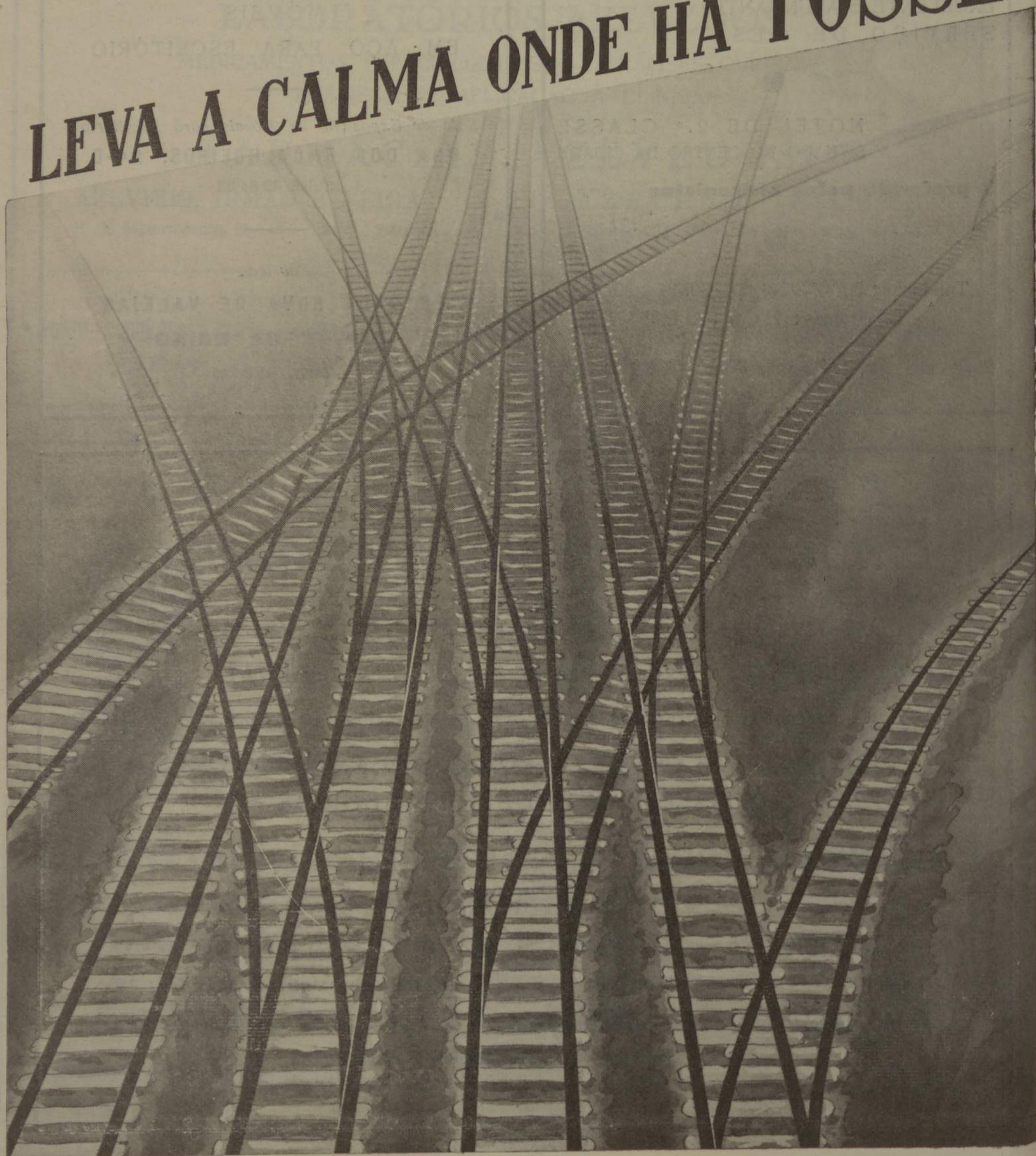
BENZO-DIACOL

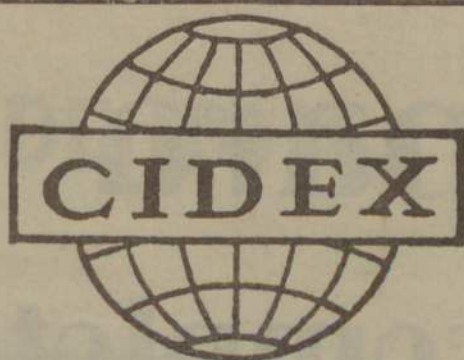
DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE





Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA e com
FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas * Mandriladoras * Tornos - Verticais * Tornos - Paralelos * Prensas
Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX — LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.M.E S. O. D. E. I. X. — PARIS

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

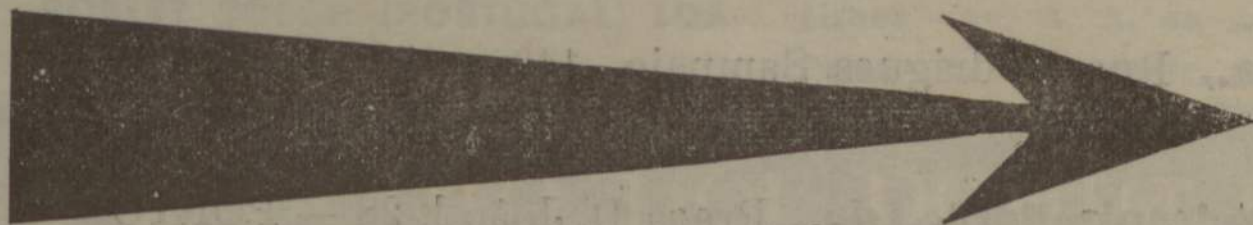
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRACA D. JOÃO I, 25-PORTO

Deseja beber um café?

Mas um café?



O óleo para motores mais rico e completo do Mundo

Tão rico que dá o dobro da protecção exigida

Tão completo que não requer aditivos extra



O óleo PENNZOIL é extraído dos poços da Pennsylvania, a melhor origem do Mundo para lubrificantes. É refinado pelos mais modernos processos e contém a fórmula exclusiva Z-7.

Além de assegurar uma perfeita lubrificação mantém os motores sempre limpos.

Por isso é cada vez maior o número dos clientes que o preferem.

PENNZOIL COM L-7

nas graduações normais e multigrade

AGENTES GERAIS:

A. Contreras, Lda., Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150 — LISBOA

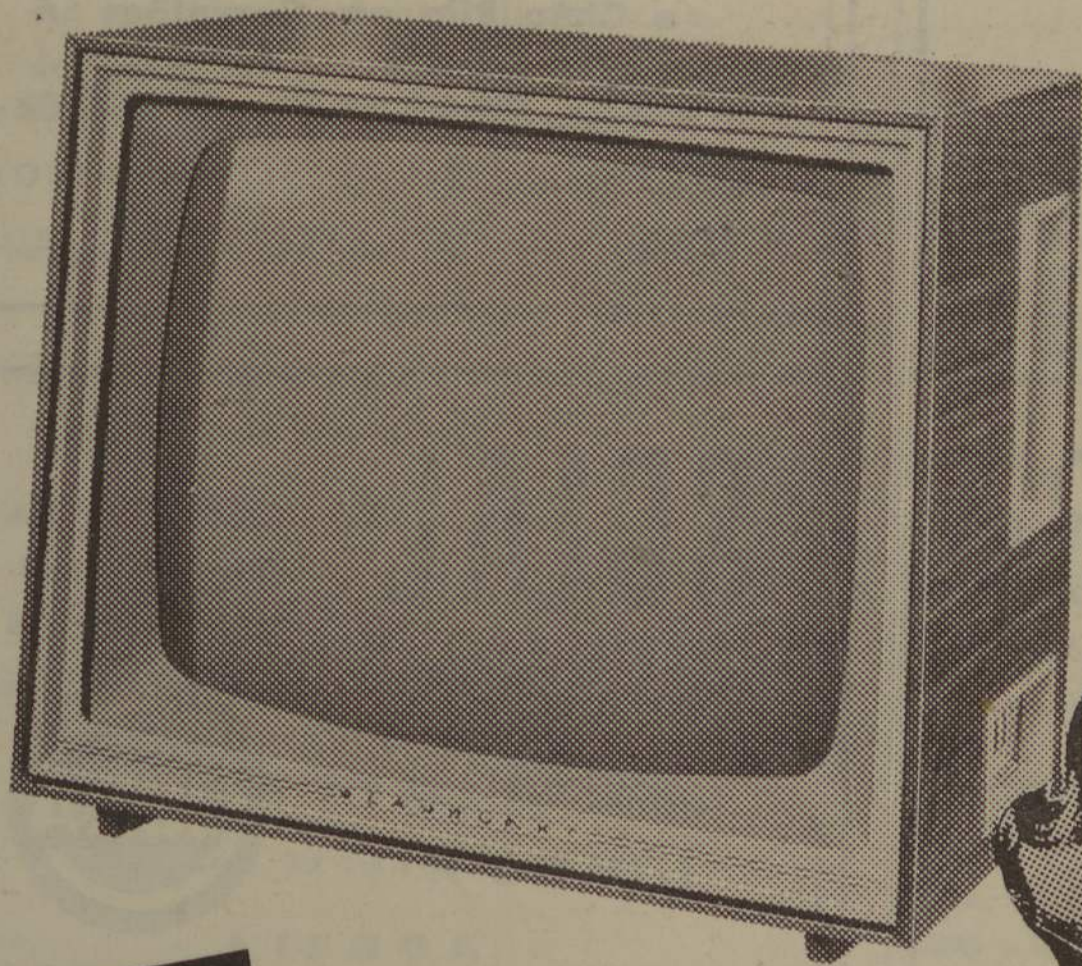
SUBAGENTES NO NORTE:

