

12.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1963

Número 1817

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

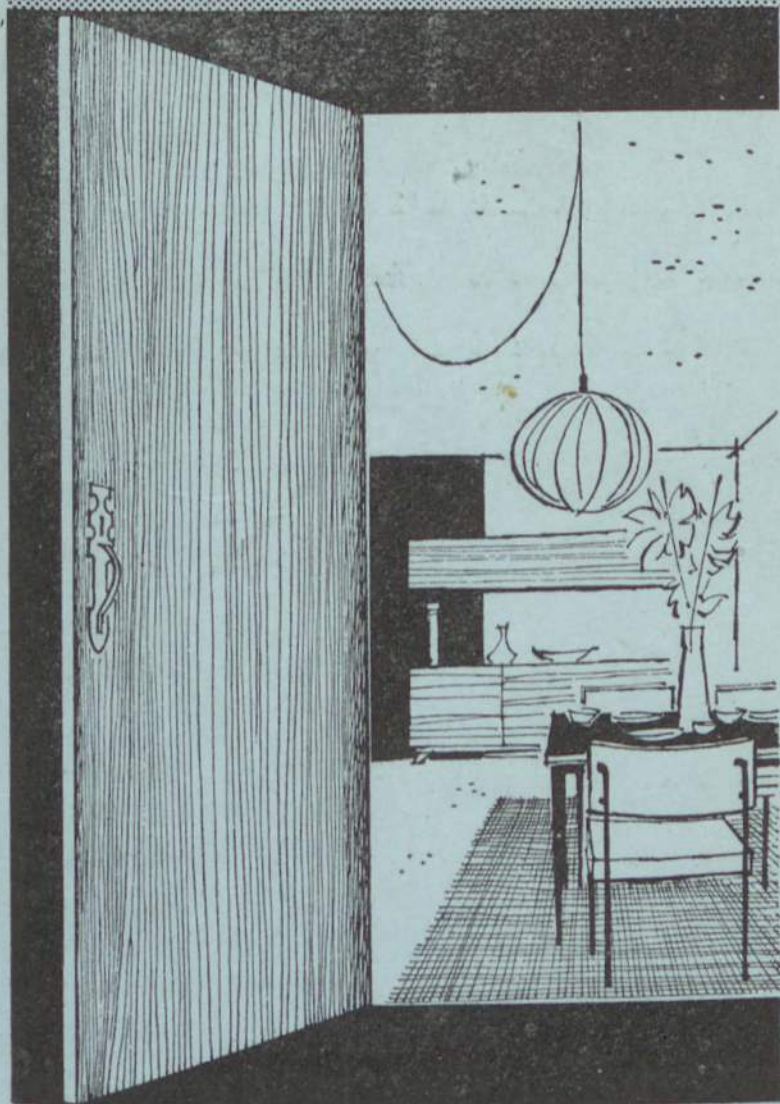
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

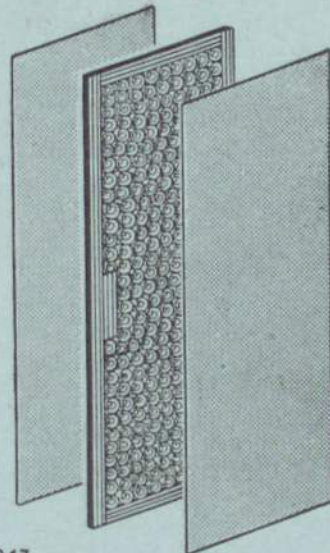
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



**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 — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigrafic

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: 35035

VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL



DISTRIBUIDOS POR SILENO

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 86 1891-8

LISBOA

Jose Maria da Fonseca, Succ. Lda

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES 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: 32 75 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

1817

1 — SETEMBRO — 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

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT

REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
JORGE RAMOS
MÁRIO CARDOSO

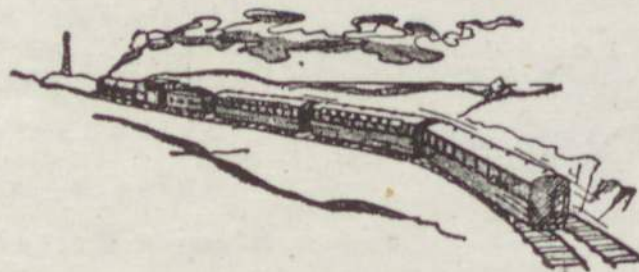
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres — pelo Prof. Dr. <i>J. FARIA LAPA</i>	231
Publicações recebidas	233
A Ponte Sobre o Tejo	234
Algumas palavras... A Carlos d'Ornellas — pelo Eng.º <i>ARMANDO CAMEIRA</i>	235
O falecimento do nosso saudoso Director e as expressivas homena- gens que foram prestadas à sua memória	235
Viagens à Volta do Comboio, por <i>JORGE RAMOS</i>	237
O Turismo e a Amizade Peninsular, por <i>MÁRIO CARDOSO</i>	240
Ecos & comentários	240
Café «Chave d'Ouro»	240
Parte Oficial	242



Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres

Pelo Prof. Dr. J. FARIA LAPA

I

Como prometemos no nosso último número, ao registar, na nossa secção «Publicações recebidas», o notável trabalho do sr. Prof. Dr. João Faria Lapa:— Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres, que foi publicado na revista «Colectânea de Estudos» do Centro de Estudos de Estatística Económica, vamos arquivá-lo nas nossas colunas, pois o assunto nele tratado, magistralmente, é de bástante interesse e actualidade:

1. No decurso do II Congresso dos Economistas Portugueses, há cinco anos realizado em Lisboa e em conjunção com o II Congresso da Indústria Portuguesa, foi assinalada para algumas indústrias nacionais a nota do sobre-equipamento ou da capacidade produtiva excedente, face às condições da procura ao tempo verificadas. No relativo à indústria dos transportes, no continente português, idêntica conclusão ficou expressa, com notória evidência quanto aos transportes terrestres (1).

No presente artigo pretende-se abordar o mesmo tema, restrito agora ao transporte de mercadorias, mas actualizando-o e observando-o por óptica diferente da então adoptada, o que implica o recurso a novos dados e a formulação de hipóteses distintas.

2. No Quadro I estabelece-se o confronto entre a procura global e a procura de prestações de transporte de mercadorias, no caminho de ferro, expressa, esta última, em tonelagem simples.

Como se pode verificar, as variações dos dois conjuntos de valores, da procura global e da procura de prestações de transporte de mercadorias, no caminho de ferro, não apresentam correlação; o primeiro acusa crescimento constante, se bem que com gradientes variáveis, ao passo que o se-

gundo se mostra irregular, ora crescendo, ora decrescendo, e desde o valor de 1956 caindo sucessivamente até ao valor de 1960, inferior ao de 1952.

3. Desta observação se pode concluir não ter incidido sobre os serviços ferroviários o incremento constante acusado pela procura global. Em seu lugar, teriam sido os serviços rodoviários os

QUADRO I

Anos	Procura global, a preços de 1954		Procura de prestações de transporte de mercadorias no caminho de ferro	
	Milhares de contos	Índices	Milhares de toneladas	Índices
1950	51 190	100	3 344	100
1951	52 613	103	3 511	105
1952	53 125	104	3 795	113
1953	56 168	110	3 536	106
1954	58 992	115	3 708	111
1955	62 529	122	3 889	116
1956	65 683	128	4 011	120
1957	69 511	136	3 987	119
1958	70 088	137	3 771	113
1959	72 789	142	3 768	113
1960	75 720	148	3 730	112

Fontes: «O Rendimento Nacional Português» — «Estudos, n.º 54», I. N. E. e «Anuários Estatísticos», do I. N. E.

beneficiários desse incremento? Ou, porque a procura global constitui um complexo fortemente heterogéneo, os seus acréscimos foram de natureza a não originarem expansão da procura de prestações de transporte?

(1) Cf. «Industrialização e Transportes no Continente Português», J. Faria Lapa e R. Torroais Valente.

QUADRO II

Produto interno bruto ao custo dos factores, a preços de 1954,
(em milhares de contos) atribuível às actividades consideradas

ACTIVIDADES	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Agricultura, pecuária, silvicultura e caça ...	12 202	13 198	11 653	13 230	13 240	12 983	12 976	13 505	12 789	13 721	13 363
Pesca	505	505	534	556	591	620	712	679	627	625	737
Indústrias extractivas ..	386	518	521	536	483	511	521	523	442	457	412
Indústrias transformadoras e construção ..	12 719	12 719	13 453	13 902	14 981	16 164	17 483	18 456	19 310	20 194	21 917
Comércio por grosso e a retalho (a)	35	2 660	2 924	3 256	3 615	3 668	3 768	4 015	4 020	4 051	4 115
Casas de habitação ...	1 222	1 256	1 291	1 330	1 371	1 445	1 465	1 521	1 581	1 646	1 710
Serviços diversos (b) ..	3 722	578	621	557	586	628	667	701	719	761	795
Totais	30 791	31 434	30 997	33 367	34 867	35 989	37 592	39 400	39 488	41 155	43 049
Índices	100	102	101	108	113	117	122	128	128	135	140

Fontes: as do Quadro I.

