

22.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1964

Número 1827

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

C A M I N H O S D E F E R R O

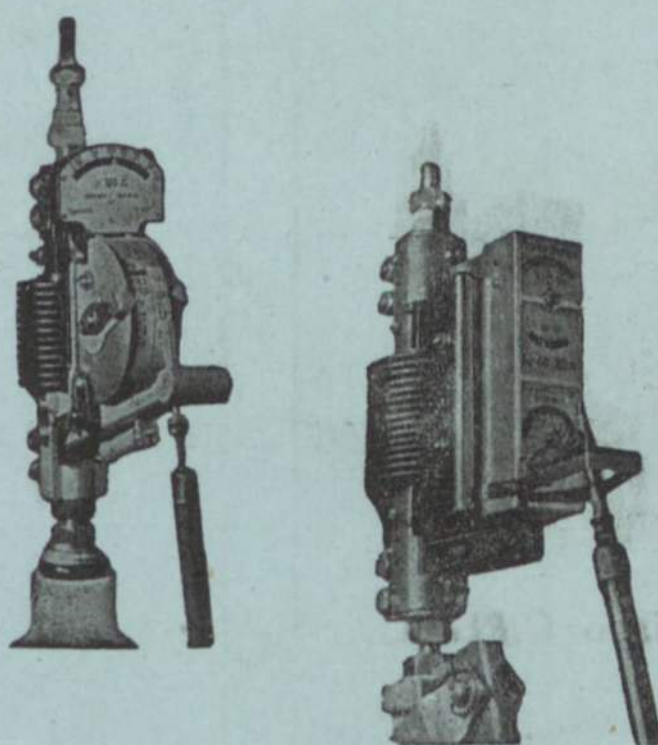
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

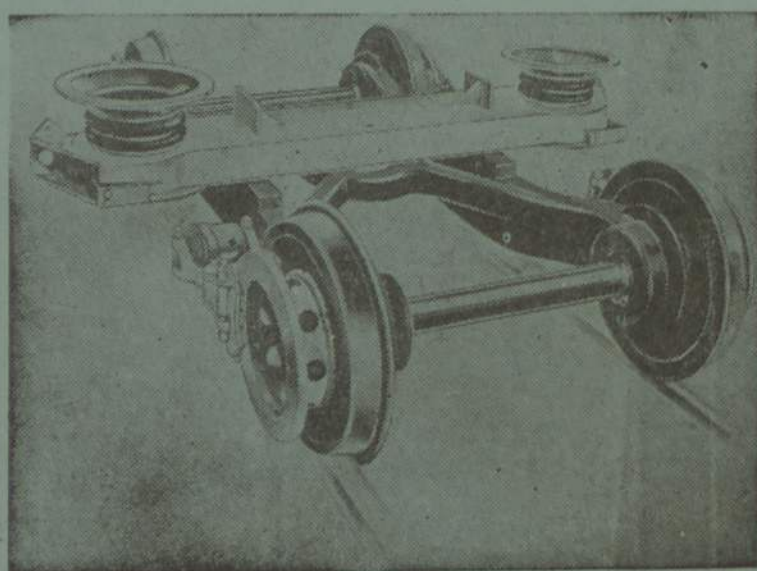
NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*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*

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**

CASA FUNDADA EM 1881



Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA

1827

1 — FEVEREIRO — 1964

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

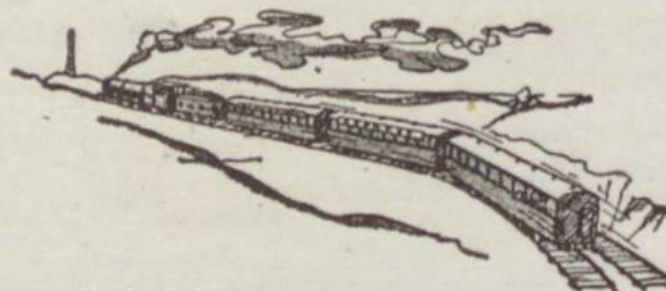
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
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

Saudação, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	477
Gazeta dos Caminhos de Ferro	478
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	479
XI Congresso Internacional das Comunicações — A unificação dos transportes na Europa	480
As passagens de nível na S. N. C. B.	481
O XI Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro	483
Arquivando — Uma expressiva mensagem do Ano Novo	484
Sociedade Gillcar, Lda.	484
Pelo Mundo fora.	485
Vida Ferroviária.	486
Há 50 anos.	486
Imprensa.	486
Linhas Portuguesas.	487
Os nossos colaboradores.	487
Engenheiro Branco Cabral.	487
O Brasil e o ferroviário	487
Parte Oficial	488
Publicações recebidas.	490



Saudação

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

AO ter a honra de tomar posse da Direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não posso deixar de apresentar a toda a Imprensa portuguesa as minhas mais entusiásticas saudações e a minha mais sincera admiração pela sua excelente acção de divulgação das actividades do nosso País e de importante esclarecedora da opinião pública.

Actua esta «Gazeta» num âmbito mais restrito, mas não menos importante: os transportes e o turismo. Os primeiros como base essencial da economia geral e o segundo como consequência lógica da sua utilização.

Podemos dizer que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é, segundo creio, a revista portuguesa mais antiga que se tem ocupado dos assuntos de transportes e muito especialmente de transportes ferroviários: Têm estes sido o fulcro da sua acção e continuarão a sê-lo, embora não desprezando a actividade de todos os outros meios de transporte que igualmente lhe merecem a sua melhor atenção e o seu melhor interesse pela sua evolução tanto como actividade inovadora, mas ainda, como actividade complementar. A cooperação e a boa coordenação de todos os meios de transporte terão como reflexo um resultado valioso na economia da nação.

Ao ser convidado para tão honroso cargo pensei escusar-me, mas atraído pela simpatia que me merecia tão útil publicação, entendi que não devia recusar uma colaboração que lhe pudesse levar o incentivo para o seu desenvolvimento. Se o conseguir, isso me bastará para me sentir compensado do esforço que terei de fazer.

Aproveito esta oportunidade para prestar a minha mais calorosa homenagem à memória do seu fundador, Mendonça e Costa, cujo entusiasmo pelos transportes ferroviários e pela propaganda turística do nosso País o levou a fundar esta Revista que sempre amparou com o seu entusiasmo e o seu saber.

Quero ainda prestar também homenagem à memória do seu Director, recentemente falecido, Carlos d'Ornellas, com quem mantive relações de amizade e a quem admirava pela sua irradiante simpatia, espírito jovem e irrequieto e que estava sempre em constante evolução para fazer melhor. Na Direcção da «Gazeta» foi bem o perfeito continuador da obra de Mendonça e Costa.

Cabe, agora, uma referência a todos os colaboradores que com a sua ajuda e saber têm honrado as páginas da «Gazeta» com os seus brilhantes conhecimentos e entusiasmo e a quem presto o meu preito de admiração.

Para todos os trabalhadores desta casa vão ainda os meus cumprimentos de simpatia, com a certeza de que com todos poderei contar para o prosseguimento duma obra há tanto iniciada.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Inicia neste número as funções de Director desta revista o sr. Eng.º Luís da Costa

Temos o prazer de comunicar aos nossos prezados leitores, colaboradores e assinantes que o ilustre Engenheiro, sr. Luís da Costa, assume, de hoje em diante, o que muito nos honra, a Direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Sendo a mais antiga publicação técnica, no género, que se publica em Portugal, esta revista, por esse facto, representa uma tradição que merece ser mantida. O sr. Eng.º Luís da Costa que consideramos, desde longa data, um bom amigo, acedeu, embora com sacrifício, em colaborar conosco, de maneira a assegurar a continuação da existência desta revista, a actualizá-la, a insuflar-lhe, na medida do possível, uma nova vida.