Electro Central Vulcanizadora, Lda., Praça D. João I, 28 — PORTO

PARA A GENTE DE HOJE...



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ



Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Óptima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA. Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32, Tel. 73 69 91
Porto — R. Júlio Diniz, 927/35 — Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

Fábrica Torrejana de Azeites, Lda.

RIACHOS

Telefone: TORRES NOVAS 2 25 76

ESCRITÓRIO EM LISBOA:
RUA BARATA SALGUEIRO, 15-1.º
TELEFONE 4 71 54

AZEITES VIRGENS E REFINADOS PARA
CONSERVAS, CONSUMO E EXPORTAÇÃO

■ Sempre preferidos pela sua alta qualidade ■

VINHOS DE COLARES V. S. (VISCONDE DE SALREU)

O melhor entre os melhores — Grandes Caves em Colares

**Ramisco Engarrafado
e Chão Rijo em Garrações**

D. J. Silva, Lda.

R. Barata Salgueiro, 15-1.º — Tel. 4 71 54 — LISBOA

A VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C^A
S. A. R. L.

Rua D. João V, 2-2.º
LISBOA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



F. H. D'OLIVEIRA & C.^A, LDA.

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção
Ferros, Aços e Metais
Madeiras Nacionais e Estrangeiras
Ferragens, Ferramentas, Drogas e
Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 13 - 67 05 14 — LISBOA

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

**LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS**

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

A ALENTEJANA DE A. ASSUNÇÃO

A mais completa organização do País
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Compra, Venda, Trespases, Hipoteca Propriedades

Telefones: 36 66 62 e 35 60 87

Escritório: Praça da Alegria, 6, 2.º-E.

LISBOA

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telefone 3 43 31 (5 linhas)

Farinhas «Favorita»

As melhores farinhas alimentícias
de fava, arroz, sêmola, tapioca,
trigo torrado, pudins instantâneos,
aveia, batata, etc., etc.

A melhor farinha de trigo para
usos culinários

Preferir estes artigos, é ter a certeza
de bem servir



Pedidos a

Fernandes & Fonseca, Lda.

Travessa do Fala Só, 24 a 24-B

Telefones: 32 19 40 - 37 07 13

LISBOA



Fundada em 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 4 23 85 - 4 52 86 P. P. C. — Apartado 238
LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5-B — Telef. 4 67 12 P. P. C. — Apartado 1130

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P. PREFERE O

Calçado IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS:

O MELHOR

O MAIS FINO

O MAIS RESISTENTE

TELEF. 130

TELEG. IMPÉRIO

S. JOÃO DA MADEIRA

Silva & Sena, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

R. Jardim do Tabaco, 86 — LISBOA - 2 — Portugal
Telefs.: 86 51 81 - 87 04 44 — Teleg. SENACOL



Santos Beirão, Lda.

R. 1.º de Dezembro, 2-C a 8
LISBOA Telef. 32 21 80

**INSTRUMENTOS
PARA BANDA, TUNA,
ORQUESTRA E JAZZ**

Músicas e acessórios para
todos os instrumentos

Acordeons, Concertinas
e Harmónicas de boca

Pianos, Órgãos e Discos

OFICINA de REPARAÇÕES
e NIQUELAGENS

Fornecedores do Exército,
G. N. R., Legião e Moci-
dade Portuguesa

Transportes Alfa da Cruz Quebrada, Lda.