Notas: a) — Só a partir de 1951 inclui empresas públicas e empresas privadas: em 1950, só abrange empresas públicas estando o produto originado nas empresas privadas incluído em «Serviços Diversos».

b) — Em 1952 inclui serviços pessoais em pensões, hotéis e restaurantes. Até 1952 inclui serviços relacionados com transportes. Os valores de 1959 e 1960 foram calculados por estimativa, com base nos valores de 1958.

4. Para a primeira interrogação, não se torna possível encontrar resposta. É absoluta a carência de quaisquer dados estatísticos que facilitem a inquirição, mesmo sumária. Em muitos países, e nomeadamente em França, já de há muito se obviou a essa grave lacuna por processos de sondagem, cujas bases foram cientificamente estudadas e às quais se concede larga publicidade. No nosso País, porém, ela persiste lamentavelmente, mas é de crer que o Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres (Ministério das Comunicações), de recente criação, considere um dos seus primeiros objectivos o dar-lhe provimento.

A segunda interrogação talvez possa, pelo menos em termos de aproximação, ser esclarecida. Para o efeito, recorre-se à discriminação do produto interno bruto ao custo dos factores, da qual se excluíram aquelas actividades cujas variações de produção, muito presumivelmente, não originam sensíveis alterações da procura de prestações de transporte terrestre, de mercadorias. Assim, não se consideram: electricidade, gás, água e serviços de saneamento; organismos de crédito e seguros; transportes e comunicações; administração pública e defesa; serviços de saúde e educação; serviços recreativos; serviços pessoais.

Tomando as rubricas restantes, pode organizar-se o Quadro II inserto nesta página.

Com os números índices constantes deste quadro e os relativos à procura de prestações de

transporte de mercadorias, no caminho de ferro, que já figuram no Quadro I, pode estabelecer-se o seguinte confronto:

QUADRO III

Índices

Anos	Produto interno bruto, a preços constantes, originado nas actividades indicadas no Quadro II	Procura de prestações de transporte de mercadorias, no caminho de ferro
1950	100	100
1951	102	105
1952	101	113
1953	108	106
1954	113	111
1955	117	116
1956	122	120
1957	128	119
1958	128	113
1959	135	113
1960	140	112

O exame dos valores seriados neste último quadro, não perdendo de vista que, no relativo ao produto interno, se tomaram apenas aquelas actividades que mais decisivamente teriam originado variação na procura de prestações de transporte de mercadorias, leva a conclusão de interesse. Verifica-se que de 1950 a 1956, a variação desta procura acompanhou de perto a ascensão assinalada no produto interno, embora desde 1953 a primeira exhiba um certo atraso em relação à segunda. Outro tanto, porém, já não caracteriza o

período seguinte, de 1957 a 1960, durante o qual a procura de prestações de transporte de mercadorias decresce continuamente, ao contrário do produto interno, que acusa variação em sentido oposto. O fenómeno conclui-se pela fixação da procura de prestações de transporte de mercadorias, em 1960, em índice muito próximo do de 1952, quando o produto interno, entre os mesmos anos, mostra, a favor de 1960, o acréscimo de 39 pontos.

Em tais termos, parece legítimo admitir, em princípio, um desvio da procura das prestações de transporte de mercadorias originado na maior preferência pelo outro meio de transporte concorrente — o transporte automóvel —, em detrimento do transporte ferroviário.

5. Dar-se-á, porém, o caso de esse desvio se ter tornado forçoso, por virtude de, atingido o limite da capacidade produtiva do sistema ferroviário, este já não poder responder às novas solicitações da procura?

O reconhecimento do facto de, em 1956, segundo mostra o Quadro III, se ter alcançado o índice de 120 e desde então ele vir decrescendo, responde por si mesmo à dúvida. Mas a comprovação mais convincente de que o equipamento «linha férrea», entre nós, está longe de ver esgotada a sua capacidade produtiva, ou, por outras palavras, de que a linha férrea é susceptível de mais altas produtividades, pode concluir-se do exame do quadro seguinte, em que se confrontam as produtividades da linha férrea (expressas em toneladas-quilómetro por quilómetro explorado) no nosso País e em alguns países estrangeiros:

QUADRO IV

Tráfego de mercadorias — Quantidade de toneladas-quilómetro por quilómetro explorado, em 1959

	Transportes comerciais	Tráfego total
Portugal	240 278	235 017
Espanha	493 679	610 071
Turquia	623 173	670 996
Itália	866 251	924 690
Áustria	1 120 425	1 171 312
Suíça	1 205 049	1 205 767
Bélgica	1 290 006	1 335 292
França	1 397 815	1 480 055
Alemanha	1 595 514	1 723 395

Fonte: Statistique Internationale des Chemins de Fer.

Este quadro demonstra claramente que a produtividade da linha férrea mantém, entre nós, larga margem de expansão: pelo menos, poderia atingir valor sete ou oito vezes superior ao registado em 1959.

Seria lícito, no entanto, admitir a dúvida sobre se as condições de exploração da linha férrea se apresentam entre nós de molde a não consentir a aspiração de promover mais altas produtividades. As limitações do equipamento «material tractor» ou «material de reboque» justificaria essa restrição. Mas o quadro seguinte, em que se ordenam as produtividades por unidade de circulação concede resposta terminantemente negativa a essa dúvida.»

QUADRO V

Tráfego de mercadorias — Quantidade de toneladas-quilómetro por comboio-quilómetro dos comboios afectos ao tráfego de mercadorias e outros, em 1959

Portugal	137,3
Espanha	156,3
Suíça	158,4
Itália	236,3
Áustria	251,0
Alemanha	292,2
França	295,0
Bélgica	302,9
Turquia	307,1

Fonte: Statistique Internationale des Chemins de Fer.

Também este quadro permite a conclusão de que a produtividade do material circulante, do caminho de ferro, limita-se, entre nós, a valor susceptível de sensível aumento.

(Conclui no próximo número)

Publicações recebidas

Relatório e Contas da Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Desta Companhia de Seguros, fundada no Porto em 1871, recebemos o Relatório e Contas do 91.º exercício, findo em 31 de Dezembro de 1962.

A despeito da grande concorrência sentida, como consequência, principalmente, do número exagerado de companhias existentes no País, a vida da Companhia «Tranquilidade» continua a decorrer normalmente, tendo a receita total de prémios e rendimentos, incluindo os das operações no Ultramar e da Agência-Geral em França, subido a 269 351 624 \$ 15, o que representa mais 1 827 695 \$ 38 em relação ao ano anterior. As reservas desta Companhia ficaram elevadas a 513 550 787 \$ 28.

A Ponte sobre o Tejo

Visita dos vereadores do Município de Lisboa às obras em curso

No dia 8 de Agosto os vereadores da Câmara Municipal de Lisboa, acompanhados pelo seu vice-presidente, sr. Aníbal David, visitaram o Gabinete da Ponte sobre o Tejo e algumas das mais importantes obras do grandioso empreendimento. Foram recebidos pelos srs. engs. Arantes e Oliveira, ministro das Obras Públicas, e Canto Moniz, director daquele Gabinete, de quem ouviram minuciosas explicações sobre o andamento dos trabalhos e os problemas relacionados com os acessos, pois na extensão do vasto complexo da ponte há que ter em vista o perigo do empreendimento ficar estrangulado ou parcialmente diminuído nos seus objectivos, caso as vias em construção não forem suficientemente amplas.

Havia cinco acessos à ponte e todos deveriam ter saídas condignas.

Era evidente — acentuou o sr. ministro — que a zona de Alcântara, tal como se encontra, não comportaria o afluxo de veículos. Portanto, a necessidade de coordenar os trabalhos da ponte com os problemas da cidade e de ficar estabelecida colaboração íntima e permanente com o Município. Para mais, impunha-se criar a consciência de que a ponte sobre o Tejo, para além do significado nacional, era também uma obra da cidade de Lisboa.