Qualidades não lhe faltam para o exercício feliz de tal tarefa, nem experiência, nem autoridade.

Tendo iniciado, em Janeiro de 1925, a sua profissão como Engenheiro de Construção dos Caminhos de Ferro do Estado, da Direcção do Sul e Sueste, ali se conservou até Junho de 1927, data do arrendamento das linhas à C. P.. Transitou depois, nesse mesmo ano, para a Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro, onde prestou serviço na Divisão de Estudos e na Divisão de Via e Obras até 1950, data em que foi criada a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, assumindo aí as funções de Chefe de Repartição de Exploração, onde ainda se

conserva. Quando foi da criação do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, foi designado pelo sr. Ministro das Comunicações para desempenhar o cargo de vogal do Conselho Directivo desse gabinete de Estudos.

Pouco depois, foi designado, por portaria, vogal do Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Figura prestigiosa, em 1953, ano em que foi criada a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, Conferência de alto nível, cuja sede é em Paris, o sr. Eng.º Luís da Costa foi indigitado como representante de Portugal nesse organismo, na qualidade de Assistente Técnico e de suplente substituto de Sua Ex.ª o Ministro das Comunicações.

O sr. eng.º Luís da Costa, de quem, recentemente, publicámos dois artigos de bastante inte-

resse, o último dos quais sobre as razões da criação da «Eurofima», assegura nos de hoje em diante uma colaboração mais assídua.

Sentimo-nos felizes em poder comunicar aos nossos prezados assinantes, colaboradores e amigos, a entrada do sr. Eng.º Luís da Costa para Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pois temos a certeza absoluta de que todos acolherão com júbilo esta notícia.

A ADMINISTRAÇÃO
A REDACÇÃO



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Mestre Raul Xavier

Faleceu no dia 1 de Janeiro o escultor Raul Xavier. A sua obra, que é vasta e se encontra largamente espalhada por todo o País, é deveras notável. Senhor de uma técnica poderosa, de quem muito sabia do seu ofício, a tudo que lhe saiu das mãos imprimiu o grande artista o calor humano da sua inspiração.

Palpitantes de vida interior, as suas simples esculturas ou as suas majestosas estátuas de santos e doutores da Igreja como que respiram. Contemplativas e na atitude de quem reza, parecem também abençoar essas estátuas.

Raul Xavier, que pertenceu ao Grupo da «Alma Nova», com Mateus Moreno e Saavedra Machado, Ascensão Contreiras e Guerreiro Murta, Jorge Segurado, Martinho da Fonseca, Oldemiro César e outros novos de há meio século, deixou, a par da sua notável obra artística, o exemplo de uma vida digna e nobremente vivida.

Cinema Nacional

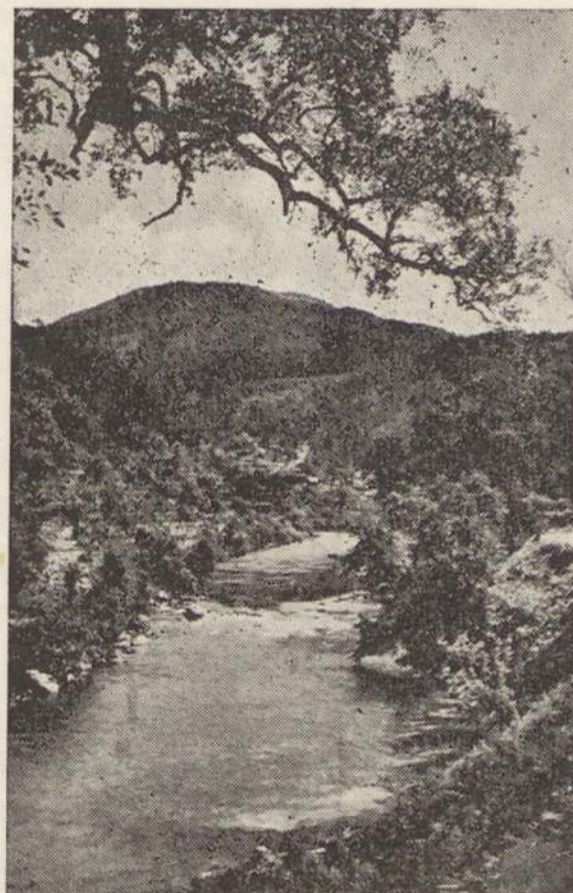
A noite de 23 de Janeiro de 1964, com a estreia, no «Eden», do filme *Pão, Amor e... Totobola!*, se constituiu para o produtor Francisco de Castro e para o realizador Henrique de Campos uma data feliz, representa também para o cinema nacional a data de um novo e grande triunfo. Estamos, pois, todos nós, de parabéns: os que fazem cinema e o público.

A história, que é bem contada por Afonso Botelho, Ferro Rodrigues e Santos Fernando, distintos escritores, encontrou em Costa Ferreira, Eva Tudor, Florbela Queirós, Humberto Madeira e Perla Cristal excelentes intérpretes. Costa Ferreira, que abandonou a advocacia pelo teatro, tem no sr. José da Costa uma modelar criação, de que se podem orgulhar tanto o actor como o realizador.

Ouve-se com agrado a música de Helder Martins.

Se a arte no nosso País, qualquer que seja a sua modalidade, representa uma aventura ou um sacrifício, louvados sejam sempre todos aqueles que, sequiosos de realizar um ideal ou de viver um sonho, porfiam em trilhar o seu caminho, alheios às críticas derrotistas. Henrique de Campos pertence ao reduzido número de artistas que continuam fiéis a um ideal de beleza e perfeição.

Portugal pitoresco



OLIVEIRA DE FRADES
Um trecho poético do rio Vouga

Soneto Castelhana de Camões passado ao português

*Onde estão esses olhos que arrastada
a alma me levavam e prendiam?
Onde estão essas faces que venciam
as pétalas da rosa mais rosada?*

*Onde está essa boca constelada
de dentes que só neve pareciam?
Os cabelos que o oiro escureciam
onde estão? E a mão tão delicada?*

*Ó toda linda! onde estarás agora
que te não posso ver e o meu desejo
de ver-te me dá morte a cada hora?*

*Que devaneio o meu! Bem entrevejo
que é na minh'alma que tu estás, senhora,
e pergunto: Onde estás que não te vejo?*

(Do livro «Poesias» — Colecção
«Poetas de Hoje» — da Portugália)

Carlos de Oliveira

XI CONGRESSO INTERNACIONAL

DAS COMUNICAÇÕES

A unificação dos transportes na Europa

Em Outubro último, realizou-se o XI Congresso Internacional das Comunicações, que tem lugar todos os anos em Génova, sob o patronato espiritual de Cristovão Colombo, o qual foi organizado pelo Instituto Internacional das Comunicações, criado em Dezembro de 1962 por iniciativa de diversos organismos genoveses e sob a direcção do presidente da Câmara local, Vittorio Pertuso.

Este congresso tem por finalidade examinar periodicamente o panorama das comunicações tal como ele se apresenta na sua evolução e futuro, para a melhoria das relações entre todos os povos.