Bairro Alto — Cruz Quebrada

Mudanças — Cargas e descargas
com Carro Guindaste

Telefones 21 50 77 - 37 06 14

E. J. Ferreira

ESPECIALIZADO EM FABRICAÇÃO
DE MOBILIÁRIO PINTADO,
COM BONECOS, PARA CRIANÇAS

ARMÁRIOS PARA CASAS DE BANHO
— MESAS DE COZINHA, PINTADAS

SEDE:

76-A, RUA DE S. TOMÉ, 76-B

LISBOA

12-A, CALÇ. DA GRAÇA, 12-B

— Telef. 86 45 95 —

**SOCIEDADE DE PAPELARIAS
ARTEX, LDA.**

PAPELARIA — TIPOGRAFIA — ENCADERNAÇÃO

Impressos simples de alto relevo / Especializada em
material de Desenho e Engenharia / Fornecedora
de todos os artigos de escritório e escolares aos
melhores preços / Armazenistas de papéis Nacionais
e Estrangeiros / Importação directa; compras só às
fábricas; preços reduzidos / Principal fornecedor do
Estado, Organismos Corporativos, Cantinas dos Cen-
tros Escolares e Colégios

85 — RUA NOVA DO ALMADA — 87 LISBOA

Telef. P. P. C. A. 3 09 28 (3 Linhas)

FÁBRICA LANIFÍCIOS

*Manuel Lopes Henriques
& Filho, Limitada*

AV. INFANTE D. HENRIQUE

TELEF. 38 11 14 — 38 14 17

— LISBOA —

Louças de Faiança e Porcelana

Vidros e Cristais

Talheres e Artigos para Brindes

Os maiores vendedores do País

Braz & Braz, L.^{da}

ARMAZÉM E ESCRITÓRIO:

Travessa Nova de S. Domingos, 34 a 42 — LISBOA



**Pistões - Segmentos
Camisas - Cavilhas
Máquinas de furar
Tornos (de alta precisão)
Motores Diesel
Fundição especializada**

«Mechanite»

Ed. Ferreirinha & Irmão, L.da

RUA DA BOA NOVA, 125-163

PORTO

Grandes Armazéns

de Ferro, Aço, Cantoneiras, Vigas,
Ferro U, Chapa de ferro e zincada.
Arame de ferro e zincado. Perfís
especiais para caixilhos de jane-
las, etc.

— DE —

António Augusto da Silva & C.^a, Ld.^a

ARMAZÉNS DE RETÉM:

N.º 1 — Rua do Almada, 565

N.º 2 — Estrada da Circunvalação, 12 679 (à Via
Rápida) Telefone 6 60 38

N.º 4 — Rua de Monchique

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

Telefones: 2 46 23 e 2 46 24 (P. P. C.)

PORTO

AO SERVIÇO DO MUNDO GENERAL ELECTRIC



LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉCTRICAS GENERAL ELECTRIC

A GENERAL ELECTRIC deu mais um importante passo no desenvolvimento e progresso da técnica de caminhos de ferro. O objectivo desta Companhia no campo daquela Indústria, tem sido o de aumentar tanto quanto possível o rendimento das locomotivas, produzindo unidades de elevado poder de tracção, mediante reduzidos consumos de combustível e baixas despesas de conservação.

A U10B acima ilustrada, é o mais recente exemplo deste conceito: pesando somente 63 toneladas, desenvolve uma força motriz de 1.050 H. P.

