

9.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1963

Número 1814

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

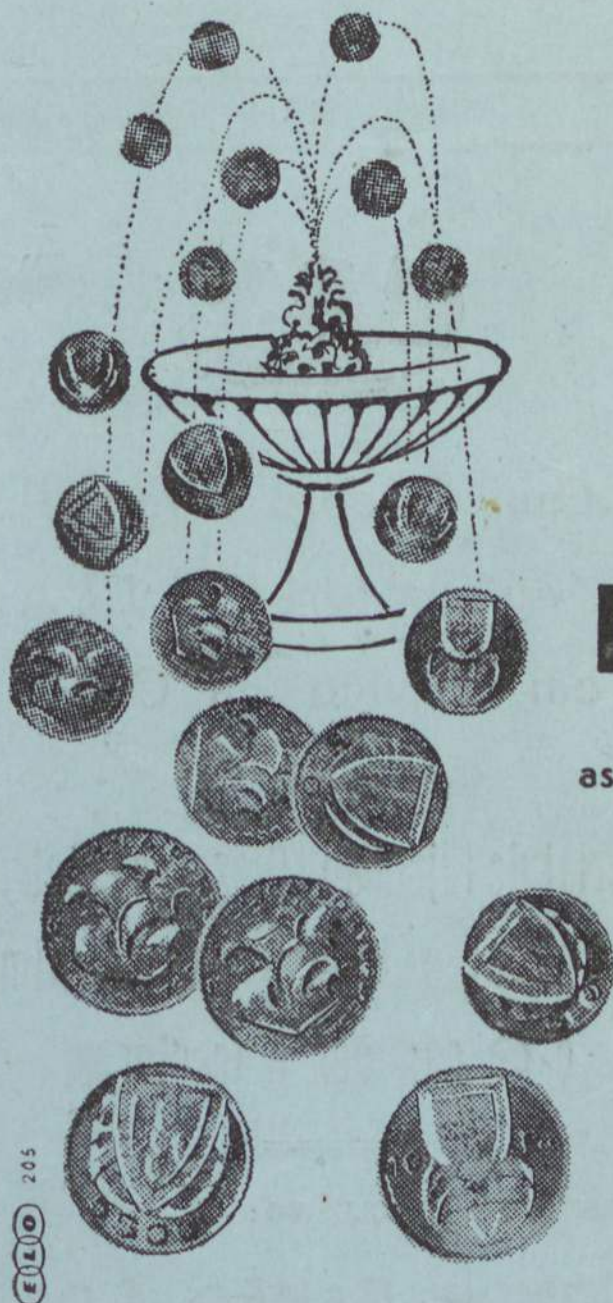
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

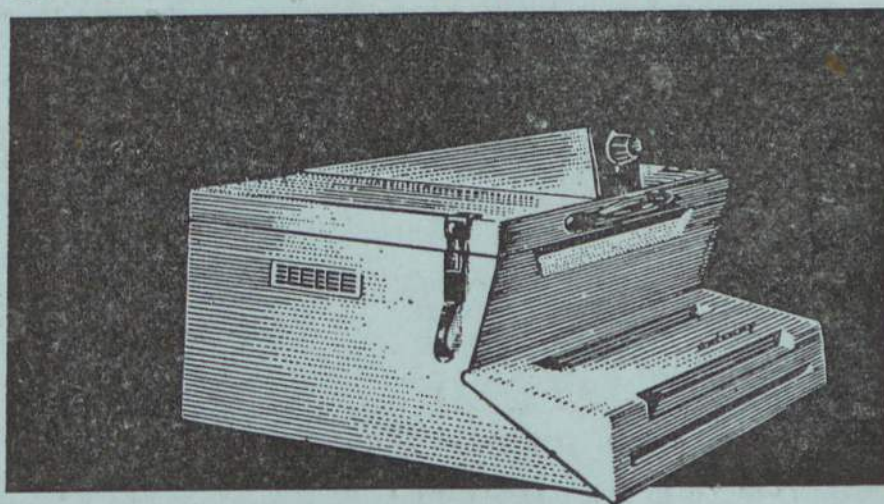
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



Uma Fonte de Economia...



Dalcopy

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.

Rua da Conceição, 45-2.º-LISBOA-2 — Tel. 32 28 63-36 78 33
Rua Formosa, 432-1.º-PORTO — Telef. 31 320

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

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOAO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS 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

1814



16 — 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

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

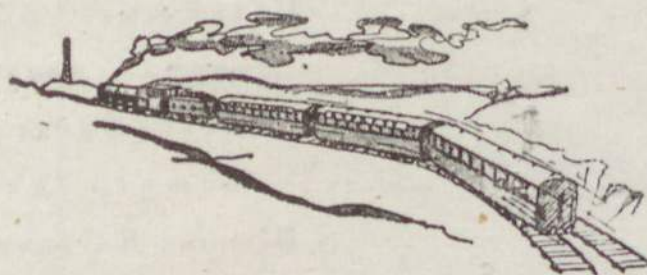
COLABORADORES:

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

O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao Exercício de 1962, Dr. <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	183
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	187
Terras da nossa terra — Ovar, pelo eng.º <i>ANTONIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	188
Viagens à Volta do Comboio, por <i>JORGE RAMOS</i>	191
Espectáculos	192
A nova Sede da U. I. C.	193
Horários dos comboios das linhas de Cascais e Sintra	193
Parte Oficial	194
Os nossos mortos	196



O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao Exercício de 1962

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

É sempre de útil e vantajosa leitura o Relatório da Companhia Portuguesa apresentado à Assembleia Geral de 7 de Junho de 1963, pois trata-se não só da entidade detentora da concessão única de toda a via ferroviária do continente, visto a Sociedade Estoril ter somente a exploração da linha do Cais do Sodré a Cascais, como também por ser a mais importante empresa portuguesa de natureza comercial cuja influência abrange todo o País. Escrito em linguagem correcta e sóbria, tem desde 1956 a apresentação melhorada. Se for comparado o relatório da Companhia Portuguesa com o da Sociedade Estoril, a superioridade do primeiro não é susceptível de discussão.

Creio que sob este aspecto alguma coisa se pode conseguir para melhorar os relatórios futuros e sem grande despesa, pois a Companhia Portuguesa tem oficinas gráficas próprias, que podem, sem o luxo do seu congénere francês, empregar gravuras e até mapas, constituindo um óptimo elemento de propaganda para a empresa.

Ao contrário do relatório da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses mas seguindo a orientação de outros, como

o da Sociedade Estoril ou o dos Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá, o Relatório da Companhia Portuguesa começa logo de início por se ocupar da situação financeira da empresa que apresenta um resultado negativo de 117.052.946\$00 e que teria atingido 201.425.906\$00 se não fossem os subsídios reembolsáveis concedidos pelo Estado, o que quer dizer, que dada a sua natureza, terão de ser pagos pela Companhia, vendendo-se bem a difícil situação existente. Enquanto no exercício transacto o resultado negativo foi de 74.677.611\$00, o actual, em vez de eliminar ou reduzir o mal, pelo contrário ainda o agravou em mais 42.375.335\$00. A situação financeira é muito triste, conforme acentua muito bem o Relatório.