As reuniões anuais (de 7 a 12 de Outubro) permitem às altas personalidades dos meios políticos, culturais, comerciais, industriais e técnicos, uma troca de impressões, tanto mais frutuosas quanto elas se realizam dentro do melhor espírito de coordenação e cooperação. A sua importância será melhor compreendida se se pensar que estas reuniões englobam todas as comunicações terrestres e extra-terrestres: ferroviárias, marítimas, rodoviárias, aero-espaciais e telecomunicações.

A inauguração teve lugar no Palácio dos Congressos de Génova, novo edifício da Feira Internacional da cidade. O governo italiano foi representado pelo seu ministro dos Transportes que, na sua alocução, salientou que os trabalhos do Congresso se orientam cada vez mais para uma colaboração bastante estreita entre a ciência pura e a aplicada. O prof. Casiraghi, vice-presidente do Instituto Internacional das Comunicações, traçou depois as grandes linhas da estrutura, dos objectivos e das tarefas do novo organismo, que adquire uma importância particular no estudo dos problemas que interessam ao mais alto grau nos campos da cultura, economia e vida social de uma trintena de países.

Após uma curta alocução de boas-vindas pelo presidente da Câmara de Génova, à tenacidade do qual são devidas as iniciativas que dão origem às reuniões internacionais, e após um resumo dos resultados do precedente Congresso feito pelo prof. Ber-

linger, vice-presidente do Congresso, usou da palavra o representante da Comunidade Económica Europeia, prof. Lambert Schrauss, que sublinhou a importância do complexo problema das comunicações, em primeiro lugar entre os seis Estados da Comunidade e em segundo lugar entre eles e o resto do Mundo. Após ter realçado que a política das comunicações em geral e dos transportes em particular adquire cada vez mais, na unificação europeia, uma importância crescente, não somente nas trocas materiais como também e sobretudo na unificação espiritual tão desejada, o prof. Schrauss examinou os diversos aspectos da unificação dos transportes e dos outros sistemas e meios de comunicação, ilustrando as diversas fases dos programas a realizar em primeiro lugar pelos transportes rodoviários e depois pelas comunicações marítimas e aéreas.

A sessão continuou com a leitura, pelo prof. Gabrielli, do Instituto Politécnico de Turim, do seu relatório sobre a cooperação das ciências e das técnicas no domínio das comunicações. Acentuou a importância do progresso técnico-científico como ciclo criador e sublinhou a necessidade de se extirpar o errado lugar comum que afirma que existe clara independência entre ciência e técnica.

As duas procuras, disse em conclusão, estão estreitamente ligadas e interdependentes, visto as duas terem componentes e um objectivo comuns aos fins da programação económica.

Finalmente, foram examinadas as comunicações por estrada e por caminho de ferro: transporte de mercadorias na Comunidade Europeia, necessidade de uma revisão das tarifas ferroviárias em França e estudo de uma economia de concorrência, estudo de uma possível aceleração do tráfego ferroviário e melhoria de pontualidade, estrutura e planificação rodoviária, o problema do atravessamento de aglomerações necessitado dum sistema integrado de auto-estradas e ainda métodos modernos a seguir nos projectos de pontes rodoviárias.

As passagens de nível na S.N.C.B.

(de uma nota da S.N.C.B.)

Da excelente revista «Rail et Traction», que se publica em Bruxelas, respigamos, com a devida vénia, alguns passos da nota «Les passages à niveau à la S.N.C.B.» que, além de nos dar um panorama completo de como o assunto é encarado na Bélgica, tem uma actualidade universal. Têm-se espaçado, felizmente, em Portugal, os acidentes em passagens de nível; esse facto, porém, não obsta a que se divulguem os mais modernos meios tendentes a eliminar, se possível, por completo, tais acidentes, para bem de todos nós.

Introdução

Sabe-se que as passagens de nível (abreviadamente: P. N.) não gozam da simpatia dos utentes da estrada. Não interrompe incomedativamente uma P. N., embora por tempo mínimo, uma viagem com um horário muito apertado, ou não faz ela perder, por vezes, um encontro de negócios ou um encontro com amigos muito exigentes na observância da hora marcada?

Contudo, os automobilistas admitem como um mal necessário as paragens nos cruzamentos e sujeitam-se a elas, se não de bom grado pelo menos com filosofia. Porquê, então, não experimentam os mesmos sentimentos quando se trata de uma passagem de nível? Elas não são, afinal, senão cruzamentos situados na intersecção de uma linha férrea com uma estrada!

Não é lógico, aliás, que o caminho de ferro, transportador de massas — tanto pessoas como mercadoria — disponha de prioridade nas P. N., prioridade essa mesma consagrada nos textos oficiais, como o Código da estrada?

Com efeito, se a um veículo rodoviário é possível parar diante de um obstáculo num espaço pequeno de estrada, o comboio, lançado a uma velocidade de 80 a 140 Km., não pode, tecnicamente, parar senão num espaço de 1 000 m., ou mais, conforme a carga, a velocidade e as condições de frenagem.

Categorias de P. N.

As considerações que vão seguir-se diferem conforme a natureza da P. N.. Deste modo, é preciso fazer uma distinção entre as P. N. guardadas e as não-guardadas.

As primeiras, previstas em linhas com tráfego intenso e em estradas importantes, têm barreiras rolantes ou basculantes, conjugadas ou não com os sinais reguladores da circulação dos comboios. Estas barreiras devem estar fechadas, por segurança, e tendo em conta as condições técnicas que presidem à manobra, pelo menos dois ou três minutos antes da passagem do comboio.

Pelo contrário, quando se trata de P. N. não-guardadas mas com sinalização luminosa automática, a indicação de perigo é dada, no mínimo, 25 segundos antes da passagem dos comboios mais rápidos. Este tempo é, evidentemente, mais longo quando se trata de comboios lentos, p. e. comboios de mercadorias.

As P. N. não-guardadas ordinárias, que não possuem sinalização automática mas simplesmente o sinal triangular de perigo e o sinal em forma de cruz de St.^o André, deixam ao utente a responsabilidade do atravessamento da via férrea.

Esta gradação na sinalização tem em devida conta a importância dos tráfegos rodov. e ferroviário.

Programa de modernização

No decurso destes últimos anos, a S.N.C.B. pôde suprimir um grande número de passagens de nível ⁽¹⁾, graças à modernização da sua rede e, principalmente, à electrificação de algumas linhas. Isso não impede que, actualmente, para 4 600 Km. de linhas, restem ainda 5 411 P. N..

Este número compreende:

- 1568 P. N. guardadas;
- 535 P. N. não-guardadas, providas de sinalização automática luminosa e acústica; em 59 destas P. N. a sinalização luminosa é completada por barreiras parciais automáticas;
- 1970 P. N. não-guardadas ordinárias, instaladas em estradas;
- 359 P. N. não-guardadas instaladas em atalhos públicos;
- 979 P. N. privadas (em fábricas, usinas, etc.).

Se se abstrair das 979 P. N. privadas, cuja

(1) No total: 156 depois de 1954, das quais 95 pela construção de obras de arte, 48 por desvio de linhas e 13 por outros meios. Não se contaram as suprimidas por desafectação de linhas.

vigilância incumbe aos particulares responsáveis, e das 359 colocadas em atalhos e que não podem ser atravessadas por veículos rodoviários, não restam senão 4 073 P. N. abertas à circulação pública.

O único meio eficaz de eliminar o perigo seria, bem entendido, suprimir o factor humano. Mas esta conclusão «à La Palisse» vale sem dúvida o mesmo que aquela que pede a supressão imediata de todas as P. N., solução preconizada muitas vezes pelos não-iniciados, pois que, em cada ano, somente uma quinzena de P. N. podem ser substituídas por passagens superiores ou inferiores, ou por desvio de linhas.