O sr. eng. Canto Moniz, por sua vez, chamou a atenção dos srs. vereadores para outro aspecto do problema: o das expropriações. Se os trabalhos da ponte e dos acessos estavam financeiramente assegurados por 55 milhões de dólares de empréstimo externo, total que a exploração da própria ponte pagará em vinte anos, por outro lado as despesas com as expropriações terão de ser cobertas pelo orçamento geral do Estado.

O sr. eng. Arantes e Oliveira informou, a propósito, que só no Bairro da Liberdade será necessário demolir centenas de casas. Ou se arranjava maneira de fazer aquelas expropriações, ou então era forçoso recuar no plano previsto. Todavia, confiava em que tudo ficaria pronto como se calculara, tanto mais que ainda faltavam três anos e meio para o final da obra.

Depois, o sr. ministro acrescentou que é necessário ligar os problemas municipais do vale de

Alcântara aos problemas da ponte. Até aqui, a zona era tida como as «traseiras da cidade». Agora, passará a zona de «primeira qualidade». Portanto, afigura-se boa altura de gizar um bom plano, em que se evitem os aspectos menos dignos. Isto não significa a eliminação das casas mais modestas. Significa, isso sim, a das barracas, pois o vale constituirá um ponto dominante de passagem para quem achesse Lisboa.

Do número dos interessantes esclarecimentos que os srs. vereadores ouviram, figura a notícia de que um quarto da obra, na generalidade, já se encontrava construído, correspondente a 700 mil contos, dos quais 500 mil já estavam pagos.

Em nome da Câmara Municipal de Lisboa, o sr. Aníbal David agradeceu as explicações e declarou que o Município, através dos seus serviços apropriados, estava procedendo aos necessários estudos, em estreita colaboração com o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, para, deste modo, se valorizar a bela e harmoniosa expressão urbanística da nossa capital.

Os srs. vereadores visitaram, em seguida, numa vedeta, as obras em curso no rio, ou seja, as das fundações para as torres dos pilares.

No regresso, desembarcaram em Belém, para uma visita ao estaleiro, de ali seguindo para observarem a construção do maciço da amarração dos cabos da ponte, perto da Avenida da Índia, e os pilares do viaduto que, mais ou menos a setenta metros de altura, estabelecerão a ligação entre a ponte e os acessos à cidade e à rede rodoviária nacional da margem norte. Estiveram os srs. vereadores, ainda, no vale de Alcântara, onde se está a construir a auto-estrada, que compreende quinze estruturas, das quais catorze são viadutos modernos.

No final deste ano, vai começar a construção de uma das suas torres metálicas — a que fica no rio do lado da capital, cujos fundamentos ficaram ontem assentes na rocha de basalto do fundo do Tejo. A operação — de «selagem» — demorou quarenta horas e compreendeu o emprego de trezentos metros cúbicos de betão.

A monumental Ponte sobre o Tejo começa a ser uma das mais importantes realidades de Lisboa.

ALGUMAS PALAVRAS...

A Carlos d'Ornellas

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

SÃO algumas palavras despretensiosas, uma lembrança de alguém que pouco escreveu ainda, para quem muito o fez e partiu para sempre...

É uma singela homenagem; espontânea e póstuma, amassada com letras para um homem de letras; letras que jamais serão animadas por ele! É um reconhecimento que parte de um ferroviário para aquele que, durante anos, serviu a nossa causa.

Não me cabe fazer o elogio do que foi ilustre director e grande animador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Todavia, magoar-me-ia o remorso da injustiça se não exteriorizasse nesta hora o meu verdadeiro sentimento, um testemunho pela forma como acolheu quem na vida soube sempre viver sòmente à custa dos próprios méritos!... e em quem, certamente, viu transparecer o estigma que sempre uniu os verdadeiros amantes das letras e os cada vez mais raros entusiastas da via férrea, a partir do momento em que nos conhecemos.

Carlos d'Ornellas morreu...

Com ele desapareceu um grande animador,

um acérrimo e compenetrado defensor do transporte ferroviário, com ele se findou um leal, um valoroso e desinteressado amigo do caminho de ferro.

Tenho ainda presentes na minha memória as fiéis reportagens que nos deu do Congresso de Munique, a última reunião magna da numerosa família ferroviária da Europa. Foi o único meio de comunicação na nossa língua que nos permitiu conhecer muitos dos interessantes aspectos dessas magníficas jornadas.

Nesta hora, ocorre-me, pois, exprimir o preito que lhe devemos e a saudade que nos produz a sua perda irreparável. Não escondo também a profunda tristeza que senti ao reconhecer o nosso tão curto convívio...

Inclino-me respeitosa e sentidamente sobre a sua memória; e quero alimentar a esperança que tanto as gerações do presente, como as futuras, saberão dar continuidade à presença ferroviária da Revista que, durante tanto tempo, orientou com o brilho e o entusiasmo inextinguíveis de quem se devota inteiramente a uma causa que abraça.

Agosto, 1963

O falecimento do nosso saudoso Director e as expressivas homenagens que foram prestadas à sua memória

O funeral do nosso saudoso e querido Director e amigo, sr. Carlos d'Ornellas, constituiu uma grande manifestação de pesar, e nele se incorporaram representantes de todas as classes sociais, pois em todos os meios o Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» conquistara sólidas simpatias pelo seu carácter e pelas excepcionais qualidades de organizador.

Velado, na Igreja da Encarnação, por seus familiares, pessoas de velha amizade e relações, e ainda

pelos redactores, pessoal da Administração e da Tipografia, por altos funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e representantes do «Boletim da C. P.», pelos directores e funcionários do Grupo Onomástico «Os Carlos», por antigos combatentes, representantes da Tertúlia «Festa Brava», de que era fundador e presidente da Direcção, pelos representantes da Casa dos Açores, por jornalistas, colaboradores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e

da revista «Viagem», o corpo de Carlos d'Ornellas, foi transportado no armão da Liga dos Combatentes da Grande Guerra para o Cemitério do Alto de S. João, tendo ficado sepultado no talhão destinado aos militares que se bateram na Flandres. Próximo do coval, os empregados da nossa Tipografia e da nossa Administração transportaram, em ombros, piedosamente, os restos mortais do nosso Director.

A «Casa da Imprensa», do que foi sócio activo e onde prestou muitos serviços, fez-se também representar no funeral.

Numerosas pessoas se associaram às manifestações de pesar pela morte de Carlos d'Ornellas, quer com a sua presença na Igreja da Encarnação, quer incorporando-se no funeral, quer com telegramas e cartões a sua Família, quer ainda com cartões e telegramas à Redacção.

Cumpre-nos agradecer a todos as suas expressões de pêsames e à Imprensa de Lisboa, Porto e província as homenagens prestadas à memória do Director desta revista ferroviária.

Iniciamos hoje a publicação da relação das pessoas que, por telegramas, cartões e presença se associaram à última homenagem do saudoso extinto, senhoras e senhores:

Família de Alberto Malaquias de Lemos, Dr.^a Adelaide Félix, A. Santos Pereira, António Roque, Augusto Ramos, Agostinho Ricon Peres, António Eugénio, Teixeira Ferreira, General António Vitorino França Borges, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, António Taborda Alves Pereira, Álvaro de Andrade, António P. da Silva, L.^{da}, Armando Gil Ramos, General Afonso Botelho, Presidente da Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Amadeu César da Silva, Adelaide Ferreira Lisboa e Abel Garcia Lisboa, António Rodrigues Fernandes, António Machado Alves, Armando Dias, Capitão Alberto de Nápoles Ferraz de Almeida e Sousa, António Gouveia da Silva, António Montês, Director do Museu José Malhoa, Prof. A. Leão de Carvalho, Engenheiro António Alves Gomes Leal, Anita Patrício, maj. Adalberto da Conceição Ferreira Pinto, Arnaldo L. C. Calabaça, Aurora da Conceição Duarte Madeira e Carlos João Madeira, Artur da Silva, Dr. Alfredo Ary dos Santos, António José Piano Júnior, Artur Fernandes Alves Ribeiro, Capitão António Soares Cadete, Artur Rodrigo Costa Santos, Amélia Dias Machado e Adolfo Machado, Capitão Ref. António Gomes Rocha, Pintor António Carvalho, Alice Nascimento Lopes Mega, Alberto Nunes Ruivo, Dr. António Gonçalves Leitão, Alfredo Vieira de Moura Matoso, António Leopoldo Sampaio Rio Guimarães e esposa; Abilardo Graça d'Assunção.