As receitas do tráfego ferroviário alcançaram 845.568 contos, apresentando um aumento em 1962 de 17.542 contos em relação a 1961, concorrendo para isso a a expansão do transporte de passageiros e um ligeiro aumento na pequena velocidade. Porém, reparando melhor, o ritmo do aumento das receitas foi inferior ao do ano transacto, pois neste há a contar com uma elevação tarifária.

Continua a linha de Sintra a dar um resultado deveras favorável desde a sua electrificação em 1956; com uma receita inicial de 1.480 contos, alcançou em 1962 a soma de 3.818 contos ou seja 19% de toda a expansão das receitas de passageiros. É um facto para ponderar o aumento das receitas numa linha suburbana desde que se deu a electrificação e possui um serviço que, pelo número de comboios bem como o magnífico material, satisfaz o público, parecendo que seguindo este exemplo estaria o problema resolvido em toda a via férrea.

Não é assim tão fácil, pois convém não esquecer que na mesma data se deu a electrificação de parte da linha do Norte e actualmente o serviço alcança o Entroncamento, porém não deve ter dado grande resultado nas receitas pois o relatório não lhe faz alusão. A explicação está apenas no aumento populacional das diversas localidades da linha de Sintra, enquanto o mesmo se não deu na zona servida pelos tranvias entre Lisboa e Azambuja, pois o número de habitantes não tem tido elevação apreciável. A linha de Sintra mostra quanto o bom serviço pode em parte provocar o aumento do tráfego e daí o das receitas, mas não é tudo, como de uma forma semelhante se deu na linha de Cascais a partir da sua electrificação em 1926. Se a Companhia Portuguesa só explorasse a linha de Sintra, teria um resultado lucrativo, porém do aumento das receitas nesta linha alguns ensinamentos há a reter.

O rendimento do tráfego de mercadorias manteve-se estável, com uma pequena oscilação favorável de cerca de 1%. Ora constituindo as mercadorias a receita fundamental duma linha férrea (e o exemplo encontra-se em Portugal com a primeira empresa ferroviária que, não tendo serviço de mercadorias viu-se obrigado a entregar a linha ao Estado), verifica-se assim a importância do problema.

Concorrente a este tráfego encontra-se a camionagem que está senhora das mercadorias ricas e que deixa para o caminho de

ferro as mercadorias pobres, facto a ponderar, mas convém lembrar que o serviço ferroviário de mercadorias em Portugal e noutros países, mantendo a antiquada distinção entre pequena e grande velocidade, não corresponde às necessidades actuais duma época em que se criaram comboios expressos internacionais de mercadorias. A solução encontra-se na existência de um serviço rápido de transporte de mercadorias com tarifas mais elevadas e num serviço normal a preços reduzidos correspondente à actual grande velocidade, extinguindo-se a pequena velocidade, sistema em vigor nalguns países e que já devia existir em Portugal. Atribuir os males à camionagem e estabelecer tarifas concorrentes para apenas vencer a concorrência, não é solução do problema, nem representa benefício para o público, nem está dentro dos princípios da coordenação dos transportes terrestres. A concorrência neste caso tão-pouco é vantajosa e tem de se proceder à harmonização dos interesses.

Para melhorar o serviço de passageiros, procurou a Companhia em 1962 empregar carruagens metálicas e metalizadas, uniformizando as composições de longo curso, tudo num louvável sentido de beneficiar os utentes. Aumentaram-se as unidades triplas e as carruagens de segunda classe, contratando-se o fornecimento de material automotor.

Acerca do material ferroviário muito há a dizer, tendo que se reconhecer com justiça que desde 1946, estabelecida a fusão das empresas, houve uma sensível melhoria de carruagens de todas as classes e em qualquer serviço empregadas, isto tanto mais de acentuar quanto o material ferroviário português atingira um dos mais baixos níveis europeus. Basta recordar o emprego nos tranvias de carruagens de dois eixos ainda no começo do século, quando este serviço se introduziu em Portugal, enquanto as composições dos rápidos eram constituídas por carruagens de madeira. Noutras linhas as carruagens vindas em 1924 por conta das reparações alemãs, representavam o melhor que se

podia encontrar. Tudo indicava a decadência de um serviço que conhecera dias gloriosos, e agora, com alegria do automobilismo e da camionagem estava condenado a desaparecer. Erro grave quem tal pensasse, pois os caminhos de ferro encontravam-se apenas em crise, e dela haviam de triunfar com vantagem para todos.

Na parte referente ao material de passageiros, o progresso tem sido valioso para honra da Companhia Portuguesa, mas tem de se ir até ao fim, não só pelo emprego de carruagens metálicas que agora, pela primeira vez, são fabricadas em Portugal, como pela aquisição de automotoras cómodas e rápidas. Pelo relatório verifica-se com alegria que se continua, mas tem de se acabar definitivamente com as carruagens de dois eixos, só admitindo carruagens de quádruplo rodado para todas as linhas. Quanto mais intensamente o público sentir os benefícios, mais rapidamente acudirá aos caminhos de ferro, pois não existirá qualquer má vontade, uma vez que se procura servir, como é condição fundamental de um serviço público.

Nota com razão o Relatório que a situação dos caminhos de ferro não é brilhante em muitas nações e até países, como a Suíça e a Suécia, encontram grandes dificuldades financeiras na exploração ferroviária. Acrescentarei até que um fenómeno idêntico se observa em França com os seus modelares caminhos de ferro, os melhores da Europa, onde o prejuízo em 1961 foi de 91,05 milhões de francos, inferior em 55,10% ao de 1960, o que mostra como a Sociedade Nacional está lutando vantajosamente para vencer as dificuldades.

Todavia estas situações deficitárias não devem servir de exemplo ou de consolação, antes se tem de procurar eliminar os deficits, pois há caminhos de ferro que dão lucro. Sem sair de Portugal existe, no continente, a Sociedade Estoril cujo saldo de exploração em 1962 foi de 13.733.98\$20, e em Angola a Companhia de Caminho de Ferro de Benguela obteve no mesmo ano um lucro líquido de 128.930.916\$53 que lhe permitiu um dividendo de 10% ao

capital accionista. Logo é possível haver lucro em matéria ferroviária ou pelo menos evitar prejuízos graves.

A solução do problema encontra-se, em parte, no Relatório onde se acentuam as dificuldades da Companhia Portuguesa, pois desde a concessão única os prejuízos acumulados atingem 368 mil contos. Entende a empresa que é indispensável a aplicação de uma reorganização de serviços para o que obteve a colaboração da Organização Paul Planus e o emprego dos mais modernos princípios da Cibernética e da Automatização.

Só merece aplauso esta orientação, pois sempre que se não pode, por si só, resolver um problema ou não se sabe, deve-se lealmente confessar e procurar resolvê-lo com a intervenção de estranhos. Quando se verifica que um dos maiores males para os caminhos de ferro é o excesso de pessoal, do inferior ao superior, é com satisfação que se observa a forma como a Sociedade Nacional conseguiu em França, diminuir ⁽¹⁾ o número de empregados de 502.000 em 1945 para 347.400 em 1962 e com um serviço muito maior.

Com esse fim sinalizou-se tudo quanto foi possível, pelo que os passageiros nada têm que perguntar ou informar-se, bastando apenas saber ler, pois as indicações são completas e perfeitas, desde os grandes letreiros até aos gráficos indicando o lugar onde, em composições de vinte unidades, se encontra a carruagem desejada. Obteve-se, igualmente, um rendimento do pessoal para que todo o esforço seja útil e proveitoso, educando-o no necessário, de modo a que cada empregado seja um técnico. Recordo dois episódios que observei e elucidativos dos dois factos indicados.

Em Abril de 1953 tinha de tomar em Montpéllier um comboio vindo de Marseilha que se dirigia a Port Bou, onde eu passaria para o rápido de Barcelona. O comboio passava cerca das 5 horas e no percurso a composição separava-se para destinos diversos, pelo que era necessário

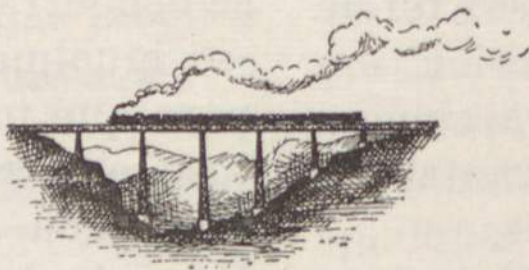
(1) L'Année Ferroviarie 1963, Paris 1963, pág. 135 a 136.

entrar na carruagem própria. Naquela hora da madrugada vi apenas, quando cheguei à estação, o empregado que me vendeu o bilhete, mas era o suficiente. Dirigi-me ao cais, li no cartaz o número da via aonde tinha de me dirigir através de uma passagem subterrânea, e aí verifiquei o gráfico que me indicou o lugar aproximado onde parava a carruagem que eu desejava. À hora exacta o comboio chegou e tive apenas de subir para a carruagem que estava quase na minha frente.

O outro exemplo observei-o na estação de S. Lázaro em Paris, quando em Junho deste ano tomei um comboio para me dirigir a Versalhes. A empregada que vendia os bilhetes tinha, de tal forma, os movimentos automatizados que recebi o bilhete e o troco do dinheiro em menos de 5 segundos. Como é sabido, esta estação é das de maior movimento para serviço dos arredores, e diàriamente por ali passam centenas de milhares de pessoas. É preciso saber-se da profissão e ter agilidade.

Deixando esta parte triste das dificuldades financeiras em que a Companhia Portuguesa teve o exercício de maior prejuízo até hoje existente, e cuja situação tem de se modificar sem aumentos tarifários e de coordenação com a camionagem, passo a ocupar-me do progresso ferroviário indicado no Relatório.

Além do aumento do material circulante, onde se tem de ir muito mais longe, como já indiquei, prosseguiu a renovação da via e sua electrificação, de forma a poder-se pensar que em 1964 os comboios eléctricos irão mais além de Coimbra. Espera-se também ter terminada a duplicação de toda a via férrea do Norte até Gaia, visto só se chegar a Campanhã, depois de construída a nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro, salvo no túnel de Albergaria, o que não é sem tempo, pois é vantajoso lembrar que a via dupla de Lisboa ao Porto foi iniciada há mais de um século.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Paisagens e artesanato dos Açores

Com a presença do Secretário Nacional, da Direcção da Casa dos Açores e de numerosas pessoas, inaugurou-se na tarde de 15 do corrente, num dos Salões do Palácio Foz, uma esplêndida exposição de fotografias e de objectos do artesanato regional.

Neste momento em que se vêem cartazes de propaganda das nossas praias e das nossas termas, em que, de mistura com eles, se assiste a uma aliciante campanha de viagens ao estrangeiro, a Exposição de fotografias promovida pela Casa dos Açores veio lembrar que a 150 minutos de distância (viajando-se por avião) e a menos de dois dias, tomando passagem num paquete moderno, se encontram nove ilhas maravilhosas, das mais belas do Mundo e cujo conjunto se chama Arquipélago dos Açores. São as ilhas de Antero, de Vitorino Nemésio, do pintor Domingos Rebelo e do estatuariário Canto da Maya. São as ilhas das lagoas das Sete-Cidades e do Vale das Furnas; das touradas à corda, grande atracção da Terceira; das Festas do Espírito Santo; e todas tão belas que uma se chama *Graciosa* e outra *Flores*, e tão religiosas, tão apegadas à fé tradicional, que três delas têm nomes de santos: *Santa Maria*, *S. Miguel* e *São Jorge*.

Verão ardente. Agora, nas nossas Ilhas, a temperatura é de Primavera. Quem for ao Palácio Foz ver a exposição açoriana, vai com certeza sentir o desejo de conhecer e admirar, de perto, Portugal insular. E quem viajar nos barcos da carreira terá, como brinde, a feliz oportunidade de desembarcar, tanto à ida como no regresso, numa outra terra encantadora, a Ilha da Madeira.

Há que felicitar a Casa dos Açores pela sua iniciativa. Esta exposição, que despertou um grande interesse, será, possivelmente, a primeira de uma série. Assim o esperam os açorianos, residentes em Lisboa, e assim o desejam os portugueses da metrópole.

Há muito que ver e admirar em todas essas ilhas, verdadeiras e preciosas pérolas do Atlântico. Lagoas lindas, águas medicinais, águas de mesa, estâncias termais, lindas igrejas com notável arquitectura, com portais manuelinos; vilas características; costumes antigos e um delicioso clima temperado. Em todos esses jardins floridos está presente Portugal.

Os turistas portugueses vão procurar longe o que, facilmente, podem encontrar nas nossas ilhas. Nem na própria Suíça se encontram lagos mais belos do que os das Sete-Cidades e Furnas, em S. Miguel, e os da Ilha das Flores.

Os nossos artistas



Grupo escultórico do artista açoriano Francisco Xavier da Costa e que faz parte do novo Teatro Micaelense



Senhora do Rosário

*Senhora, quero rezar,
e eu hei-de rezar, Senhora,
pelas noites sem luar,
por todo aquele que chora.*

*Quero rezar pelas fontes
dos meus olhos que secaram ...
e pelos lírios dos montes
que nunca desabrocharam.*

*Quero rezar pelos passos
que se perderam além ...
pelos que estendem os braços
e não encontram ninguém ...*

*Pela ânsia mais sentida
que morre dentro de nós ...
Por esta canção perdida
que não chegou a ter voz.*

*Tanta estrela sem brilhar,
tantos dias sem aurora!
— Eu já não posso rezar,
fechai-me os olhos, Senhora!*

VIRGÍLIO DE OLIVEIRA

TERRAS DA NOSSA TERRA

O magnífico edificio da Câmara Municipal de Ovar

OVAR

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

A mais importante vila do distrito de Aveiro, a laboriosa Ovar, fica situada na nossa principal via férrea e torna-se, pois, de fácil acesso a quantos a desejem visitar, tanto mais que na sua estação efectuem paragem os comboios rápidos Lisboa-Porto. O tempo que medeia entre a chegada dos dois rápidos, ascendente e descendente, permite ver os pontos essenciais da vila e dos seus imediatos arredores, pelo que um dia se torna bastante para este instrutivo e agradável passeio. No entanto, a quem disponha de mais tempo, não podemos deixar de aconselhar também a visita a outros pontos do concelho, mais afastados da sede, como Esmoriz e a sua Barrinha.

A actividade económica do concelho depende, em grande parte da Ria, que estende os seus braços mais meridionais pelas terras vareiras; assim, a pesca e as indústrias dela derivadas, bem como a agricultura, grandemente favorecida pelos excelentes adubos marinhos, têm constituído os principais modos de

vida da população de Ovar. Recentemente, porém, o concelho tem-se industrializado e hoje já conta com numerosas instalações fabris, que vão desde as serrações às fábricas metalúrgicas e de motores eléctricos.

Como atractivos turísticos, tem Ovar a Ria a dois passos e, a cinco quilómetros de boa estrada, a magnífica praia do Furadouro. Oferece interesse observar nesta última a faina da pesca de arrasto, assaz curiosa; outrora essencialmente piscatória, a praia do Furadouro vem-se tornando, de ano para ano, ponto de reunião de numerosos banhistas, não só do concelho, como também de São João da Madeira. Vem até a propósito notar que os habitantes dessa vila, fortemente industrializada, já tanto se habituaram a procurar o repouso e os bons ares no Furadouro que consideram esta como a sua praia.

Não são numerosos nem grandiosos os monumentos de Ovar; não deixam, porém, de merecer uma visita. Oficialmente classificados de imóveis de

interesse público, existem apenas na vila os afamados *Passos de Ovar*. São sete capelas, construídas em 1748, que, como o seu próprio nome indica, comemoram a Paixão de Cristo. Uma delas encontra-se na própria Igreja Matriz e é, sem dúvida, a maior relíquia artística da vila. Ornada de magnífica talha barroca, guarda a imagem do Senhor dos Passos e, em dois nichos laterais, vêem-se o *Senhor preso à coluna* e *Ecce Homo*. Completam o rico conjunto quatro baixos-relevos de talha, que representam Jesus no Horto, o Beijo de Judas, a Última Ceia e o Lava-Pés.

A mais monumental de todas estas sete capelas — cuja construção foi custeada mediante o imposto de um real que então se instituiu sobre cada quartilho de vinho — é, no entanto, a do Calvário ou de São Pedro, para a qual se sobe por um elegante escadório. A fachada granítica ostenta os emblemas da Paixão; no interior, o altar-mor representa o Calvário, em figuras de tamanho natural, enquanto nos dois altares laterais se vêem São Pedro e Nossa Senhora da Soledade.

As restantes cinco capelas, dispersas pela vila, representam, também em esculturas de madeira de tamanho natural, algumas de curioso aspecto, os Passos do Horto, do Encontro, do Cireneu, da Verónica e das Filhas de Jerusalém.

Já tivemos ensejo de falar acima da Igreja Matriz. Este vasto templo de três naves, azulejado exteriormente tem, no interior, boa obra de talha e duas magníficas mesas D. João V, na capela-mor. Do adro, contempla-se uma bela vista panorâmica da vila.

A quem aprecie a arte religiosa, não deixará ainda de interessar a capela da Graça, em cujo altar-mor um bom retábulo de talha representa a Anunciação, a Adoração dos Magos e o Nascimento de Jesus.

Na rua de Heliodoro Salgado, fica situado o Museu Regional do Grupo de Escutas que constitui um bom exemplo de quanto pode a persistência e o bairrismo. O Museu, ainda incipiente, mas já legítimo orgulho dos vareiros, deve-se à denodada acção do Chefe do Grupo de Escutas que, num esforço incansável, conseguiu reunir uma notável colecção, toda de ofertas. Nele se acham expostas obras de pintura e de escultura, ao lado de secções devotadas à numismática, à medalhística e à etnografia. Pena é que não tenha, por agora, instalação adequada; mas não nos custa a crer que ela não tardará.

O visitante não deve deixar Ovar sem dedicar uns momentos de atenção aos chafarizes de Neptuno e do largo dos Campos. Foi neste Largo, no n.º 14, que, em 1863, viveu Júlio Dinis; foi também em Ovar que o notável romancista escreveu as *Pupilas do Senhor Reitor* e a *Morgadinha dos Canaviais*, obras cujas principais personagens são igualmente vareiras. Na Fonte do Casal, vários painéis de azulejos evocam o escritor e a sua obra. Próximo do antigo Hospital, há outra interessante fonte, de aspecto senhorial.

Nesta breve resenha, não pudemos dar mais que uma pálida ideia de Ovar e dos seus atractivos turísticos. Quem a pretender visitar, encontrará, no rés-do-chão dos Paços do Concelho, uma secção de turismo bem montada, com um funcionário — o sr. José Maria Graça — sempre pronto a atender quantos visitam a sua encantadora terra.

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

 BUSH - 59 cm.



Agora mais belo mas sempre com as mesmas características **Bush,**

SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RÁDIOS TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA
RADIOGRAMOFONE, GRAVADORES DE SOM, ETC.

Representantes: UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA} Rua Alexandre Herculano, 5-1.º

LISBOA

Viagens à Volta do Comboio

Por JORGE RAMOS

A VERDADE

O homem atarracado, de óculos de lentes grossas e fisionomia seráfica, entrou na estação do caminho de ferro. Conduzia uma maleta de couro e um chapéu de chuva.

— Pode dizer-me a que horas sai o comboio para Milão?

— Daqui a quinze minutos.

— De que linha?

— Da n.º 7.

— Tem a certeza? É que não me posso enganar. Estou encarregado de o fazer ir pelos ares.

— Seu brincalhão — disse com simpatia o chefe da estação.

O homem dirigiu-se à linha indicada e falou a um ferroviário:

— É este o comboio que vai para Milão?

— É, sim, senhor.

— Vai partir imediatamente?

— Dentro de poucos minutos.

— Terei tempo de lhe pôr uma bomba e voltar a sair?

O ferroviário olhou-o, divertido:

— O senhor, nessa idade, e gosta ainda de brincar!

O homem subiu para o comboio, entrou numa carruagem, colocou um jornal no assento, a fim de ocupá-lo, e pôs a maleta na rede. Em seguida dirigiu-se a um dos revisores:

— Pode dar uma olhadela à minha maleta, enquanto vou lá fora um instante?

— Pois não...

— Será bom não lhe tocar, porque contém uma bomba.

— Está bem, está bem! — disse o revisor com um largo sorriso. — Vejo que o senhor é uma criatura bem disposta. Vamos ter uma viagem divertida.

O homem saiu da estação. Nisto ouviu-se formidável explosão. Um polícia que estava próximo, exclamou:

— Que terá acontecido?

— Não foi nada — respondeu o homem. Fui eu que pus uma bomba no comboio que vai para Milão.

O polícia repreendeu-o ásperamente:

— Acha que o momento é para brincadeiras?

E correu para ver o que havia acontecido...

UM EXPRESSO CÉLEBRE NO ROMANCE MODERNO

Agatha Christie, a mais extraordinária romancista que elevou a novela policial a um alto nível literário, é, como se sabe, uma das escritoras mais lidas do Mundo. De imaginação prodigiosa, conhecendo perfeitamente a técnica do «suspense» e a montagem do enredo, dotada não só de invulgar capacidade criadora como de uma profunda argúcia psicológica, a fecunda escritora ocupa uma posição inconfundível, porquanto é também uma hábil narradora com um estilo vivo, sóbrio, expressivo, perfeitamente ajustado ao colorido emocional ou ao incisivo desenho da acção.

Uma das obras-primas de Agatha Christie é o romance *Um crime no Expresso do Oriente*, traduzido hoje em todas as línguas. Bastaria o título do livro para incendiar a curiosidade do leitor. Mas só por si, «expresso do Oriente» traz à memória o que ele representou como motivo de inspiração.

De facto o Sinyon-Orient-Express, o rápido mais célebre e luxuoso do Mundo, que ligou a Europa ocidental ao Oriente (fez o longo trajecto Londres-Paris-Milão-Veneza-Atenas-Belgrado-Sofia-Istambul) celebrizou-se nas páginas do romance moderno. A presença neste comboio de personagens por vezes bastante curiosas serviu de tema a grande número de novelas de aventuras e de espionagem. Maurice Dekobra tornou-se um escritor famoso a partir de 1925, quando fez viajar as suas heroínas, estranhas e fatais, nas carruagens do Expresso. O enredo do romance *Veneno Chinês*, de Bonnart, decorre, como se sabe, no grande «rápido» cosmopolita, que contou sempre nos seus passageiros, diplomatas, agentes secretos, milionários, soberanos, e escritores de renome como Paul Morand. O romancista de *Ouvert la Nuit*,

deu-lhe quase uma alma, e o poeta Valéry Larbaud cantou-o naquele poema, cuja ode célebre não podemos deixar de recordar:

*Nas solidões montanhosas da Sérvia
E mais longe, através da Bulgária
Coberta de rosas...*

*Empresta-me o teu grande ruído
O teu nocturno deslizar
Através da Europa iluminada,
Ó comboio de luxo!
É a angustiosa música que ouvimos
Ao longo dos teus corredores
De cobre doirado
Enquanto por detrás das portas de laca
Com pesados puxadores de bronze
Dormem os milionários.*

O «Orient-Express», como foi primeiramente designado, começou a percorrer a Europa em 5 de Fevereiro de 1883. Era o primeiro «rápido» de luxo internacional criado pela Companhia dos Grandes Expressos Europeus, fundada em Liège. Ligava Paris a Constantinopla em 30 horas, por Estrasburgo, Karsbrue, Estugarda, Ulm, Munique, Viena, Budapest, Bucarest e Varna, onde os passageiros tomavam o barco para atravessar, em quinze horas, o Mar Negro. Era o comboio das grandes potências: França, Império Alemão, Império Austro-Húngaro, Império Otomano. Este autêntico palácio rolante, que estabelecia as mais rápidas ligações entre a Ásia e a Europa atlântica, colocava Paris a 66 horas do Bósforo. Em 1934 designavam-no pelo «comboio das capitais»: unia todas as grandes capitais do Ocidente (Paris, Londres, Bruxelas, Amsterdão, Berlim, Praga e Viena) a todas as capitais do Próximo Oriente: Belgrado, Sofia, Ankara, Beyrute, Cairo, Teherão. Circunstâncias atmosféricas e catástrofes naturais prejudicaram muitas vezes a sua marcha. Em 1929, partindo de Paris em 29 de Janeiro, esteve bloqueado onze dias pela neve em Tcheikesk, na Trácia oriental, e só chegou a Istambul a 12 de Fevereiro! Em Fevereiro de 1911 as inundações do Andá barram-lhe o caminho; em 8 de Março detém-no o tremor de terra de Shopije, e a 10 de Abril uma avalanche de neve em Inoi não lhe permite chegar à tabela à estação de Atenas...

DIÁLOGOS INCRÍVEIS

— Desejava uma passagem para Coimbra, num comboio que saia, no máximo, dentro de meia hora. Quero um lugar isolado, na primeira carruagem, à janela, de costas para a máquina.

— Pois não, cavalheiro. E a máquina quer a carvão, a óleo diesel ou eléctrica?

— Qualquer serve. Assim que o comboio principie a andar, eu salto...

O Revisor: — O seu bilhete...

O passageiro procura, remexe em todos os bolsos,

levanta-se, senta-se, volta a procurar. Não encontra o bilhete. O revisor resolve não aborrecê-lo mais.

— Está bem, está bem... Eu volto a passar aqui. O sr. depois mostra-me o bilhete.

— Muito obrigado. Garanto-lhe que comprei o bilhete, e a Companhia não perde nada se eu não o entregar. Mas tenho de encontrá-lo para saber aonde é que eu vou...

RAMON GOMEZ DE LA SERNA E AS SUAS «GREGUERIAS» FERROVIÁRIAS

I

Nas salas de espera das estações pensa-se sempre numa estação onde não chega comboio algum...

II

As últimas lágrimas de despedida no comboio que parte brotam da mangueira do depósito da água para encher as locomotivas.

III

Toda a paisagem espreita para ver a hora nos relógios das estações.

IV

Os túneis embalam-nos em algodão de fumo quente...

V

A última locomotiva que apita de madrugada é como o choro de uma criança que desperta.

VI

O comboio faz-nos sempre pensar num túnel que foge...

VII

Quando os comboios apitam parecem soar a nossos ouvidos como se tivéssemos orelhas de elefante.

VIII

Depois do choque fatal, fica sempre um sapato de mulher...

IX

Uma carruagem tombada parece o desastre de uma baleia.

X

O comboio com os seus apitos põe mais longe o sítio a que nos leva.

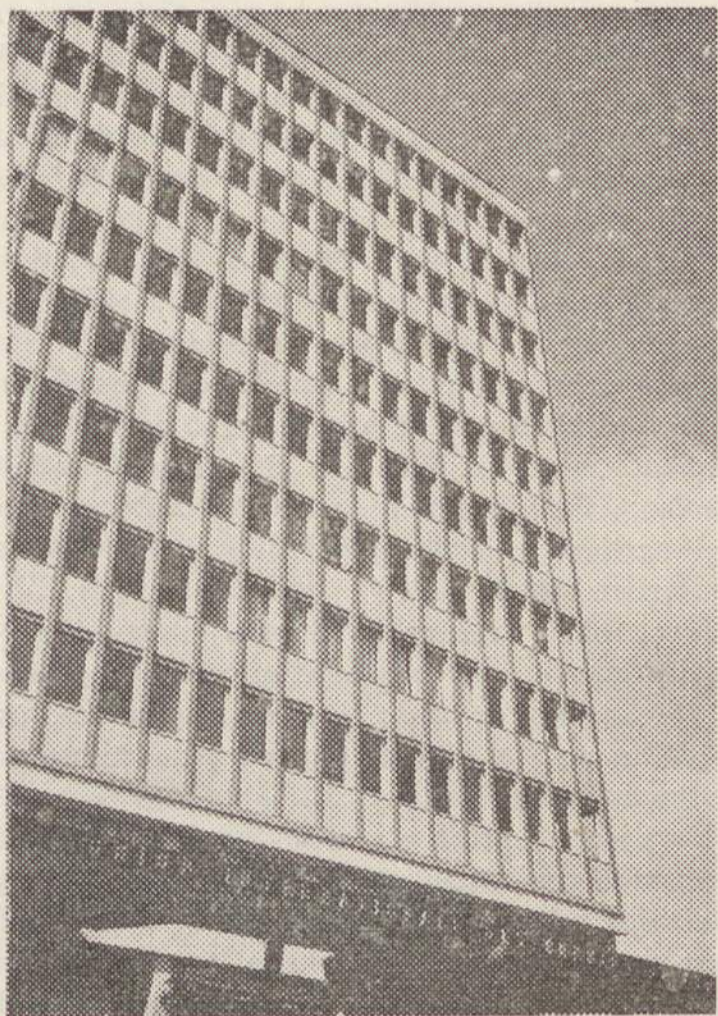
ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,45 — «O Miúdo da Bica».

COLISEU — Cinema.

A nova Sede da U.I.C.



A gravura acima mostra-nos o imponente edifício de dez andares mandado construir pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.) para sua nova sede em Paris, na Rua Jean-Rey 14/16 e que foi inaugurada em 29 de Maio último, na presença de numerosas personalidades, entre as quais o Ministro francês das Obras Públicas e Transportes, sr. Marc Jacquet, o presidente da U. I. C., sr. Gschwind (Suíça), e o Secretário - Geral, sr. Louis Armand, que acaba de ser eleito para a Academia Francesa.

A C. P., como já tivemos a oportunidade de referir, forneceu a pavimentação em mosaico de cortiça da grande sala de conferências, cujo trabalho, que foi muito apreciado, foi executado com material e mão-de-obra portuguesa.

* * *

Fundada em 1922 e locatária, desde 1928, de um antigo palacete particular da rua de Prony, no 17.º bairro de Paris, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U.I.C.), acaba de tomar posse de novo imóvel, que mandou construir, na rua Jean-Rey, n.ºs 14 e 16, próximo da Torre Eiffel, num terreno pertencente ao domínio público da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses.

Este imóvel, cuja primeira pedra tinha sido colocada no dia 25 de Setembro de 1960 pelo presidente então em exercício da U. I. C., professor H. M. Oeftering, primeiro presidente do Caminho de Ferro Federal alemão, compreende um vestíbulo de recepção e grandes salas de reunião no rés-do-chão, vas-

tos vestiários e locais de serviço no subsolo e dez andares para instalação de escritórios. A superfície total dos pisos representa 5710 m².

As três salas do rés-do-chão foram dotadas com dispositivos de sonorização e tradução simultânea em quatro línguas. Graças a um mobiliário especial, estas salas prestam-se a diferentes transformações, segundo a importância das sessões e o número dos seus participantes. A mais ampla pode conter trezentas pessoas; as duas outras, respectivamente, 135 e 50 pessoas.

Encontram-se, no primeiro andar, uma «cafeteria», um terraço e uma sala de espera e repouso; no segundo, gabinetes de trabalho e de secretariado complementares das salas de conferência; no terceiro, algumas salas de reunião para efectivos reduzidos, e, a seguir, gabinetes para os serviços permanentes do secretariado geral.

Implantado num local central, em frente do palácio de Chaillot, este edifício, com as suas fachadas revestidas de bela pedra da Borgonha, e graças ainda à simplicidade dos seus volumes e ao equilíbrio das suas proporções, apresenta-se impregnado de certo classicismo. Os equipamentos técnicos (iluminação, aquecimento, ventilação, cronometria, telefonia, tradução simultânea, sonorização), foram objecto de pesquisas e de aturadas experiências: marcam um real progresso sobre as instalações similares.

A construção do imóvel foi financiada por meio das reservas de tesouraria do secretariado geral da U.I.C. e de um empréstimo, pelo prazo de 25 anos, autorizado por onze administrações ferroviárias. Além disso, como já tivemos a oportunidade de referir, quase todas as redes contribuíram com uma oferta de grande valor e de alta qualidade artística para o arranjo interior do edifício.

Esta magnífica construção honra o seu realizador a Divisão de Construções da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses, que, nos estreitos limites de tempo e de créditos, realizou um notável instrumento de trabalho, onde as administrações ferroviárias que para ela contribuíram terão o prazer de manter um espírito ainda mais frutuoso de cooperação internacional.

Horários dos comboios das linhas de Cascais e Sintra

Por amável oferta da Companhia de Seguros «Tranquilidade» recebemos vários exemplares dos horários dos comboios das linhas de Cascais e Sintra e editados por essa mesma firma seguradora.

Bem apresentados, de pequeno formato e capa vistosa, constituem um magnífico brinde.

Agradecemos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

§ 4. A expedição contra reembolso dá origem à cobrança de uma taxa a determinar pelas tarifas; esta taxa é devida mesmo quando o reembolso é anulado ou reduzido por uma alteração no contrato de transporte (artigo 21, § 1).

§ 5. Os desembolsos só são admitidos em conformidade com as disposições em vigor na estação expedidora.

ARTIGO 20

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Qualquer expedição pode ser objecto de uma declaração de interesse na entrega, inscrita na declaração de expedição, como está indicado no artigo 6, § 7, alínea c).

A importância do interesse declarado deve ser indicada na moeda do país de partida, em francos-ouro ou em qualquer outra moeda que seja fixada pelas tarifas.

§ 2. A taxa de interesse na entrega é calculada para todo o percurso utilizado, em conformidade com as tarifas do caminho de ferro expedidor.

CAPÍTULO III

Alteração do contrato de transporte

ARTIGO 21

Direito do expedidor de alterar o contrato de transporte

§ 1. O expedidor tem o direito de alterar o contrato de transporte, ordenando:

- a) Que a mercadoria seja levantada na estação expedidora;
- b) Que a mercadoria fique detida em trânsito;
- c) Que a entrega da mercadoria seja adiada;
- d) Que a mercadoria seja entregue a uma pessoa diferente do destinatário indicado na declaração de expedição;
- e) Que a mercadoria seja entregue numa estação diferente da estação destinatária indicada na declaração de expedição ou que seja devolvida à estação expedidora; neste caso, o expedidor pode prescrever que uma expedição começada em pequena velocidade prossiga em grande velocidade, ou inversamente, com a condição de que a estação onde o transporte tiver sido interrompido efectue os dois serviços; pode igualmente prescrever a tarifa a aplicar e o percurso a seguir.

Salvo disposições contrárias das tarifas do caminho de ferro expedidor, são igualmente aceites os pedidos de alteração do contrato de transporte tendentes:

- f) Ao estabelecimento de um reembolso;
- g) Ao aumento, redução ou anulação do reembolso;
- h) A tomar o encargo das despesas de uma remessa sem franquia ou a aumentar as despesas tomadas a cargo, de acordo com as modalidades do artigo 7, § 2.

Não são admitidas outras ordens além das enumeradas acima. As tarifas internacionais podem, contudo, dar ao expedidor o direito de ordenar, além das modificações indicadas acima, outras alterações.

As ordens nunca podem ter por efeito fraccionar a remessa.

§ 2. As ordens superiores acima mencionadas devem ser dadas por meio de uma declaração escrita conforme o modelo previsto no Anexo IVa à presente Convenção.

Esta declaração deve ser reproduzida e assinada pelo expedidor no duplicado da declaração de expedição que será apresentado ao mesmo tempo ao caminho de ferro. A estação expedidora certificará a recepção da ordem ulterior apondo o seu carimbo datador no duplicado, por baixo da declaração do expedidor, a quem este duplicado será então restituído. O caminho de ferro que se tiver conformado com as ordens do expedidor sem exigir a apresentação deste duplicado será responsável pelo prejuízo causado por esse facto ao destinatário a quem esse duplicado tivesse sido enviado pelo expedidor.

Quando o expedidor pedir o aumento, a redução ou a anulação de um reembolso, deve apresentar o documento que lhe foi inicialmente entregue. Em caso de aumento ou de redução do reembolso, esse documento será devolvido ao interessado depois de rectificado; será retirado da sua posse no caso de anulação do reembolso.

Qualquer ordem ulterior dada pelo expedidor sob termos diferentes dos que estão prescritos é nula.

§ 3. O caminho de ferro só dará seguimento às ordens superiores dadas pelo expedidor quando estas foram transmitidas pela estação expedidora.

Se o expedidor o pedir, a estação destinatária ou a estação de paragem será prevenida, por conta do expedidor, por telegrama ou aviso telefónico emitido pela estação expedidora e confirmado por uma declaração escrita. A não ser que a tarifa internacional ou outros acordos entre os caminhos de ferro interessados disponham em contrário, a estação destinatária ou a estação de paragem deve executar a ordem ulterior sem esperar pela confirmação, quando o telegrama ou o aviso telefónico provier da estação expedidora, o que deve ser verificado, em caso de dúvida.

§ 4. O direito de alterar o contrato de transporte cessa em qualquer dos casos a seguir mencionados, mesmo se o expedidor tiver em seu poder o duplicado da declaração de expedição:

- a) Quando a declaração de expedição tiver sido levantada pelo expedidor;
- b) Quando este fez valer o direito que lhe é conferido pelo contrato de transporte, em conformidade com o artigo 16, § 4;
- c) Quando o destinatário está autorizado em conformidade com o artigo 22 a dar ordens, assim que a remessa tenha entrado no território aduaneiro do país de destino.

A partir deste momento o caminho de ferro deve conformar-se com as ordens do destinatário.

ARTIGO 22

Direito do destinatário de alterar o contrato de transporte

§ 1. O destinatário tem o direito de alterar o contrato de transporte quando o expedidor não tiver tomado a seu cargo as despesas referentes ao transporte no país de destino nem tiver inscrito na declaração de expedição a indicação prevista no artigo 6, § 7, alínea h).

As ordens que o destinatário pode dar não têm efeito senão quando a remessa tiver entrado no território aduaneiro do país de destino.

O destinatário pode ordenar:

- a) Que a mercadoria seja detida em trânsito;
- b) Que a entrega da mercadoria seja adiada;
- c) Que a mercadoria seja entregue, no país de destino, a uma pessoa diferente do destinatário indicado na declaração de expedição;
- d) Que as formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas sejam cumpridas segundo uma das formas previstas no artigo 15, § 1, segundo parágrafo.

Além disso, e salvo disposições contrárias das tarifas internacionais, o destinatário pode ordenar:

e) Que a mercadoria seja entregue no país de destino, numa estação diferente da estação de destino indicada na declaração de expedição. Neste caso, pode prescrever que uma expedição começada em pequena velocidade continue em grande velocidade ou inversamente, com a condição de que a estação onde o transporte foi interrompido efectue os dois serviços; pode igualmente prescrever a tarifa a aplicar e o percurso a seguir.

Não são admitidas ordens diferentes das que são enumeradas anteriormente. As tarifas internacionais podem, contudo, dar ao destinatário o direito de ordenar outras alterações além das acima indicadas.

As ordens não devem nunca ter por efeito o fraccionamento da remessa.

§ 2. As ordens acima mencionadas devem ser dadas, por meio de uma declaração escrita conforme o modelo previsto no Anexo IVb à presente Convenção, à estação destinatária ou à estação de entrada no país de destino.

Qualquer ordem dada pelo destinatário sob forma diferente da que fica prescrita é nula.

Para o exercício do seu direito de alterar o contrato de transporte o destinatário não tem que apresentar o duplicado da declaração de expedição.

§ 3. Se o destinatário o pedir, a estação que recebeu a ordem transmite-a por conta do destinatário, por meio de um telegrama ou de um aviso telefónico, confirmado por uma declaração escrita, à estação que deve executar a ordem; esta estação executa a ordem sem esperar pela confirmação quando o telegrama ou aviso telefónico provier da estação competente, o que deve ser verificado em caso de dúvida.

§ 4. O direito do destinatário de alterar o contrato de transporte cessa em qualquer dos casos a seguir mencionados:

- Quando levantou a declaração de expedição;
- Quando fez valer os direitos que lhe são conferidos pelo contrato de transporte em conformidade com o artigo 16, § 4;
- Quando a pessoa designada pelo destinatário em conformidade com o § 1, alínea c), levantou a declaração de expedição ou fez valer os seus direitos em conformidade com o artigo 16, § 4;

§ 5. Se o destinatário tiver ordenado que a mercadoria seja entregue a outra pessoa, esta não fica autorizada a alterar o contrato de transporte.

ARTIGO 23

Execução das ordens superiores

§ 1. O caminho de ferro não pode recusar-se a executar as ordens que lhe são dadas em virtude dos artigos 21 ou 22, nem demorar a sua execução, excepto nos casos seguintes:

- Quando a execução destas ordens já não seja possível no momento em que as ordens chegam à estação que as devia executar;
- Quando a execução seja de natureza a perturbar o serviço regular da exploração;
- Quando a execução está em oposição, se se tratar de uma mudança da estação destinatária, com as leis e regulamentos em vigor num dos territórios a percorrer, especialmente sob o ponto de vista das prescrições das alfândegas e de outras autoridades administrativas;

d) Quando o valor da mercadoria, se se tratar de uma mudança da estação destinatária, não cobre, segundo todas as previsões, todas as despesas de que esta mercadoria será sobrecarregada à chegada ao seu novo destino, a não ser que a importância destas despesas seja paga ou garantida imediatamente.

Nos casos acima visados, aquele que deu as ordens superiores é avisado, o mais cedo possível, dos impedimentos que se opõem à execução das suas ordens.

Se o caminho de ferro não estiver em condições de prever

estes impedimentos, aquele que tiver dado as ordens superiores suportará todas as consequências resultantes do começo da execução das suas ordens.

§ 2. Se a ordem superior prescrever a entrega da mercadoria numa estação intermédia, o preço de transporte será calculado desde a estação expedidora até esta estação intermédia. No entanto, se a mercadoria já tiver sido transportada para além da estação intermédia, o preço de transporte será calculado desde a estação expedidora até à estação em que o transporte foi interrompido e desta até à estação intermédia.

Se a ordem superior prescrever o transporte da mercadoria para outra estação destinatária ou a sua devolução à estação expedidora, o preço do transporte será calculado desde a estação expedidora até à estação de paragem e desta até à nova estação destinatária ou até à estação expedidora.

As tarifas aplicáveis são as que estiverem em vigor em cada um dos percursos no dia da conclusão do contrato de transporte.

As disposições precedentes são aplicáveis por analogia às despesas por operações acessórias e a outras despesas.

§ 3. As despesas provenientes da execução de uma ordem do expedidor ou do destinatário, com excepção daquelas que resultarem de uma falta do caminho de ferro, sobrecarregam a mercadoria.

§ 4. Sob reserva das disposições do § 1, o caminho de ferro é responsável, no caso de falta da sua parte, pelas consequências da não execução ou da execução imperfeita de uma ordem dada nas condições dos artigos 21 ou 22. Contudo, a indemnização que tiver que pagar não deverá ser nunca superior àquela que seria devida no caso de perda da mercadoria.

ARTIGO 24

Impedimento ao transporte

§ 1. No caso de impedimento do transporte, pertence ao caminho de ferro decidir se convém, no interesse do expedidor,

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

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

Os nossos mortos

Condé de Penha Garcia

Faleceu no dia 12 do corrente, vitimado por doença súbita, na sua residência, o ilustre administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, dr. José Penalva Franco Frazão, conde de Penha Garcia.

Foi uma das figuras mais ilustres da sociedade e da política do País. Muito culto, pôs ao serviço dos interesses nacionais o seu saber e o desejo de contribuir para a resolução de vários problemas.

O conde de Penha Garcia era licenciado em Ciências Económicas e Sociais pela Universidade de Genebra e pela École Libre de Sciences Politiques, de Paris. Em Portugal, os seus méritos foram amplamente aproveitados em diversas funções, como subsecretário de Estado da Agricultura, em 1933; como deputado em três legislaturas e presidente da Junta Nacional do Vinho.

Dotado de excepcionais qualidades de trabalho e

pedir-lhe instruções ou se é preferível transportar, por sua própria iniciativa, a mercadoria, alterando o percurso. Salvo falta da sua parte, o caminho de ferro tem o direito de cobrar o preço do transporte aplicável ao percurso utilizável e dispõe dos prazos correspondentes a este percurso, mesmo que sejam de maior duração que os do primitivo percurso.

§ 2. Se não há outra via de transporte ou se, por outros motivos, a continuação do transporte não for possível, o caminho de ferro pedirá instruções ao expedidor; contudo, este pedido não é obrigatório para o caminho de ferro no caso de impedimento temporário resultante das circunstâncias previstas no artigo 5, § 4.

§ 3. O expedidor pode dar instruções na declaração de expedição, para o caso de surgir um impedimento no transporte.

Se, depois de apreciadas pelo caminho de ferro, estas instruções não puderem ser executadas, o caminho de ferro pedirá novas instruções ao expedidor.

§ 4. O expedidor que seja avisado de um impedimento ao transporte pode dar as suas instruções à estação expedidora ou à estação onde a mercadoria se encontra. Se alterar a designação do destinatário ou da estação destinatária ou se der as suas instruções a uma estação diferente da estação expedidora, deve inscrever essas instruções no duplicado da declaração de expedição que deve ser apresentado. Se o caminho de ferro der seguimento às instruções do expedidor sem ter exigido a apresentação do duplicado da declaração de expedição e se esse duplicado tiver sido remetido ao destinatário, o caminho de ferro fica responsável perante este por qualquer dano que daí possa resultar.

§ 5. Se o expedidor, avisado de um impedimento ao transporte, não der, num prazo razoável, instruções exequíveis, proceder-se-á em conformidade com os regulamentos relativos aos impedimentos à entrega em vigor no caminho de ferro em que a mercadoria ficou retida.

Se a mercadoria tiver sido vendida, o produto da venda, feita a dedução das despesas que oneram a mercadoria, deve ser posto à disposição do expedidor. Se o produto for inferior

dinâmico espírito de realizador exerceu as funções de vice-presidente e presidente da Comissão Nacional da Organização Internacional da Alimentação e Agricultura (F.A.O.); secretário-Geral dos Congressos Internacionais de Oleicultura e da Vinha e do Vinho; fez parte da Comissão da Superintendência da Bolsa de Mercadorias de Lisboa e de várias comissões oficiais e missões no estrangeiro.

Desempenhou outros cargos com grande brilhantismo. Assim, em 1958, foi nomeado comissário-geral à Exposição Internacional de Bruxelas; foi vice-presidente da Associação de Agricultura e membro do Instituto Internacional de Ciências Políticas e Sociais. Por diversas vezes representou o nosso País em congressos internacionais e no «Office International du Vin» chefiou a delegação portuguesa.

A sua cultura e a sua experiência estão presentes em várias obras, nomeadamente nas seguintes: «O Direito da Nacionalidade», «A Crise Agrícola», «O problema do Azeite», «Organismos de Coordenação Económica», «O Problema da Alimentação dos Indígenas e Perséfone».

O sr. conde de Penha Garcia, que fazia parte do Conselho de Administração da C.P., era condecorado com a Ordem de Mérito Agrícola da França, a Ordem da Coroa da Bélgica e a medalha de ouro da Legião Portuguesa.

O seu funeral, que foi muito concorrido, constituiu uma impressionante manifestação de pesar.

À ilustre família do extinto apresentamos a expressão do nosso pesar.



às despesas que oneram a mercadoria, o expedidor deve pagar a diferença.

§ 6. Se o impedimento ao transporte vier a cessar antes da chegada das instruções do expedidor, a mercadoria será dirigida ao seu destino sem esperar por essas instruções e o expedidor deve ser avisado desse facto o mais rapidamente possível.

(Continua)

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

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

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraiagem 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

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