Resta, então, aumentar a segurança, reduzindo ao mínimo a paragem do trânsito rodoviário.

Foi neste intuito que a S.N.C.B. elaborou um vasto programa de modernização das P. N., que prevê:

1.º — A substituição dos guardas, em 50 % das P. N. guardadas, por sinalização luminosa automática, completada eventualmente por barreiras parciais, o que corresponde a cerca de 790 P. N. a equipar;

2.º — Instalação de sinalização automática em 25 % das P. N. não-guardadas ordinárias situadas em estradas onde a circulação já está consideravelmente aumentada (cerca de 500 a equipar).

Este programa de grande envergadura, a executar a curto prazo, importa, assim, num total de 1 280 instalações.

Campanha preventiva

Sempre atenta e alerta quando se trata da salvaguarda de vidas humanas, a S.N.C.B. empreendeu uma campanha contra os perigos das passagens de nível. Como, nesta questão, o factor principal é a vigilância, pediu-se à Rádio e à Televisão que atraísse especialmente a atenção dos automobilistas para estes perigos. Assim, a R.T.B. (de língua francesa), emite, a intervalos regulares, «slogans» apropriados, enquanto que a B.R.T. (de língua neerlandesa), faz aparecer nos aparelhos de televisão desenhos sugestivos. Estas emissões encontraram um eco favorável na Imprensa.

Por outro lado, os Correios criaram, a pedido da S.N.C.B., um carimbo especial incitando os automobilistas a serem prudentes e atentos à aproximação de uma passagem de nível.

Finalmente, a S.N.C.B. pôs ao serviço uma instalação de controlo fotográfico que permite revelar as infracções às disposições do Código da estrada cometidas na passagem de uma P. N.. A aparelhagem é constituída por uma tele-objectiva que permite fotografar os veículos ao atravessarem a linha, e uma objectiva auxiliar que serve para fotografar um relógio e um cronógrafo. Um

cabo especial atravessado na estrada produz um contacto eléctrico quando é pisado pelas rodas do veículo.

Esta aparelhagem funciona como segue: desde o momento que um sinal automático dá indicação de perigo, o aparelho fotográfico está pronto a funcionar e o cronógrafo começa a andar. Se a partir deste momento um veículo atravessa a P. N., é fotografado logo que o primeiro eixo pisar o cabo (como se observa na gravura). Deste modo, pode-se determinar quantos segundos após o sinal de interdição passou o veículo, assim como a hora a que se deu a infracção.

Diga-se desde já que a aparelhagem em questão foi construída sobretudo com o objectivo de educar os automobilistas, despertando a sua atenção para os perigos que correm não respeitando os sinais luminosos. Desde 1959, mais de 200 registos fotográficos foram efectuados, e a cada



Atravessar em contravenção... e perigo de morte imediata!
(foto S. N. C. B.)

infracção foi endereçada uma carta aos contraven-tores. Contudo, só um número muito reduzido deles teve a deferência de responder ao apelo que lhe foi endereçado pelo Director-Geral da Sociedade dos Caminhos de Ferro Belgas.

Em face deste procedimento, a S.N.C.B. decidiu intensificar os seus controlos nas P. N. em colaboração com as autoridades policiais, e é assim que, em lugar de uma carta de advertência, é instaurado aos infractores um processo-verbal. Mas se esta campanha pôde levar a uma maior prudência e conduzir a uma redução de acidentes, tem, contudo, um carácter «a posteriori».

Por isso, e para que os automobilistas não tomem as autoridades da S.N.C.B. por «justiceiros injustos», agiu-se preventivamente e, portanto, mais útilmente, levando o assunto ao conhecimento do grande público, o qual, estando assim prevenido, se espera esteja mais cónscio do que tem estado até aqui.

O XI Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro

realizou-se no México e teve, entre outros países, a presença do Brasil

De 18 a 31 de Outubro de 1963, realizou-se na cidade do México, como estava previsto e havíamos noticiado, o XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro. Como se esperava, essa reunião constituiu um grande êxito.

Com efeito, como nos foi dado verificar na magnífica e bem informada «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, n.º 12, correspondente a Dezembro passado, o Congresso atraiu à capital do México delegados da maioria dos países continentais, tendo nele também participado, como observadores, representantes de algumas nações europeias e do Japão. Entre os membros das delegações oficiais, representantes de países distantes, enviados de organizações ferroviárias, industriais e técnicas e seus familiares, as inscrições registaram 848 pessoas, número bastante expressivo.

Foram apreciados 216 trabalhos, apresentados por delegados de 14 países.

A representação mais numerosa, como era natural, foi a do México, com 515 pessoas. Os Estados Unidos fizeram-se representar por 142 delegados; a seguir o Brasil por 42 pessoas; o Canadá por 26, a Argentina por 25 e a Bolívia por 13. Os restantes países fizeram-se representar por menor número de componentes.

Foram 47 os observadores de países extra-continentais, sendo 20 da França.

A abertura solene do Congresso efectuou-se sob a presidência do próprio Presidente da República, sr. Adolfo Lopez Mateos, tendo falado durante o acto o eng.º Louis Armand, secretário-Geral da «Union Internationale des Chemins de Fer»; o eng.º Eduardo Huergo, pela «Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles»; o eng.º Inaldo Faria Neves, director-geral do «Departamento Nacional de Estradas de Ferro», do Brasil; o eng.º Walter C. Buchanan, na qualidade de Presidente da Comissão Organizadora do Congresso, e o Presidente da República do México, Lopez Mateos, que proferiu a declaração oficial da abertura do Congresso.

Vale a pena registar, em resumo, algumas das importantes declarações produzidas na sessão inaugural.

O eng.º Louis Armand, ao saudar os congressis-

tas em nome da U.I.C., salientou a necessidade cada vez maior do intercâmbio de ideias entre os ferroviários para renovação urgente e total das práticas de operação dos transportes sobre carris, a fim de se poder enfrentar a concorrência que os caminhos de ferro sofrem dos outros meios de transporte.

O eng.º Eduardo Huergo, falando pela Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, depois de se ter referido às vicissitudes dos caminhos de ferro verificadas em todo o mundo, que se fazem sentir na diminuição do tráfego e no volume de «deficits» desanimadores, afirmou:

«Não deverá ser esquecido que um caminho de ferro, para subsistir, sem ser pesado à comunidade, necessita de um tráfego mínimo relativamente importante, e, portanto, não é prudente construir linhas, prolongamentos ou ramais, em zonas onde a possibilidade de produção e actividade, não justifiquem, dentro de razoáveis limites de tempo e de segurança, aquele tráfego mínimo».

«Por outro lado, a crise ferroviária não resulta de estar obsoleto o caminho de ferro e só será resolvida se o chamado problema ferroviário for estudado como parte integrante de um sistema de transportes, isto é, articulando uma política geral de transporte que leve em conta os diversos aspectos que caracterizam os meios em concorrência: ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo, aéreo, predominando o interesse colectivo, distribuindo os transportes pela via mais conveniente e de menor custo para a economia geral».

A contribuição do Brasil consistiu em dez importantes trabalhos, apresentados pelos engenheiros: Carlos Danilo Castelo Branco, Fernando Anzaldúa Garcia, E. C. Ortegá Barbosa, Manuel Elias Maldonado, Paulino Vidillo, Joaquim Ayres da Silva, Mário Câmara Rosas, Othon Alvares de Araújo Lima, Raul Garcia Cano, Walter Lorch, Benjamim Aguiar de Medeiros, Francisco M. Togno, Ernesto Rivera Urquidí, Arnaldo Nascimento Rebelo e o economista Osvaldo Palma.

Chefiou a Delegação do Brasil o eng.º Inaldo Faria Neves, Director Geral do «Departamento de Estradas de Ferro», que no seu discurso saudou, em nome do Brasil, o México e o seu povo.

ARQUIVANDO

Uma expressiva mensagem do Ano Novo do Eng.º R. de Espregueira Mendes aos servidores da C. P.

O ilustre Director-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e antigo Subsecretário de Estado das Obras Públicas, sr. eng.º Roberto de Espregueira Mendes, dirigiu, por intermédio do «Boletim da C. P.», uma eloquente mensagem de Ano Novo aos servidores da Companhia, saudando-os afectuosamente neste 1964 — que Deus há-de permitir continue a ser um ano de concórdia e de progresso para todos os portugueses — e desejando-lhes as maiores felicidades e venturas.

Dessa expressiva mensagem arquivamos, com a devida vénia, as seguintes passagens:

«Vive a Nação uma hora particularmente grave, um período de vicissitudes e angústias extraordinariamente tormentosas — dos mais difíceis mesmo do seu historial multissecular. Todos o sabemos e todos disso devemos ter nítida e plena consciência. As torpes acusações, as desmedidas invejas, a extremada cobiça de que o País está sendo vítima por parte de nações e interesses estrangeiros, tão somente por ser firme e inabalável o propósito nacional de defesa e manutenção da soberania de todo o território ultramarino em torno da mãe-Pátria — o esforço militar daí derivado que tem vindo a ser exigido, para se aguentar, sem desfalecer, a acção ingente nas plagas africanas, têm criado dificuldades e imposto sacrifícios ao erário e à grei que se repercutem, obviamente, na vida interna de uma Empresa com a função e as características da nossa.

E se tão adversa como tempestuosa procela exige, para a conjurar, a necessidade imperiosa — como prova de fé e de patriotismo nos destinos gloriosos da Pátria — de «cerrarmos quadrado» na salvaguarda intransigente da frente interna, também, por outro lado, aconselha e impõe, defendamos, na parte que a cada um compete, a segurança económica da Nação e o seu subsequente evoluir, quer como prova de apoio, moral e material, ao êxito da acção militar no Ultramar, quer como postulado actual de evolução e progresso do País ante as políticas irreversíveis de integração europeia, que mais cedo ou mais tarde se estenderão a todos os países do velho continente.

Por estas duplas razões, têm-se difundido ultimamente entre nós os mais diversos apelos

Sociedade Gilcar, Lda.

Na Rua da Prata 52-54 inaugurou-se, no dia 21 de Dezembro, o moderno Stand para exposição e venda da Sociedade Gilcar Lda., a maior organização comercial da Europa em aparelhagem de pintura, compressores e tintas para automóveis e outros fins. A Sociedade Gilcar, que tem como administradores-gerentes os srs. Pardal Cardoso, Matos Reis e Formosinho Romero, não se poupou a esforços, correspondendo assim às atenções e preferências da sua vasta clientela, que poderá agora com a maior comodidade apreciar a enorme variedade de pistolas, compressores, esmaltes e tintas, apresentadas pelas suas representadas.

Para assistir a esta inauguração, que foi precedida de um «cocktail», deslocaram-se propositalmente a Portugal os directores das suas representadas, Bauer Kompressoren, de Munique, Glasurit Werke A. G. — Hamburg — Berlim, e Hiltrup, a maior fábrica de tintas da Europa com as quais são pintados os principais automóveis europeus.

Entre a assistência notavam-se também, entre outras individualidades, os srs. presidente da Assembleia Geral da Câmara do Comércio Alemã, Nicolaus Roubaud, presidente da Direcção da mesma Câmara, eng.º Rolão Gonçalves, Carlos Empis, dr. Feio Terenas, do Grémio dos Armazenistas de Drogas, Produtos Químicos e Especialidades Farmacêuticas, architectos Bento de Almeida, Vítor Palla, René Touzet, eng.º Jockes Touzet, Maurice Reynaud e Nicolau Matias, autores e executores do projecto, Wascheneck e eng.º Massano de Amorim, dr. José Sampaio, Carlos Galvão e Norberto de Sousa, da fábrica de montagem da Ford Lusitana, na Azambuja, Ehlert Heinz e Santos Monteiro em representação da Sociedade Comercial Guerin e do seu presidente do Conselho de Administração, o sr. José da Silveira Machado, eng.º Pinto Bastos, da Barreiros Camiões, S. A. R. L., Gerard Freudenthal, da N. S. U. Prinz, comodoro dr. Carlos Henrique, eng.º Celestino da Costa, Alexandre Sequeira, António Salgueiro, representantes da Imprensa, etc.

Foram recebidos numerosos telegramas de felicitações de muitos amigos, clientes e representados de toda a Europa.

aos técnicos, aos industriais, aos comerciantes e à própria opinião pública indiscriminada, para que todos os portugueses empreguem o seu mais dinâmico esforço de iniciativa e de trabalho no desenvolvimento da riqueza colectiva, num objectivo de incremento de produtividade e de acréscimo de rendimentos.»



Devido a actos de vandalismo...

Os Caminhos de Ferro britânicos decidiram suspender os «comboios especiais» destinados aos adeptos dos clubes de futebol de Liverpool devido aos actos de vandalismo por eles cometidos nas carruagens.

Sempre que o Liverpool ou o Everton jogavam fora eram organizados «comboios especiais» para a massa associativa, tal como se faz em relação aos outros clubes britânicos, mas as carruagens nunca chegavam ao seu destino intactas, aparecendo com os vidros partidos, os estofos dos bancos rasgados à navalhada e as lâmpadas roubadas. Em quase todas as viagens havia também alguns «engraçados» que se divertiam a puxar o sinal de alarme. Tudo isso causava aos Caminhos de Ferro prejuízos avaliados em milhares de libras todas as épocas.

Um informador da Companhia declarou que esta medida deve servir de aviso aos adeptos de outros clubes que utilizam os «comboios especiais» postos à sua disposição.

O informador acrescentou ainda que «os actos de vandalismo nas carruagens têm aumentado constantemente nos últimos anos, pelo que se prova que a Grã-Bretanha está a tornar-se um país mal educado».

Uma inovação nos Caminhos de Ferro da Rodésia

Nos últimos anos os Caminhos de Ferro da Rodésia têm perdido bastante tráfego, de passageiros e de mercadorias, a favor de outros meios de transporte, tais como a aviação e a camionagem.

E, logicamente, têm procurado por todas as formas manter o necessário equilíbrio na sua exploração, o que não tem sido fácil.

A mais recente inovação na campanha para manter, senão aumentar, o volume do seu tráfego, constitui na criação, para começar, de quatro lugares de aquilo a que apropriadamente se poderá chamar caixeiro viajante.

Estes funcionários, dois trabalhando a partir de Bulwapo e de Salisbury, na Rodésia do Sul, e os outros dois de Lusaka e Ndola, na Rodésia do Norte, têm por missão angariar tráfego para os Caminhos de Ferro, visitando para esse efeito os clientes e novos possíveis clientes.

Isto é, o Caminho de Ferro deixou de estar quieto à espera que os clientes o procurem. Deliberou ele tomar a iniciativa e dirigir-se aos clientes,

como fazem, afinal, muitos agentes de viagens e os agentes de vendas de mercadorias.

