

13.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1963

Número 1818

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

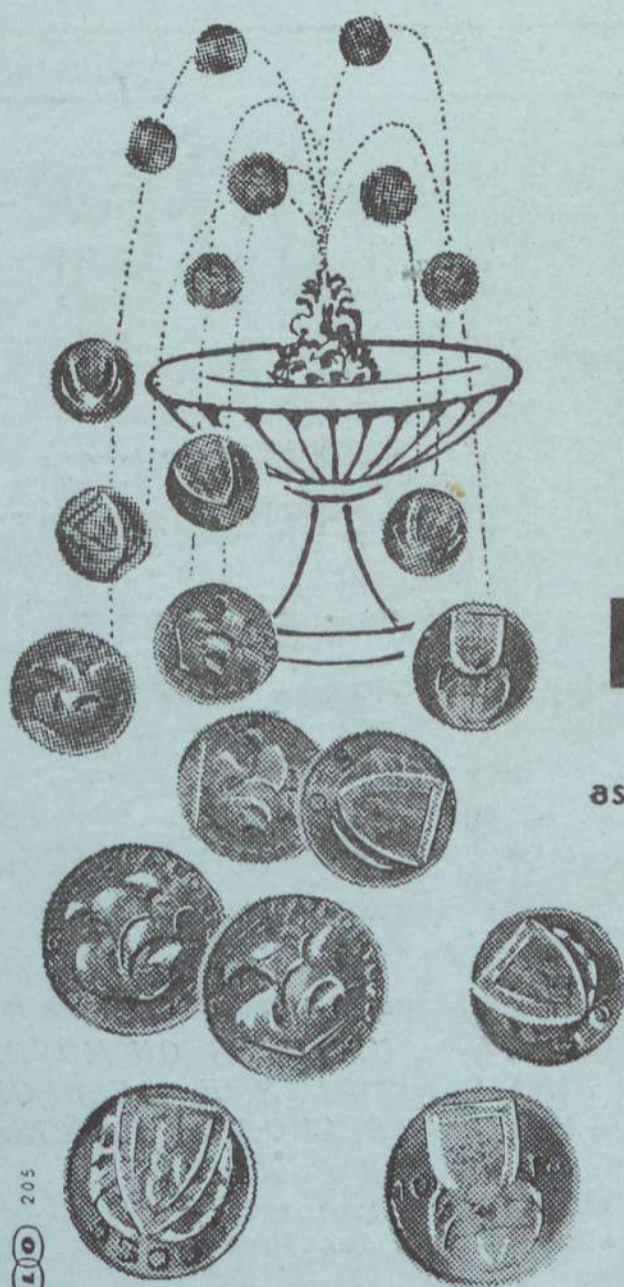
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

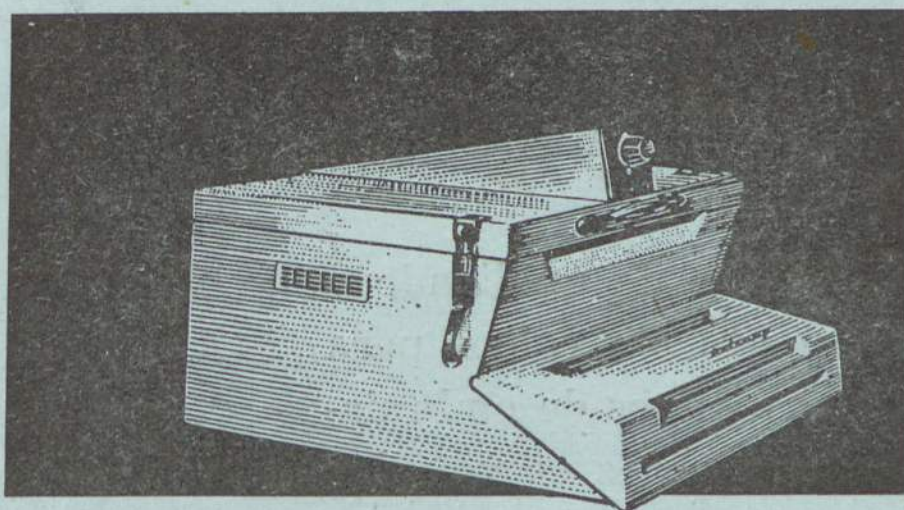
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



ELIO 205

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



*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

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

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraiagem
para todos os veículos

Representantes exclusivos:

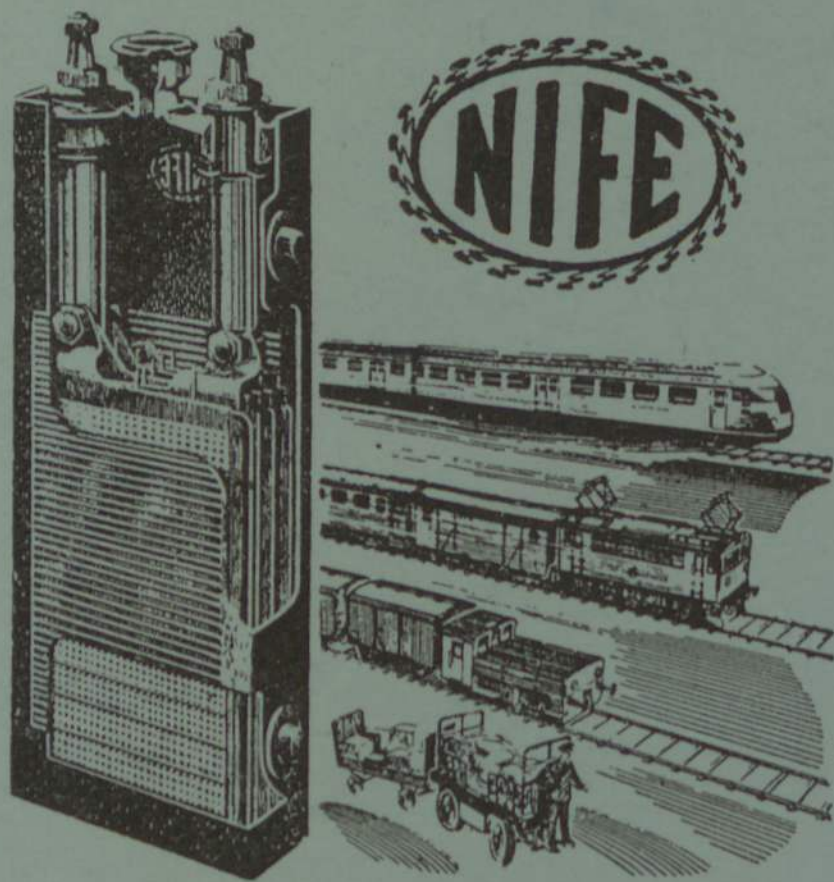
Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. } 32 47 30
 } 32 03 37

PROVÍNCIA 30954

LISBOA



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

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

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 421 88 — LISBOA

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 1934; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1818

16 — 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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

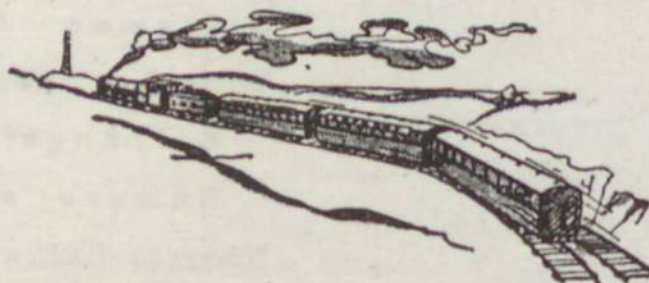
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

O Ferroviário Académico, pelo Eng.º <i>ARMANDO CAMEIRA</i> . . .	248
Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres — pelo Prof. Dr. <i>J. FARIA LAPA</i>	249
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	252
Terras e Povos, por <i>JORGE RAMOS</i>	253
Há 50 anos	254
Eng.º Karl Waldebrunner	254
A ponte da Arrábida	255
In Memoriam — Carlos d'Ornellas	256
Parte Oficial	258



O Ferroviário Académico

«Pela primeira vez um técnico acaba de ser eleito pela Academia Francesa. Esse técnico é um ferroviário ...»

(La Vie du Rail, 902, de 23 de Julho)

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

OS factos ao ganharem relevo assumem no meio em que se agitam uma importância especial. Quando uma pessoa é distinguida, os curiosos ou os interessados procuram, em regra, averiguar as razões da conquista do galardão. E faz-se frequentes vezes a pergunta: mereceu?...

Ainda que longe de nós, ainda que um «cheminot» e não um ferroviário das nossas redes, o novo académico é um nome conhecido; perfilhamos a ideia da universalidade das profissões e todos os ferroviários são para nós uma numerosa família que se estende além fronteiras.

Por isso o facto merece ser divulgado. Facto que não só honra, como orgulha aqueles que fizeram voto em servir a causa ferroviária.

A França acaba de eleger um académico em ciências morais e políticas. O novo académico é um dos mais esclarecidos agentes da SNCF que serviu na Tracção; após passar pelos vários degraus da sua notável carreira foi Presidente do Conselho de Administração e é o actual Secretário Geral da UIC, Louis Armand.

A sua personalidade e alguns passos do seu passado são dignos de ser conhecidos. Michel Drancourt, seu colaborador, diz:

«Este homem foi alcunhado *honesto homem do século XX*; é um indivíduo que corresponde inteiramente à nossa época, aos desejos do modernismo, à febre de



M. René Cassin entregando a M. Louis Armand a espada de académico da Academia das Ciências Morais e Políticas

movimento em que vivem as sociedades actuais. Alimentamos uma época de movimento e exercem uma grande influência os homens animados do espírito de evolução. Os que se contentam em viver apoiados na bagagem intelectual adquirida aos 20 anos, mesmo que tenham sido nesta idade os mais brilhantes representantes da sua geração, são ultrapassados pelos acontecimentos que se sucedem numa corrida vertiginosa. Louis Armand não corre este risco:

procura estar sempre ao corrente dos avanços da técnica dentro e além fronteiras.»

J. Ulmo, um dos seus grandes admiradores, classificou-o de «tipo humano completo que corresponde à nossa época».

De Michel Drancourt, traduzo ainda estas palavras:

«Não conheço homem cuja conversação seja tão incisiva. Sempre que tive ocasião de trocar impressões com ele saí mais preparado. É dos seres excepcionais que sabe agir sobre o semelhante sem notar a influência que exerce. A sua personalidade leva-o a criar émulo que procuram copiar-lhe o estilo e como que prolongar-lhe as ideias. É um verdadeiro paradigma.»

Sustentando a tese que as técnicas necessitam de *organização* e de *previsão*, tal como os problemas políticos, económicos ou sociais, Louis Armand tem procurado fazer obra construtiva, não se deixando vencer pelas críticas mal intencionadas. Uma faceta digna de registo: o desejo permanente que tem em se manter actualizado não o tem feito esquecer, nas devidas ocasiões, o respeito pelo passado e por aqueles que o constituíram.

Louis Armand tem actualmente 59 anos. Nascido na Alta Sabóia, é um grande amigo da terra natal. Coursou a Escola Politécnica de Minas onde aprendeu a compreender com relativa facilidade, quer os trabalhos de origem científica, quer os relatórios práticos de serviço. O seu dinamismo e o seu desejo de actualidade, têm conquistado a admiração dos jovens técnicos.

Louis Armand não enferma do chamado complexo de oposição às ideias novas que se manifesta nos mais velhos por uma hostilidade à introdução de novos métodos de trabalho.

Um outro aspecto admirável deste ferroviário é o seu passado como patriota; diz o articulista: «patriota ardente, preso pela Gestapo, escapou à justiça e à deportação. Como animador da resistência ferroviária, conheceu as horas mais negras e nunca desesperou.»

O novo académico consagra, desde há muito, grande parte do seu labor à Escola Politécnica e à Escola Nacional de Administração; mas o seu espírito múltiplo tem tido necessidade de dar maior expansão às ideias. Assim, tem dispersado a sua actividade em discursos, conferências, exposições e seminários de estudo. É o homem da comunicação; procura, sempre que pode, transmitir a sua mensagem.

De oratória rica e convincente, Louis Armand tem o condão de prender qualquer auditório, a quem se dirige sempre na sua forma própria, simples e plena de imaginação. É um espírito culto e brilhante.

Um dos seus desejos latentes é modificar, não só as estruturas técnicas, como os espíritos. A este propósito salientamos uma frase do seu interessante discurso, durante a inauguração do novo edifício da UIC: *Inauguram-se cada vez mais novos «monumentos». Façamos também inaugurar estruturas novas»;* e sublinhou que a mudança de local da Organização, tinha sido também a ocasião de modificar os métodos de trabalho.

Para ele, a formação e a informação são necessários à vida e ao progresso de qualquer organização.

Quanto ao homem, pensa que se lhe deve fazer construir qualquer coisa — *«construir é a melhor forma de se adaptar.»*

E este homem, a quem a SNCF deve o grande impulso que tem sido dado aos trabalhos de electrificação, — o grande animador da corrente de 25.000 volts, 50 H, cujo nome ficará para sempre ligado à sua história — é um homem simples, amigo da família, gosta de caminhar a pé, foge aos cerimoniais e é insensível aos sucessos mundanos...

Louis Armand é um exemplo de autêntico ferroviário; e tem mostrado através de todas as suas manifestações públicas, a rara virtude do entusiasmo que é indispensável aos homens destinados a serem os mentores das sociedades modernas.

Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres

Pelo Prof. Dr. J. FARIA LAPA

II

Em suma, como ilação final pode afirmar-se que a capacidade produtiva do sistema ferroviário, no País, ainda apresenta larga margem inproveitada. O desvio da procura, a que se aludiu, não encontra justificação na impossibilidade de ser satisfeito o excedente originado no acréscimo do produto interno.

Teria sido, decerto, esta, uma das razões que justificaram a presente promulgação de diploma legal (Decreto-Lei n.º 43 962, de 14 de Outubro de 1961) que torna obrigatória para os serviços do Estado, corpos e corporações administrativas e



Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

derá condicionar à aceitação de regras quanto ao transporte de mercadoria, a concessão a empresas privadas de benefícios, tais como a outorga de exploração de serviços públicos, exclusivos, tomadas de capital ou cessão de créditos pelo Estado, corpos administrativos, organismo de coordenação económica ou corporativos e caixas de previdência, ou pelo Banco de Fomento Nacional, inclusão no Plano de Fomento, etc. Ainda na mesma orientação se insere a previsão, constante do referido Decreto-Lei, de que os despachos dos processos de condicionamento industrial passarão a conter, sempre que seja julgado oportuno, as regras adequadas ao transporte, entre pontos do continente, das mercadorias recebidas ou expedidas pela unidade industrial em causa, fixando, eventualmente, a localização dessa unidade junto de uma via férrea à qual tenha acesso directo por meio de ramal. A intenção de metodizar estas regras e a necessidade de estabelecer um princípio de coordenação nos transportes industriais levaram o legislador a consignar no mesmo diploma a criação no Ministério das Comunicações de uma «Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais» (a adicionar-se — com que vantagem? — ao «Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres» também do Ministério das Comunicações...), com representação do Ministério das Comunicações e da Secretaria de Estado da Indústria, e à qual incumbe preparar programas de coordenação de transportes a aplicar às indústrias sujeitas a condicionamento e às que movimentam grandes quantidades de mercadorias.

Ainda decerto o intuito de acrescer a produtividade do caminho de ferro inspirou outra disposição legal, a consignada no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 44 104 de 20 de Dezembro de 1961, segundo a qual os terrenos em que se localizarão no País as instalações para a montagem de veículos automóveis devem ter ligação directa a uma linha férrea de via larga.

organismos de coordenação económica e corporativos, quando não utilizem a via fluvial ou marítima, a preferência pelo caminho de ferro nos transportes de mercadorias em remessas de peso superior a 1000 kg entre pontos do continente salvo quando esse meio não possa utilizar-se racionalmente ou implique uma diferença de encargo superior a 10 por cento. A mesma intenção teria ditado a disposição prevista no mesmo diploma segundo a qual o Conselho Económico ou a entidade que for competente em cada caso po-

De desejar é que estas providências, às quais, sem dúvida, se somarão outras com o mesmo objectivo, consigam ocorrer, pelo menos em certa medida, à situação gravosa definida muito simplesmente pelo reduzido aproveitamento da capacidade produtiva do sistema ferroviário — tanto mais que, paradoxalmente, certas atitudes se formam em sentido oposto, como a propósito da ponte sobre o Tejo.

6. Já antes se esclareceu não existirem quaisquer dados estatísticos que permitam conhecer a carga transportada pela via rodoviária, o que constitui grave lacuna. Isso não impede, porém, que se recorra aos escassos elementos conhecidos relativos ao parque automóvel e sobre eles se assentem hipóteses, sempre precárias, certamente, mas susceptíveis de facultar imagens, ainda que mais ou menos grosseiras, do movimento rodoviário de mercadorias e que podem confirmar (ou infirmar) as conclusões sobre o desvio da procura verificado no caminho de ferro e originado na maior preferência pela estrada.

Em 1960, segundo o Anuário Estatístico da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, o parque de automóveis de carga, no regime de aluguer, atingia 4 736 unidades, com a capacidade de carga de 25 166 toneladas.

Admitindo que cada um destes veículos teria realizado uma só viagem por semana, com utilização plena da sua capacidade, aquela frota teria oferecido em um ano (52 semanas), a potência de transporte de mais de 1 300 milhares de toneladas.

No mesmo ano de 1960, a frota de automóveis de carga, particulares, contava 25 822 veículos ligeiros e 16 292 veículos pesados. A capacidade de carga correspondente, se se adoptar a capacidade unitária média dos automóveis de carga, de aluguer (1,24 ton. para veículos ligeiros e 6,16 ton. para veículos pesados), seria de 132 377 toneladas.

Admitindo o mesmo pressuposto de que cada veículo teria realizado uma só viagem por semana, com aproveitamento pleno de capacidade, chegar-se-á à conclusão que a potência anual de transporte da frota automóvel particular teria atingido mais de 6 880 milhares de toneladas.

A potência anual de transporte dos dois parques automóveis, de aluguer e particular, seria, pois, nas hipóteses formuladas e que se reputam bem modestas, de 8,180 milhares de toneladas.

O confronto deste resultado com a carga efectivamente transportada por caminho de ferro, em 1960, ou seja 3 730 milhares de toneladas — menos de metade daquela potência anual de transporte — denuncia forte distorção. É certo que no cômputo daquelas duas toneladas haverá segura-

mente repetição, uma vez que parte da carga considerada teria utilizado, no transporte, os dois meios, ferroviário e rodoviário. Mas aceitando, por mera e extrema hipótese, que a totalidade da carga transportada por carril pisaria também a estrada, registrar-se-ia o movimento exclusivo da estrada de 4 450 milhares de toneladas, superior em cerca de 20 % ao movimento do caminho de ferro. Não é de crer que tal se tivesse verificado. O caminho de ferro, que ainda nos últimos anos da II Grande Guerra foi praticamente o único meio de transporte terrestre de carga utilizado é ainda hoje e por força da sua caracterização técnica o indicado para a deslocação das grandes massas, aquelas que na avaliação ponderal assumem mais vultosa relevância. Se assim é, torna-se forçoso concluir que as modestas hipóteses postas, de uma só viagem por semana, em plena carga, de cada veículo de aluguer ou particular, ultrapassam a realidade; a utilização efectiva dos veículos automóveis de carga confina-se, então, em limites mais estreitos — o que significa, sem dúvida, registarem-se, em relação ao parque automóvel, baixas produtividades, tal como se verifica, afinal, em relação ao caminho de ferro.

Um outro raciocínio pode levar a resultado idêntico. Considerem-se os dois casos extremos: a) o de as toneladas, a transportada por caminho de ferro em 1960 (3 730 milhares de tons.) e a representativa da potência anual de transporte dos veículos automóveis, segundo as hipóteses formuladas (8 180 milhares de tons.), não apresentarem duplicações, isto é, fracção alguma da carga utilizou simultaneamente os dois meios de transporte; b) o de toda a carga que pisou o caminho de ferro ter pisado também a estrada.

No primeiro caso, o caso a) a carga total transportada nos dois meios, carril e estrada, cifrar-se-ia em 11 910 milhares de toneladas. Este valor, se tivesse sido considerado no Quadro I, equivaleria, para 1960, ao índice 365 (note-se que o índice-base 100, do ano de 1950, pode praticamente tomar-se como relativo à tonelagem global naquele ano transportada por via terrestre, uma vez que então ainda se sentiam fortemente, na estrada, os efeitos da II Grande Guerra). O mesmo quadro exhibe, para 1960, o índice da procura global de 148. O contraste dos dois índices é suficientemente eloquente para dispensar comentários.

No segundo caso, o caso b), a carga total transportada nos dois meios seria de 8 180 milhares de toneladas, a que corresponderia no Quadro I, o índice 244. Confrontado este índice com o da procura global (148), já não apresenta a extraordinária discrepância do contraste anterior. Mas mesmo assim, a divergência é tão forte que retira toda a possibilidade de aceitação dos resultados e,

em consequência, das hipóteses construídas para a determinação da potência de transporte do parque automóvel de carga, o que, por sua vez, vem confirmar a observação já produzida, de que se encontra sensivelmente reduzida a produtividade desse parque.

Torna-se evidente que se os confrontos a que acabou de se proceder tivessem como referência o índice 140, do produto interno bruto originado nas actividades indicadas no Quadro II e inscrito para 1960 no Quadro III, as conclusões assumiriam ainda mais acentuada flagrância.

7. Do exposto podem deduzir-se ilações simples. Por um lado, o caminho de ferro apresenta, por força da debilidade do seu tráfego de mercadorias, muito baixa produtividade, cerca de 7 ou 8 vezes inferior à que poderia alcançar. Por outro lado, o parque automóvel de carga, adstrito ao serviço de aluguer e particular, parece também exibir produtividade modesta, inferior, e julga-se que em larga medida, à que corresponderia a uma simples viagem semanal com pleno aproveitamento da sua capacidade; o parque automóvel adstrito ao serviço de carreira, não merece referência: apenas 98 veículos pesados ao serviço de 67 carreiras de mercadorias.

Verifica-se, pois, que, globalmente, e no relativo a transporte de mercadorias, o sector dos transportes terrestres se debate com todas as perniciosas consequências do inaproveitamento da sua capacidade de produção.

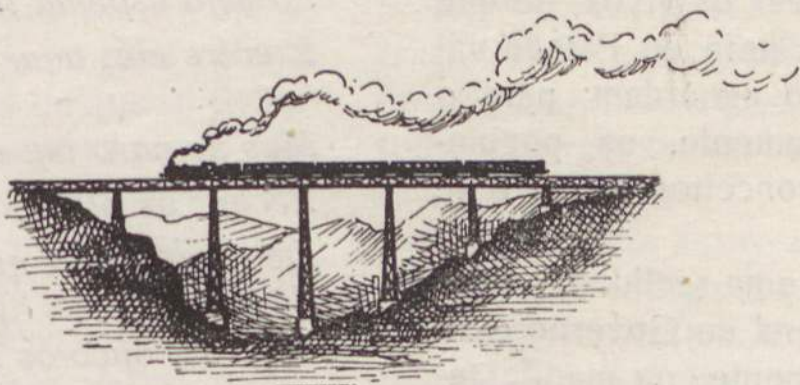
O quadro assume maior gravidade do que, em igualdade de circunstâncias, se passa com outras actividades cujos custos de produção se mostrem mais flexíveis. Em exploração de transportes é

baixa a flexibilidade dos custos, devido, em especial, à independência do montante dos salários e à alta cota que eles representam no custo total; no caminho de ferro, orçam por 50 % do custo global total.

8. O quadro, tal como se apresenta, dita a necessidade de providências de duas índoles: atenuação do ritmo de crescimento do parque automóvel; reconversão do sistema de transportes dirigida à anulação dos excessos de concorrência e à regular dispersão territorial dos serviços de transporte.

Mas levar a efeito, em bases sólidas, estas providências, implica conhecerem-se previamente e com exactidão todos os dados do problema. Se no sector dos caminhos de ferro tal se consegue já hoje, no sector da estrada, pelo contrário, é absoluta a ignorância, no tocante ao transporte de mercadorias. A prossecução de objectivo que ocorra a tão gritante lacuna deve constituir uma das primeiras providências a tomar por parte dos serviços oficiais responsáveis. Só então, atingido e satisfeito esse objectivo poderá conceber-se uma política de transportes terrestres bem estruturada e também ampliar o campo da observação até ao exame das conexões entre a procura de transporte e a conjuntura económica, que em outros países já de há muito constitui largo manancial de informações e de prognósticos, preocupação de muitos economistas ⁽¹⁾.

(1) Cf. Jean Pierre Baumgartner, «Le trafic des moyens de transport et la conjoncture économique en Suisse de 1901 à 1944»; Thor Hultgren «American Transportation in Prosperity and Depression» (National Bureau of Economic Research).



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Unidade Nacional

Dois grandes acontecimentos, entre outros de carácter nacional, sobrepõem os demais pelo seu alto significado e pela sua larga, eloquente projecção em todo o Mundo: a manifestação popular, no dia 27 de Agosto, no Terreiro do Paço, de apoio à política ultramarina do Governo, e a partida, no dia 6 deste mês, do Chefe do Estado para Angola para uma visita que se prolongará por algumas semanas.

Pelo seu transcendente significado, cumpre-nos o dever de os registar nesta página.

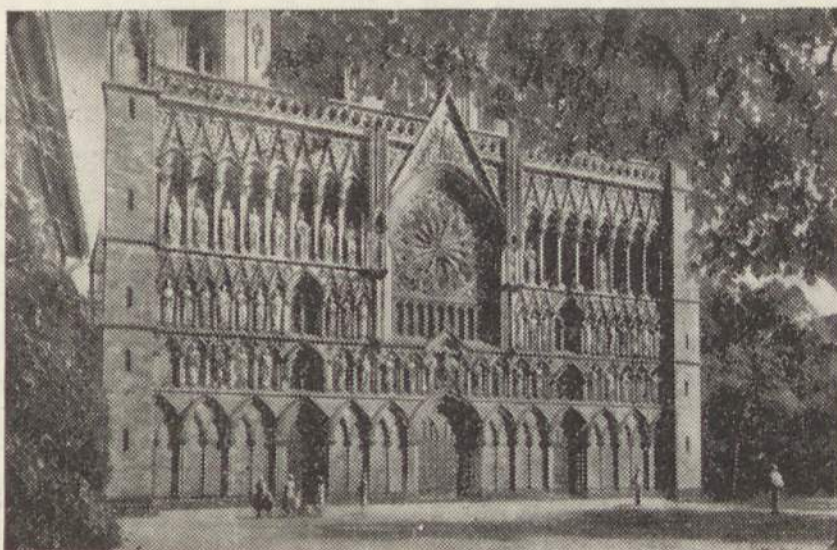
Foi, na verdade, uma jornada histórica a manifestação popular da tarde de 27 de Agosto, em que tomaram parte os representantes de todas as nossas províncias metropolitanas e ultramarinas, de incondicional apoio à política do Governo e de aplauso às declarações desassombradas que o sr. Presidente do Conselho pronunciou, em 12 de Agosto, num memorável discurso. As suas palavras, como todas as que o Chefe do Governo profere em público, têm o alto mérito de, dirigidas à inteligência e ao coração do povo português, se encaminharem também, incisivas, directas, não só à meditação dos responsáveis dos países adversários, que se têm mostrado sempre injustos, mas igualmente à reflexão de algumas nações amigas, que muitas vezes não têm a coragem suficiente de se colocarem, mais abertamente, mais compreensivamente, ao nosso lado.

Neste momento histórico, em que defendemos a integridade dos nossos territórios nacionais, não temos só o dever de merecer os mortos: temos também o dever de ser orgulhosos dos vivos.

E é para visitar e homenagear os vivos, de que nos devemos orgulhar, que o Chefe do Estado vai a caminho de Angola, onde o aguardam, para o aclamar e receber, apoteoticamente, as populações branca e negra, sem preconceitos de cor e de raça.

A nossa unidade nacional é uma realidade maravilhosa. Às recentes homenagens ao Governo e ao seu Chefe, prestadas, recentemente, na manifestação de 27 de Agosto, no Terreiro do Paço, vão juntar-se agora as aclamações da população de Angola ao Presidente da República. Esta é a lição da nossa unidade nacional e esta é também a resposta, de esmagadora ressonância, ao mundo que finge ignorar a nossa importância histórica e a nossa acção civilizadora.

Arquitectura religiosa



A catedral de Nidaros — Noruega



COM OS MORTOS

*Os que amei, onde estão? Idos, dispersos,
Arrastados no giro dos tufões,
Levados, como em sonho, entre visões,
Na fuga, no ruir dos universos...*

*E eu mesmo, com os pés também imersos
Na corrente e à mercê dos turbilhões,
Só vejo espuma lívida, em cachões,
E entre ela, aqui e ali, vultos submersos...*

*Mas se paro um momento, se consigo
Fechar os olhos, sinto-os a meu lado
De novo, esses que amei: vivem comigo,*

*Vejo-os, ouço-os e ouvem-me também,
Juntos no antigo amor, no amor sagrado,
Na comunhão ideal do eterno Bem.*

ANTERO DE QUENTAL

Nota: Este soneto, datado de 1885, é o último escrito pelo genial Poeta, que faleceu em Ponta Delgada, sua cidade natal no dia 11 de Setembro de 1891.

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

OS PELES-VERMELHAS DESCENDEM DOS EUROPEUS

A altivez, o sentido da honra, o orgulho e a dignidade dos índios das planícies centrais e da orla atlântica da América do Norte, surpreenderam sempre os viajantes e os exploradores europeus. Aqueles homens, que também atraíam a atenção pela elevada estatura, pelos traços nobres da fisionomia e pelo nariz aquilino, tinham, em elevado grau, noções de ética e normas de justiça. Quando Simonin, em 1867, visitou a tribo dos Crow, afirmou que a figura daqueles índios «recordava o tipo dos Césares romanos tal como o vemos desenhado nas medalhas».

Os antropologistas do século passado verificaram extraordinárias semelhanças físicas e até grandes afinidades psíquicas, entre os Peles-Vermelhas e os Europeus. Geoffroy Saint-Hilaire, em 1860, foi mais longe: incorporou a raça *allegânica* às raças brancas! Aquela raça da grande família pele-vermelha fora designada por *apalacida* por Imbelloni, e *silvida* por Cannals Fran. E a *natzchez*, segundo a designação que lhe daria Zeuve, mais tarde, em 1937.

Temos, porém, que considerar que as semelhanças físicas não resolvem o problema das origens. Seriam os europeus os antepassados dos peles-vermelhas? A hipótese era audaciosa e nenhum antropologista a quis formular, com todas as consequências que provocaria. Estudaram cuidadosamente tal hipótese. Tinham diante de si um problema difícil. Para o resolver, para chegar à conclusão exacta e irretorquível de que os peles-vermelhas descendiam do homem branco, foi necessário uma lenta evolução de «conclusões», que abrange três fases de estudos pormenorizados. Na primeira fase, De Quatrefages (1889) aventurou-se a dizer que o homem de Cro-Magnon do paleolítico superior europeu estava relacionado, efectivamente, com os peles-vermelhas. Como se sabe, a designação étnica de Pele-Vermelha compreende duas raças ou sub-raças: os *plánidos*, dos grandes prados centrais, e os *apalacidas*, da vertente atlântica.

Na segunda fase, Deniker (1926) ao tratar das emigrações dos povos que penetraram na América,

afirma que «procediam tanto da Europa como da Ásia». Finalmente Remi Graudet, em 1930, sustentou, em várias comunicações apresentadas em congressos internacionais, um deles realizado em Portugal, que os peles-vermelhas são indiscutivelmente descendentes dos homens pré-históricos de Cro-Magnon. Baseava-se, para isso, em documentos antropológicos e em hipóteses geológicas. Sob o ponto de vista somático, Graudet mantém a sua teoria: «a raça gigantesca aurinacense de Cro-Magnon (altura média, masculina, 1,^m82) foi a antecessora dos povos que actualmente vivem aquém e além Atlântico». Descendentes dos grandes caçadores do Paleolítico superior são os Berberes, os Guanches das Ilhas Canárias (hoje extintos), os Vascos, as famílias rurais da Dardogne, Provença, Pirinéus, La Perche, Charonte, algumas da Andaluzia, e os Peles-Vermelhas. Este tipo humano, distribuído pelas margens do grande oceano que separa a Europa da América do Norte, é o *homo atlanticus*. As comparações morfológicas de Graudet aludem à estatura daqueles povos, ao aspecto da cabeça e do rosto, às proporções do tórax e dos membros, à anatomia óssea da cabeça. O modelo é o dos fósseis do Cro-Magnon, e as diferentes escalas antropométricas analisadas, levam-no a afirmar que os Peles-Vermelhas descendem, sem a menor dúvida, dos remotos caçadores da Idade dos Gelos correspondente à última glaciação, das quatro registadas no Quartenário. A elevada estatura, os crânios dolicocefalos, o tipo «respiratório», as fortes e proeminentes mandíbulas e muitos outros traços, justificam a evidente ascendência europeia dos Peles-Vermelhas. Deste modo, ajustam-se todas as peças do «puzzle» racial do Novo Mundo.

Com efeito, sobre a múltipla origem das raças da América indígena (Ameríndia) Graudet, noutros trabalhos, deixou estabelecido que cinco correntes migratórias haviam engendrado outros tantos grupos antropológicos, a saber: *Homo sapiens atlanticus* (cabeça alongada, grande estatura, nariz aquilino, pómulos salientes, mandíbula proeminente, pele acobreada: Peles-Vermelhas, ou segundo a escala classificativa de Imbelloni, *sonoridos*, *plánidos* e *apalacidas*; *Homo sapiens asiaticus* (cabeça arredondada, pequena estatura, olhos

mongólicos, nariz largo, pele amarela: *povoandios*, *columbidos*, *amazónidos*, *istmidos*; *Homo sapiens oceanicus* (cabeça muito comprida, abóbada craniana alta, cabelos encarapinhados, pele de tom pardo: *láguidos*; *Homo australensis* (cabeça comprida, abóbada de crânio muito baixa, arcos supraciliares acentuados, pequena estatura, membros inferiores esqueléticos: *fogoidos*; *Homo sapiens hyperbarens* (esquimidos), considerados à parte, por todos os antropologistas, do indígena americano.

Sob o ponto de vista cultural, Graudet regista fundamentalmente, traços peculiares na arte dos Peles-Vermelhas «que a Ásia pré-histórica não pode explicar, enquanto que a Europa pré-histórica os explica da maneira mais perfeita». No caso da arte animalística dos índios das planícies, as representações do bisonte são quase idênticas às das cavernas franco-cantábricas que exibem as obras-mestras da pintura rupestre.

Quanto à *tripi*, a tenda cônica dos Peles-Vermelhas, Graudet provou que ela é a reminiscência da «moradia portátil» dos Cro-Magnon, na sua vida nómada pelas planícies, atrás da caça. Por outro lado, na caverna de Font de Gaume existem desenhos representando tendas semelhantes às *tripi*, cobertas com couros de bisonte. Os adornos do Cro-Magnon (colares de dentes de urso e plumas na cabeça) são também idênticos aos dos Peles-Vermelhas. O homem Cro-Magnon pintava o rosto de vermelho, característica em uso entre os Peles-Vermelhas, assim chamados unicamente por esse costume. As cerimónias mágicas como a dança do feiticeiro representado na gruta paleolítica de Trois-Frères (o mago tem a cabeça ornamentada com chavelhos de veado) são iguais às «danças de veado» efectuadas pelos *shamans* dos Peles-Vermelhas.

Mas que caminho teriam percorrido os Cro-Magnon, do Quartenário europeu, para penetrarem no Novo Mundo? Está hoje exuberantemente demonstrada a remota existência de um continente atlântico que se submergiu. Os vestígios desse continente são a Islândia, as Ilhas Faeroes, o Sptizberg, e várias montanhas submarinas. A Groenlândia e a América do Norte estavam ligadas à Europa, formando um só continente. Só assim se explica a emigração do mastodonte, vindo da África para a Europa no período Mioceno, e seguindo, no período Plioceno, da Europa para a América do Norte. Certas espécies de animais passaram do Velho ao Novo Mundo antes do cataclismo que separou a Europa da América. A comunicação terrestre subsistiu até à Idade da Pedra. Os caçadores Cro-Magnon, perseguindo a fauna que os sustentava, avançaram até ao Norte, como o provam os crânios neolíticos encontrados na Suécia.

Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Setembro de 1913)

Comboios internacionais

Tem dado o melhor resultado a ligação dos rápidos 55 e 52 da Companhia Portuguesa, com os 9 e 10 do Norte de Espanha, em Medina, e é de crer que em breve se crie um comboio directo de Lisboa a Medina, partindo de Lisboa às 9,30 h. da noite, para estar em Fuentes de Oñoro pelas 8 h. da manhã, evitando assim a passagem nesta fronteira às horas matutinas de agora e, no sentido inverso, acelerando as Companhias Medina-Salamanca e Salamanca-Fronteira os seus comboios, para a passagem na fronteira ser cerca da meia-noite, e vindo chegar portanto a Lisboa às 10 h. da manhã.

Por esta forma deixaram os actuais rápidos 52 e 55 de fazer este serviço, o que nenhuma falta lhes fazia devido ao tráfego sempre crescente da linha do Norte e suas combinadas.

Mas enquanto este melhoramento se não realiza, seria de grande vantagem que a actual carruagem da Beira Alta, que faz serviço entre o Porto e Fuentes, andasse entre Lisboa e Medina, cujo tráfego é consideravelmente maior que o do Porto.

O rápido de Madrid também ultimamente vem realizando um tráfego animador, e maior será à medida que outras comodidades se vão agregando para os que utilizam este comboio.

A Companhia M Z A acaba de introduzir um importante melhoramento para a ligação dos seus comboios rápidos diurnos com o rápido Lisboa-Madrid, fazendo a partida do seu comboio 35 minutos mais tarde de Madrid, e a chegada, também a Madrid, 50 minutos mais cedo, permitindo assim o rápido partir de Madrid-Atocha às 11,15 h. da noite, para chegar a Lisboa às 2 h. da tarde, o que é importante para quem tenha de sair no mesmo dia para o Brasil ou Argentina.

No sentido Lisboa-Madrid, também ele pode partir daqui cerca das 6 h. da tarde, para estar em Madrid pelas 9 da manhã, o que também é apreciável, visto os rápidos para Hendaya e Barcelona partirem respectivamente às 9,15 h. e 9,25 h. Este comboio, uma vez tornado diário, grandes serviços prestaria aos povos da Beira Baixa e Leste, para onde facilmente se fariam ligações.

Para terminar, referimo-nos às ligações com a Galiza, para onde agora se estabeleceu que, três vezes por semana, seja en-
gatada ao comboio 51 da C. P. uma carruagem directa a Vigo.

Este serviço grandes vantagens traria se se obtivesse ligação rápida com Monforte e Santiago de Compostela, para assim se fazer a estes pontos com comodidade e rapidez, porque, actualmente, as ligações Lisboa-Galiza são poucas e mesmo assim obrigadas a grandes demoras nos entroncamentos.

Eng.º Karl Waldebrunner

A convite do sr. ministro das Comunicações, Eng.º Carlos Ribeiro, esteve, de visita, em Portugal, durante uns dias, o sr. Eng.º Karl Waldebrunner, Presidente da Assembleia Nacional da Áustria e antigo ministro dos Transportes daquele país.

Na sua digressão ao Algarve, que o deixou verdadeiramente encantado, foi o nosso prestigioso visitante acompanhado pelo sr. Eng.º Luís da Costa, ilustre Chefe da Repartição da Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.



A PONTE DA ARRÁBIDA

Título de glória da Engenharia portuguesa é também um título de orgulho da capital nortenha



O Chefe do Estado discursando na sessão solene da inauguração da ponte, em 22 de Junho de 1963. Assistiram à cerimónia, entre numerosas personalidades, os srs. Ministro das Obras Públicas e o Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director da C. P. e antigo Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações

IN MEMORIAM

Carlos d'Ornellas

(Continuação)

Continuamos, neste número, a inserir os nomes das pessoas e entidades que, por telegramas e cartões, ou com a sua presença na Igreja da Encarnação ou no funeral, manifestaram o seu pesar pelo falecimento do saudoso Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

Conde de Penha d'Alva, Coronel Du Courtills Cifka Duarte, Capitão Delfim Neves, Diogo Rolim de Seabra Pereira, Delfim Maya, Durbalino Oliveira.

Domingos da Silva Agulheiro, Domingos Dias Júnior, Direcção da Associação dos Bombeiros Voluntários da Ajuda, Direcção da Escola Académica, Daniel Gomes dos Santos Cruz, Domingos José Souto, Domingos Mega, Pintor Domingos Saraiva, Elmano de Lage Simões Coelho, Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves, Elvino José Jantarão, Empregados de Mesa do Café Alentejo, Sociedade Estoril, Emílio de Carvalho, Eurico Miranda Gama, Eugénia da Conceição Jorge, Domingos Jorge e Filhos, Ezequiel Baptista Alvares, Esperança Mendes Gonçalves da Silva e Manuel Gonçalves da Silva, Elvira de Jesus Vaz Monteiro Leão de Carvalho, Ernesto Augusto Caseiro e Filhas, Emygdio de Aguiar, Dr. Élio Cardoso, Coronel Emygdio Duarte Cadima, Eduardo Laranjinha, Fernando da Silva Ferreira, Fausto Nunes Dias, Director do Jornal «Vida Ribatejana», Félix Fernandes Perneco, Francklina de Jesus Henriques Cardoso e Álvaro Luís Cardoso, Francisca Craveiro Lopes Ferreira Martins, F. S. Alves Pinheiro, Francisco Paula e Silva, Fernando Almiro Nogueira Vale, Fernando Carlos de Faria, F. Pereira Rodrigues, Fernando da Conceição Rodrigues, Francisco Morais, Francisco dos Reis, Fernando Correia de Pinho e Família, Fernando Serzedelo do Nascimento, Fernando Dias do Canto.

Francisco Gomes Nunes, Francisco António de Carvalho Piano, Fernando Costa Neves, Francisco Ribeiro e Costa, Coronel Firmino José Miranda da Costa, Engenheiro Francisco Rodrigues Antunes, Gumersindo Veloso Salgado, Guedes de Amorim, Grupo de Forcados Amadores de Santarém, Gilberto Luís Simões, Gertrudes do Rosário Costa Púrviz e Carlos da Silva Púrviz, General Ferreira Martins, Germano Machado, Geraldo Soares, dr. Guilherme Pereira da Rosa, Director do Jornal «O Século», Gambrius, Guilherme Graham Júnior & C.^a, Isilda da Conceição Gonçalves e Eugénio Augusto Gonçalves, Idalina Pereira V. Pinto Real e A. Pinto Real, Isaura Rodrigues

da Silva Gama, Isaura Amélia Pena, Pintor Ilberino dos Santos, Ismael Gonçalves Lino, Isidoro Ferreira da Silveira, Idalina de Figueiredo Assis, Isilda Neves e António Neves, Henrique da Costa Barreto, Horácio Manuel de Freitas Rodrigues, Heinrich Katzenstein, Helena Garcia Morais Teixeira da Costa Macedo e António A. Sanches de Castro da Costa Macedo, Henrique Vieira Ornelas, Dr. Hernâni de Barros Bernardo, Horácio F. Santos Viana, Hélène Faurneaux Macieira Santos e José Gonçalves Macieira Santos, Henrique da Cunha Realista, Henrique Costa, J. Matos Serras, José Parracho, José Jacinto Nunes, João Pedro, L.^{da}, Joaquim António Rosa, Engenheiro José Sebastião Perestrelo Guimarães.

Jorge Salgueiro de Vasconcelos, dr. José Pequito Rebelo, Jaime da Silva Leitão, Jorge Borges d'Almeida, José Agostinho, dr. José Francisco Rodrigues, José Borges d'Almeida, Coronel José P. Mendes Dias, João Filipe Salvado, Jorge Silva, José Sales Gomes, Julieta de Jesus Almeida Pinto e José Avelino Almeida Pinto, João Lopes Madeira Mega, Joaquim Teixeira de Sampaio Júnior, Joaquim Pedro Ondas Soares, Companhia de Seguros Alentejo, José Olaio & C.^a (Filho), Dr. José Joaquim Frasquilho, José M. Luís Simões, Jaime Gaspar Pinto, D. João Mascarenhas (Frenteira), João António de Sousa Barbosa, Jorge Nolasco Totta, Jaime Machado Alves, Jaime Augusto da Silva, Júlio Eugénio da Costa e Cunha, João Cardoso d'Olivettra, José Rodrigues Vieira, José Mayer, Dr. José Miguel Pavão, Capitão José Elísio Gonçalves Louro, Judith Pinto Tasso de Figueiredo C. d'Albuquerque e António G. Couceiro d'Albuquerque, Dr. José Crespo, Joaquim Pedro d'Oliveira e Família, Tenente José Joaquim Bandeira Vaz, Júlia do Nascimento Franco Silva e Américo Silva, José Aguiar Severino e Esposa, João Marcelino dos Santos, João Salgueiro Costa, Joaquim Nunes Bernardo, João Francisco de Sousa, João de Almeida, Joaquim Duarte Carreira, José Luís Leitão de Magalhães, Judith de J. Vaz Monteiro Leão de Carvalho Barata Roda e Acácio Barata Roda, José Manuel dos Reis Vaz, Júlio da Conceição Gomes Martins.

José Cândido de Figueiredo Abrantes, Junta de Freguesia da Encarnação, José da Costa, José Fernandes Martins, José dos Santos Brás, José A. Pires, Dr. José Aboim Ascensão Contreiras, José Belmonte Pereira d'Oliveira, Dr. Júlio César da Silva Gonçalves, Engenheiro João Carlos Alves.

(Continua)

 BUSH - 59 cm.



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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

ARTIGO 6º

Revisão da Convenção

(Continuação)

§ 1. Os delegados dos Estados contratantes reúnem-se para a revisão da Convenção, por convocação do Governo Suíço, o mais tardar cinco anos depois da entrada em vigor da presente Convenção.

Será convocada uma Conferência antes desta data, se, pelo menos, um terço dos Estados contratantes assim o pedir.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, o Governo Suíço convidará também Estados não contratantes.

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convidará a assistir à Conferência representantes:

- a) De organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transporte;
- b) De organizações internacionais não governamentais que se ocupem de transportes.

A participação nos debates de delegações dos Estados não contratantes, assim como das organizações internacionais mencionadas no quarto parágrafo, será fixada para cada Conferência, no regulamento das deliberações.

De acordo com a maioria dos Governos dos Estados contratantes, a Repartição Central pode, antes das conferências de revisão, ordinárias e extraordinárias, convocar comissões para o

exame preliminar das propostas de revisão. As disposições do Anexo VI são aplicáveis, por analogia, a estas comissões.

§ 2. A entrada em vigor da nova Convenção, resultante de uma conferência de revisão, implica a anulação da Convenção anterior, mesmo em relação aos Estados contratantes que não ratifiquem a nova Convenção.

§ 3. No intervalo das conferências de revisão os artigos 3, 4 e 5, § 5, os artigos 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50 e 53 e os Anexos II, III, IVa, IVb, IX e X podem ser alterados por uma comissão de revisão.

A organização e o funcionamento desta comissão constam do Anexo VI à presente Convenção.

As decisões da comissão de revisão serão notificadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São consideradas aceites, a não ser que nos três meses contados a partir do dia da notificação cinco Governos, pelo menos, tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do sexto mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central as levou ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa esse dia ao fazer a notificação das decisões.

§ 4. Com o fim de modificar:

- a) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Mercadorias Perigosas por Caminho de Ferro (Anexo I);
 - b) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (Anexo VII); e
 - c) O Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Contentores (Anexo VIII);
- são instituídas comissões de peritos, cuja organização e funcionamento constam de um estatuto que constitui o Anexo VI à presente Convenção.

As decisões das comissões de peritos são comunicadas sem demora aos Governos dos Estados contratantes por intermédio da Repartição Central. São consideradas aceites, a não ser que, nos três meses contados a partir do dia da notificação, pelo menos, cinco dos Governos tenham formulado objecções. Estas decisões entram em vigor no primeiro dia do sexto mês que se segue ao mês no decurso do qual a Repartição Central as levou ao conhecimento dos Governos dos Estados contratantes. A Repartição Central designa este dia ao fazer a notificação das decisões.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

ARTIGO 70

Texto da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi concluída e assinada em língua francesa, de acordo com o uso diplomático assente.

São juntos ao texto francês um texto em língua alemã, um texto em língua inglesa e um texto em língua italiana, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência é o texto francês que faz fé.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feito em Berna, a vinte e cinco de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e um, num único exemplar, que ficara depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Áustria: Dr. Kremler. Pela Bélgica: F. Seynaeve. Pela Bulgária: S. Dragomirov. Pela Dinamarca: Th. Jensen. Pela Espanha: Marquês de Miraflores. Pela Finlândia: Osmo Orkomies. Pela França: E. Dennery. Pela Grécia: A. Hart-Soultos. Pela Hungria: Skonda Odön. Pela Itália: Luigi Branca. Pelo Líbano: Raif Abillama. Pelo Listenstaina: A. Hilbe. Pelo Luxemburgo: A. Clemang. Pela Noruega: Henr. A. Broch. Pela Holanda: H. E. Scheffer (para o reino na Europa). Pela Polónia: Batkowsky. Por Portugal: Mário Dias Trigo. Pela Roménia: G. Nistoran. Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte: J. S. Rooke e A. H. Kent. Pela Suécia: Clas Nordstrom. Pela Suíça: Schaller. Pela Checoslováquia: Jan Obhlidal. Pela Turquia: H. Ugan. Pela Jugoslávia: V. Nikolic.

ANEXO I

ARTIGOS 3 E 4

Regulamento internacional respeitante ao transporte de mercadorias perigosas por caminho de ferro (Rid).

(Texto sujeito a um processo de revisão especial).

ANEXO III

ARTIGO 12

Falta ou deficiência de embalagem
DECLARAÇÃO GERAL

A estação de . . . do caminho de ferro de . . . aceita ao



transporte, a meu pedido, a partir desta data, as mercadorias abaixo designadas, que lhe entregarei para serem expedidas em grande velocidade (*). em pequena velocidade (*). como volume «expresso» (*).

Declaro que estas mercadorias, quando o documento de transporte fizer menção da presente declaração, são entregues ao transporte

sem embalagem (*) com uma embalagem deficiente cuja descrição é a seguinte (*):

Em . . . de . . . 19 . . . (Assinatura)

ANEXO IVa

ARTIGO 21

Alterações ao contrato de transporte ordenadas pelo expedidor

Pede-se à estação de (*) . . . do caminho de ferro de . . . que faça no contrato de transporte da remessa abaixo designada:

Marcas e números	Quantidade	Natureza da embalagem	Designação da mercadoria	Peso em quilogramas

entregue para transporte com a declaração de expedição grande velocidade de . . . 19 . . . dirigida ao Sr. . . em . . . as alterações seguintes (*):

- 1.º Devolvê-la ao expedidor na estação expedidora;
- 2.º Detê-la em trânsito, aguardando ordens ulteriores;
- 3.º Adiar a entrega, aguardando ordens ulteriores;
- 4.º Entregá-la ao Sr. . . em . . .;
- 5.º Expedi-la em grande velocidade ao Sr. . . em . . . estação de caminho de ferro . . .;
- 6.º Devolvê-la em grande velocidade à estação expedidora para o Sr. . .;
- 7.º Entregá-la só mediante pagamento de um reembolso. em algarismos por extenso De . . .
- 8.º Entregá-la mediante pagamento, não do reembolso mencionado na declaração de expedição, mas de um reembolso. em algarismos por extenso De . . .
- 9.º Entregá-la sem cobrar a importância do reembolso.
- 10.º Entregá-la franco de porte.

Em . . . de . . . 19 . . . (Assinatura)

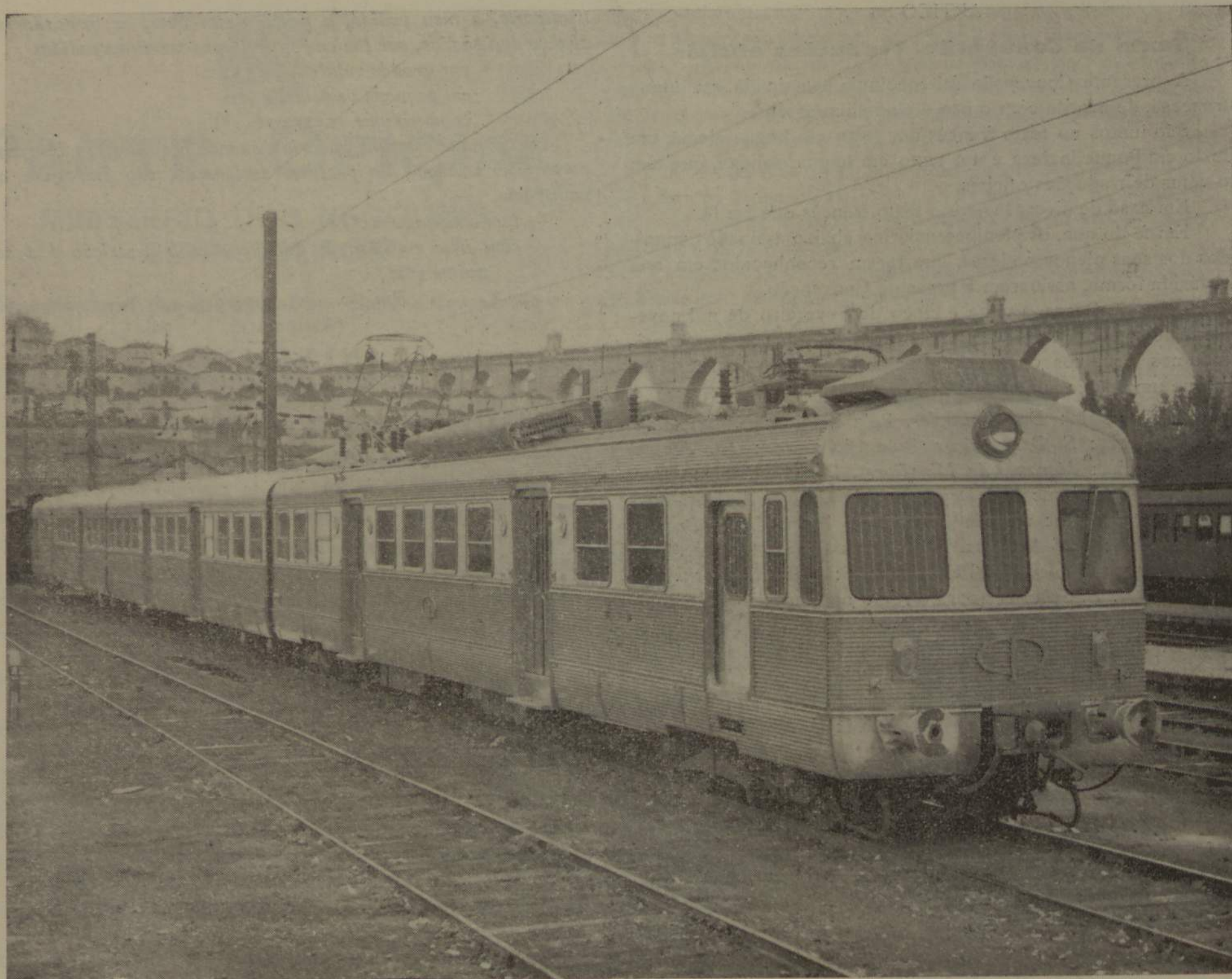
À estação de . . . do caminho de ferro de . . .

As ordens acima mencionadas são transmitidas para execução nas condições previstas no artigo 23, § 1, da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM). Foram reproduzidas no duplicado da declaração de expedição, que foi apresentada pelo expedidor. O documento entregue ao expedidor para o reembolso foi rectificado retirado. Esta declaração refere-se à remessa n.º . . . transportada no vagão n.º . . . e ao nosso telegrama n.º . . . / nossa comunicação telefónica de . . .

Em . . . de . . . 19 . . . O Chefe da Estação,

(*) Riscar as indicações que não forem aplicáveis.
(*) Indicar a estação expedidora.
(*) Riscar as designações que não forem aplicáveis.

(Continua)



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

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

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

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOMIL**

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

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

SITAL — Sociedade Industrial de Tintas e Anticorrosivos, L.^{da}

PORTO — R. Entreparedes, 62, 1.º Tels. 3 01 00-3 06 66

LISBOA — R. Gonçalves Crespo, 33, 2.º-Esq. Tel. 736773

Fábrica em Ovar — Tel. 119

Tintas Anticorrosivas — «INERTOL» «ICOSIT» e «TOPOL»

fabricadas em Portugal sob licença do grupo

LECHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE OHG — Alemanha

Produtos «BARRA» — hidrófugos e aditivos
para todos os Trabalhos de betão

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

Srs. Ferroviários:

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

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