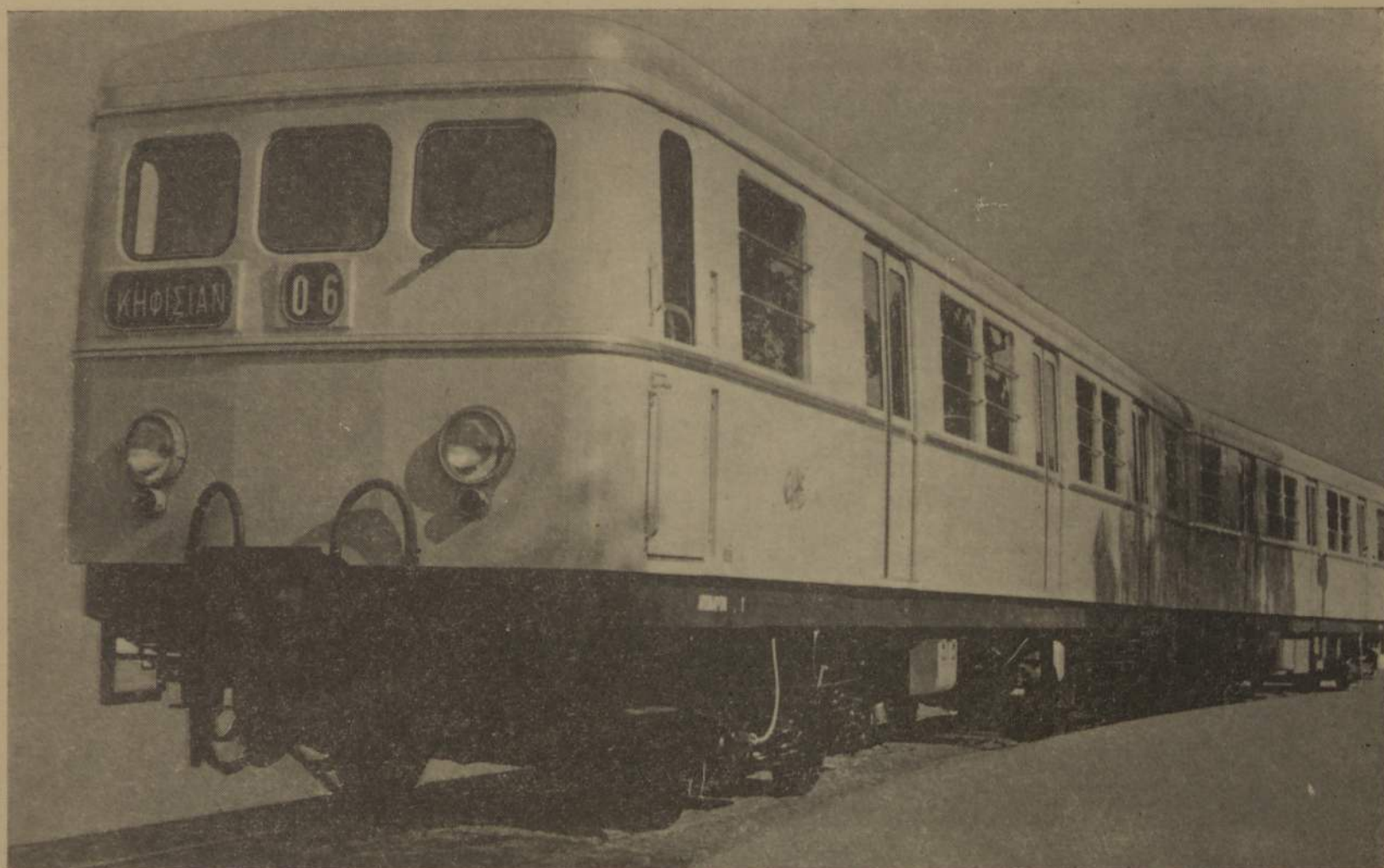
Mais de 20.000 locomotivas GENERAL ELECTRIC em circulação em todo o mundo, entre as quais as fornecidas pela General Electric Portuguesa à Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro.

A General Electric Portuguesa está sempre ao seu dispor para todas as informações que queira obter sobre os últimos desenvolvimentos técnicos da sua organização mundial.

GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA

RUA DO NORTE, 5—LISBOA

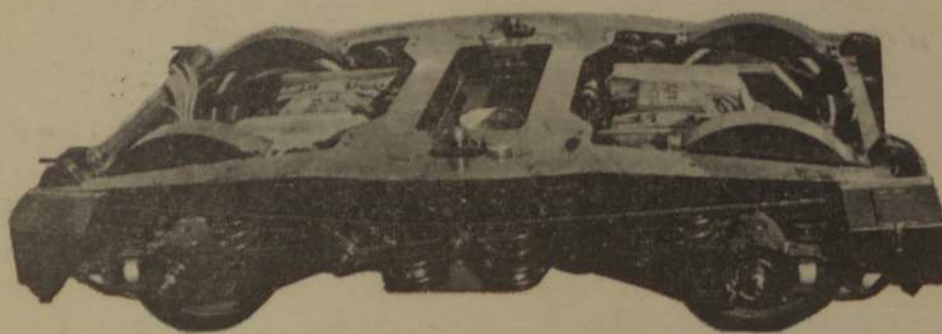
RUA SÁ DA BANDEIRA, 585—PORTO



FAG

Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 49

Tel.: 25 838 - 25 839

LISBOA

Rua do Telhal, 8 -

Tel.: 35 620, 36 8 666