Engenheiro António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, Alice Moniz Pamplona Ramos de Bettencourt e Vital de Lemos Bettencourt, Brigadeiro Abel de Abreu Sotto-Mayor, Alberto Bartissol, Augusta Ferreira da Silva e António Fonseca da Silva, António

Nunes da Silva, Amadeu Manuel Seabra, Alberto da Silva Viana, Artur da Silva Castelo Branco, Augusto Fernandes Dias, Armando Carreira, Álvaro Lopes da Fonseca, António Alves, Arnaldo Cordeiro Crespo, António de Pádua José Barbosa, António Nunes Eliário, Angeles Richard Empis e Carlos Empis, Álvaro Estudante Fontinha, António Freitas, Alberto Cortez Barata, Alberto Guilherme Bartissol Polidoro, Dr. António Filomeno Lourenço de Sousa Leite, Dr. Avelino J. Saraiva de Carvalho, D. Alejandro Freijal y del Villar, Coronel Armando José de Matos, pela Agência de Lisboa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Engenheiro A. da Silveira Bual, Engenheiro António Branco Cabral, António Joaquim Marques, pela Empresa do Jornal «A Voz», L.^{da}, António de Sousa, Artur Martinho Simões, Capitão António de Oliveira Cascais, Abel Hopffer Romero, Dr. Angelino Augusto Ferreira, Augusto Ricardo, António Casanova, Amália Maria Del Rio Rei e Carlos Augusto Sourton Rei, António Pinto Quartim, António Ferreira de Figueiredo, Arnaldo José da Silva, Dr. Bruno Bonotto, Boaventura dos Santos, Dr. Béni António de Araújo Homan, Benjamim Nunes Esteves.

Berta da Conceição Silva Pereira do Vale e Mário Pereira do Vale, Belarmino Joaquim Machado, Carlos Octávio de Almeida, Carlos Crespo, Dr. C. Sobral Blanco, Carlos Ribeiro, Companhia Carris, C. J. Chambers, Camila Craveiro da Silva Marinho, Américo Marinho, Capitão Carlos Marques Loureiro, Carlos Augusto Pedro Marques, Carlos Gama Reis, Dr. Carlos Pereira Madruga de Sousa e Bentes, Cristiano Lima, Carlos Alberto das Dores Anacleto, Major Carlos Augusto de Almeida, Capitão Carlos Gomes Fernandes, Actor Carlos Alves, Carlos Empis, Carlos Alberto Caetano Rei, Dr. Cristóvão de Sousa Pereira, Actor Carlos Leal, Cristiano Xavier Barata, Casa Simões, Casa Gama, L.^{da}, Carlos Alberto Escalera Araújo Alegria, Comissões Administrativas das Delegações de Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Fernando Araújo Alegria, Dr. Carlos Gomes d'Oliveira, Carlos Correia Leitão, Carlos Barral Filipe, Carlos Diogo de Almeida, Carlos Max N. Fernandes, Celeste de Jesus Rodrigues Morais e Carlos Marques Morais, Carlos João Leão de Carvalho Barata Roda, Carlos Queiroga Tavares, Companhia Europeia de Seguros, Comando dos Bombeiros Voluntários da Ajuda, Carlos Neves, Carlos Daniel Worm Costa, Carlos Alberto de Sousa, Casério de Carvalho, Claudino Sobral Portela, Tenente Coronel Carlos Beja, Engenheiro Carlos Guilherme Craveiro Lopes Couvreur, Carlos Simões de Albuquerque, Carlos d'Oliveira, Carlos de Barros Queiroz, Condé da Praia da Vitória, Carlos Pereira da Rosa, Direcção do Orfanato dos Ferroviários da C. P., Dulce da Costa Chagas Gualberto e Fernando Porfírio Gualberto, Direcção da Biblioteca Pública Municipal Pedro F. Tomás, da Figueira da Foz.

(Continua)

Viagens à Volta do Comboio

Por JORGE RAMOS

HÁ CINQUENTA ANOS

Na Bélgica, em 5 de Setembro de 1835, inaugurava-se a linha férrea Bruxelas - Malines (16 quilómetros). Dez anos depois a totalidade das linhas férreas atingia 578 quilómetros. Em 1913, segundo Henri Charriant na sua obra *La Belgique Moderne*, o caminho de ferro abrangia 4 593 quilómetros. Naquela época, 37 sociedades diferentes exploravam 135 linhas secundárias. Estas empresas constituíram-se numa só organização: a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro. Em média os caminhos de ferro belgas consumiam — há cinquenta anos — 2 milhões de toneladas de de carvão por ano.

— Há cinquenta anos Paul Cassonet publicava um livro de impressões sobre a Alemanha: *En Allemagne* (edição Daragon, Paris 1913). Reproduzimos algumas passagens do capítulo *Les Chemins de Fer*: «Os franceses que atravessam a fronteira ficam logo impressionados com a garbosidade dos funcionários dos caminhos de ferro, que têm todos um ar militar... Esta impressão mantém-se durante toda a viagem. Dos revisores, o chefe de estação (com o seu boné vermelho, índice da superioridade como a púrpura romana...) e os seus subalternos *avec leur grand tunique aux épaules carrées* possuem um ar imponente, e é quase com respeito que um simples cidadão se aproxima deles...»

«As carruagens alemãs são, em geral, confortáveis. Só viajam na 1.ª classe os altos funcionários, os oficiais, os grandes senhores... Os soldados só podem viajar na 4.ª classe. A segunda classe é utilizada pela classe média. A terceira é a mais popular. Os franceses, que utilizam em França a 2.ª classe, preferem viajar na 3.ª classe dos caminhos de ferro alemães. Há sempre facilidade de iniciar um diálogo e de saber, a cada momento, qual a região que atravessamos... Só há 4.ª classe nos reinos da Prússia e do Saxe e nos grã-ducados de Oldemburgo e Mecklemburgo. Ao contrário do que sucede em França, pode-se

fumar em todas as carruagens. Há uma para os não fumadores, exibindo o dístico «*Nichtraucher*». Os transways têm o nome de *Personenzug*, e de *Bummelzug*. São pouco recomendáveis. Os grandes expressos são geralmente formados por carruagens de cor. São os *Durchgangszug*, mais conhecidos por «*D Zug*». Para utilizar estes comboios é necessário pagar um suplemento de 2 marcos (1.ª e 2.ª classes) e 1 marco (3.ª classe). Se a distância a percorrer é inferior a 150 quilómetros paga-se metade desses suplementos.

«A maior parte das estações alemãs foram construídas em 1871, quase todas do mesmo estilo, e com subterrâneos que se cruzam por debaixo da linha férrea. À entrada da «sala de espera» encontra-se sempre o «porteiro», personagem importante da estação. Traz com ele uma campainha, chama os viajantes, «enumera os atrasos dos comboios que vão partir» (...), conhece todos os horários, fala diversas línguas, presta pequenos serviços aos passageiros e recebe destes uma gratificação (*trinkgeld*).

— Em 1913 aparecia a 2.ª edição de uma obra que obteve grande êxito de livraria, quatro anos antes, editada em Aurillac (Imprimerie Moderne, 1909): «*Du Danube à la Sprée*». Temos na nossa estante esta edição com o autógrafo do autor, Duque de la Salle de Rochemaure. Abre com o capítulo «*Wurtemberg*», reproduzindo parte do texto de uma carta enviada pela religiosa Veneranda Madre Maria Margarida de Lézeau, à mãe do autor: «A via férrea foi, enfim, inaugurada até Stuttgart, podendo viajar-se comodamente de Estrasburgo. Há mesmo comboios rápidos que só param nas grandes estações, encurtando assim sensivelmente a duração do trajecto. Decida-se, minha querida amiga, e venha estar alguns dias connosco, na nossa bela capital. A minha querida rainha Olga, a quem tanta vez tenho falado de si, ficará contente de vos conhecer». Naquela época, a capital wurtemberguesa tinha 176 mil habitantes. Fundada no século XVI pelo conde Eherard, fora uma cidadezinha sem a importância que viria a ter,

principalmente desde que o caminho de ferro passou a servi-la. A velha *stat gard* onde os «Alemani» criavam os seus cavalos de guerra, viria a ser, séculos depois, um dos mais importantes centros de cultura da Alemanha.

Quase no final do volume, no capítulo dedicado a Dresde, evoca-se o armistício de Março de 1871, «o ano terrível». Viajava-se sem grande pressa... «O comboio avança lentamente de Auvergne para Orléans. Ali é necessário perder um dia inteiro, *sem que alguém possa sair da estação* onde formigam milhares de passageiros». Dresde contava em 1909 apenas 150 mil habitantes (em 1834 a população não ia além de 70 mil almas). «O seu comércio intenso, a sua indústria próspera, devem muito às numerosas linhas de caminho de ferro». O rápido crescimento de todas as povoações por onde passava o caminho de ferro era evidente. Numerosas linhas férreas, partindo de Dresde «confinavam com o Elba, via comercial das mais animadas e um dos factores do seu enorme desenvolvimento, devido ao comboio». Dresde, era já designada naquela época pela «Florença Alemã».

Há cinquenta anos, Albert Dauzat, no seu livro *L'Italie Nouvelle* (editor E. Fasquelle, Paris, 1913), dedica um longo capítulo ao *Resgate dos Caminhos de Ferro em Itália*. Acerca do monopólio dos caminhos de ferro pelo Estado, escreve: «Na Itália, este assunto apresenta-se com um aspecto bastante complexo, porque os dois regimes (exploração pelo Estado e pelas empresas) entraram ao mesmo tempo em vigor. Depois da anexação da Lombardia e de Venécia, o governo italiano nacionalizou os caminhos de ferro das duas províncias. Todavia uma rede privada coexistia: a da Companhia «Mediterrânea». No pensamento do jovem esta forma de exploração era provisória porque o jovem reino encontrou nos seus primeiros dias bastantes problemas financeiros a resolver, e que não lhe permitiam conservar a pesada tarefa da organização das linhas férreas». As convenções de 1885 reconduziram a exploração ferroviária a três companhias: a *Mediterrânea*, que ficou com uma parte do Norte, da região romana, a *Adriática*, que ficou com o Este, e a *Sicula*, com a Sicília. A rede total passou de 8.713 quilómetros em 1880 a 10.121 em 1903 e a 17.000 em 1909.

— Há cinquenta anos aparecia o livro de Edmond Rottach «La Chine Moderne» (edição P. Roger, Paris, 1913). Falando da Região de Iseu-tchoan «a única até agora aberta às relações internacionais», e dos portos de Fchonking (servido por uma estrada lenta e perigosa que atravessa os desfiladeiros do Yangtsé) de Mongtsé e do Yunnan, escreve: «Os caminhos de ferro poderão, um dia, fazer evoluir esta região?». Desde 1

de Abril de 1910 os 857 quilómetros que separavam Yunnan do golfo de Tonquim podiam ser percorridos em caminho de ferro, em três dias. Daquele percurso, 468 quilómetros eram em território chinês. «As linhas férreas da Birmânia — observa Rottach — vindas do sudoeste estão já às portas do Império, e na fronteira oriental do Iseutchoan a locomotiva que deve atingir o Tchentu circula já com alguns quilómetros, a partir de Ichang, sobre o Hang-tsé. É de prever um entendimento sino-birmano, o que permitirá à China construir a sua linha férrea até ao Rio Azul».

OS CAMINHOS DE FERRO NO JAPÃO

No Japão os *Caminhos de Ferro do Governo*, em ligação com as linhas de caminho de ferro privadas, permitem atingir facilmente todos os centros importantes, bem como as regiões de turismo. As linhas do Estado compreendem um sistema de comunicações, de certo modo extenso. (Em 1938, 17.080 quilómetros). Todos os rápidos de longo curso possuem carruagens-cama e vagão-restaurant. O Estado tem acordos com diversas companhias de navegação e com os Caminhos de Ferro da Coreia, Manchúria, Formosa, China, Rússia e países da Europa, para serviços directos com vários países. A rede do governo de Taiwan (Formosa) abrange 880 Km. assegurando o serviço da linha central (504 Km.) de Keelung (posto de acesso ao norte da ilha) a Takão, grande posto do sul. Os caminhos de ferro do governo de Tyosen (Coreia) constituem parte importante da via de comunicação mais curta entre a Europa e a Ásia. A linha principal, numa extensão de 950 Km., vai de Husan a Antung. As outras linhas da Coreia compreendem um total de 2.954 Km. Comboios rápidos asseguram o serviço entre Husan e Monkden. Quanto à Manchúria do Sul (C.^a dos C. de Ferro) Sul - Manchuriana) a rede ultrapassa 1.200 Km. O material é moderno e as carruagens-cama são semelhantes às dos comboios americanos. O comboio de luxo *Ásia* é um super-rápido de linhas aerodinâmicas. Faz o trajecto Dairen-Harbrire (120 Km. horários).

DE LISBOA A PARIS POR 40 ESCUDOS, EM 1.ª CLASSE

De Lisboa a Madrid, por Valência, em 1.ª classe: 14 mil réis. Em 3.ª classe: 7 mil e quatrocentos réis. De Lisboa à Figueira da Foz, em 1.ª classe: 4.380 réis (isto é, menos de 5 escudos). De Lisboa ao Porto 6.930 réis (ou seja, menos de 7 escudos). Em 3.ª classe não chegava a custar 4 escudos. De Lisboa a Paris, em 1.ª classe: 40 mil cento e quarenta réis.

Isto, há 63 anos. Preços de passagens de caminhos de ferro, em 1900...

AO SERVIÇO DOS TÉCNICOS!



Tem sido nossa preocupação dominante uma total colaboração com os electrotécnicos.

Os nossos **SERVIÇOS DE ESTUDOS TÉCNICOS** encontram-se à disposição de instaladores e consumidores para esclarecimento do fabrico e utilização de todos os tipos de cabos.

C'EL

CABOS ELÉCTRICOS

C'AT

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.
FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.
VENDA NOVA — AMADORA

O Turismo e a Amizade Peninsular

Ecos de uma viagem de ferroviários espanhóis
ao nosso País

PELA pena de Emílio Pascual del Cerro, a revista «Ferroviários», de Julho deste ano, boletim editado pelo Comissariado de Informações e Relações Públicas da RENFE, insere um artigo em que descreve, em termos elogiosos, a excursão a Lisboa da Associação Turística dos Ferroviários Espanhóis, realizada em fins de Junho passado.

Depois de mencionar as facilidades concedidas aos excursionistas pela RENFE e pela C. P. (que lhes proporcionou um bilhete colectivo gratuito, na nossa via, para os ferroviários e família), cita com entusiasmo a recepção feita em Lisboa pelos funcionários do turismo português ferroviário, particularmente o sr. Alberto da Silva Viana, chefe da referida Secção, que prontamente os conduziram, em autocarro alugado para o efeito, ao hotel. Daí irradiaram depois a visitar os principais pontos turísticos da cidade — esclarecidos por um guia em espanhol — como a Basílica da Estrela, Mosteiro dos Jerónimos, Monumento dos Descobrimentos, Museu dos Coches (que os encantou), Estádio Nacional, etc. Durante o passeio foram gentilmente obsequiados pelos organizadores portugueses com artigos regionais de artesanato, gentileza que os espanhóis agradeceram com grande regozijo. Seguiu-se à visita à cidade, no dia seguinte, o passeio pelo triângulo turístico Lisboa-Sintra-Cascais-Lisboa, com a visita aos palácios de Queluz e da Pena, ao Cabo da Roca, Boca do Inferno, Cascais e Estoril, regressando pela Costa do Sol. Este percurso, pela real beleza que na verdade tem, deixou os ferroviário espanhóis maravilhados. Estes dois dias de passeio a Lisboa culminaram com a visita do Jardim Zoológico, após o que embarcaram nessa mesma noite para Espanha, trocando-se em Santa Apolónia frases elogiosas e desvanecedoras, demonstrativas da maneira como os serviços ferroviários portugueses se mostraram à altura de receber a caravana espanhola, proporcionando mais um elo de contacto entre as duas nações, elo a que o autor faz votos de continuação, intensificando-se as relações das famílias ferroviárias dos dois países irmãos.

Como elementos afectos ao meio ferroviário não podemos deixar de nos sentirmos orgulhosos desta jornada e fazemos nossos os votos de estreitamento de relações feitos pelos ferroviários da Espanha.

Mário Cardoso

Ecos & Comentários

O Estoril e a Arte de Saber Receber

Na Nota do Dia do «Diário de Lisboa», de 21 de Agosto, lemos, sob a epígrafe «Saber Receber», o seguinte que reproduzimos textualmente, pois se refere a um assunto de capital importância não só para o Estoril mas para o prestígio de todo o País:

«O caso foi relatado pelo nosso prezado colega «Jornal do Comércio» e, se não fosse a seriedade que caracteriza a sua informação, tínhamos o direito de duvidar da sua autenticidade. Um casal francês hospedado num hotel do Estoril teve a surpresa e o desgosto de verificar que os gatunos haviam roubado do seu carro, guardado no parque privativo do hotel, tudo quanto lá tinham deixado na véspera, desde a roupa de uso à máquina fotográfica. Comunicado o sucedido ao gerente, este limitou-se a encolher os ombros, num gesto vago e displicente, declinando toda a responsabilidade no caso. Por sua vez, o chefe do posto policial onde o interessado apresentou queixa limitou-se a dizer-lhe que «casos destes são frequentes e há poucas possibilidades de os evitar por falta de pessoal». Imaginem o estado de espírito em que deve ter ficado este sujeito que guardou o seu carro no parque privativo de um hotel cujo gerente não se mostra muito interessado pelo que acontece portas adentro da sua casa, uma vez que um automóvel não é uma jóia que se possa guardar no cofre, e, que, ao dirigir-se à esquadra para apresentar a sua queixa, é informado, para sua tranquilidade, de que os roubos são frequentes e a Polícia não pode fazer nada por falta de pessoal. Não ignoramos que se praticam roubos em todos os países e que os turistas, exactamente porque desconhecem o meio e os seus costumes, caem, por vezes, em armadilhas perigosas. Mas depois deste e doutros exemplos, que estão a repetir-se com uma frequência alarmante na nossa mais conhecida zona de turismo, como querem que os turistas acreditem em nós e continuem a afluir, como se pretende, a este «vieux pays tout neuf», como diz um dos muitos «slogans» que correm mundo lançados pela propaganda oficial? Saber receber é, com efeito a primeira condição para atrair os visitantes. Desiludi los, constitui um péssimo serviço que se presta ao turismo e ao País, cada vez mais interessado em exportar sol na pele bronzeada dos banhistas e em importar divisas, ou seja aquela parte da pele que, com «bikini» ou sem «bikini», eles deixam cá ficar.»

O Estoril, que foi uma das grandes criações desse homem de excepcional visão que se chamou Fausto de Figueiredo, o Estoril, que é a linda sala de visitas de Lisboa e um dos nossos cartazes de mais larga projecção internacional, desempenha na indústria turística nacional um papel importantíssimo. Tudo o que se fizer por ele, pelo seu embelezamento e pelo seu progresso, redundará, no fim de contas, em benefício do País. Há que criar no Estoril e noutras zonas de Turismo aquilo a que se pode dar a designação de «consciência turística». As respostas e as atitudes das pessoas visadas no «Jornal do Comércio» — o gerente do hotel e o chefe do posto policial — vieram provar, para espanto e desgosto de todos nós, que esses senhores não compreenderam ainda quais os seus deveres não só para com os estrangeiros que nos visitam, mas também para com eles próprios.

País de tradições hospitaleiras, façamos tudo por manter, com dignidade, essas tradições.

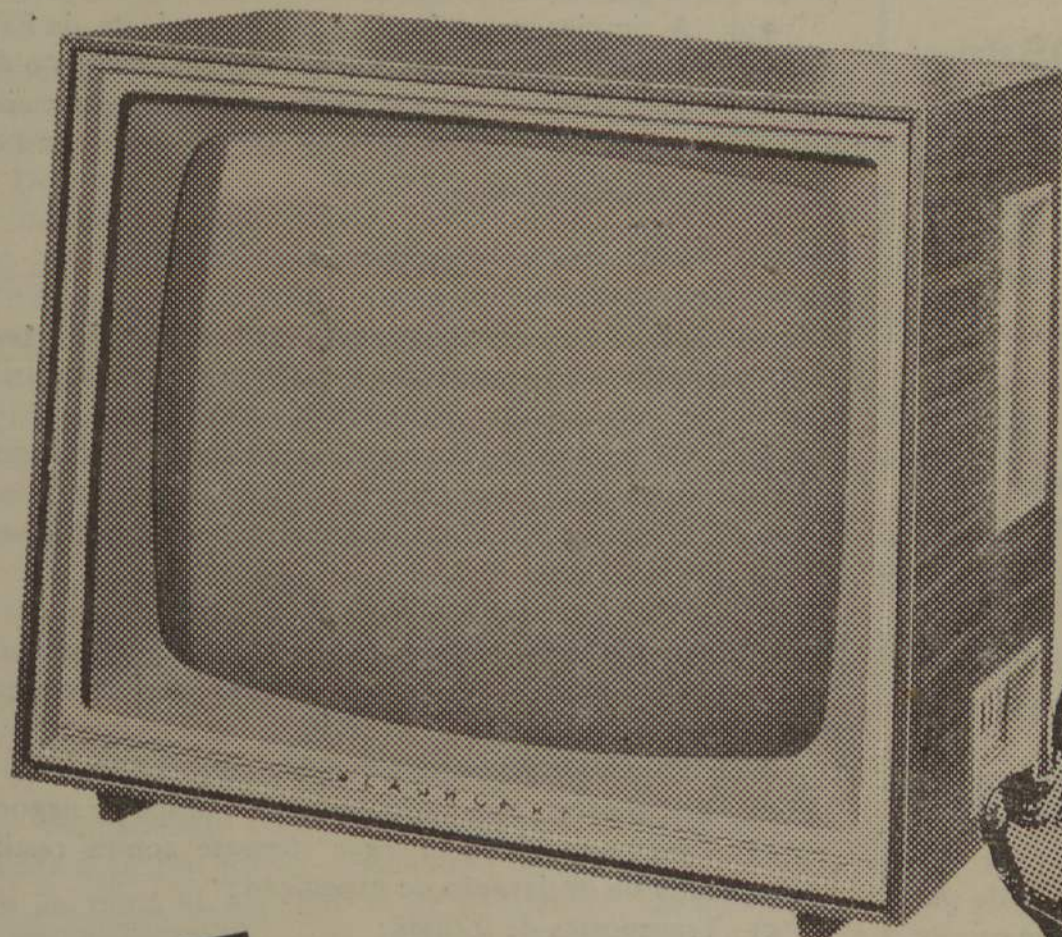
CAFÉ "CHAVE D'OURO"

Da importante firma nossa amiga Vilarinho & Sobrinho, Lda., da rua das Janelas Verdes, 56 a 82, recebemos vários convites para provas do seu magnífico café «Chave d'Ouro», no seu «stand», no Pavilhão Internacional da Feira Popular de Lisboa. Agradecemos a deferência.

PARA A GENTE DE HOJE...