E ao que parece a experiência promete estar a ser bem sucedida. Se assim suceder, a rede de agentes será aumentada.

Negra estatística das mortes na estrada

«A julgar pelos números fornecidos pelas estatísticas de 17 países europeus, o número de pessoas mortas em acidentes rodoviários ultrapassa 65.000 por ano» revela o «Boletim Anual de Estatística dos Transportes Europeus».

«Esse número» prossegue o Boletim «aumentou em cerca de 35 % em 7 anos, tendo no mesmo período aumentado em 120 % a circulação. Por aproximação, o número de vítimas aumenta em cada país como a raiz cúbica do parque automóvel, mas, em certos casos constata-se uma inversão da tendência. Na Áustria, por exemplo, os acidentes diminuíram bastante em 1961 em relação a 1960.

«Em 1961, por um milhão de habitantes, o número de mortos recenseados atinge 263 na Alemanha Ocidental, 251 na Suíça, 199 em França e 135 na Inglaterra. É evidentemente mais fraco nos países pouco motorizados. Por bilião de kms percorridos pelos veículos a motor o número de mortos é particularmente importante nos países pouco motorizados onde pode alcançar os 500, quando é de 100 na Alemanha Ocidental e de 60 na Inglaterra».

Um arsenal numa estação ferroviária francesa

Há um ano que estava numa estação de caminho de ferro numa cidade do sudoeste da França, uma grande caixa metálica, que ninguém vinha levantar.

Ora nessa caixa estava um autêntico arsenal: duas toneladas de armas e explosivos, vindos da Argélia.

Foi em consequência da descoberta de documentos cifrados, entre os papéis do dr. Zdrojewsky, secretário do antigo coronel Chateau-Jobert — um dos dirigentes da O. A. S., que anda fugido — que a polícia se interessou pela enorme caixa, que chegara em Agosto de 1962 e vinha destinada a um capitão Hallard, que não figura nos registos militares e nunca se apresentou a levantá-la.

No princípio de 1963 apareceram duas pessoas na estação: uma não tinha os documentos necessários

Vida Ferroviária

Foram aprovados os estatutos da Associação de Socorros Mútuos «Previdência dos Ferroviários de Portugal»

Por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social foram aprovados os estatutos da Associação de Socorros Mútuos «Previdência dos Ferroviários de Portugal», instituição resultante, como se sabe, da fusão de «A Previdência do Ferroviário Reformado» — Associação de Socorros Mútuos e a «Previdência do Ferroviário Português», homologada pelo Decreto n.º 45 449, de 17 de Dezembro de 1963.

Esta nova instituição terá por objectivo assegurar aos sócios e seus herdeiros subsídios de seguro vida inteira, mista, conjunto de vida inteira e de invalidez, velhice, morte, e a sua área abrangerá todo o continente português.

Aos sócios fundadores oriundos de «A Previdência do Ferroviário Reformado» são mantidos, pelo que se refere aos subsídios em que se encontram inscritos e a quota em curso, os direitos e deveres consignados pelo estatuto daquela mutualidade, em vigor à data da fusão.

Aos sócios fundadores oriundos da «Previdência do Ferroviário Português» é mantido o direito de legar, por morte, o subsídio de 4 000\$00 mediante o pagamento da quota pura mensal de 18\$00 acrescida de 1\$50 destinados a despesas de administração.

Por outro lado, a todos os sócios fundadores será facultado o direito de aumentarem os subsídios em que se encontram inscritos, bem como de se inscreverem em novas modalidades nas condições estabelecidas no estatuto da nova Associação de Socorros Mútuos.

Serão considerados fundadores todos os sócios efectivos existentes nas duas instituições fusionadas à data da entrada em vigor dos estatutos da nova Associação de Socorros Mútuos.

para fazer o levantamento, e a outra, não tinha dinheiro para pagar a armazenagem.

Em 27 de Maio passado a polícia prendeu o dr. Zdrojewski e apreendeu-lhe muitos documentos cifrados entre os seus papéis. A sua decifração levou a descobrir a existência da caixa, que continha 40 espingardas, 20 carabinas, 1 metralhadora pesada, 20 pistolas-metralhadoras, mil granadas, pistolas, punhais, detonadores, explosivos diversos, cargas de T. N. T., granadas de espingardas, bombas de alarme e várias caixas de munições.

A polícia procura descobrir, agora, as razões que levaram a abandonar um arsenal que era relativamente fácil de recuperar.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1914)

Vale do Vouga — Acha-se concluída a construção do último troço desta linha, entre as estações de Bodiosa e Vouzela, compreendendo duas importantes pontes de alvenaria sobre o Vouga.

Foi já pedida pela Companhia a comparência da Comissão de exame a fim de ser o troço aberto à exploração no dia 4 ou 5 de Fevereiro.

Ligação da linha do Minho com Leixões — Está sendo ultimado o novo projecto dessa ligação.

A Junta autónoma dos portos do Douro-Leixões está tratando de realizar a operação financeira precisa para a realização e continuação do caminho de ferro.

A entrada do sr. Xavier Esteves para aquela corporação é garantia segura de que todos os esforços serão feitos para que se torne enfim realidade aquele grande melhoramento, pelo qual tão devotadamente tem pugnado o distinto engenheiro.

A construção imediata do caminho de ferro impõe-se pelos serviços que desde logo pode prestar, devendo-se prever a sua ligação mesmo proveitosa com a actual barra de Leixões, para desde logo se poder utilizar a linha para o tráfego.

Extremoz e Portalegre a Castelo de Vide — Realizou-se o concurso para a construção desta linha, no dia 15. Foi feito apenas um depósito provisório, tendo declarado o depositante que a greve da Companhia Portuguesa, que na véspera rebentara, impediu a vinda dos sócios da empresa formada, com os quais tinham que ser acordados os termos da proposta, pelo que pedia a prorrogação do concurso.

Foi aberto novo concurso, que se deve realizar no dia 26 do corrente mês, com o mesmo caderno de encargos do anterior.

Imprensa

«A Voz»

Entrou em novo ano de existência o diário «A Voz», fundado há trinta e sete anos pelo eminente jornalista e engenheiro José Fernando do Sousa, cujo nome está também ligado à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não apenas como redactor efectivo, mas também como director, após o falecimento de L. de Mendonça e Costa.

Dirigido brilhantemente por Pedro Correia Marques, o mais ilustre e dilecto discípulo de José Fernando de Sousa, este diário mantém-se fiel aos ideais nacionalistas, nele colaborando algumas das mais distintas penas do jornalismo político.

A Pedro Correia Marques e a quantos trabalham em «A Voz» os nossos cumprimentos de felicitações.

«A doença e o acidente são fatalidades que atornam o homem de hoje. Ofereça o seu sangue e proteja-se contra elas.»

LINHAS PORTUGUESAS

Vai ser electrificado o ramal ferroviário de Alfaielos à Figueira da Foz

De «O Figueirense», da distinta direcção do sr. Aníbal Correia de Matos, que tem sabido manter em alto nível jornalístico o bissemanário fundado por J. Gomes de Almeida, lemos, na sua edição de 25 de Janeiro, a seguinte notícia que, gostosamente, passamos a transcrever:

«Como já tivemos oportunidade de informar, encontra-se já electrificada a via férrea do Norte, entre Lisboa e Coimbra, circulando já as composições entre a Capital e a vizinha cidade universitária, prosseguindo os trabalhos em direcção ao Norte, de forma a electrificar completamente a importante via de comunicações até à cidade do Porto.

Hoje, temos a dar aos nossos leitores uma boa notícia, pela qual se vê que não foram vãos os esforços e diligência feitos pela Câmara Municipal e pela Comissão Municipal de Turismo da nossa cidade, junto da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no sentido de ser electrificado o ramal de Alfaielos à Figueira, com o que se prevê uma importante melhoria nas comunicações ferroviárias entre esta cidade e Coimbra e o resto do País.

Compreendendo a justiça da petição e dentro do seu plano de actividade para a electrificação da sua rede, a importante Companhia encarregou uma equipa dos seus técnicos de proceder ao estudo das condições do referido ramal e da ponte sobre o rio Mondego, em Lares, para o efeito da electrificação.

A visita dos engenheiros da C. P. efectuou-se no último sábado, e os trabalhos devem começar, possivelmente, no próximo mês de Março.

Compreendendo a alta importância do melhoramento, muitas vezes solicitado nestas colunas, não podemos esconder o nosso regozijo pela notícia que até nós chegou e que gostosamente transmitimos, com o agradecimento à C. P. por atender tão legítima e importante aspiração da Figueira, e o louvor às entidades que por ela se interessaram, contribuindo assim para uma maior valorização dos nossos interesses económicos e turísticos.»

Temos que felicitar os figueirenses pela próxima electrificação do ramal de Alfaielos à Figueira da Foz, admirável centro de turismo. Como se depreende desta notícia, a C. P. continua, na sua grande obra de melhoramentos, a servir também, com o maior desvelo, não só os problemas respeitantes ao Turismo, mas, também os interesses gerais.

Os nossos colaboradores

Prof. Doutor João Faria Lapa

Por portaria publicada no «Diário do Governo» de 24 de Janeiro, foi reconduzido, por mais cinco anos, no lugar de administrador da Caixa-Geral de Depósitos, o nosso ilustre amigo e colaborador sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, pelo que muito cordialmente o felicitamos.

Pela mesma portaria foi também reconduzido, por igual período, no cargo de administrador-geral, o sr. dr. Ulisses Cortês Pinto, antigo Ministro da Economia.

Engenheiro Branco Cabral

Após quase 40 anos de valiosos serviços prestados à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, acaba de entrar na aposentação o ilustre engenheiro sr. António Branco Cabral.

Diplomado pelo Instituto Superior Técnico de Lisboa, onde fez um curso brilhante, o sr. Eng.º Branco Cabral foi eleito Administrador da C. P. em 1924 e nesse mesmo ano foi nomeado para o desempenho de um cargo de grande responsabilidade: o de consultor do Comité de Paris, onde, durante sete anos, participou activamente nas negociações que possibilitaram a nacionalização do capital da Companhia.

Engenheiro fiscal do ramal de Cascais em 1926, no ano seguinte, isto é, em 1927, novo e importante cargo lhe foi cometido, o de Secretário-Geral, em cujo desempenho pôs à prova não apenas a sua competência técnica, mas também o desejo de bem servir a Companhia.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», grata pelas constantes atenções recebidas do sr. Eng.º Branco Cabral, dirige ao ilustre ferroviário as suas melhores saudações.

O Brasil e o ferroviarismo

UM «PARADOXO»

Na magnífica «Revista Ferroviária», que se publica mensalmente no Rio de Janeiro e de que é colaborador efectivo o ilustre engenheiro Flávio Vieira, lemos, sob o título de *Paradoxo* o seguinte que, com a devida vénia, reproduzimos textualmente:

«Parece ainda estar longe o dia em que os responsáveis pelo trato das coisas públicas do país compreenderão a verdadeira grandeza e o valor do transporte sobre trilhos como elemento do seu desenvolvimento económico e eficiente da prosperidade e da riqueza que podemos desejar. Não obstante alguns surtos materiais que nossas estradas têm experimentado — pequenos, na verdade, e ocorrido apenas em umas poucas — há muito o Brasil atravessa os anos como que à margem do ferroviarismo, apático. Não dá mostras de querer progredir, não manifesta uma só vontade, não progride mesmo. Vive alheio ao progresso que vai pelo mundo, desarvorado, sem uma política orientadora, bastando-se, ou contentando-se com insignificâncias de inaugurações de pequenas variantes de linha e aquisições de algumas locomotivas e vagões. Não há um rumo seguro para as estradas de ferro brasileiras. Não há um plano para os transportes que elas devem realizar, não há um nada que espere melhores dias, se a rosa dos ventos continuar enferrujada marcando os mesmos quadrantes.

* * *

Há no Brasil, isso sim, um paradoxo. Cinco grandes órgãos aos quais compete dirigir a sua política ferroviária: o Conselho Nacional de Transportes, o Conselho Ferroviário Nacional, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a *Rede Ferroviária Federal SA* e a Contadoria Geral de Transportes.»



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

ARTIGO 4

§ 1. Os registos de despesas e créditos motivados por transportes internacionais que ficaram por pagar, podem ser enviados pela empresa credora à Repartição Central para que esta facilite a sua cobrança. Para este efeito, a Repartição Central intima a empresa devedora para que pague a quantia devida ou que exponha os motivos da sua recusa a pagar.

§ 2. Se a Repartição Central considera que os motivos de recusa de pagamento alegados são suficientemente fundamentados, remete as partes para demanda perante o juiz competente ou, se as partes o pedirem, perante o tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo IV).

§ 3. Quando a Repartição Central considera que a totalidade ou parte da soma é realmente devida, pode, depois de ter consultado um perito, declarar que a empresa de transporte devedora deve pagar à Repartição Central a totalidade ou parte do crédito; a soma assim entregue deve ficar depositada até à decisão sobre o fundamento da questão dada pelo juiz competente ou pelo tribunal arbitral previsto no artigo 61 da Convenção (Anexo IV).

§ 4. No caso em que uma empresa de transporte não responda, num prazo de quinze dias, às imposições da Repartição Central, é-lhe dirigida uma nova intimação, indicando-lhe as consequências da sua recusa.

§ 5. Dez dias depois da nova intimação, se esta resulta infrutífera, a Repartição Central dirige ao Estado contratante de que depende a empresa de transportes um aviso justificado convidando este Estado a providenciar sobre as medidas a tomar e, especialmente, a examinar se deve manter na lista as linhas da empresa de transportes devedora.

§ 6. Se o Estado contratante de que depende a empresa de transportes devedora declara que, apesar da falta de pagamento, não julga dever mandar irradiar da lista esta empresa, ou se deixa sem resposta durante seis semanas a comunicação da Repartição Central, considera-se de pleno direito aceitar a garantia de solvência da empresa mencionada no que respeita aos créditos resultantes dos transportes internacionais.

ARTIGO 5

É cobrada uma remuneração para cobrir as despesas especiais resultantes da actividade prevista no artigo 58, § 1, alíneas d) a f), da Convenção. A importância desta remuneração é fixada pela Comissão Administrativa, sob proposta da Repartição Central.

ANEXO III

(ARTIGO 68 § 3)

Estatuto relativo à Comissão de Revisão

ARTIGO 1

Os Governos dos Estados contratantes comunicam as suas propostas respeitantes aos assuntos que são da competência da Comissão à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, que as leva imediatamente ao conhecimento dos outros Estados contratantes.

ARTIGO 2

A Repartição Central convida a comissão a reunir-se cada vez que haja necessidade ou a pedido de, pelo menos, cinco Estados contratantes.

Todos os Estados contratantes são avisados, com dois meses de antecedência, das sessões da Comissão. O aviso deve indicar exactamente as questões cuja inscrição na ordem do dia foi pedida.

ARTIGO 3

Todos os Estados contratantes podem tomar parte nos trabalhos da comissão.

Um Estado pode fazer-se representar por outro Estado: contudo, um Estado não pode representar mais de dois outros Estados.

Cada Estado suporta as despesas dos seus representantes

ARTIGO 4

A Repartição Central informa as questões a tratar e assume o serviço do secretariado da comissão.

O director e o vice-director da Repartição Central tomam parte nas sessões da comissão, tendo voto consultivo.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

ARTIGO 5

De acordo com a maioria dos Estados contratantes, a Repartição Central convida a assistir, com voto consultivo, às sessões da comissão os representantes de:

- a) Estados não contratantes;
- b) Organizações internacionais governamentais com competência em matéria de transportes sob condição de reciprocidade.
- c) Organizações internacionais não governamentais que se ocupam de transportes sob condição de reciprocidade.

ARTIGO 6

A comissão é válidamente constituída quando está representado um terço dos Estados contratantes.

ARTIGO 7

A Comissão designa para cada sessão um presidente e um ou dois vice-presidentes.

ARTIGO 8

As deliberações são expressas em francês e em 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 traduzidas na íntegra.

ARTIGO 9

A votação exerce-se por delegação e, a pedido, 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 decisões devem ser inseridas nas actas textualmente nas duas línguas. No 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 puder efectuar-se no decurso da sessão, os membros enviarão ao secretariado, num prazo apropriado, as correcções eventuais.

ARTIGO 11

Para facilitar os trabalhos, a comissão pode nomear subcomissões; pode 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 IV

(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 do compromisso.

ARTIGO 2

Escolha dos árbitros

§ 1. É preestabelecida uma lista de árbitros. Cada Estado contratante pode designar, no máximo, dois dos seus representantes 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 um comum acordo, o terceiro ou 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 deve 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;
- 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 disposição 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 devidas entre elas.

PROTOCOLO ADICIONAL ÀS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS AO TRANSPORTE EM CAMINHOS DE FERRO DE MERCADORIAS (CIM) E DE PASSAGEIROS E BAGAGENS (CIV), ASSINADAS EM BERNA EM 25 DE FEVEREIRO DE 1961.

Os Plenipotenciários abaixo assinados chegaram a acordo sobre as disposições a seguir mencionadas:

I

1.º Os Estados que não assinaram as Convenções de 25 de Outubro de 1952 e de 25 de Fevereiro de 1961, ou as partes de territórios desses Estados em cujas linhas de caminho de ferro se aplicam as Convenções de 25 de Outubro de 1952, podem notificar o Governo Suíço de que adoptaram, por meio de legislação interna, as disposições das Convenções de 1961 e que as aplicam segundo as leis da sua constituição.

2.º No caso de ser feita a notificação acima referida, os efeitos dessa notificação serão os seguintes:

a) As disposições das Convenções de 1961 são aplicáveis nas relações entre os Estados contratantes e os Estados ou partes de territórios mencionados no n.º 1.º, tendo este feito esta notificação até ao limite de um prazo de 30 dias a partir da data de recepção da notificação pelo Governo Suíço, se as Convenções entrarem em vigor, ou, no caso contrário, a partir da sua entrada em vigor;

b) O Governo Suíço constata a data da recepção da notificação e comunica-a aos Estados participantes nas Convenções de 1961, assim como aos Estados ou partes de territórios de Estados que tenham utilizado a faculdade mencionada no n.º 1.º;

c) Os Estados ou partes de territórios de Estados mencionados no n.º 1.º têm os mesmos direitos e obrigações que os Estados que ratificaram as Convenções de 1961 ou que a elas aderiram, sob a reserva de:

Que a sua participação nas conferências e nas sessões das comissões seja assegurada por delegados e peritos das empresas ferroviárias, tendo voto consultivo; a sua opinião sobre as propostas é indicada separadamente e anotada nas actas;

Que até à adopção de uma nova regulamentação, não exerçam o direito de oposição previsto no artigo 69, §§ 3 e 4, da CIM e no artigo 68, § 3, da CIV e que não sejam obrigados a observar as decisões dos Estados contratantes relativas à introdução de novas regras, mas que possam decidir com plena autonomia sobre a adopção dessas regras, assim como a sua introdução por meio da legislação interna e da sua aplicação em conformidade com as suas disposições constitucionais.

3.º Não basta, para aplicação do capítulo 1 do presente Protocolo adicional, que um só dos Estados ou partes de territórios dos Estados considerados declararem querer fazer uso do oferecimento dos Estados signatários contido no n.º 1.º

As declarações feitas em conformidade com o n.º 1.º devem ser concordantes; obrigam cada Estado ou parte de território de um Estado considerado, sem prejuízo das disposições do artigo 68 da CIM e do artigo 67 da CIV.

(Continua)

Publicações recebidas

SP — *Revista de Informação Mundial*.

Recebemos a visita da revista espanhola de informação mundial SP, que se publica em Madrid, sob a direcção de Rodrigo Royo.

O número presente foi dedicado à grande Exposição de produtos espanhóis no México.

De todas as actividades espanholas trata esta magnífica revista: comércio, indústria, pintura, letras, música, teatro, escultura, navegação aérea, agricultura.

Agradecemos a visita desta interessante revista.

«Gazeta» — *Revista do Mobil Clube*

Especialmente dedicada à quadra festiva do Natal, saiu o número 148 da excelente publicação do Mobil Clube, «Gazeta».

A capa é um original desenho de Mário Costa, que nos mostra um céu estrelado no qual brilha intensamente uma estrela, como que a apontar-nos o caminho de melhores dias. Na contra-capla desenha-se a constelação Pegasus, símbolo grego da Força e da Vontade e, por isso, escolhido para emblema da Mobil.

A par das habituais secções informativas, encontramos um artigo de Vitorino Nemésio sobre o Natal Português, o conto de Selma Lagerlöf «O Poço dos Reis Magos» e a continuação da série «A indústria petrolífera» com o capítulo dedicado à pesquisa do petróleo.

De especial oportunidade a reportagem de H. Martins Soares sobre o papel desempenhado pela Mobil no Aeroporto das Lajes (Terceira - Açores) no decorrer do recente movimento de tropas americanas a que se chamou «Operação Big Lift».

Cartas Comerciais

Por oferta, que agradecemos, recebemos do Fundo de Fomento de Exportação um volume de muito interesse, dedicado aos exportadores portugueses e intitulado *Cartas Comerciais*. É, nem mais nem menos, a adaptação do livro — «Correspondence Commerciale en 4 langues», da autoria do professor Francis Berset.

Com a publicação destas *Cartas Comerciais*, o Fundo de Fomento de Exportação presta um utilíssimo serviço aos correspondentes dos exportadores, tanto mais que os textos das cartas em inglês, francês e alemão foram revistos em Lisboa por professores das respectivas nacionalidades.



Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOMIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)
LISBOA

*Não consinta que
o enganem...*



se pediu
AGUA CASTELLO
PIZÕES-MOURA

*defenda-se
repudiando as imitações!*



ESCOLA ACADÉMICA
FUNDADA EM 1847
Agradecida com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62438

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

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

ISOLUX, L.^{DA}
ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO LISBOA
R. Sá da Bandeira, 651-4.º R. Gonçalves Crespo, 33, 3.º-Esq.
Telef. 27015 Telef. 52755

Instalações de A. T. Instalações de B. T.

- ★ CENTRIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS
- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

Manual do Viajante
em Portugal

em preparação a 9.ª edição



II Volume (Províncias)

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL