

15.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1963

Número 1820

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

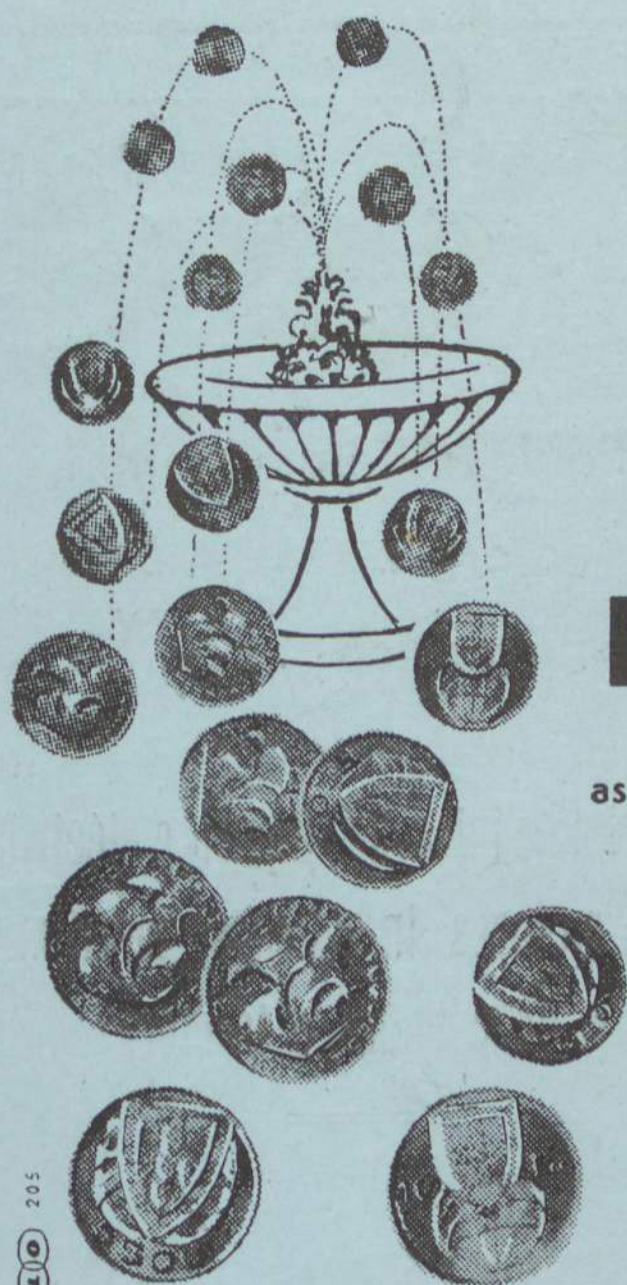
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

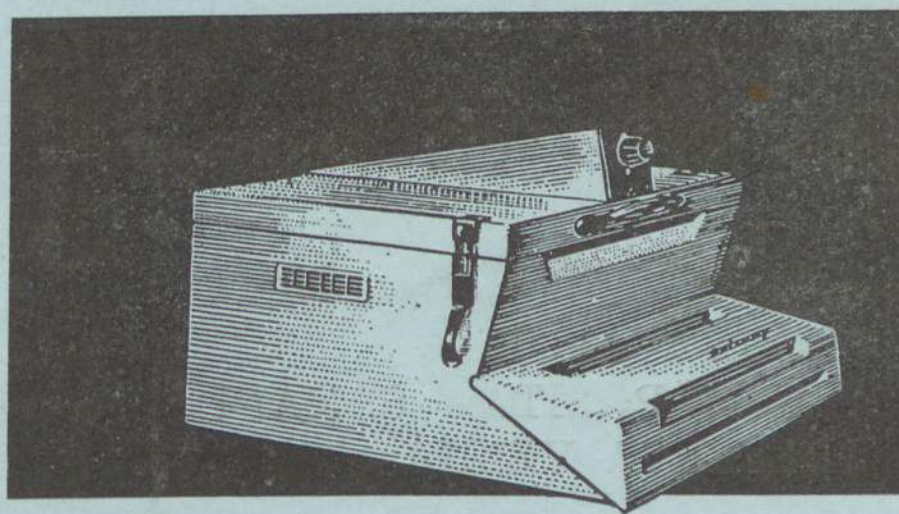
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 32 01 58 — LISBOA



205
ELO

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



COMETNA

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

Fabrica:

Peças em aço vazado para Caminho de Ferro

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

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.
SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.^a (FILHOS)

Fábricas em Lisboa e Venda Nova

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

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 JOÃO DO RIO, 10-A
LISBOA-1 (PORTUGAL)
Telefone 72 00 39



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora interina e Editora: FERNANDA 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

1820



16 — OUTUBRO — 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

DIRECTORA INTERINA

FERNANDA 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

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	289
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	291
Primórdios do Caminho de Ferro, por <i>MÁRIO CARDOSO</i>	292
União Internacional dos Caminhos de Ferro	293
Os novos horários do «Sud-Express»	193
In Memoriam — Carlos d'Ornellas	293
Terras e Povos, por <i>JORGE RAMOS</i>	294
Terras da nossa terra—De Coimbra à Serra da Estrela, pelo Eng.º <i>AN-TÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	295
A regularidade no serviço é mais importante que a velocidade	296
General João de Almeida	296
Reunião Internacional de Agências e Viagens	296
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	297
Está reunido, em Lisboa, o «Bureau» dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes	297
Parte Oficial	298



Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

NO nosso País, podemos afirmar que, a não ser nos meios oficiais, quase se ignora a existência desta Organização e, portanto, a sua utilidade e importância.

É útil porque nela se estudam problemas que muito podem beneficiar o conjunto dos transportes europeus, e é importante por se tratar de um Organismo que funciona ao nível ministerial europeu, pois dele fazem parte 18 países da Europa Ocidental que, por ordem alfabética, se enumeram e que são representados pelos seus Ministros dos Transportes:

Alemanha (República Federal), Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Inglaterra, Grécia, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos (Holanda), Portugal, Suécia, Suíça e Turquia.

Resumidamente, expomos a seguir a razão da sua criação e a sua função:

De há muito tempo se vinha fazendo sentir, na Europa, a falta de um organismo que tivesse por missão o estudo da coordenação dos diferentes meios de transporte existentes e a maneira mais eficiente da sua utilização.

Foi dentro deste sentimento que a Organização Europeia de Cooperação Económica (O. E. C. E.) enviou, em 1950, uma missão aos Estados Unidos da América a fim de estudar a estrutura e o funcionamento da Interstate Commerce Commission (I. C. C.) assim como a acção que ela desempenha na política dos transportes americanos. Esta comissão tem a finalidade, no que respeita à política de transportes entre Es-

tados, de interpretar, executar e fiscalizar essa política e a respectiva legislação. A sua actividade inicial limitara-se aos transportes ferroviários, mas em 1955 o seu campo de acção foi alargado aos transportes rodoviários e mais tarde à cabotagem e às vias navegáveis.

Esta iniciativa da O. E. C. E. teve por finalidade verificar a possibilidade de criar, na Europa, um organismo inspirado naquele, que viesse a permitir uma melhor utilização dos meios de transportes existentes, promovendo investimentos e evitando toda a acção que viesse prejudicar a economia dos transportes interiores.

Inspirando-se no relatório dessa Missão, a O. E. C. E. concluiu que era oportuno convocar uma Conferência internacional de peritos encarregada de estudar uma organização e uma regulamentação mais perfeita dos transportes internacionais na Europa Ocidental, a que foi dado o nome de Conferência Europeia dos Transportes Interiores (C. E. T. I.) e atribuído o mandato de estudar a organização destes Transportes e o modo como estavam regulamentados os transportes internacionais tanto ferroviários como rodoviários e por vias navegáveis; examinar se essas organizações e regulamentações estavam aptas a realizar a plena utilização do sistema de transportes existentes e a contribuir para o seu racional desenvolvimento; fazer todas as recomendações úteis para se conseguirem estes objectivos.

Para esta Conferência foram convidados todos os países que, à data, eram mem-

bro da O. E. C. E., a América e o Canadá, como países associados, e ainda a Espanha e a Jugoslávia que não eram Membros desta Organização.

Foram também convidados para tomar parte nos trabalhos da C. E. T. I., na sua qualidade de organizações internacionais governamentais, a Divisão dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa, a Alta Autoridade da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, o Office Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, a Comissão Central do Reno e o Bureau Internacional do Trabalho.

Como organizações internacionais não-governamentais, foram convidadas a União Internacional de Caminhos de Ferro, a União Internacional dos Transportes Rodoviários, a Federação Rodoviária Internacional, a União Internacional de Navegação Fluvial, a Organização Mundial do Automóvel e Turismo, a Câmara do Comércio Internacional, a Federação Internacional dos Operários dos Transportes, etc..

Esta Conferência Europeia dos Transportes Interiores após um exaustivo trabalho de três meses elaborou um circunstanciado relatório em que propôs a criação de uma Conferência de Ministros dos Transportes dos países participantes da C. E. T. I., à qual seria dado o nome de Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.) cuja sede administrativa seria em Paris, com a faculdade de ter reuniões noutros locais.

Em face deste relatório, o Ministro das Comunicações da Bélgica convidou os Ministros dos Transportes que estiveram representados na Conferência Europeia dos Transportes Interiores a participarem numa Conferência que se realizou em Bruxelas, em Outubro de 1955.

Nesta reunião foi aprovada, definitivamente, a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes através de uma acta final, dum Protocolo e dum Regulamento Interno que comemorou, em Junho do ano corrente, o seu décimo aniversário.

E assim nasceu a C. E. M. T. que, na sua estrutura, compreende um Conselho de Ministros e um Comité de Suplentes assistidos por um Secretariado Administrativo, com o objectivo de:

- tomar todas as medidas destinadas a realizar, num âmbito geral ou regional, a melhor utilização e o desenvolvimento mais racional dos transportes interiores europeus de importância internacional.
- coordenar e promover os trabalhos das organizações internacionais que se interessam pelos transportes interiores europeus, tendo em atenção a actividade das autoridades supranacionais no sector dos transportes.

O Conselho da C. E. M. T. é constituído pelos Ministros que, no seu respectivo país, têm os transportes a seu cargo. O Comité dos Suplentes tem o encargo de preparar as sessões do Conselho, tratar de assuntos para que tenha mandato deste e informá-lo das medidas tomadas nos diversos países para efectivar as suas Resoluções.

O Secretariado Administrativo ficou ligado, administrativamente, ao Secretariado da Organização Europeia de Cooperação Económica (O. E. C. E.), hoje denominada Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económicos; mas, no exercício das suas funções, depende unicamente da C. E. M. T..

O Conselho de Ministros dispõe de um «bureau» que, presentemente, é constituído pelo Presidente (Bélgica) e por dois Vice-Presidentes, a França e Portugal, este brilhantemente representado pelo ilustre Ministro das Comunicações, Senhor Engenheiro Carlos Ribeiro.

Exposto assim, num breve relato, o que motivou a criação da C. E. M. T. e a sua estrutura, focaremos em fases ulteriores alguns aspectos do seu funcionamento e alguns assuntos de que se tem ocupado e continua a ocupar.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

El-Rei D. Carlos

No dia 28 de Setembro, com a presença do sr. Presidente do Concelho, de vários ministros e de alguns milhares de pessoas, inaugurou-se, em frente do Palácio da Ajuda, um monumento da autoria do escultor Teixeira Lopes, consagrado à memória de D. Carlos, um Rei que foi, incontestavelmente, grande em tudo: na cultura científica, na arte, na política, na bondade e no infortúnio.

O pintor Carlos Reis, Mestre de Mestres, que nos honrou com a sua amizade, falava-nos de D. Carlos, com saudade e veneração. Uma vez, na intimidade do seu «atelier» da Escola de Belas-Artes, Carlos Reis contou-nos, com os olhos marejados de lágrimas, factos enternecedores respeitantes aos sentimentos de delicadeza e bondade do Rei, que sendo um grande pintor e desenhador nunca faltava às inaugurações de pintura e raras vezes deixava de expor ao lado dos seus distintos camaradas.

No dia em que se inaugurou a estátua de D. Carlos, lembrei-me muito de Carlos Reis e do que ele me disse do infeliz monarca, que, por ser um grande Rei e um grande artista, soube reunir, no mesmo afecto e no mesmo culto, o povo e a paisagem do seu País.

O dr. Casimiro Gomes da Silva, numa carta dirigida a Pedro Correia Marques, ilustre Director de *A Voz*, deixou este enternecedor testemunho da sua admiração pelo grande Rei, comentando o acto da inauguração da referida estátua: «Para mim, a cerimónia foi das mais comoventes a que tenho assistido. Chorei, no momento em que a Banda da Marinha executou a «Portuguesa». Do alto da estátua, Sua Majestade parecia receber as honras — e recebia-as, no bronze ali exposto — das forças militares do País.»

Podemos acrescentar: Não só parecia receber as honras das forças militares do País como parecia perdoar a todos — aos azuis e aos vermelhos — as injúrias recebidas e as malévolas incompreensões com que rodearam a sua vida e o seu reinado.

O tempo, na sua vertiginosa corrida, faz esquecer ódios, corrige erros e, sem darmos por isso, obriga-nos a considerar os homens com menos rigor e mais generosidade.

Todos os crimes se pagam sempre muito caro. Às vezes levam-se anos e séculos para redimir uma culpa e lavar uma nódoa.

Os nossos artistas



Paisagem nortenha — Um óleo da pintora Argentina Alarcão

Soneto a uma locomotiva abandonada

A boca da fornalha escancarada,
Qual ventre rebentado de correr,
A negra cor do dorso esfarrapado,
A tela da cabine a apodrecer...

Exposta ao frio, ao sol e à nortada,
Sem já poder, sequer, um ai gemer,
Assemelha-se à imagem desolada,
De quem morreu sem país, nem nada ter!...

Votada à triste sorte, espera o instante
Em que, por entre a hulha enegrecida,
O maçarico surja crepitante.

Tanta fúria a rolar e tanta lida
Lembra-me, agora, as cinzas dum gigante,
O pó que somos nós no fim da vida!...

Setembro, 63

ARMANDO CAMEIRA

Primórdios do Caminho de Ferro

Por MÁRIO CARDOSO

O caminho de ferro, esse extraordinário meio de transporte que o Homem não pode, de forma alguma, hoje dispensar, estende-se até aos pontos mais recônditos do mundo civilizado, unindo com rapidez e, principalmente, com segurança, cidades e países longínquos, transportando passageiros e mercadorias vitais para a subsistência das populações.

Mas os seus começos não foram fáceis. Mil e uma dificuldades relativas ao seu complexo funcionamento foram, durante largos anos, sendo vencidas uma a uma, através de experiências, muitas vezes desanimadoras. Assim, as primeiras linhas de «caminho de ferro» foram, paradoxalmente... «caminhos de madeira»! Na verdade, o carril começou a ser usado, pela primeira vez, regularmente, em 1669, numas minas de Newcastle, nas quais circulavam vagonetas que rodavam sobre carris de madeira. Bastante mais tarde, em 1730, os carris de madeira começaram a ser chapados de ferro para evitar o desgaste. Pouco depois, estes carris foram naturalmente substituídos por carris de ferro fundido, da invenção de William Reynolds, que, por apresentarem um rebordo saliente onde se acumulavam a lama e a poeira, dificultando o rolar, foram trocados por outros de superfície chata, tendo os rodados uma saliência que os impedia de se soltarem da linha. Finalmente, Stephenson, o pioneiro do caminho de ferro comercial, adopta o carril de ferro laminado. Estava resolvido o problema da base sobre que devia circular o comboio. As composições, por que eram puxadas a braço ou a cavalos, eram de andamento moroso, não resolvendo o problema da rapidez. Fizeram então a sua aparição as máquinas a vapor.