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ



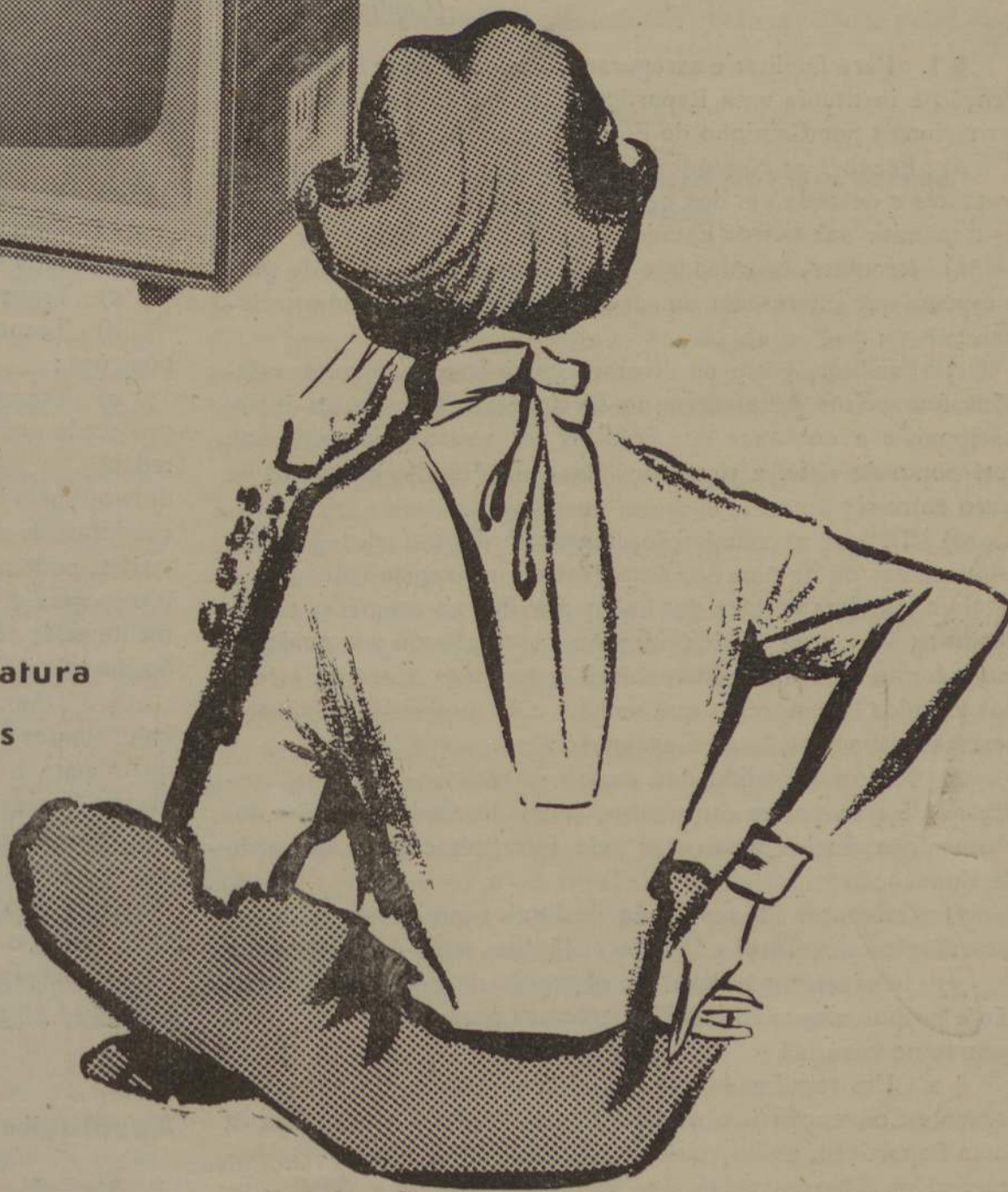
Novo

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

ARTIGO 58

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

(Continuação)

§ 1. Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção é instituída uma Repartição Central de Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, encarregada de:

a) Receber as comunicações de cada um dos Estados contratantes e de cada um dos caminhos de ferro interessados e de as transmitir aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) Recolher, coordenar e publicar as informações de toda a espécie que interessam ao serviço dos transportes internacionais;

c) Facilitar, entre os diversos caminhos de ferro, as relações financeiras necessárias ao serviço dos transportes internacionais e a cobrança dos créditos em atraso e garantir, sob este ponto de vista, a segurança das relações dos caminhos de ferro entre si;

d) Tentar a conciliação, a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte cujas linhas estejam inscritas na lista das linhas prevista no artigo 59, oferecendo os seus bons ofícios ou a sua mediação ou por qualquer outra forma com o fim de resolver as questões entre os referidos Estados ou empresas que tenham sido motivadas pela interpretação ou aplicação da Convenção;

e) Emitir, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transportes ou utentes, — um parecer consultivo sobre as divergências motivadas pela interpretação ou aplicação da Convenção;

f) Colaborar na resolução de litígios que resultem da interpretação ou aplicação da Convenção por meio de arbitragem;

g) Informar os pedidos de alteração da presente Convenção e propor a reunião das Conferências previstas no artigo 69, quando necessárias.

§ 2. Um regulamento especial constituindo o Anexo V à presente Convenção fixa a sede, a composição e a organização desta Repartição, assim como os seus meios de acção. Estabelece, além disso, as condições de funcionamento e de fiscalização.

ARTIGO 59

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A Repartição Central prevista no artigo 58 fica encarregada de estabelecer e actualizar a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para este efeito, recebe as notificações dos Estados contratantes relativas à inscrição nesta lista ou à irradiação das linhas de um caminho de ferro ou de uma das empresas mencionadas no artigo 2.

§ 2. A entrada de uma nova linha no serviço dos trans-

portes internacionais só se torna efectiva um mês depois da data da carta da Repartição Central em que participa a inscrição desta linha aos outros Estados.

§ 3. A irradiação de uma linha é efectuada pela Repartição Central logo que o Estado contratante, a pedido do qual esta linha tenha sido incluída na lista, a tiver informado de que ela já não se encontra em situação de satisfazer as obrigações impostas pela Convenção.

§ 4. A simples recepção do aviso proveniente da Repartição Central dá imediatamente a cada caminho de ferro o direito de cessar, com a linha irradiada, todas as relações de transporte internacional, salvo no que se refere aos transportes em curso, que devem ser terminados.

ARTIGO 60

Disposições especiais para determinados transportes — Disposições complementares

§ 1. Os transportes dos vagões particulares são regulados pelas disposições do Anexo VII.

§ 2. Os transportes dos contentores são regulados pelas disposições do Anexo VIII.

§ 3. Para o transporte dos volumes «expresso» os caminhos de ferro podem, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, acordar em certas disposições especiais em conformidade com o Anexo IX.

§ 4. Para os transportes a seguir enumerados:

a) Transportes com documento de transporte negociável;

b) Transportes para entregar somente contra restituição do duplicado da declaração de expedição;

c) Transportes de jornais;

d) Transportes de mercadorias destinadas a feiras ou exposições;

e) Transportes de utensílios de carga e de dispositivos de protecção contra o calor e o frio para as mercadorias transportadas;

dois ou mais Estados contratantes, por acordos especiais, ou os caminhos de ferro, por meio de cláusulas apropriadas das suas tarifas, podem acordar sobre certas condições adaptadas a estes transportes e que derroguem a presente Convenção, nomeadamente pode ser previsto um documento de transporte diferente do modelo do Anexo II à presente Convenção.

§ 5. As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publiquem para a execução da Convenção serão comunicadas por estes à Repartição Central.

Estas disposições complementares podem ser postas em vigor nos caminhos de ferro que a elas aderiram, nas condições previstas pelas leis e modelos de cada Estado, sem poder contudo derrogar a presente convenção.

A entrada em vigor destas disposições será notificada à Repartição Central.

ARTIGO 61

Resolução dos litígios por meio de arbitragem

§ 1. Quando não possam ser resolvidos pelas próprias partes, os litígios motivados pela interpretação ou aplicação, por um lado, da Convenção, válida como lei nacional ou a título convencional, e das disposições complementares publicadas por certos Estados contratantes e, por outro lado, dos acordos especiais previstos no artigo 60, § 4. podem, a pedido das partes, ser submetidos a tribunais arbitrais, cuja composição e processo constam do Anexo X à presente Convenção.

§ 2. Contudo, no caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo X não obrigam as partes, que podem determinar livremente a composição do tribunal arbitral e o processo de arbitragem.

§ 3. A pedido das partes, a jurisdição arbitral pode ser encarregada:

- a) Sem prejuízo da resolução de litígios em virtude de outras disposições legais;
- 1.º Dos litígios entre Estados contratantes;
- 2.º Dos litígios entre Estados contratantes, de uma parte, e Estados não contratantes, por outra parte;
- 3.º Dos litígios entre Estados não contratantes;

contanto que, nos dois últimos casos, a Convenção seja aplicável como lei nacional ou a título de direito convencional;

- b) Dos litígios entre empresas de transporte;
- c) Dos litígios entre empresas de transporte e os utentes;
- d) Dos litígios entre utentes.

§ 4. A instauração do processo arbitral tem, quanto à suspensão e interrupção da prescrição do crédito litigioso, o mesmo efeito que o iniciar da acção perante o tribunal ordinário.

§ 5. As sentenças proferidas pelos tribunais arbitrais contra empresas de transportes ou contra utentes são executórias em cada um dos Estados contratantes logo após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado em que a execução deve efectuar-se.

TITULO V
Disposições excepcionais

ARTIGO 62

Derrogações temporárias

§ 1. Se a situação económica e financeira de um Estado é de natureza a causar graves dificuldades na aplicação das disposições do título III, capítulo III, da Convenção, cada Estado poderá, por disposições insertas nas tarifas, ou por actos do poder público, tais como autorizações gerais ou particulares concedidas às empresas de caminhos de ferro, derrogar as disposições dos artigos 17, 19 e 21 da Convenção estabelecendo para determinados tráfegos:

- a) Que as expedições na partida desse Estado deverão ser franqueadas:
 - 1.º Quer até às suas fronteiras;
 - 2.º Quer, pelo menos, até às suas fronteiras;
- b) Que as expedições com destino a esse Estado deverão ser franqueadas à partida:
 - 1.º Quer, pelo menos, até às suas fronteiras, contanto que o Estado da partida não tenha de recorrer à restrição mencionada na alínea a), 1.º;
 - 2.º Quer, no máximo, até às suas fronteiras;
- c) Que as expedições, quer provenientes, quer destinadas a esse Estado, não poderão ser oneradas com qualquer reembolso e que os desembolsos não serão admitidos, ou que os reembolsos e os desembolsos só serão admitidos dentro de certos limites;
- d) Que não será permitido ao expedidor alterar o contrato de transporte no que diz respeito ao país de destino, à franquia e ao reembolso.

§ 2. Nas mesmas condições os Estados poderão, por meio de autorizações gerais ou especiais concedidas às empresas de caminho de ferro derrogar as disposições dos artigos 17, 19, 21 e 22 da Convenção determinando as suas relações recíprocas:

- a) Que as normas de pagamento das despesas serão especialmente fixadas depois de acordos entre os caminhos de ferro interessados nestas normas.

Estas normas não poderão conter modalidades não previstas no artigo 17;

- b) Que certos pedidos de alterações do contrato de transporte não serão admitidos.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com os §§ 1 e 2 serão comunicadas à Repartição Central.

As medidas indicadas no § 1 entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de oito dias, a contar da data

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 270 13

LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 33, 3.º-Esq.
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado a medida aos outros Estados.

As medidas indicadas no § 2 entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de 8 dias, a contar da data da sua publicação nos Estados interessados.

§ 4. As remessas em trânsito não serão afectadas pelas referidas medidas.

ARTIGO 63

Responsabilidade no tráfego por via férrea — via marítima

§ 1. Nos transportes por via férrea-via marítima que utilizem as linhas referidas no artigo 2, § 1. pode cada Estado, pedindo que a necessária menção seja indicada na lista das linhas sujeitas à Convenção, acrescentar o conjunto das causas de isenção de responsabilidade adiante enumeradas às que estão previstas no artigo 27.

O transportador só as pode invocar se provar que a perda, a avaria ou o atraso na entrega se verificarem no percurso marítimo, desde a carga da mercadoria a bordo do navio até à sua descarga do navio.

Estas causas de isenção são as seguintes:

- a) Actos, negligência, ou falta do capitão, marinheiro, piloto ou propostos do transportador na navegação ou na administração do navio;
- b) Inavegabilidade do navio, com a condição de o transportador fazer prova de que essa inavegabilidade não é imputável a uma falta de diligência razoável da sua parte para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe fornecer um armamento, equipamento e abastecimento convenientes, ou para adaptar e pôr em bom estado todas as partes do navio em que a mercadoria é carregada, de maneira que fiquem aptas à recepção, ao transporte e à preservação da mercadoria;
- c) Incêndio, com a condição de que o transportador faça a prova de que não foi causado por acção ou falta sua, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos;
- d) Riscos, perigos ou acidentes do mar ou outras águas navegáveis;
- e) Salvamento ou tentativa de salvamento de vidas ou de bens no mar;
- f) Carga da mercadoria no convés do navio, com a condição de que tenha sido carregada no convés com o consentimento do expedidor, expresso na declaração de expedição e que essa mercadoria não esteja sobre o vagão.

As causas de isenção de responsabilidade acima mencionadas em nada suprimem ou diminuem as obrigações gerais do transportador e, em especial, a sua obrigação de empregar a diligência razoável para pôr o navio em estado de navegar ou para lhe assegurar um armamento, equipamento e abastecimento convenientes ou para adaptar e pôr em bom estado todas as

partes do navio em que a mercadoria é carregada de maneira que fiquem aptas para a recepção, transporte e preservação da mercadoria.

Quando o transportador invocar as precedentes causas de isenção, fica contudo responsável se o interessado fizer prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria são devidas a uma falta do transportador, do capitão, marinheiro, piloto ou dos seus propostos, falta esta diferente da que está prevista na alínea a).

§ 2. Quando um mesmo percurso marítimo é servido por várias empresas inscritas na lista mencionada no artigo 1, o regime de responsabilidade aplicável a este percurso deve ser o mesmo para todas estas empresas.

Além disso, quando estas empresas tiverem sido inscritas na lista a pedido de diversos Estados, a adopção deste regime deve previamente ser sujeita a um acordo entre estes Estados.

§ 3. As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo deverão ser comunicadas à Repartição Central. Entrarão em vigor, pelo menos, depois de expirado um prazo de 30 dias, a partir da data da carta pela qual a Repartição Central tiver notificado estas medidas aos outros Estados.

As remessas em trânsito não serão afectadas pelas medidas mencionadas.

ARTIGO 64

Responsabilidade no caso de acidentes nucleares

O caminho de ferro fica isento da responsabilidade que lhe incumbe em virtude da presente Convenção quando o prejuízo for causado por um acidente nuclear e em virtude das prescrições especiais em vigor num Estado contratante, que regulam a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade que explora a instalação nuclear ou a pessoa que a substitua seja responsável por este prejuízo.

TÍTULO VI

Disposições finais

ARTIGO 65

Assinatura

A presente Convenção, da qual os anexos fazem parte integrante, fica aberta até 1 de Maio de 1961 à assinatura dos Estados que foram convidados a fazer-se representar na Conferência ordinária de revisão.

ARTIGO 66

Ratificações. Entrada em vigor

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados com a brevidade possível junto do Governo Suíço.

Quando a Convenção tiver sido ratificada por quinze Estados o Governo Suíço pôr-se-á em contacto com os Governos interessados, a fim de examinar com eles a possibilidade de a Convenção ser posta em vigor.

ARTIGO 67

Adesão à Convenção

§ 1. Qualquer Estado não signatário que queira aderir à presente convenção deve dirigir o seu pedido ao Governo Suíço, que o comunicará a todos os Estados contratantes com uma nota da Repartição Central sobre a situação dos caminhos de ferro do Estado peticionário sob o ponto de vista dos transportes internacionais.

§ 2. Se no prazo de seis meses, a contar da data deste aviso, dois Estados, pelo menos, não tiverem notificado ao Governo Suíço a sua oposição, o pedido é considerado deferido de pleno direito e o Governo Suíço dá conhecimento desse facto ao Estado peticionário e a todos os Estados contratantes.

No caso contrário, o Governo Suíço notifica todos os Estados contratantes e o Estado peticionário de que a apreciação do pedido foi adiada.

§ 3. Qualquer admissão produz os seus efeitos um mês depois da data do aviso enviado pelo Governo Suíço; ou se, findo este prazo, a Convenção não estiver ainda em vigor na data da sua entrada em vigor.

ARTIGO 68

Duração do compromisso dos Estados contratantes

§ 1. A duração da presente Convenção é ilimitada. Contudo, qualquer Estado contratante pode desligar-se nas condições seguintes:

A Convenção é válida para todos os Estados contratantes até 31 de Dezembro do quinto ano seguinte à sua entrada em vigor. Qualquer Estado que queira desligar-se ao terminar este período deverá comunicar a sua intenção com um ano de antecedência, pelo menos, ao Governo Suíço, que disso informará todos os Estados contratantes.

Na falta de notificação no prazo indicado, o compromisso será prolongado, de pleno direito, por um período de três anos, e assim sucessivamente de três em três anos, na falta de denúncia, pelo menos, um ano antes de 31 de Dezembro do último ano de um dos períodos trienais.

§ 2. Os Estados admitidos a participar na Convenção no decurso do período quinquenal ou de um dos períodos trienais ficam ligados ao compromisso até ao fim deste período e depois até ao fim de cada um dos períodos seguintes, enquanto não denunciarem o seu compromisso um ano, pelo menos, antes do fim de um desses períodos.

**COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS**

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENSEnd. Teleg. EUROPÊA
TELEF.: 37 01 61Representantes 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
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

■ Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * 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

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

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

DELEGAÇÕES EM

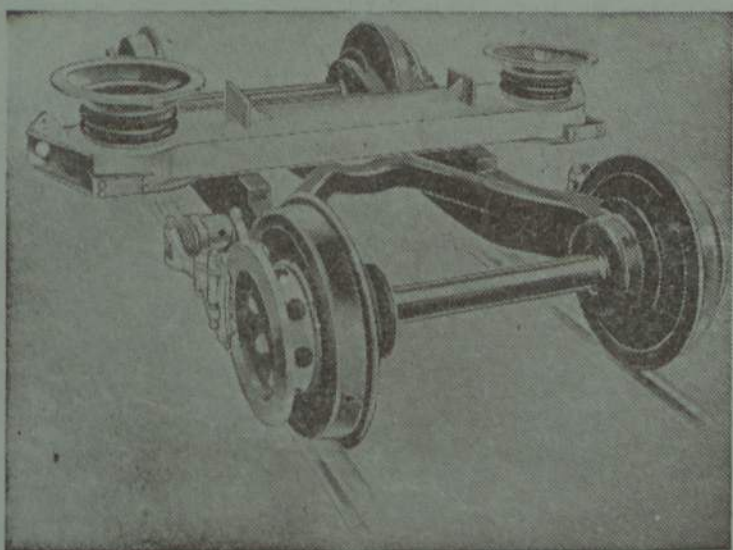
**PORTO, COIMBRA, BEJA, ELVAS
E LUANDA**

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABALHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS — CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANSPORTES — TERRESTRES E AÉREOS — VIAGENS E VIDA

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

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

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