Esta máquina deve-se ao génio inventivo do francês Papin que, no entanto, não lhe deu aplicação industrial. Foram empregadas pela primeira vez, nesse sentido, pelo inglês Savery, que as utilizou na extracção de água das minas de carvão. Na sua pegada surge Watt, que lhes introduziu grandes melhoramentos, culminados, em 1801, pela descoberta do distribuidor de gaveta, da autoria de Murray; as máquinas, porém, continuavam a ter resultados muito reduzidos — nulos, no caminho de ferro — porque eram fixas. Só em 1805, já depois de ter sido aplicada em pequenos veículos — entre eles o do francês Cugnot, que marchava à velocidade de 4 km/h. e podia transportar 4 pessoas —, aparece a primeira locomotiva de quatro rodas, que puxava algumas

vagonetas a 6 km/h.; aperfeiçoada, em 1808 atingiu, numa estrada especialmente preparada, a velocidade excepcional (...) de 20 km/h. Estas locomotivas, da autoria de Blenkinsop, foram utilizadas, até 1834, para rebocar comboios de carvão, de 100 toneladas, correndo à velocidade de 8 km/h..

É por esta altura que Stephenson lança a sua locomotiva. Como inovação, apresentava as rodas ligadas por uma cadeia, que tornava assim o movimento solidário; em 1825, ao mesmo tempo que substitui a cadeia pelo sistema de biela, ele cria, finalmente, a primeira linha de caminho de ferro do Mundo com um serviço regular de passageiros, entre Darlington e Stockton. Na viagem inaugural a locomotiva puxou seis vagonetas e uma carruagem fechada, com um total de 450 passageiros. De qualquer forma, porque a máquina dava pouca velocidade, reservaram-na depois unicamente para o transporte de carvão, sendo as carruagens de passageiros puxadas da mesma forma por cavalos. O transporte rápido de passageiros parecia, desta forma, de indefinida solução, problema que o engenheiro francês Marc Séguin resolveu, com a ajuda do irmão, ao cabo de experiências feitas em França, inventando a caldeira tubular, invento extraordinário que, permitindo uma maior produção de vapor, deu azo às grandes velocidades das locomotivas de hoje.

E assim se conjugaram idealmente os dois elementos: carril e locomotiva. Após a descoberta de Séguin, Stephenson constrói a locomotiva «The Rocket» (o Foguete), utilizando o novo invento e aperfeiçoando a forma de tiragem da fornalha, que obstava à saída dos gases. Em 1829, esta locomotiva ganha um concurso na linha Liverpool-Manchester, rebocando uma carga de treze toneladas à velocidade de 23 km/h.. Depois, foi a extraordinária expansão do novo meio de transporte, apesar das dificuldades que sempre aparecem, opostas pela rotina, que exagerava os perigos da locomoção a vapor. Afirmava-se que as aldeias seriam reduzidas a cinzas pelos incêndios provocados pelas faúlhas das máquinas, que a passagem dos túneis alterava a saúde dos passageiros, etc.. Luta ingente, encarniçada, ela foi ganha em breve, desenvolvendo-se o transporte até ao ponto em que hoje se encontra, e ainda com extraordinários recursos a explorar, como a utilização intensiva da electricidade, que permitirá maiores velocidades, maior segurança e comodidade, fazendo do comboio o meio de transporte prático e acessível por excelência.

União Internacional dos Caminhos de Ferro

Um simpósio consagrado à cibernética

De 4 a 13 de Novembro próximo vai realizar-se em Paris, na sede da União Internacional dos Caminhos de Ferro, um «simpósio» consagrado ao emprego da cibernética nos caminhos de ferro, o qual terá o triplo objectivo de: troca de informações sobre os estudos e as realizações em curso na matéria, assim como sobre os estudos teóricos e práticos observados; indicar os estudos teóricos e práticos pelos quais convenha orientarem-se no futuro, para acelerar os progressos possíveis, tendentes a uma automatização global do Caminho de ferro, com o auxílio da cibernética; e, finalmente, precisar a organização e as formas tendentes a uma estreita colaboração futura das Redes ferroviárias internacionais.

Uma exposição de documentos referentes às questões estudadas será apresentada durante o «symposium», que será presidido por Louis Armand, membro da Academia Francesa e Secretário-Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Os trabalhos decorrerão distribuídos por cinco Secções, dirigidas pelos Srs.: Prof. A. P. Petrov (Rússia), M. M. I. M. Trissal (Estados Unidos), B. H. de Fontgalland (França), D. Tarantowicz (Polónia) e H. Shima (Japão).

Os novos horários do «Sud-Express» e do «Lusitania-Express»

A partir do dia 6 do corrente, por motivo da mudança de hora, os comboios abaixo mencionados começaram a cumprir o seguinte horário: «Sud-Express» — Lisboa (Santa Apolónia): partida às 13,45; Lisboa (Santa Apolónia): chegada às 14,45. «Lusitânia-Express» — Lisboa (Santa Apolónia): partida às 20 e 35; Lisboa (Santa Apolónia) chegada às 9 e 20.

IN MEMORIAM

Carlos d'Ornellas

O ilustre jornalista Artur Inez, que foi um dos mais queridos amigos do nosso saudoso Director, publicou em 27 de Setembro, no diário «República», na primeira página e em lugar de honra, sob a epígrafe Momento e o subtítulo Lealdade, algumas expressivas palavras demonstrativas do firme carácter de ambos e da lealdade sem mácula e sem reticências que enobreciam e consolidavam a camaradagem existente entre um e outro.

Integralmente reproduzimos as comoventes palavras de Artur Inez:

«Carlos d'Ornellas, monárquico leal e amigo querido, que faleceu estava já eu em férias, enviou-me poucos meses antes de desaparecer da cena da vida, que ele tanto amou, o recorte de uma velha revista acompanhado deste bilhete, que me chocou pela sua terrível brutalidade, como que a adivinhar o seu breve fim:

«Meu caro Inês — Quando eu morrer não te esqueças de ler a minha actuação durante a monarquia do Norte. Abraços — Ornellas.»

Telefonei-lhe e perguntei-lhe se ele estava doido, a pensar assim na morte... Mas o pobre Carlos bem sabia, e eu também, que o seu mal era dos que não perdoam.

Foi de uma correcção extraordinária a acção deste monárquico, a cujo espírito de lealdade presto aqui a minha comovida homenagem: estando de licença, após a sua campanha em França, onde se portou como português de lei, o sargento Carlos d'Ornellas conseguiu maneira de se apresentar às autoridades monárquicas do Norte para se bater pelo seu ideal.

Em Braga fora içada a bandeira monárquica no quartel de Infantaria 29, onde Ornellas se apresentara.

A população decidiu queimar a bandeira da República, mas o monárquico Carlos d'Ornellas opôs-se e impediu enérgicamente esse desacato. Por quê? Porque fora sob a bandeira da República que ele tantas vezes vira tremular em França, que combatera em defesa dos direitos de Portugal.

Este exemplo de nobre civismo de um monárquico que nunca traiu as suas ideias e soube galhardamente respeitar as dos seus adversários políticos, devia ser meditado por todos os portugueses de consciência limpa, amantes da sua Pátria.

Exemplo de alta nobreza de carácter, que trago a estas páginas em respeito da sua memória.

Tinha esta dívida a pagar a Carlos d'Ornellas. Pago-a agora, modestamente, é certo, mas com toda a minha comovida sinceridade.»



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

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

A GALIZA TERIA SIDO UM DOS TERRITÓRIOS HABITADOS PELOS SOBREVIVENTES DA ATLÂNTIDA?

Em muitas localidades da Galiza ainda se encontram vestígios de um povo primitivo: pedras lavradas, fósseis de peixes, etc. Conservam-se também numerosas toponímias ligeiras, admitindo alguns sábios e historiadores que a Galiza foi um dos territórios onde se fixaram núcleos da Atlântida que escaparam ao terrível cataclismo. Além de monumentos megalíticos (da Idade do Bronze), encontram-se na Galiza reminiscências da Civilização dos Castros (Idade do Ferro) à qual pertenciam as *citânias* (povoações amuralhadas), entre as mais notáveis a de Santa Cleta e a de S. Cipriano de Lâns, semelhantes às de Sabroso e de Briteiros, em Portugal. A Galiza principiou a ser povoada *vinte e dois séculos antes de Cristo*. O patriarca Brigo, filho de Tubal e bisneto de Noé, desembarcou na foz do rio Minho e estabeleceu-se definitivamente ali. Construíram-se então os *Gah* (abrigo, em hebreu). Brigo e os seus homens cobriam o corpo apenas com as peles dos animais que caçavam. Essas rudimentares vestimentas denominavam-se *bragas*.

De Brigo provém o nome de Brigantes, tendo estes fundado povoações na Itália setentrional, na França e na Ásia Menor (*Galácia*, habitada pelos galécios 278 anos antes da nossa era, e convertida em província romana vinte e cinco anos antes de Cristo). Artal, filho de Brigo, navegou em barcas de peles pelas costas da Galiza. Do seu nome deriva a designação de *artabros* aos habitantes que primeiro povoaram quase toda a Corunha. Os *celtas galaicos* descendem de Celt e de Artal, e são os antigos *gaefes*. Estrabão, geógrafo grego, chamara-lhes *celtici*. O geógrafo latino Polionyo afirmou que a Galiza foi povoada de celtas, desde o Douro até aos *asturos*, antigo povo ibérico. Depois da morte de Celt, esposa de Artal, aboliu-se o costume de queimar os mortos e erigiram-se os *menhires*, *dolmens*, *cromlechs* e *antas*. É possível que os castros servissem de refúgio em caso de guerra, como os *dun* irlandeses. Aos celtas de maior hierarquia social chamavam-lhes *druídas*.

Os nomes de *Galia*, *Gales* e *Gaulas*, têm origem no vocábulo *Gall*. A Galiza denominava-se

Galécia. No País de Gales (Grã-Bretanha), é onde se conservou melhor o tipo celta. Segundo Plutarco, Tácito e muitos outros autores antigos, foram os *lusitanos* ou *brigantes* da Galiza, que povoaram a Bretanha e as ilhas da Grã-Bretanha. É interessante anotar que tinha o nome de Galitzia a antiga província eslava da Áustria (hoje da Polónia). Como se sabe, da união dos iberos com os celtas da Galiza provêm os celtiberos.

UMA PROVÍNCIA DA LÍBIA COM TRIBOS DE RAÇA BRANCA

A Líbia é a primeira nação independente criada pelas Nações Unidas: a sua autonomia data de 1 de Janeiro de 1952. País de extensos desertos e de alguns grandes oásis, o seu território ocupa quase um milhão e oitocentos mil quilómetros quadrados para uma população de um milhão e cem mil habitantes. Ao terminar a segunda guerra mundial a administração das antigas colónias da Cirenaica e da Tripolitânia fora confiada à Inglaterra e a da Fezâmia à França. Era uma medida provisória. Hoje, estes territórios fazem parte de um Estado independente e soberano: a Líbia.

Fezâmia é limitada a Oeste pelo Sul da Argélia e o Sul da Tunísia; a Este pela Cirenaica, ao Norte pela Tripolitânia, e ao Sul pela África Equatorial Francesa. É uma vasta depressão de 800 mil quilómetros cercada de planaltos que a isolam dos países vizinhos e do mar. O oceano está distante: a 600 quilómetros. Nesta depressão encontram-se os três oásis de Saba, Brak e Mur-suk. A população de Fezâmia está calculada em 50 mil habitantes. Um quinto desta população é nómada. No norte vivem as tribos de raça branca, de vincada influência berbere. No sul, por toda a região que se prolonga de Fort-Zamy a Tibesti, encontram-se os componentes da federação berbere dos *tuaregs*, constituída em grande parte pela tribo *afjer* espalhada pelos confins da Nigéria. A população sedentária do interior é uma miscelânea étnica em que se confundem raças brancas e negras vivendo nos palmeirais, cultivando o milho, a cevada, o trigo, o sargo e as tamarais.

TERRAS DA NOSSA TERRA

De Coimbra à Serra da Estrela

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

DE há muito se tornou clássico o acesso à nossa maior cadeia montanhosa utilizando a Estrada da Beira que, partindo da Lusa Atenas, se dirige ao coração da Beira Alta. Foi esta a viagem que recentemente empreendemos e de que damos ao leitor resumida descrição nas linhas seguintes.

Em ligação com os serviços ferroviários, parte de Coimbra três vezes por dia uma carreira de camionagem, explorada pela Empresa Automobilista Arganilense, que tem o seu término em São Romão e que permite ao excursionista rápida, económica e confortável deslocação até um dos principais centros de excursões na Serra, infelizmente tão pouco conhecida da maioria dos nossos compatriotas. Duas das carreiras diárias passam por Oliveira do Hospital; a outra, mais directa e portanto mais rápida, abrevia o percurso, seguindo pelo Senhor das Almas; ao turista mais curioso, não podemos deixar de aconselhar, contudo, que utilize uma das primeiras duas, as quais lhe permitirão observar ainda outros pontos de interesse, tanto mais que o pessoal, muito cortês e solícito, procura sempre, no limite das suas possibilidades, atender os desejos dos passageiros.

Ao deixar Coimbra, o autocarro passa sucessivamente pela Avenida Navarro, pela Portagem, centro da vida citadina, pelo Parque do Dr. Manuel Braga, atravessa o novo bairro de São José, com a sua moderna Igreja, o seu parque desportivo e os seus airosos estabelecimentos de ensino, e em breve chega à Ponte da Portela, pela qual transpõe o remansoso Mondego, mesmo junto ao ponto onde o Ceira lhe tributa as suas águas. Ao lado, passa, noutra ponte e em nível algo superior, a linha férrea da Lousã.

Em breve, inflectimos para nordeste e seguimos o pitoresco vale do Ceira, que acompanhamos por mais de uma dezena de quilómetros. A garganta é apertada mas os seus engenhosos habitantes cultivam-na em socalcos e aí criam oliveiras e viveiros de árvores de fruto. Mais adiante deriva para a direita, junto à Ponte Velha, a estrada da Lousã, enquanto nós nos internamos na rica região agrícola de Poiares.

A estrada da Beira passa a cerca de dois quilómetros dessa vila, sede de concelho, e a carreira que utilizamos não faz esse desvio. Ao cabo da extensa

recta (em planta, pois em perfil é dominantemente ascendente), atingimos o Alto da Mucela, do qual se disfruta um magnífico panorama sobre o formoso vale do rio Alva. A partir daí, começa uma sinuosa descida que nos vai conduzir ao limiar da Beira Alta, em breve a atingimos na Ponte de Mucela, a qual transpõe aquele afluente do Mondego com os seus três arcos de alvenaria, providos de possantes quebra-mares.

Prosseguindo, já na Beira Alta, o autocarro segue por entre os pinheirais que orlam o curso do Alva que, no entanto, da estrada propriamente não se avista com frequência. Mais adiante, dá ligação para Arganil, facultando assim a visita a essa interessante vila e, na Venda da Esperança, passa a escassa distância de Lourosa. Aí, não podemos deixar de aconselhar um «alto» para visitar naquela antiquíssima povoação a igreja que, com as de São Frutuoso e de Balsemão, é um dos três templos pré-romanos do nosso País. O templo, de origem moçárabe, remonta aos primórdios do Cristianismo, sendo anterior à nossa nacionalidade segundo se depreende de uma lápida que se encontra sobre a entrada, na qual se lê a data de 950 (i. e., 912 da nossa era). A igreja, muito adulterada por infelizes reconstruções posteriores, foi reintegrada na sua primitiva traça, pelo menos tanto quanto foi possível, por inteligentes obras empreendidas em 1931 pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. A povoação conserva ainda o seu pelourinho e uma que outra casa antiga notável, que facilmente descobre quem deambular por algum tempo pelas ruas da antiga sede do concelho.

Chegando às Vendas de Galizes, a carreira deixa a Estrada da Beira e segue por estradas secundárias para passar em Galizes, depois em Nogueira do Cravo (onde, mesmo junto à estrada, se vê o pelourinho e, mais além, a fachada curiosa da matriz) e finalmente em Bobadela, antes de alcançar Oliveira do Hospital. Em Bobadela, mesmo junto à paragem, vê-se um belo e perfeito arco romano e o elegante pelourinho, manuelino, de coluna torcida; de passagem, mesmo da janela do autocarro, podem ver-se igualmente algumas casas curiosas.

A demora em Oliveira do Hospital faculta, aproveitando os quantos minutos da paragem, a

visita: ao pelourinho, defronte dos Paços do Concelho, também de coluna torcida mas menos gracioso que o de Bobadela; e à Igreja Matriz, cuja porta lateral, sempre aberta, franqueia o acesso à Capela dos Ferreiros, a primeira do lado do Evangelho. Nesta pequena capela abobadada pode o visitante admirar um magnífico retábulo, os formosos túmulos de Domingos Joanes e de sua mulher, e ainda uma sugestiva estátua de guerreiro medieval, tudo saído das oficinas coimbrãs de trezentos. A segunda capela do lado do Evangelho (pela qual se entra) tem um altar de talha e o tecto em caixotões pintados; defronte, a capela do lado da Epístola contém alguns painéis de azulejos e uma singela sepultura. A pintura do tecto desta capela, do altar-mor e da nave é, porém, de franco mau gosto.

O autocarro dirige-se agora de novo à Estrada da Beira, seguindo a pequena distância do Alva, que corre mais abaixo e, em breve, desce ao pontão da Assamassa, do qual derivando à direita rapidamente atinge São Romão, pequena povoação próxima de alguns dos principais aproveitamentos hidro-eléctricos da Serra. As ruínas de um vetusto castro lusitano, com duas ordens de muralhas, constituem a única curiosidade local. Mas a sua privilegiada situação torna São Romão o ponto de partida indicado para algumas das mais interessantes excursões na Serra da Estrela, que é nossa intenção descrever em número próximo.

A regularidade no serviço é mais importante que a velocidade

Durante o banquete anual celebrado pela «Associação de Transportes (Inc.)» e organizado pelo clube «The Guests» no passado dia 5 de Abril, Mr. P. H. Shirley, membro do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro britânicos, declarou que «a velocidade do transporte de uma mercadoria não é necessariamente um factor importante na escolha do meio de transporte. Desde que a mercadoria ou artigo em questão esteja no destino à hora necessária, a duração do tempo de transporte é elemento secundário.

Os caminhos de ferro hão-de tornar a captar muitos tráfegos de mercadorias a longas distâncias, muito antes do que calculam alguns proprietários de empresas de camiões que se dedicam a estes transportes. Não há-de ser difícil tornar-se a ganhar o terreno perdido na competição feita com as estradas, quando os caminhos de ferro possuírem o material adequado».

Mais adiante declarou: «Do ponto de vista do cliente posso dizer que não existe dúvida nenhuma de que há oportunidades idênticas tanto para o transporte por estrada como para o feito por caminho de ferro, pois cada um deles tem que desempenhar o seu papel característico».

Também Mr. C. E. Sutton, presidente da mencionada Associação, fez alguns comentários sobre o boletim publicado pelo Conselho de Administração dos Caminhos de ferro britânicos, intitulado: «A reforma dos caminhos de ferro britânicos», felicitando o Conselho pela publicação do mencionado boletim.

General João de Almeida

Em Sá da Bandeira, capital da Huila, foi inaugurado, pelo Chefe do Estado, no dia 30 de Setembro, um monumento à memória do Herói dos Dembos

Sob a presidência do Chefe de Estado, sr. Almirante Américo Tomás, que percorreu triunfalmente a nossa Província de Angola, inaugurou-se, no dia 30 de Setembro, em Sá da Bandeira, uma estátua que con-



General JOÃO DE ALMEIDA

sagra a memória e a acção do general João de Almeida, o glorioso herói dos Dembos.

Não podíamos deixar de assinalar, nas páginas desta revista, o notável acontecimento, não apenas pelo dever de assinalar a presença, na capital da Huila, do sr. Presidente da República, que ali, como em toda a Província, foi aclamado vitoriosamente, mas pela simples razão de que o general João de Almeida foi um dos grandes amigos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e um dos nossos mais ilustres colaboradores.

Nesta nossa publicação, registámos, há dez anos, não apenas a honra da sua valiosa colaboração, mas também o aparecimento de obras de sua autoria, como *Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses*, cujo quarto volume, à data do seu falecimento, se encontrava em preparação.

O General João de Almeida bem mereceu a consagração de um monumento, que constitui uma presença magnífica do Herói dos Dembos e de um português de lei.

Reunião Internacional de Agências e Viagens

Com a participação de Portugal, efectuou-se em Lorent de Mar, de 27 de Setembro a 3 de Outubro, a II.^a Reunião Internacional de Agências de Viagens e Hotéis.

Companhia Carris de Ferro de Lisboa



Mr. Richard Delafield Wyatt

Em reunião da Direcção da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e por proposta da Lisbon Electric Tramways, Limited, foi nomeado Director e Administrador - Geral desta Empresa, Mr. Richard Delafield Wyatt, que, nos referidos altos cargos, succedeu a Mr. Reginald John Smith. Muito culto, tendo feito a sua educação em Universidades de França, Alemanha e Suíça, Mr. Richard Delafield Wyatt é um velho amigo de Portugal, e fala correctissimamente bem a nossa língua. Os nossos melhores cumprimentos.

Está reunido, em Lisboa, o «Bureau» dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

No gabinete do sr. Ministro das Comunicações iniciaram-se, na segunda-feira, 14 do corrente, as sessões de trabalho do «Bureau» de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, do qual fazem parte os srs. A. Bertrand, Ministro das Comunicações da Bélgica; M. Jaquet, Ministro das Obras Públicas e Transportes da França; e Eng.º Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações de Portugal, acompanhados dos respectivos suplentes, srs. Malderez e Neuville (belgas), Corbin (francês), e Eng.ºs Guimarães Lobato e Luís da Costa (portugueses).

As sessões de trabalho foram presididas pelo Ministro das Comunicações da Bélgica, na sua

qualidade de presidente da Conferência durante o ano de 1963, ocupando os Ministros da França e de Portugal as duas vice-presidências.

Esta reunião do «Bureau» foi secretariada pelo sr. Mange, secretário-geral da organização, e das delegações belga e francesa fizeram também parte os chefes dos gabinetes dos dois Ministros.

O objectivo principal destas sessões foi a preparação da próxima reunião do Conselho dos Ministros dos Transportes, que vai realizar-se em Paris, no próximo mês de Novembro.

* * *

A propósito do significado e do interesse destas reuniões, chamamos a atenção dos leitores para o editorial do número presente da «Gazeta», assinado pelo ilustre Eng.º sr. Luís da Costa, e intitulado «Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes».



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033 .

(Continuação)

c) Organizações internacionais não governamentais que se ocupam de transportes, sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6

As comissões são válidamente constituídas quando está representado um terço dos Estados contratantes.

ARTIGO 7

As comissões designam para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8

As deliberações são expressas em francês e alemão. As exposições dos membros da comissão são traduzidas imediatamente de viva voz e em síntese. O texto das propostas e as comunicações do presidente são traduzidos na íntegra.

ARTIGO 9

O voto exerce-se por delegação e, a pedido, por chamada individual; cada delegação de um Estado contratante representado na sessão tem direito a um voto.

Uma proposta só é adoptada se:

a) Pelo menos metade das delegações representadas na comissão tomaram parte na votação;

b) Obteve a maioria dos votos manifestados, não sendo contadas as abstenções.

ARTIGO 10

As actas das sessões resumem as deliberações nas duas línguas.

As propostas e as decisões devem ser inseridas nas actas textualmente nas duas línguas. Em caso de divergência entre o texto francês e o texto alemão da acta o texto francês faz fé no que respeita às decisões.

As actas são distribuídas aos membros logo que seja possível.

Se a sua aprovação não pode efectuar-se no decurso da sessão, os membros enviarão ao Secretariado num prazo apropriado as correcções eventuais.

ARTIGO 11

Para facilitar os trabalhos, as comissões podem nomear subcomissões; podem também nomear subcomissões encarregadas de preparar questões determinadas para uma sessão ulterior.

Cada subcomissão designa um presidente, um vice-presidente e, se for necessário, um relator. Para o restante, as disposições dos artigos 1 a 5 e 8 a 10 são aplicáveis, por analogia, às subcomissões.

ANEXO VII

(ARTIGO 6o, § 1)

Regulamento Internacional relativo ao transporte de vagens particulares (RIP)

(Texto sujeito a um processo de revisão especial)

ANEXO VIII

(ARTIGO 6o, § 2)

Regulamento Internacional relativo ao transporte de contentores (RICO)

(Texto sujeito a um processo de revisão especial)

ANEXO IX

(ARTIGO 6o, § 3)

Regulamento Internacional relativo ao transporte de volumes «Expresso» (RIEx)

§ 1. Só são considerados como volumes «expresso» as mercadorias transportadas de uma maneira particularmente rápida nas condições de uma tarifa internacional.

Só podem ser aceites como volumes «expresso» as mercadorias que podem normalmente ser carregadas no furgão dos comboios de passageiros. Contudo, as tarifas podem prever derrogações a esta regra.

§ 2. São excluídas do transporte as mercadorias designadas no artigo 3 da presente Convenção. As substâncias e objectos enumerados no Anexo I à Convenção ou aqueles que são abrangidos por acordos particulares estabelecidos ao abrigo das disposições do artigo 4, § 2, da Convenção, não são aceites para transporte como volumes «expresso», a não ser que este modo de transporte seja expressamente previsto no dito anexo ou nos ditos acordos. As tarifas determinam se outras mercadorias podem igualmente ser excluídas do transporte ou ser admitidas sob certas condições.

§ 3. Os volumes «expresso» podem ser entregues para transporte com um documento diferente da declaração de expedição, previsto no artigo 6, § 1, da presente Convenção. O impresso a utilizar e as indicações que aí devem ou podem figurar são determinados nas tarifas. Em todo o caso, este documento deve conter as indicações seguintes:

- a) A designação das estações expedidora e destinatária;
- b) O nome e morada do expedidor e do destinatário;
- c) O número de volumes, a descrição da embalagem e a designação da natureza das mercadorias.
- d) A designação dos documentos juntos para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas.

§ 4. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações inscritas no documento de transporte por ele próprio ou pelo caminho de ferro segundo indicações suas; suporta todas as consequências resultantes do facto de essas indicações ou declarações serem irregulares, inexactas ou incompletas.

§ 5. Os volumes «expresso» devem ser transportados por meios rápidos nos prazos previstos nas tarifas. Os prazos de entrega devem, em todo o caso, ser mais reduzidos do que os prazos aplicados às remessas em grande velocidade.

§ 6. As tarifas podem também prever derrogações às disposições da presente convenção além daquelas que foram acima especificadas; não pode, contudo, haver derrogações às disposições dos artigos 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 e 37 a 47, incluídos na mencionada Convenção.

Desde que as prescrições precedentes e as das tarifas a isso não se oponham, as disposições da presente convenção são aplicáveis ao transporte de volumes «expresso».

ANEXO X

ARTIGO 61

Regulamento de arbitragem

ARTIGO 1

Número de árbitros

Os tribunais arbitrais constituídos para apreciar litígios que não sejam entre Estados serão compostos de um, três ou cinco árbitros, segundo as cláusulas de compromisso.

ARTIGO 2

Escolha dos árbitros

§ 1. É preestabelecida uma lista de árbitros. Cada Estado contratante pode designar, no máximo, dois dos seus represen-

tantes, especialistas em direito internacional de transportes, para serem inscritos na lista de árbitros estabelecida e mantida actualizada pelo Governo Suíço.

§ 2. Se o compromisso prevê um único árbitro, este é escolhido por comum acordo entre as partes.

Se o compromisso prevê três ou cinco árbitros, cada uma das partes escolhe um ou dois árbitros, conforme o caso.

Os árbitros escolhidos em conformidade com o parágrafo precedente designam por comum acordo o terceiro ou o quinto árbitro, conforme o caso, o qual presidirá ao tribunal arbitral.

Se as partes estão em desacordo sobre a escolha do árbitro único ou se os árbitros escolhidos pelas partes estão em desacordo sobre a designação do terceiro ou do quinto árbitro, conforme o caso, o tribunal arbitral será completado, a requerimento da Repartição Central, por um árbitro designado pelo presidente do Tribunal Federal Suíço.

O tribunal arbitral é composto por pessoas que figuram na lista mencionada no § 1. Contudo, se o compromisso prevê cinco árbitros, cada uma das partes pode escolher um árbitro não incluído na lista.

§ 3. O árbitro único, o terceiro ou o quinto árbitro devem ser de nacionalidade diferente da das partes litigantes.

A intervenção no litígio de uma terceira parte não afecta a composição do tribunal arbitral.

ARTIGO 3

Compromisso

As partes que recorrem à arbitragem estabelecem um compromisso, que especifica em especial:

a) O objecto do litígio, determinado de maneira tão precisa e clara quanto possível;





CHEVROLET • CADILLAC

O P E L • B E D F O R D

OLDSMOBILE • B U I C K



SOREL
L I M I T A D A

CONCESSIONÁRIOS
DA GENERAL MOTORS DE PORTUGAL

RUA TOMAZ RIBEIRO, 97-A
Telef. P.P.C.A. 581 11 (6 linhas)

AV. ENG. DUARTE PACHECO
Telef. 68 28 61

b) A composição do tribunal e os prazos estabelecidos para a nomeação do árbitro ou árbitros;

c) A sede do tribunal.

Para a abertura do processo arbitral, o compromisso deve ser comunicado à Repartição Central.

ARTIGO 4

Processo

O tribunal arbitral decide por si mesmo o processo a seguir, tendo em conta especialmente as disposições seguintes

a) O tribunal arbitral instrui e julga as causas de que é encarregado com base nos elementos fornecidos pelas partes sem estar ligado, quando for chamado a dar o seu parecer, às interpretações destas;

b) Não pode conceder mais ou coisa diferente das conclusões do autor, nem menos do que o réu reconheceu como sendo devido;

c) A sentença arbitral, devidamente fundamentada, é redigida pelo tribunal arbitral e notificada às partes por intermédio da Repartição Central;

d) Salvo disposições em contrário de direito imperativo do país onde reunir o tribunal arbitral, a sentença arbitral não é susceptível de recurso, com excepção, todavia, da revisão ou da nulidade.

ARTIGO 5

Secretaria

A Repartição Central funciona como secretaria do tribunal arbitral.

ARTIGO 6

Despesas

A sentença arbitral fixa as despesas e as custas, incluindo os honorários dos árbitros e decide a qual das partes incumbe o seu pagamento ou em que proporção são divididas entre elas.

Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV)

Os plenipotenciários abaixo assinados, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e de bagagens por caminho de ferro, assinada em Berna a 25 de Outubro de 1952, resolveram, em conformidade com o artigo 66 da citada Convenção, estabelecer uma nova Convenção sobre esta matéria e chegaram a acordo sobre os artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e âmbito da Convenção

ARTIGO 1

Caminhos de ferro e transportes aos quais se aplica a Convenção

§ 1. A presente Convenção aplica-se, ressalvadas as excepções previstas nos parágrafos seguintes, a todos os transportes de passageiros e de bagagens com títulos de transportes internacionais, em percursos que utilizem territórios de, pelo menos, dois Estados contratantes e se efectuem exclusivamente em linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 59.

§ 2. Os transportes cujas estações ⁽¹⁾ de partida e chegada estejam situadas no território de um mesmo Estado e que apenas em trânsito atravessem o território de outro Estado ficam,

(1) Por «estação» entendem-se igualmente os portos dos serviços de navegação e qualquer estabelecimento dos serviços automóveis abertos ao público para a execução do contrato de transporte.

salvo no que respeita à aplicação do artigo 28, § 1, sujeitos à legislação do Estado de partida:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito são exclusivamente exploradas por um caminho de ferro do Estado de partida;

b) Quando, embora as linhas pelas quais se efectua o trânsito não sejam exploradas exclusivamente por um caminho de ferro do Estado de partida, os caminhos de ferro interessados tenham estabelecido acordos em virtude dos quais esses transportes não sejam considerados internacionais.

§ 3. Os transportes entre estações de dois Estados limítrofes, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas por caminhos de ferro de um destes Estados e desde que as leis e regulamentos de nenhum destes Estados a isso se oponham, estão sujeitos às leis do Estado do qual dependem os caminhos de ferro que exploram as linhas em que se efectua o transporte.

§ 4. As tarifas fixam as condições em que os títulos de transporte internacionais são concedidos.

ARTIGO 2

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser inscritas na lista prevista no artigo 1, além das linhas de caminho de ferro, as linhas regulares de serviços automóveis ou de navegação que completem os percursos por caminho de ferro e nos quais se efectuem os transportes internacionais, sob reserva de que essas linhas, na medida em que elas ligam, pelo menos, dois Estados contratantes, não podem ser inscritas na lista citada senão com o mútuo consentimento desses Estados.

§ 2. As empresas que exploram essas linhas estão sujeitas a todas as obrigações impostas e estão investidas de todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessariamente das diferentes modalidades de transporte. Contudo, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogações.

§ 3. Qualquer Estado que deseje inscrever na lista citada uma das linhas designadas no § 1 deve tomar as medidas necessárias para que as derrogações previstas no § 2 sejam publicadas segundo as mesmas normas que as tarifas.

§ 4. Para os transportes internacionais que utilizem ao mesmo tempo os caminhos de ferro e serviços de transportes diferentes dos que estão definidos no § 1, os caminhos de ferro podem estabelecer, de comum acordo com as empresas de transporte interessadas, disposições tarifárias que apliquem um regime jurídico diferente do da presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Podem nesse caso prescrever o uso de um título de transporte diferente do previsto pela presente Convenção.

ARTIGO 3

Obrigações para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar nas condições da presente Convenção qualquer transporte de passageiros e bagagens desde que:

a) Os passageiros se conformem com as prescrições da presente Convenção e da tarifa internacional;

b) O transporte seja possível pelos meios ordinários de transporte;

c) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o caminho de ferro não pode evitar e que não está ao seu alcance remediar.

§ 2. Quando a autoridade competente decida que o serviço será suprimido ou suspenso na totalidade ou em parte, as medidas tomadas para este efeito devem, sem demora, ser dadas a conhecer ao público e aos caminhos de ferro, tendo estes a incumbência de informar disso os caminhos de ferro dos outros Estados, para que eles tornem públicas essas medidas.

§ 3. Qualquer infracção cometida pelo caminho de ferro às disposições do presente artigo pode dar lugar a uma acção para reparação do prejuízo causado.

TÍTULO II

Do contrato de transportes

CAPÍTULO I

Transporte de passageiros

ARTIGO 4

Direito ao transporte

Desde o início da sua viagem, salvo excepções previstas nas tarifas, o passageiro deve estar munido de um título de transporte válido, que é obrigado a conservar durante toda a viagem, a apresentar, se isso lhe for pedido, a qualquer agente encarregado da revisão e a entregar no fim da viagem.

ARTIGO 5

Bilhetes

§ 1. Os bilhetes emitidos para um transporte internacional regulado pela presente Convenção devem levar o sinal IC..

§ 2. Os bilhetes devem obrigatoriamente conter as indicações seguintes, salvo excepções previstas nas tarifas:

- a) A indicação das estações de partida e de destino;
- b) O itinerário; se for permitido utilizar diferentes itinerários ou meios de transporte, esta faculdade deve ser mencionada;
- c) A categoria do comboio e a classe da carruagem;
- d) O preço do transporte;
- e) O dia em que o bilhete começa a ter validade;
- f) O prazo de validade.

§ 3. As tarifas ou os acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que os bilhetes devem ser impressos e preenchidos, bem assim como a sua forma e texto.

§ 4. Os livretes de cupões passados de acordo com uma tarifa internacional constituem um só título de transporte no espírito da presente Convenção.

§ 5. Salvo excepção prevista nas tarifas, um bilhete só é transmissível se não for nominativo e se a viagem ainda não tiver tido início.

§ 6. O passageiro é obrigado a verificar no momento da recepção do bilhete se este está em conformidade com as suas indicações.

ARTIGO 6

Redução de preço para crianças

§ 1. Até à idade de 5 anos completos as crianças são transportadas gratuitamente, sem bilhete, desde que para elas não se exija um lugar distinto.

§ 2. As crianças de mais de 5 anos e até terem completado 10 anos e as crianças mais novas para as quais se exija um lugar são transportadas a preços reduzidos, que não podem ultrapassar metade dos preços cobrados pelos bilhetes de adultos, excepto no que diz respeito aos suplementos cobrados para a utilização de determinadas carruagens ou de determinados comboios e sem prejuízo do arredondamento das importâncias efectuado em conformidade com as normas da empresa que emite o bilhete.

Esta redução não é obrigatoriamente aplicável aos preços dos bilhetes que têm já outra redução em relação ao preço normal do bilhete simples.

§ 3. As tarifas podem, contudo, prever limites de idade diferentes daqueles que figuram nos §§ 1 e 2 desde que esses limites não sejam inferiores à idade de 4 anos completos, no que diz respeito ao transporte gratuito previsto no § 1, nem a 10 anos completos no caso da aplicação dos preços reduzidos previstos no § 2.

ARTIGO 7

Prazo de validade dos bilhetes

§ 1. O prazo de validade dos bilhetes deve ser fixado pelas tarifas.

§ 2. O primeiro dia de validade do bilhete está compreendido no prazo de validade como um dia completo. O passageiro pode iniciar a sua viagem em qualquer dos dias compreendidos no prazo de validade do seu bilhete; salvo excepções previstas nas tarifas, deve terminá-la o mais tardar por um comboio que segundo o horário deva chegar à estação de destino no último dia do prazo de validade, o mais tardar às 24 horas.

ARTIGO 8

Atribuição e marcação dos lugares

§ 1. O passageiro pode marcar um lugar disponível tanto para si próprio como para as pessoas que o acompanhem na viagem e cujos bilhetes possa apresentar. O passageiro que abandonar o seu lugar sem o deixar marcado de uma forma evidente perde o direito de o voltar a ocupar. De resto, a atribuição dos lugares é regulada em conformidade com as prescrições em vigor em cada caminho de ferro.

§ 2. As tarifas ou os horários especificam se, e em que condições, os lugares podem ou devem ser marcados em determinados comboios.

AUGUSTO FERNANDES DE MIRANDA

Serração de Madeiras e fabrico de cabos para ferramentas

Largo de Santo António — Telefone 97130

BARROSELAS

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

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

ESCOIHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

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

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**

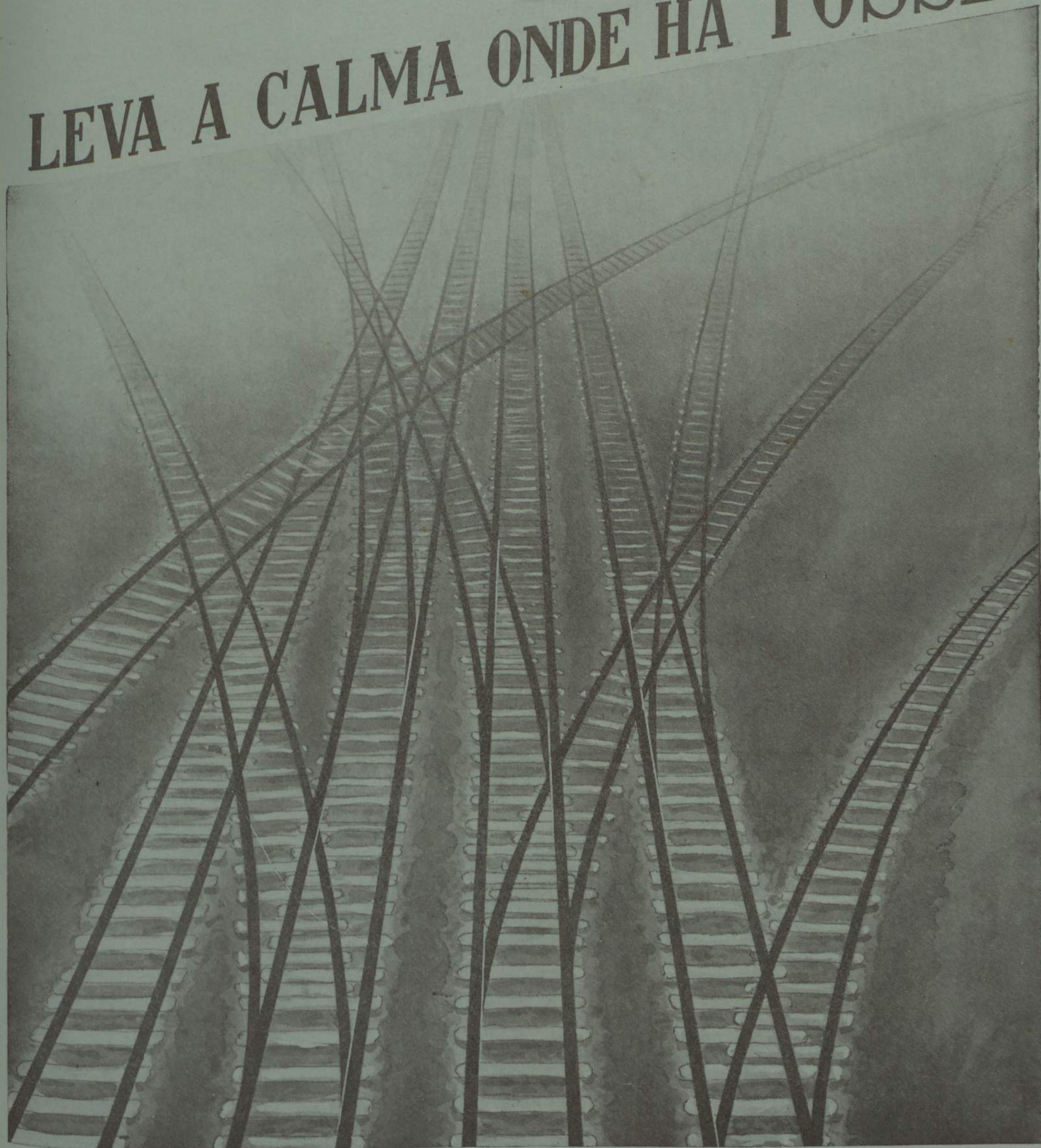
BENZO-DIACOL

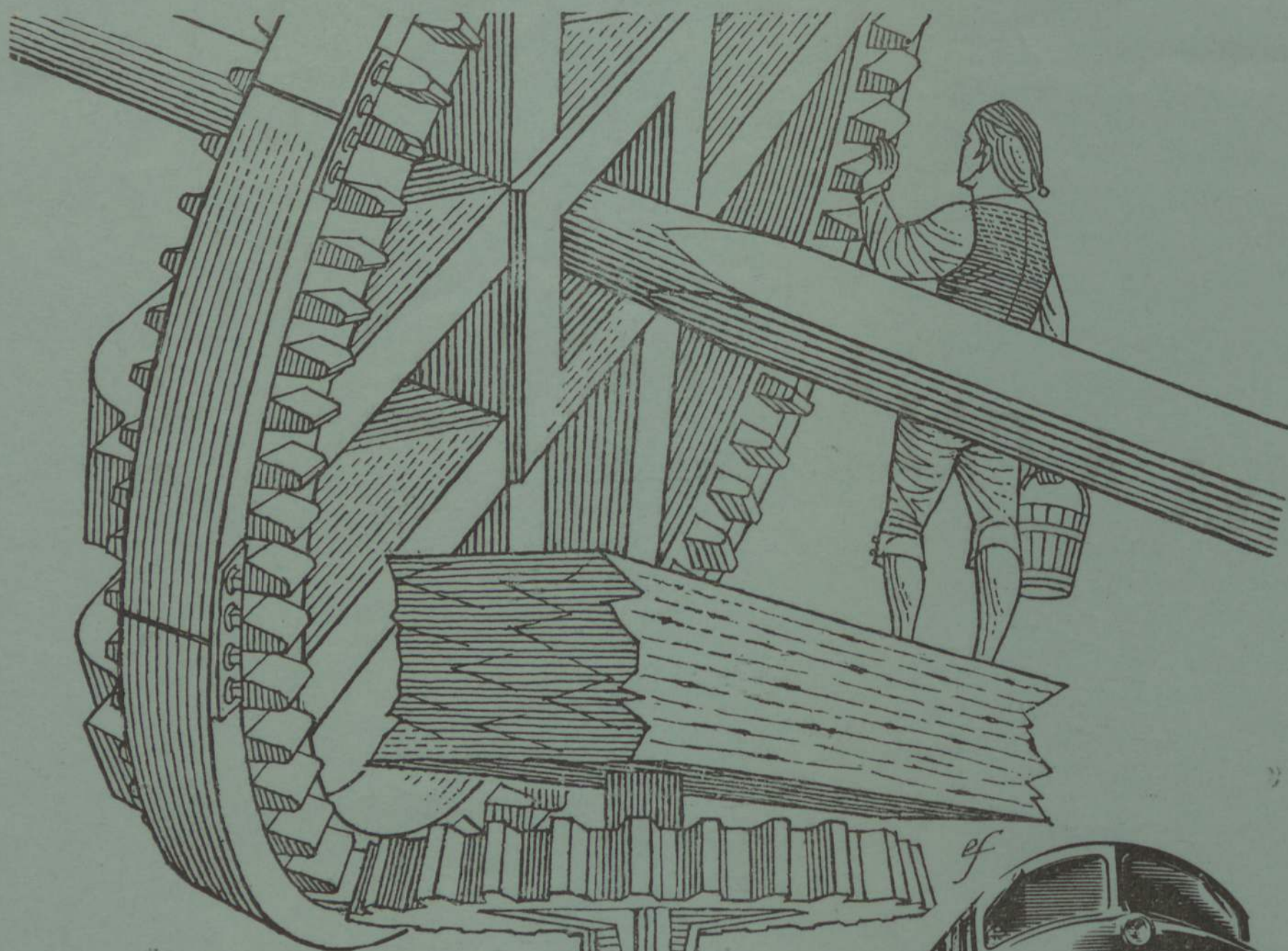
DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

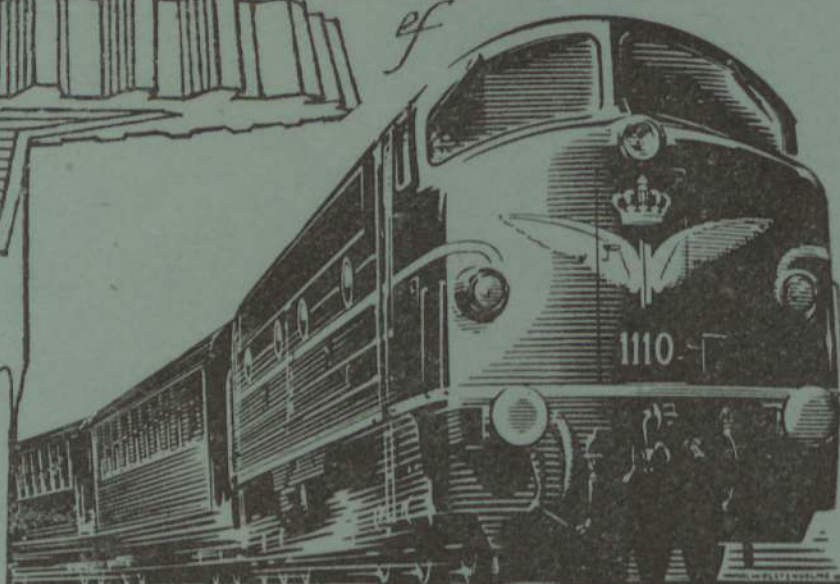




O que é que lubrificava as rodas em Dybbøl?



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



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

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais