

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

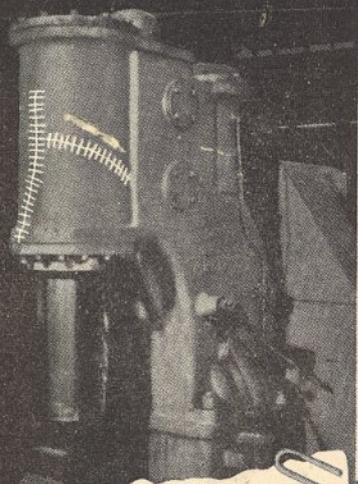
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

Cilindro de martelo-pilão estalado e reparado sem deformação

**ABSOLUTAMENTE ESTANQUE...
E SEM PRECISAR MANDRILADO!**

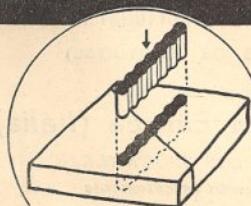
A estaladela do cilindro deste martelo-pilão na fábrica de George Morgan, Ltd., em Selly Oak, Birmingham, constituiu um severo golpe nas suas facilidades de produção já então sobrecarregadas ao máximo

Decidiram chamar o METALOCK em seu auxílio, e a fractura de 36.1/2" de comprimento foi rapidamente reparada pelo processo Metalock. E... note-se bem... o cilindro não só ficou a suportar a pressão sem fugas, como não necessitou de ser mandrilado



Últimas notícias:

Evitámos uma prova do presente anúncio aos nossos Clientes, e eles replicaram-nos que estávamos a ser demasiado modestos... que deveríamos inscrever a sua resposta seguinte: «Quando a fractura se produziu estávamos na eminência de ter que substituir o cilindro, cujo prazo de entrega era de 25 a 30 semanas. A reparação pelo METALOCK levou uma semana, e o custo foi de cerca da quarta parte do da substituição»



METALOCK

METALOCK—Reparação a frio—Concerta o «irreparável» e fica mais forte que novo

HÁ ENGENHEIROS DE METALOCK EM TODO O MUNDO

METALOCK (PORTUGAL), L.DA
Praça da Alegria, 58, 3.º - Letra D. - Telefone 35231 - LISBOA

PRODUTO V. A. P — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

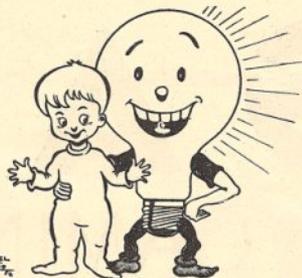
A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972



LAMPADAS LUMIAR

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.ª

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS
E CARGA

CARREIRAS PARA:
AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL
E ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA

Escritórios:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 3 0131 a 3 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2 2342

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

Obras de CARLOS D'ORNELLAS
postas à venda recentemente

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Sêca, 7

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Líbya, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1563



1 — FEVEREIRO — 1953



ANO LXV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Avisador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO FERNES



S U M A R I O

Os Comboios há 88 anos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> . . .	467
Há 50 anos	470
Os nossos mortos	471
Federação Internacional da Imprensa Periódica	471
Linha Lisboa-Porto	472
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	474
Imprensa	475
Tertúlia «Festa Brava»	475
Parte Oficial.	476



OS COMBOIOS

há 88 anos

Por CARLOS DE BRITO LEAL

QUANDO em 7 de Maio de 1853 se inauguraram, solenemente, no Beato António, a Xabregas, os trabalhos preparatórios para a construção da primeira via férrea em Portugal, logo grande número de circunspectos portugueses se manifestou em opposição contra tal sistema de transportes, considerado, ao tempo, como extremamente perigoso e demasiado veloz para a segurança dos viajantes que, suficientemente corajosos, dele ousassem utilizar-se.

As gazetas de Lisboa e do Porto haviam noticiado descarrilamentos e vários desastres ocorridos nos países da Europa, que já então viam os seus territórios cruzados por bastantes comboios. Eram invocados os testemunhos das autoridades governantes desses países:

Em Inglaterra, cerca de duas dezenas de anos antes, havia sido lançado um imposto quase proibitivo sobre todos os veículos de tracção mecânica, alegando que o seu uso era prejudicial à saúde pública e o próprio Parlamento Britânico tinha aprovado uma lei ordenando que: *«toda ou qualquer máquina ao percorrer as estradas ou as ruas de uma cidade deveria sempre ser precedida por um homem com uma bandeira vermelha para evitar atropelamentos»*. E como não bastasse esta estranha precaução, a Câmara dos Lords e a Câmara dos Deputados de Westminster promulgava uma lei fixando o limite máximo de quatro

milhas à hora — seis quilómetros e meio! — como velocidade permitida a tal espécie de veículos.

Mas em Portugal o caso era ainda mais grave. Tendo em vista que o clima do nosso país, durante o estio, oferece longos períodos de calor e falta de chuvas, as searas são fácil pasto das chamas e os pinhais e matagais estão ressequidos, fácil seria depreender que as faúlhas da locomotiva iriam fazer deflagrar incêndios, cujos prejuízos seriam incalculáveis. E que dizer dos atropelamentos de inúmeras cabeças de gado que forçariam todos os rebanhos, réguas e manadas a procurarem suas pastagens para bem longe das terras atravessadas por caminhos de ferro?

Pois se o serviço da Real Mala Posta constituía já um melhoramento de grande valor, garantindo uma viagem *«fácil, cómoda e rápida»* (sic) para ir de Lisboa ao Porto apenas em trinta e três horas, para que despender milhares e milhares de contos de reis nas obras da construção de um tal meio de transporte tão perigoso para a vida dos viajantes e prejudicial à economia do País?

No entretanto marchavam mal os trabalhos tendentes a abrir ao serviço público o primeiro troço da via até ao Carregado, de onde, cerca do meio dia, partia para o Norte a Real Mala Posta, sendo o transporte de passageiros para a vala dessa vila feito por intermédio dos navios da *«Companhia dos*

Barcos a Vapor do Rio Tejo», que largavam de Lisboa às 7,30 da manhã.

Tratava-se, pois, de antepôr um transporte ferroviário a um tal meio fluvial de comunicações, sujeito a marés contrárias e a constantes avarias nas primitivas máquinas a vapor, jamais assegurando a chegada a tempo de tomar a carruagem da Posta no Carregado.

Em 24 de Agosto de 1856, D. Pedro V percorreu a linha até onde os trabalhos se consideravam concluídos e, finalmente, em 28 de Outubro do mesmo ano, era inaugurado oficialmente o serviço público de passageiros de Lisboa ao Carregado. Quarenta minutos de viagem porque... uma comissão de técnicos só havia permitido a abertura da linha ao trânsito, desde que os comboios não ultrapassassem o limite máximo de trinta quilómetros à hora. A' volta, já tarde, devido ao peso das carruagens, conduzindo Sua Majestade, a sua comitiva e os convidados, reben-taram os tubos da caldeira de uma das duas locomotivas que puxavam o comboio real e mais de duas horas decorreram antes que D. Pedro V pudesse chegar a Santa Apolónia, com grande gáudio dos antagonistas do sistema.

Mas a construção prosseguiu. Em 1859, com a rescisão do contracto com a «Companhia Central Peninsular» ou «Companhia Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal», o Estado tomou conta da linha até onde então estava construída e em 30 de Junho de 1859 publicava-se um decreto abrindo novo concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Norte e Leste, realizando-se pouco depois um contrato provisório com um novo elemento, D. José de Salamanca, Marquês de Salamanca, que logo desenvolveu uma extraordinária actividade dando um novo e enorme impulso às obras já iniciadas. E, pouco depois, a 22 de Dezembro desse mesmo ano, por iniciativa de D. José, um novo decreto era publicado aprovando os estatutos de uma nova companhia, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a C. P. dos nossos dias.

São então mais de quarenta mil trabalhadores com muitos engenheiros portugueses

e espanhóis, que tomam conta dos trabalhos. Perfura-se o túnel de Chão de Maçãs, o primeiro que se constrói em Portugal; a seguir abre-se o de Albergaria, trabalho difícil para a época devido à natureza do terreno; lança-se a ponte de Constância sobre o Tejo e finalmente a 7 de Julho de 1864, com o acabamento do troço de Soure a Taveiro, chega a Vila Nova de Gaia o primeiro comboio de passageiros em percurso directo de Santa Apolónia àquela vila, com uma jornada de doze horas, não havendo atrasos.

Os caminhos de ferro haviam derrotado para todo o sempre a «fácil, cómoda e rápida» Real Mala Posta que, quer de Verão quer de Inverno, havia assegurado a primeira comunicação efectiva de transportes públicos, entre Lisboa e a cidade do Porto.

O medo de grande parte do público, continuava, porém, a fazer-se sentir. Vinham gentes de longe ver passar o «*combóio puxado pelo cavalo rinchão tocado a fogo*» e muitos se negavam terminantemente a fazer uso de tal meio de transporte, que «*até nas curvas tombava tanto para um lado que parecia mesmo que ia voltar-se*».

O terror das populações não diminuía e em Dezembro de 1865, um ano antes da inauguração do serviço público de Lisboa ao Porto, aparecia à venda o primeiro Guia-Horário dos caminhos de ferro portugueses. Intitulava-se «*Roteiro do Viajante no Continente e nos Caminhos de Ferro de Portugal em 1865*», sendo seu autor João António Peres Abreu e era dedicada ao: «*Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. José de Salamanca, marquês de Salamanca, conde de los Llanos, grande de Espanha de primeira classe, génio portentoso que com seus vastos projectos e arrojadas empresas, tem sabido dar o maior desenvolvimento aos melhoramentos materiais do seu país, e de muitos outros da Europa, entrando neste número Portugal*».

Este Guia é, sem dúvida, o mais completa que jâmais se publicou em Portugal. Além de um mapa do País e um calendário para 1865, oferecia aos seus leitores um «Resumo Geográfico do Continente de Portugal», com uma descrição turística das principais cidades e vilas, informações detalhadas sobre o serviço de diligências e malas-postas, com pre-

ços, natureza dos veículos, distâncias em quilómetros, tempo de percurso e custo por quilómetro de excesso de bagagem e encomendas. Pesos e medidas com um mapa da capacidade dos alqueires e almudes reduzidos a litros «usados no continente do reino», tabelas das equações do tempo, taxas e instruções relativas ao serviço postal e telegráfico em Portugal e para o estrangeiro, apontamentos para a história dos caminhos de ferro em Portugal, preço dos bilhetes, bagagem e mercadorias, horários de partidas, chegadas e demoras nas estações, distâncias quilométricas e tempo de percurso entre cada uma delas, indicando em quais se faziam cruzamentos com combóios ascendentes e descendentes, lado por onde se desembarcava e aquelas onde a máquina «tomaria água», restaurantes com uma tabela completa de preços onde se pode ver que um jantar «em mesa redonda» constando de «sopa, cozido, guisado, assado, ervas ou salada, meia garrafa de vinho do termo, fruta ou doce» custava por pessoa 500 reis!

Finalmente, contrapondo-se ao MEDO de viajar em caminho de ferro, um capítulo especial relativo aos «Perigos a prevenir» que não resistimos à tentação de em parte transcrever.

Diz José António Peres Abreu:

«Em caso de sinistro ou acidente, as carruagens do centro são as que menos sofrem com o choque e por isso devem os passageiros sempre que possam entrar para elas com preferência às outras. A rapidez de um comboio é igual à de uma diligência, quando à vista se nos afigura que ele marcha tanto como um homem a pé, e o que causa tanta ilusão é a extensão do comboio e o pouco barulho que as rodas fazem sobre os carris, por isso nenhum passageiro deve tentar entrar ou sair das carruagens enquanto o comboio se mover, por muito vagarosa que pareça a sua marcha, porque pode pôr um pé em falso, ou perder o equilíbrio e dar uma queda perigosa. Tão pouco deve encostar-se às portinholas, nem lançar a cabeça, pernas ou braços fora delas, porque podem ser apa-

nhadas pelas guardas de alguma ponte ou de repente entrar num túnel e serem esmagados contra as paredes dele. Dado, porém, o caso de ser tanta a curiosidade que não possam fugir à tentação de lançar a cabeça fora do postigo da carruagem, em tal caso deve fazer-se isso com toda a cautela, e tendo sempre a atenção dirigida para o lado a que o trem se encaminha, a fim de poder retirar-se a tempo logo que ao longe se descobre algum perigo».

«Não devem atravessar a linha sem ter absoluta necessidade para isso e em tal caso fá-lo-ão com toda a cautela, olhando primeiramente para um e outro lado a vêr se aparece algum comboio ou máquina e, aparecendo, esperar que ele passe e vá já distante, porque não fazendo assim embora pareça haver muito tempo para a atravessar antes de chegar, pode haver ilusão na vista, pode dar-se uma queda ou tropeção, ou qualquer outra circunstância que contribua para o indivíduo se demorar na linha e ser esmagado. Também é perigoso dar para uma carruagem ou tomar dela qualquer objecto, quando o comboio principia a marchar, porque pode uma roda apanhar qualquer parte da roupa do indivíduo e arrastá-lo para debaixo dela».

«Estar parado nas proximidades dos carris quando se aproxima um comboio também pode ser fatal, porque é possível haver uma espécie de fascinação que atraia o indivíduo a precipitar-se debaixo dele. Este facto de que tem havido exemplos é atribuído à propensão que a vítima possa ter para o suicídio».

«Muitos passageiros entregam-se a uma leitura profunda durante a marcha do comboio, hábito de que se devem abster, não só porque é difícil e fatigador, mas também porque a trepidação da carruagem mantém o livro ou jornal numa tremura quase constante, que obriga o leitor a empregar certa atenção e vontade de que se podem originar certas moléstias e até uma congestão cerebral».

«Não é menor imprudência ao despedir-se de um passageiro, encostar-se à carruagem ou a um joelho com o pé sobre o estribo e esperar em qualquer destas posições que o comboio principie a marcha, para neste mo-

mento dar o último aperto de mão. Deve desviar-se assim que ouvir o aviso da partida dado pela campainha e não esperar pelo aviso do apito do condutor e muito menos pelo da máquina. O passageiro que viaja em caminho de ferro deve sempre ir munido com dinheiro trocado para as despesas extraordinárias que fizer; de contrário pode ficar prejudicado porque dando por exemplo uma libra (!) para pagar 500 réis, se enquanto espera o trôco ouve o último sinal de partida ou há-de deixar ficar os 4.000 réis do trôco e correr a tomar o seu lugar ou receber o trôco e perder o comboio».

«As portinholas das carruagens têm dois fechos, um no centro e outro em baixo e a primeira coisa que fazem os impacientes é abrir o que lhe fica mais à mão e depois o outro; devem, porém, fazer o contrário abrindo primeiro o debaixo e só depois o outro porque tendo de se debruçar sobre o postigo para abrir o fecho debaixo e fazendo com isso pressão sobre a portinhola, pode esta abrir-se e o indivíduo cair sobre a plataforma».

«Logo que o passageiro sai da carruagem, deve vêr que número ela tem para quando quiser entrar outra vez, saber qual ela é, porque se não tiver esta precaução é fácil succeder-lhe não conhecer aquela de onde saíu e vêr-se obrigado a entrar para outra o que lhe pode acarretar muitos inconvenientes. Deve também o passageiro estar com tudo pronto para sair imediatamente logo que o comboio chegue à estação a que ele se destina e não

reservar para a última hora procurar o que lhe pertencer. E' muito conveniente mandar fazer umas correias para fazer um só volume de todos os seus objectos (manta, capa, paletot, etc.) e entre eles meter a bengala ou guarda-chuva e afivelar tudo à mala».

Tais são algumas das instruções que João António Peres Abreu achava por bem publicar no seu Guia, que bem melhor poderia intitular-se «Ensinança de Bem Viajar em Caminho de Ferro» lembrando a histórica ensinança do rei D. Duarte para bem cavalgar toda a sela.

O seu trabalho justificava-se inteiramente numa época em que tal meio de viação constituia o maior de todos os acontecimentos e por esse motivo tornava-se alvo dos ataques ferozes daqueles que regravam a sua existência pelos ditados *devagar se vai ao longe* ou ainda: *não é por muito madrugar que amanhece mais cedo*.

Era nos tempos em que um verdadeiro católico não viajava em caminho de ferro para terra distante, sem primeiro obter a absolvição dos seus pecados e haver comungado, tal qual se preparasse para morrer ou se tratasse de embarcar em caravela quinhentista em demanda da India...

Que pensaria hoje João António Peres Abreu ao vêr as nossas linhas férreas percorridas por velozes automotoras e galgada a distância de Lisboa ao Porto por um combóio «Foguete» em menos de quatro horas?

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1903)

Automobilismo

Uma grande empresa automobilista acaba de se fundar em Lisboa, propondo-se prestar valiosos serviços a varios pontos do país, ligando, por meio de carros automoveis, para transporte de passageiros e mercadorias, varias povoações entre si e outras com as estações dos caminhos de ferro.

Segundo os planos da companhia, as corridas serão as seguintes:

Entre Cuba e Portel; Caminha e Melgaço; Cascaes, Ointra, Mafra e Gradil; Queluz e Carnaxide; Porto e Monsão;

Borba e Villa Viçosa; Vizeu e Villa Real; Cacilhas e Setubal por Cezimbra; Montemor-o-Novo e Elvas; Villa Real e Chaves; Portalegre e Extremoz; Lisboa e Caldas da Rainha; Bellas e Ericeira; Evora e Moura; Paço d'Arcos e Cacem; Barrancos e Moura; Beja e Mertola; Faro e Loulé; Serpa e a estação do caminho de ferro; Loulé e a estação do caminho de ferro; Carregueiro e Almodovar; Faro e Villa Real de Santo António; Póceirão e Alcaccer do Sal; Silves e Villa do Bispo; Figueira da Foz e Penacova; Foz do Douro e Mangualde; Vizeu, Mangualde, Fornos de Algodres e Celorico da Beira; Ponte do Lima e Peso da Regoa; Lisboa e Peniche; Beja, por Ferreira e Sines; Vendas Novas e Evora; Villa Real e Bragança; Figueira da Foz e Leiria; Guarda e Castello Branco; Braga e Chaves; Caldas da Rainha e Coimbra; Lamego e Trancoso; e Mira e Coimbra.

A companhia é composta exclusivamente de elementos portugueses, sendo o seu capital 600 contos. O motor da tração será, ao que parece, a gazolina.

E' iniciador d'esta empresa o sr. Costa Santos, conhecido representante de varias casas estrangeiras.

Occupar-nos-hemos com mais espaço d'esta promette-dora iniciativa.

Os nascidos mortos

DR. FEZAS VITAL

Na madrugada de 22 de Janeiro, faleceu na sua casa de Lisboa o Doutor Domingos Fezas Vital, figura ilustre, por muitos títulos, da sociedade portuguesa contemporânea.

Membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, lugar que desempenhou com alta distinção e reconhecida competência, o Doutor Fezas Vital, professor catedrático da Faculdade de Direito, era ainda juiz do Tribunal Permanente de Arbitragem da Haia, vogal da Comissão Permanente do Direito Marítimo Internacional, tendo feito parte de diversos júris de doutoramento em Direito.

Foi uma figura de excepcional prestígio e embora fosse, desde jovem, político militante, todavia os altos cargos que desempenhou e em que tanto se distinguiu foram obtidos não por favor, muito menos solicitados, mas por seus méritos próprios. Tendo nascido em Caminha, em 10 de Janeiro de 1888, logo em Coimbra, como escolar de leis, se fez notar pela sua inteligência e seu carácter. Católico e monárquico, o Dr. Fezas Vital, implantado o regime republicano, resolveu acompanhar Paiva Couceiro, tendo tomado parte bastante activa nas duas incursões monárquicas, de que aquele caudilho foi simultaneamente o inspirador e o braço direito, sendo ajudante do tenente Caio.

Com o malogro das incursões, o Dr. Fezas Vital andou exilado por terras de Espanha e França, até 1914, data em que regressa à Pátria. É então que, verdadeira vocação de jurista, prepara a tese que lhe abre as portas do magistério universitário. Recebido em Coimbra como professor catedrático da Faculdade de Direito, de que chegou a ser director, desempenha, mais tarde, os honrosos cargos de vice-reitor e reitor da nobre Universidade conimbricense.

Depois, mediante concurso, vem exercer o magistério para a Faculdade de Direito de Lisboa. Eleito procurador à Câmara Corporativa, ali exerceu, durante alguns anos, o cargo de 1.º vice-presidente, até à morte do general Eduardo Marques e depois, de presidente, por votação unânime dos eleitores. Em 1940 é nomeado presidente da Junta Nacional de Educação.

Em 1946, ocorre o falecimento do comandante João de Azevedo Coutinho, lugar-tenente de D. Duarte Nuno, e o Dr. Fezas Vital é logo indigitado para o desempenho desse cargo, e o facto, por melindres muito compreensíveis, levou-o a dimitir-se das funções de procurador à Câmara Corporativa e de presidente da Junta Nacional de Educação.

Tendo feito parte da Acção Católica e da Associação dos Jurisconsultos Católicos Portugueses, desenvolveu também papel preponderante na presidência das «Semanas Sociais Católicas».

O Dr. Fezas Vital era condecorado com as Graças-Cruzes das Ordens do Império Português e de Cristo, o Oficialato da Legião de Honra e o Oficialato da Cruz Vermelha Alemã.

Jurista consumado, entre os seus mais notáveis trabalhos contam-se os seguintes: «Acto jurídico», «Da situação dos Funcionários» e «Garantia da Legalidade na Administração Pública», tendo preferido notáveis lições e conferências nas Universidades de Coimbra e Lisboa, Ordem dos Advogados e Sociedade de Geografia.

O Dr. Fezas Vital era casado com a sr.ª D. Maria Tereza Cabral Amaral Fezas Vital e pai das senhoras D. Maria da Conceição Fezas Vital Torquato, casada com o sr. Fernando Torquato; D. Tereza Cabral Amaral Fezas Vital e dos srs. Dr. António, Domingos, Luís, Fernando, José, Vasco e Francisco Cabral Amaral Fezas Vital, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta respeitosamente sentidos pêsames.

* * *

Durante as horas em que o cadáver do ilustre extinto, encerrado numa urna, esteve na igreja de S. Sebastião da Pedreira, centenas de pessoas da mais alta representação social foram ali prestar-lhe, comovidamente, a derradeira homenagem, entre as quais o Senhor Presidente do Conselho, Professores universitários e membros do Conselho de Administração da C. P.

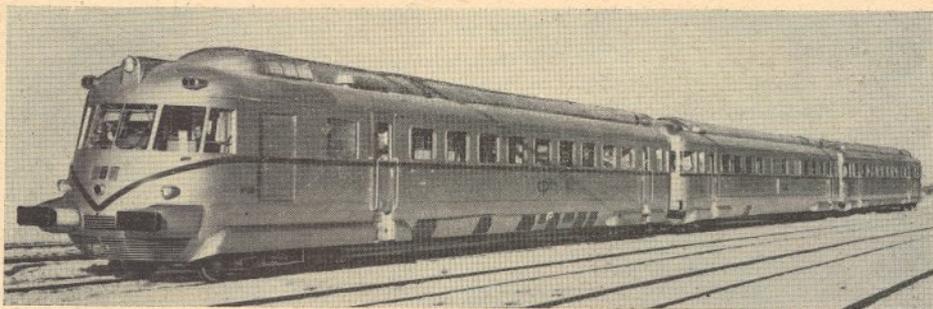
O funeral realizou-se daquela igreja para a estação do Rossio, de onde o féretro seguiu, em caruagem armada em câmara ardente, para Caminha.

No funeral, bem como na missa de corpo presente, rezada na referida igreja de S. Sebastião da Pedreira, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esteve representada pelo seu director, sr. Carlos d'Ornellas.

Federação Internacional da Imprensa Periódica

Na reunião realizada em Paris, no dia 30 de Maio do ano passado e a que assistiram os membros da Comissão Executiva da Federação Internacional da Imprensa Periódica, o Presidente Federal, sr. Beaufays, lembrou que o próximo Congresso se efectuará em meados de Abril do ano decorrente, em Bruxelas, por ocasião da Feira de Amostras havendo, por consequência, urgência em as diferentes Secções examinarem e fazerem conhecer os relatórios que os membros da Federação se propõem apresentar naquele Congresso.

Nesse Congresso, entre outros estudos, será lida e discutida uma comunicação do advogado Smolders, de Bruxelas, sobre os direitos de autor e editor.



A composição completa do comboio «Fiat»

Linha Lisboa-Porto

As ligações ferroviárias entre estas duas capitais vão ser feitas com magníficos comboios-automotores «Fiat»

A C. P. continua a dar execução ao plano geral de melhoramentos, em tão boa hora iniciado, há poucos anos, com a aquisição, na Suíça, de excelentes carruagens para passageiros, com as quais a linha de Sintra foi consideravelmente beneficiada.

No dia 15 do mês passado chegou a Entre-Campos, como noticiámos no nosso último número, em breves linhas, porque a «Gazeta» estava já a imprimir-se, um comboio-automotor «Fiat», que é o primeiro de uma encomenda de mais dois, que a C. P. fez naquela fábrica italiana. Nos primeiros dias do mês corrente chega o segundo comboio e pouco depois sairá da Fábrica o terceiro.

Tanto o comboio automotor agora chegado como os outros dois que se esperam no próximo mês, destinam-se a melhorar as ligações entre Lisboa e Porto, pois que além das comodidades

que oferecem, podem fazer o percurso entre as duas capitais em quatro horas, graças à grande velocidade que podem atingir. Efectivamente, os novos comboios desenvolvem a velocidade de 120 quilómetros à hora em patamar.

O primeiro comboio automotor «Fiat» que chegou a Portugal, fez a viagem por seus próprios meios, tendo-o aguardado na fronteira o sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., que foi recebido pelo sr. Eng.º Branco Cabral, que acompanhava o comboio. De Sacavém para Entre-Campos viajaram, além daqueles senhores, o sr. Professor Mário de Figueiredo, presidente do conselho da Administração da C. P., acompanhado dos administradores sr. Eng.º Pinto Osório, vice-presidente do Conselho, Brigadeiro Frederico Vilar e Major Mário Costa.

Alguns funcionários superiores da C. P., repre-



O Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, que tem à sua esquerda o sr. Dr. Giuseppe Carbonaro, Director da «Fiat», e à direita os srs. Eng.ºs Fernando Arruda, Campos Henriques, Lima Rego, Sousa Nunes e Dr. Carlos de Albuquerque

sentantes da Imprensa e o Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» aguardavam, na estação de Entre Campos, a chegada do novo comboio.

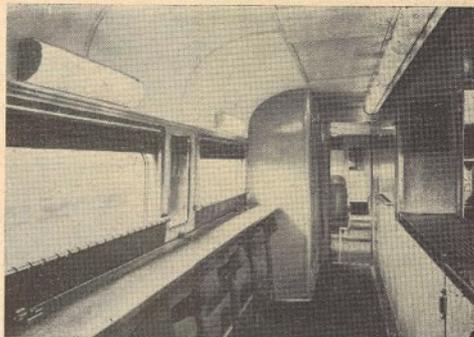
De magnifico aspecto, de bem lançadas linhas, dando-nos o conjunto uma impressão de leveza, a elegância do seu exterior corresponde um ambiente interno não só atraente à vista mas também muito confortável, em que aparecem novidades.

Estes novos comboios, são constituídos, em composição normal, por duas motoras, uma em cada extremidade, e um atrelado ao centro. Cada uma das motoras é equipada com um motor «Fiat» de 505 C. V., ou seja uma potência total de 1.010 C. V. no comboio completo, pois, sendo necessário, a composição pode reduzir-se a uma motora e atrelado ou, até, a uma motora.

O comboio completo dispõe de 174 lugares. Os assentos, além da grande comodidade que oferecem, podem mudar facilmente a posição dos encostos.

Uma outra inovação é constituída pelas instalações de acondicionamento de ar, que permitem regularizar tanto a temperatura como a humidade do ambiente, o que concorre para um maior conforto dos passageiros.

Outras comodidades e inovações apresentam os novos comboios. Assim, no centro do atrelado, funcionará, com instalações próprias, um pequeno bufete com cozinha, para fornecimento de refeições quentes, que serão servidas nos lugares dos passageiros, com o auxílio de uma pequena mesa suplementar, portátil.



O «bar» do novo comboio

Em compartimentos especiais, os passageiros, sem mais incómodos, depositam aqueles volumes que poderiam embaraçá-los durante a viagem.

É com estes esplêndidos comboios, que estão destinados a obter um grande êxito entre nós, que a C. P. tenciona melhorar as ligações ferroviárias entre Lisboa e Porto, passando o percurso, que é de 350 quilómetros, a ser feito em quatro horas em vez de cerca de cinco, como até agora.

A C. P. que pode orgulhar-se de uma grande obra, realizada nestes últimos anos e em que figuram melhoramentos importantes, com os quais os nossos caminhos de ferro alcançaram um justo prestígio, continua, pois, em vista destas últimas aquisições, a dispensar ao público português a melhor atenção, com o objectivo de lhe proporcionar as melhores vantagens e as melhores comodidades.



O «Fiat» ao chegar à estação de Entre-Campos

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Vida artística

João Reis, filho e discípulo do saudoso Mestre Carlos Reis, continua a honrar a memória daquele grande pintor.

A exposição dos seus últimos trabalhos, nos salões do Palácio Foz, veio trazer nos a certeza de que João Reis se mantém sempre fiel à sua arte e a si próprio. Os apontamentos que trouxe da sua visita a Marrocos são muito curiosos, não apenas pelos aspectos e tipos a que deu vida, mas também pela maneira muito pessoal como os interpretou.

João Reis, pintor retratista admirável — que encantadoras cabeças de crianças apresentou na sua exposição! — pintou também trechos de Lisboa, mostrando, assim, que a capital possui, como a província, paisagens de excepcional beleza.

Uma outra exposição digna de apreço especial foi aquela em que Jaime Murteira, que recebeu lições de Frederico Ayres e António Saúde, também discípulos do glorioso Carlos Reis, patenteou aos frequentadores da Sociedade Nacional das Belas Artes os seus notáveis progressos como pintor paisagista.

Jaime Murteira, que honra os mestres com quem aprendeu a descobrir na paisagem uma alma interior, já não é uma esperança, mas uma afirmação de um grande valor na vida artística do nosso País.

O grande Carlos Reis, espírito aberto a todas as sinceras manifestações de arte, se fosse vivo ainda, gostaria de ver esta exposição e de felicitar o talentoso discípulo de dois dos seus mais queridos alunos.

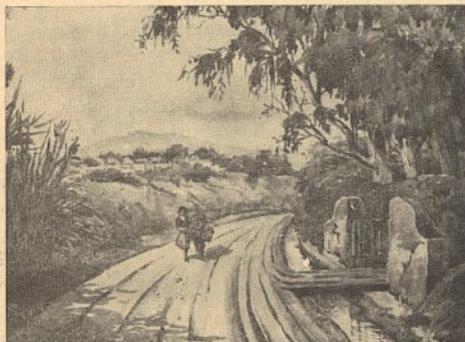
João Paulo Freire

Com o falecimento de João Paulo Freire, perdeu a Imprensa um dos seus mais valiosos elementos. Ainda há poucas semanas registámos, nestas colunas, a perda de Norberto de Araújo e agora é o desaparecimento de outro jornalista, também ilustre, que vimos deplorar. João Paulo Freire, que não morreu de velho, pois contava apenas 68 anos de idade, era portador de uma vasta cultura e na sua bagagem literária figuram livros de alto merecimento, que o colocam no número dos melhores, mais genuínos prosadores portugueses.

Figura de primeira plana do jornalismo, pela sua cultura, pela sinceridade com que serviu a profissão e pela sua prosa vigorosa e de bom quilate, João Paulo Freire, que usou, em tempos, o pseudónimo de *Mário*, tinha um grande público, principalmente no Porto, como redactor efectivo do *Jornal de Notícias*, onde mantinha, há longos anos, uma secção, que se tornou popularíssima. E foi no Porto, que ele tanto amava, embora não fosse natural de ali, que Paulo Freire quis ser sepultado.

O Porto, cidade hospitaleira, também sabe recolher, piedosamente, os seus mortos queridos.

Os nossos aguarelistas



Caminho para Alhos Vedros — Moita, por Rosa Rodrigues

Cães de pijama

Um dos mais recentes acontecimentos mundanos de Paris, em fins de 1952, foi a passagem de modelos para outono na «Casa de Modas para cães elegantes». A passagem assistiram, vivamente interessados, as donas e os possuidores dos bichos que, ainda hoje, são exemplo e lição de fidelidade e afecto.

O modelo que causou mais sensação nessa passagem de modelos, foi um pijama de flanela de lá amarela com riscas castanhas, que, cobrindo completamente o corpo do bicho, abotoa nas costas.

Ao desfile assistiram não só os possuidores de caninos mas, também, os próprios «tótós», aos quais a gerência da casa ofereceu, com um requinte de galantaria, um «biscoito de honra»...

Escusado será dizer que «o biscoito de honra» foi o que, nessa festa elegante, os mimados «tótós» mais apreciaram.

Graça alheia

O caso passou-se em Londres. Um detective vai num trem de praça e nota, por instinto profissional, que o cocheiro puxa as rédeas para a direita quando o cavalo deve voltar para a esquerda e que as puxa para a esquerda no caso contrário.

Depois de um certo tempo, não encontrando solução para o enigma, o detective interroga o cocheiro que, muito sério, explica:

— O senhor sabe: o cavalo já estava muito velho, fazia má impressão aos fregueses e, por isso, mandei-o voltar de avesso.

Imprensa

A VOZ

Com a sua edição de 29 de Janeiro, completou 26 anos de existência o diário *A Voz*, fundado pelo Conselheiro Fernando de Sousa, antigo colaborador e director que também foi da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Prendem-nos a este categorizado diário as melhores, mais cordiais relações de camaradagem, pois dentro da sua redacção contamos com verdadeiras amizades, a começar pelo seu actual director sr. Pedro Correia Marques, jornalista ilustre, em quem Sá de Miranda poderia ver um «homem de um só rosto e uma só fé», e que foi, junto do saudoso Conselheiro José Fernando de Sousa, não só um discípulo de talento, mas, a bem dizer, o seu braço direito.

No editorial em que Pedro Correia Marques assinala, com aquele desassombro moral, que tanto lhe admiramos, a posição política do seu jornal, lê-se o seguinte, sobre o papel da Imprensa, que desejamos arquivar nestas colunas:

«Gravíssimas são as responsabilidades da Imprensa, principalmente nos tempos de hoje, em que, na confusão das ideias e no tumulto dos acontecimentos, se faz mister levantar bem alto o facho da verdade. A Rádio e a Televisão vêm competir com o jornal, mas não o substituem. Apontam-nos ou fotografam-nos os acontecimentos, mas não os comentam nem castigam. Ser jornalista é, sem dú-

TERTÚLIA «FESTA BRAVA»

Reuniu a Assembleia Geral da Tertúlia «Festa Brava», presidida pelo sr. Dr. Barreira de Campos, que está instalada na Praça da Alegria n.º 38, para apreciação, discussão e votação do Relatório, Balanço e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal, que foram aprovados por aclamação.

Foram eleitos os novos corpos gerentes para o ano corrente, com a seguinte distribuição de cargos:

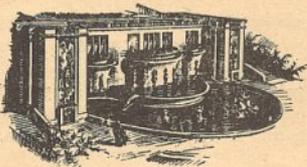
ASSEMBLEIA GERAL—Presidente: *Dr. Augusto Fernando Barreira de Campos*; Vice-Presidente: *Eduardo Alfredo Henriques Quartim*; Secretários: *Carlos Pardal Cardoso* e *Luís José Simões*.

CONSELHO FISCAL—*Álvaro Figueiredo d'Almeida*; *José Mayer*; *João Lopes Madeira Mega*; Suplentes: *Fausto Calado Alves* e *José Santos Bello*.

DIRECÇÃO—Presidente: *Carlos d'Ornellas*; Vice-Presidente: *Jorge Taborda de Lemos e Figueiredo*; Secretário: *Joaquim Rodrigues Duarte*; Tesoureiro: *Mapril Baptista Gouveia*; Vogais: *Arnaldo Calabaça*; *Victor Leal Correia*; *José Rodrigues Vieira*; Suplentes: *Artur Alves Ribeiro*; *Manuel Gonçalves da Silva*; *Fernando Nunes de Carvalho* e *Fernando Sales de Vasconcelos Peixoto*.

vida, dar notícias, mas é essencialmente orientar os leitores no meio da exaltação e dos clamores apaixonados».

A Correia Marques e a todos os seus ilustres colaboradores apresentamos as nossas sinceras felicitações pelo aniversário de *A Voz*.



Domingos de Lisboa

FONTE MONUMENTAL (ALAMEDA DE D. AFONSO HENRIQUES)

No enfiamento do Instituto Superior Técnico, num dos topos da Alameda de D. Afonso Henriques, está situada a Fonte Monumental, erigida em 1940 para comemorar—conforme nos elucida uma lápide esculpida na própria fonte—«a entrada das águas do vale do Tejo na Cidade».

No dia 28 de Maio de 1948, por ocasião da 1.ª Exposição de Obras Públicas, foi esta fonte oficialmente inaugurada e entregue à Câmara Municipal de Lisboa que tudo tem feito para turisticamente a valorizar. Os jogos de luz, que em noites de maior solenidade envolvem os imponentes jorros de água que a fonte deita, constituem um magnífico espectáculo, admiravelmente enquadrado no panorama urbanístico de Lisboa nova.

PASSAM JUNTO DA FONTE MONUMENTAL:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 3-4-7-8-10-12-19
«ELÉCTRICOS» DAS CARREIRAS: 8





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

Portaria n.º 14226

O «Diário do Governo», n.º 6, série I, de 10 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Verificando-se que existem diferenças entre os textos das disposições complementares uniformes referentes às matérias e artigos das Convenções internacionais de transporte (C. I. V.) e de mercadorias (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933, aprovadas pela Portaria n.º 14111, de 1 de Outubro de 1952, e os referentes às aludidas Convenções e que houve lapso na designação de um artigo e ainda que há vantagem em introduzir algumas alterações no respectivo texto, com o fim de uma maior facilidade de aplicação prática: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar as Disposições complementares uniformes, a seguir transcritas, referentes às matérias e artigos das Convenções internacionais de transporte de passageiros e bagagens (C. I. V.) e de mercadorias (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933, para serem adoptadas pelas empresas portuguesas de caminhos de ferro do continente na execução dos serviços internacionais de transporte que tenham a exercer nos termos das citadas Convenções a que estejam ligadas, as quais anulam e substituem, para todos os efeitos, as aprovadas pela Portaria n.º 14111, de 1 de Outubro de 1952, que é revogada pela presente.

Ministério das Comunicações, 10 de Janeiro de 1953.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Disposições complementares uniformes da Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminho de ferro (C. I. V.), de 23 de Novembro de 1933

(Em vigor a partir de 1 de Outubro de 1938)

ARTIGO 5.º

Direito ao transporte

1. Os talões dos bilhetes não devem ser separados, a não ser pelo pessoal do serviço.

2. Todo o talão que seja apresentado separado do bilhete é considerado nulo e apreendido se o passageiro não puder ao mesmo tempo apresentar a capa do dito bilhete, assim como os talões referentes aos outros percursos parciais ainda não efectuados. Neste caso o passageiro é considerado como não tendo bilhete válido e é tratado como indica o artigo 12.º

O passageiro é, por esse facto, convidado a verificar

que os agentes da Administração retirem apenas os talões dos percursos efectuados. O pessoal do serviço entregará ao passageiro o bilhete inteiro, folha ou talão de fiscalização retirados por engano, depois de neles ter inscrito uma nota explicativa, quando necessária.

ARTIGO 6.º

Bilhetes

1.º Os bilhetes-folhas e os bilhetes sob a forma de livros devem, para ser válidos, ter colocado o selo branco (selo oficial) da Administração que os emitiu. Os bilhetes sob a forma de livro devem ter colocado o carimbo na capa e igualmente em todas as folhas.

2. O primeiro dia de validade dos bilhetes será indicado no bilhete pelo escritório de emissão.

Os bilhetes válidos para um comboio partindo, segundo o horário, à meia noite terão a data do dia que começa a essa hora.

3. A viagem é considerada como iniciada desde que o bilhete tenha servido para o despacho de bagagens.

ARTIGO 7.º

Redução de preços para as crianças

As idades de 4 ou 10 anos, conforme o caso, não devem ser atingidas no dia do início da viagem, quer para atribuição de gratuidade, quer para atribuição de redução concedida às crianças.

ARTIGO 10.º

Paragem nas estações intermédias

Não são consideradas como uma interrupção de viagem: A paragem, prevista pelo horário para esperar pelo primeiro comboio de ligação, mesmo que o passageiro seja obrigado, para fazê-lo, a passar a noite;

A paragem para passar de um comboio que não sirva a estação de destino ou a estação de paragem do passageiro para o primeiro comboio em ligação que pare nessa estação;

A paragem para passar para um comboio que permita chegar mais cedo ao fim da viagem ou por um preço mais reduzido que o comboio utilizado precedentemente.

ARTIGO 15.º

Transporte de volumes de mão e de animais nas carruagens

O passageiro é responsável pelos prejuízos causados, sem culpa do caminho de ferro pelas bagagens de mão e pelos animais que leve consigo na carruagem.

ARTIGO 16.º

Atrasos. Perda de enlace. Supressão de comboios

Quando um comboio cujo enlace se perdeu pôde ser alcançado de novo, os passageiros devem prosseguir a sua viagem neste comboio. O caminho de ferro, se o passageiro o pedir com a antecedência necessária, deve transbordar a bagagem do passageiro para este comboio.

ARTIGO 22.º

Comboios. Horários. Extractos de tarifas

O passageiro é admitido em todos os comboios que tenham carruagens da classe correspondente àquela que é in-

dicada no seu bilhete, sob reserva de disposições restritivas previstas nos horários oficiais ou nas tarifas das Administrações interessadas.

ARTIGO 26.º

Reembolsos

1. O caminho de ferro tem o direito de exigir ao passageiro todas as justificações úteis para comprovação do seu pedido de reembolso total ou parcial do preço pago pelo seu transporte ou da sua bagagem.

2. Se o passageiro apresentar um bilhete válido e declarar numa estação intermédia do itinerário do seu bilhete que abandona o resto do percurso, poderá obter da estação um certificado em face da sua declaração; pode obtê-lo da estação de partida se renunciar à totalidade do percurso.

Este certificado deve ser junto ao pedido de reembolso total ou parcial do preço do bilhete. Ele não dispensa, porém, o passageiro de fornecer outros elementos justificativos se o caminho de ferro o julgar necessário.

3. O passageiro que, por falta de lugar na classe correspondente ao bilhete de que é portador, tomou lugar num compartimento de classe inferior à que lhe foi designada e exigir um certificado oficial do caminho de ferro tem direito ao reembolso da diferença entre o preço do bilhete que pagou e o do que teria de adquirir como comprador de bilhete correspondente à classe utilizada para cada um dos percursos efectuados.

4. Para o cálculo da importância a reembolsar são aplicáveis os câmbios que tenham sido aplicados para a determinação do preço de transporte. Para pagamento desta importância é aplicável o câmbio do dia em que o pagamento se efectuar.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de acção das moedas estrangeiras

1. Faz-se a conversão do franco ouro na moeda do país conforme as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem dê lugar à conversão de moeda, essa conversão será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro encarregado desta operação e publicada por meio de afixação no *guichet* ou de outra forma apropriada; o câmbio a utilizar será aquele que foi fixado para o dia em que a conversão foi efectuada.

Disposições complementares uniformes da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933

(Em vigor a partir de 1 de Outubro de 1938)

ARTIGO 3.º

Objectos excluídos de transporte

Se se constatar durante o percurso que objectos excluídos do transporte foram aceites com uma declaração de expedição internacional, mesmo sob a denominação prescrita, o transporte destes objectos deverá ser suspenso. Serão, se for necessário, pedidas ao expedidor instruções e estas instruções deverão ser conformes com o direito nacional do país onde o transporte tenha sido suspenso. O expedidor terá de pagar neste caso o preço de transporte e as despesas feitas até lá, acrescidas das sobretaxas eventuais previstas no artigo 3.º

Todavia, se se tratar de objectos cujo transporte é reservado ao correio num dos países interessados, a estação de fronteira de entrada, ou qualquer outra estação desse

país, terá o direito de os entregar ao correio em troca do pagamento das despesas com que estão onerados.

ARTIGO 4.º

Objectos admitidos ao transporte de baixo de certas condições

Os veículos de caminho de ferro, rodando sobre suas próprias rodas, excluindo as locomotivas, ténederes e automotoras, podem ser acompanhados por um guarda, que assegurará especialmente a lubrificação. Se o expedidor quiser usar deste direito, deve fazer disso menção na declaração de expedição.

ARTIGO 6.º

Teor e forma da declaração de expedição

1. As declarações de expedição fornecidas pelos particulares serão certificadas conformes ao formulário prescrito pela aposição, à custa dos requerentes, do carimbo de fiscalização de um caminho de ferro ou de um grupo de caminhos de ferro.

2. Não pode ser indicada como estação de destino senão a estação em que deve terminar o transporte ao abrigo da C. I. M.

Quando, para remessas destinadas a localidades servidas por várias estações do mesmo caminho de ferro ou de caminhos de ferro diferentes, a estação de destino for designada numa forma insuficientemente precisa para que seja possível determiná-la com precisão, o caminho de ferro tem o direito de escolher a estação na qual a remessa deve ser entregue.

3. Se a designação do caminho de ferro destinatário estiver em contradição com a indicação feita sob a rubrica «estação de destino» da declaração de expedição, essa indicação não será tida em consideração.

4. Se a indicação do posto de despacho alfandegário figurar só nos documentos de alfândega, não envolve responsabilidade para o caminho de ferro. A indicação numa estação sob a rubrica «tarifas e itinerários reclamados» da declaração de expedição não é considerada como prescrição da estação em que devem ser cumpridas as formalidades de alfândega.

ARTIGO 7.º

Responsabilidade nas indicações na declaração de expedição. Sobretaxas. Medidas a tomar no caso de sobrecarga

1. A sobretaxa prevista na alínea a) do § 5 é igualmente cobrada quando corresponda pelos objectos submetidos a condições menos rigorosas, em consequência de convenções estabelecidas entre dois ou vários Estados ou Administrações de caminhos de ferro, nos termos do § 2 do artigo 4.º

2. A estação que verificar haver carga excedente decidirá se a remessa pode continuar sobre o vagon primitivo até à estação fronteiriça ou, se aquela fizer parte da rede destinatária, até à estação de destino. Do mesmo modo procederão os caminhos de ferro subsequentes.

Se esta estação for de opinião que a remessa não pode continuar nessas condições, ela procederá da seguinte maneira:

a) Se a remessa total puder ser transbordada para um vagon apropriado sem riscos especiais para a mercadoria, esta operação deverá efectuar-se e o vagon ser remetido ao

seu destino; caso seja necessário, são pedidas instruções ao expedidor;

b) Se o transbordo não puder ser efectuado para um só vagão, a estação decidirá, da melhor forma para o expedidor, se lhe devem ser pedidas instruções sobre a maneira de proceder ou se a carga excedente deve ser encaminhada de officio para o seu destino.

ARTIGO 8.º

Conclusão do contrato de transporte. Duplicado da declaração de expedição

O carimbo da estação expedidora com a data deverá ser igualmente apostado nas folhas anexas à declaração de expedição, nos termos do artigo 6.º, § 6, parte final da letra e).

ARTIGO 10.º

Cálculo das taxas. Percursos

1. Quando a pedido do expedidor ou na falta de tarifas directas entre as estações expedidora e destinatária os transportes foram taxados separadamente em diferentes secções do percurso, o cálculo dos preços effectua-se para cada secção de taxa pela base das tarifas que ali estiverem em vigor no momento em que o transporte entrar na secção da taxa respectiva.

2. As despesas de aluguer de encarados são calculadas para todo o percurso conforme a tarifa applicável nas linhas da Administração expedidora.

3. A taxa de desinfecção é cobrada conforme a tarifa das despesas accessórias do caminho de ferro que procede à desinfecção.

4. Quando a mercadoria entrar numa nova secção de taxação, o caminho de ferro poderá converter as despesas de transporte e todas as outras verbas numa moeda diferente da da secção precedente.

5. As prescrições que figuram com carácter geral na declaração de expedição, como, por exemplo, «itinerário mais curto», não são consideradas pelo caminho de ferro como prescrições de encaminhamento.

ARTIGO 11.º

Prazos de entrega

1. Para as mercadorias seguintes, remetidas com declaração de expedição de pequena velocidade:

animais vivos, arbustos vivos, flores frescas cortadas, plantas vivas, manteiga, cogumelos, artigos de salsicharias, mariscos, natas frescas, frutos e frutas frescas ou congeladas, com excepção das frutas para sidra ou perada, caça morta, gelo para refrigeração, ostras, leite, coelhos mortos, legumes frescos ou congelados, levedura, mosto de uvas, pastelaria, peixes frescos ou congelados, carnes frescas ou congeladas, criação morta,

os prazos de entrega são os seguintes, quando as tarifas não prevejam prazos especiais mais reduzidos:

a) Prazo de expedição — um dia;

b) Prazo de transporte — um dia para fracção indivisível de 200 km. de distância de applicação de tarifas.

Os prazos citados são aumentados por prazos supplementares, devidamente annunciados.

Para as outras mercadorias, os máximos fixados pelo artigo 11.º, § 1, aumentados eventualmente por prazos supplementares annunciados, são adoptados como prazos

entrega quando as tarifas não prevejam prazos especiais mais reduzidos.

2. Redes de caminho de ferro ligadas por barcaças são consideradas como ligadas por carris. Todavia, esta disposição não prejudica o direito do caminho de ferro de fixar os prazos supplementares nos termos do § 3.

ARTIGO 12.º

Estado da mercadoria. Embalagem

1. Todas as indicações que devem ser colocadas nos volumes ao abrigo do § 6 podem ser reunidas numa só etiqueta.

2. O caminho de ferro pode exigir que pequenos volumes da mesma natureza em remessas de detalhe (pequenos objectos de ferro, etc.), cuja aceitação e manutenção occasionem sensível perda de tempo, sejam atados ou embalados de modo a formarem unidades mais volumosas.

ARTIGO 13.º

Documentos a juntar para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscaes, de policia e outras autoridades administrativas. Precintagem aduaneira.

Quando, por falta, insuficiencia ou irregularidade de documentos de transporte, a remessa deve ser suspensa ou não pode ser entregue, serão cobradas pelo tempo de paragem as despesas de estacionamento e armazenagem previstas pelas tarifas.

ARTIGO 15.º

Formalidades exigidas pelas alfândegas, barreiras, autoridades fiscaes ou de policia e outras autoridades administrativas

1. Quando o expedidor designar para o desembaraço aduaneiro uma estação intermédia e a alfândega se encontrar a uma certa distancia desta, o caminho de ferro resolve se a mercadoria deve ser transportada para o armazém da alfândega ou se o desembaraço aduaneiro deve ser feito na estação. As despesas são por conta da mercadoria.

2. Quando o expedidor quiser assistir, por si ou por um mandatário por ele designado, ao desembaraço aduaneiro em trânsito, deve mencioná-lo na declaração de expedição sob a rubrica «Declaração para cumprimento das formalidades alfandegárias, de barreiras, fiscaes, de policia ou outras autoridades administrativas», indicando a estação onde o desembaraço aduaneiro deve ser realizado.

ARTIGO 16.º

Entrega

Se uma parte dos objectos mencionados na declaração de expedição faltar no acto da entrega, o valor total das somas resultante da declaração de expedição deve mesmo assim ser pago.

O direito do destinatário de reclamar o reembolso das despesas de transporte dos objectos não entregues fica reservado.

ARTIGO 17.º

Pagamento das despesas de transporte

1. A soma que o expedidor declara tomar a seu cargo em virtude do § 2, letra g), deve ser expressa em moeda do país expedidor; as tarifas podem admitir anulações a esta regra.

2. O depósito previsto no § 5 apenas diz respeito à parte das despesas que não possam ser imediatamente fixadas.

ARTIGO 19.º

Reembolsos e desembolsos

A declaração de expedição ou o duplicado da declaração de expedição contendo indicação de reembolso ou munidos do carimbo com a data comprovam que a mercadoria foi onerada desse reembolso. O estabelecimento de boletins e reembolso é regido pelos regulamentos do caminho de ferro expedidor.

ARTIGO 21.º

Direito de modificar o contrato de transporte

1. A estação expedidora certificará o pedido de alteração do contrato de transporte pela aposição do carimbo com data no duplicado da declaração de expedição abaixo da declaração do expedidor prevista no § 2 do artigo 21.º.

2. Para as mercadorias facilmente deterioráveis, quando a alteração do contrato de transporte prescrito é unicamente uma das que estão indicadas nas alíneas d) e e), § 1, do artigo 21.º, não é necessário esperar a confirmação escrita do telegrama ou do aviso telefónico prevista no artigo 21.º, § 3, alínea 2), quando este telegrama ou este aviso telefónico for suficientemente claro e preciso e provenha indubitavelmente da estação expedidora.

ARTIGO 22.º

Execução das modificações relativas ao contrato de transporte

1. No caso de atraso no transporte ou na entrega, provocado pela execução do pedido de alteração do contrato de transporte, sem que haja falta da parte do caminho de ferro, este último tem o direito de receber, conforme as tarifas, as despesas de estacionamento e de armazenagem pela duração do atraso.

2. Não pode ser dado seguimento aos pedidos de modificação do contrato de transporte que, em atenção às prescrições do artigo 5.º, § 5, não possam ser executados.

3. A cobrança eventual de uma taxa para execução das alterações do contrato de transporte e a importância dessa taxa são reguladas pela tarifa internacional ou pela tarifa interna aplicada à remessa primitiva pela estação de expedição. Se está prevista uma taxa por esta tarifa, deve ser paga pelo expedidor, na estação expedidora no momento da entrega do pedido de alteração do contrato de transporte.

ARTIGO 24.º

Impedimento à entrega

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos quer na língua oficial da estação expedidora, quer numa das três línguas, francesa, alemã ou italiana.

Quando a língua utilizada não for a do país a que pertence a expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor. Se, a pedido do expedidor, os agentes do caminho de ferro fizerem esta tradução, consideram-se como actuando por conta do expedidor. Os regulamentos do caminho de ferro de que depende a estação expedidora determinam o seguimento a dar a pedidos desta natureza.

2. Em caso de impedimento à entrega, o expedidor que, de acordo com o § 1, primeiro parágrafo, do artigo 24.º, tenha pedido, na declaração de expedição, para ser avisado directamente deste impedimento, quer por escrito, quer por telegrama, pode transmitir directamente à estação destinatária as suas instruções, com o fim de:

- a) Fazer entregar a mercadoria no local do destino, ou noutro ponto situado aqum ou além, ao destinatário indicado na declaração de expedição ou a uma outra pessoa;
- b) Determinar o seu regresso à estação expedidora.

O expedidor deve juntar ao pedido de alteração o duplicado da declaração de expedição, na qual as instruções devem ser reproduzidas e assinadas por ele. Se a mercadoria for rejeitada pelo destinatário, é suficiente que o expedidor junte a ordem de alteração ao aviso de impedimento à entrega proveniente da estação destinatária.

As instruções tendo por fim uma das alterações ao contrato de transporte previstas pelas letras f), g) e h) do artigo 21.º, § 1, devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

3. A cobrança eventual de uma taxa para a execução das instruções, em caso de impedimento à entrega, e a importância dessa taxa são reguladas pela tarifa internacional ou pela tarifa interna aplicada à remessa primitiva pela estação expedidora. Se uma taxa for prevista para essa tarifa, ela deverá ser paga pelo expedidor, na estação expedidora, na ocasião da entrega das instruções.

Todavia, quando o expedidor, de acordo com a disposição complementar uniforme 2, dirigir as suas instruções à estação destinatária, e se essa taxa for prevista pela tarifa internacional ou pela tarifa interna pela qual a remessa primitiva foi taxada até à dita estação, esta taxa será metida à conta da mercadoria. O mesmo sucede quando o expedidor, em caso de impedimento à entrega e de acordo com o artigo 24.º, § 1, quarto parágrafo, pedir na declaração de expedição que a mercadoria lhe seja devolvida de officio.

ARTIGO 28.º

Restrições da responsabilidade no caso de prejuizos podendo ser resultantes de certas causas

1. Quando, a pedido expresso do expedidor, o caminho de ferro fornecer encerrados alugados, não assume mais nenhuma responsabilidade do que a que lhe compete pelo transporte em vagões descobertos não tapados com encerrados, mesmo se se tratar de mercadorias que, conforme as prescrições da tarifa, não são transportadas em vagões abertos.

ARTIGO 33.º

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega

Os prazos de entrega aplicam-se sempre ao percurso completo; só há, portanto, direito de indemnização, se o prazo total for ultrapassado.

ARTIGO 35.º

Declaração de interesse na entrega

A taxa de interesse na entrega é calculada separadamente para cada secção de taxa.

As tarifas indicarão em que condições esta taxa será arredondada. Na falta de prescrições desta natureza, a taxa de interesse na entrega será arredondada conforme as regras em vigor sobre cada secção de taxa para o arredondamento das taxas de transporte.

ARTIGO 39.º

Responsabilidades do caminho de ferro pelos seus agentes

Se o interessado omitiu, contrariamente às prescrições em vigor, a apresentação de uma tradução numa das línguas

guas previstas pela C. I. M., os agentes de caminho de ferro que fizerem de officio essa tradução, sem que ela seja pedida pelo interessado, são contudo considerados como sendo por conta deste último.

ARTIGO 40.º

Reclamações administrativas

1. Os pedidos de rectificação de taxa devem ser justificados. Devem ser acompanhados em original ou em cópia, esta devidamente legalizada se o caminho de ferro o exigir: 1.º da declaração de expedição, quando eles são relativos a importâncias pagas pelo destinatário; 2.º do duplicado da declaração de expedição e eventualmente da conta de despesas feitas de acordo com as disposições do § 5, artigo 17.º, quando se referem a importâncias pagas pelo expedidor.

Na altura da liquidação da reclamação a declaração de expedição, o duplicado ou a conta das despesas, se for necessário, devem ser apresentados em original.

Os pedidos devem ser acompanhados, além disso, de todos os outros documentos que possam justificar o seu fundamento.

2. Os pedidos de indemnização por perda ou avaria devem ser acompanhados, além disso, das provas justificativas do valor da mercadoria (tais como factura de compra).

3. Os pedidos apresentados por outras pessoas que não sejam o interessado, em virtude do artigo 41.º, só são tomados em consideração se eles forem acompanhados por uma declaração, numa folha à parte, pela qual o interessado consente que a importância a pagar seja entregue ao reclamante. Esta declaração, cuja assinatura deve ser reconhecida se o caminho de ferro o exigir, deve ser estabelecida conforme as prescrições legais do Estado do qual depende a Administração encarregada da liquidação. Essa declaração será conservada pelo caminho de ferro.

ARTIGO 56.º

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de acção de moedas estrangeiras

1. Far-se-á a conversão do franco-ouro na moeda do país de acordo com as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transportes ou de outras obrigações que dele resultem necessite de conversão de moeda, esta será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro que é encarregado desta operação e publicada por meio de aviso afixado no *guichet* ou de outra forma

apropriada; o câmbio de conversão a utilizar é aquele que foi fixado para o dia em que a conversão for feita.

Ministério das Comunicações, 10 de Janeiro de 1953.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.º 2, série III, de 3 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 23 do mês corrente desta Direcção-Geral, o projecto de tarifa internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França, bem como o do aviso ao público que anuncia a entrada em vigor da referida tarifa, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 2, série III, de 3 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 23 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados os avisos ao público A, n.ºs 325, 368, 387, 563 e 598 daquela Companhia, respectivamente de 30 de Novembro de 1931, de 17 de Março de 1938 e de 13 de Abril de 1939, relativos ao abatimento de 10 por cento na importância total a pagar pelo transporte de frutas quando no mesmo tenham sido utilizadas taras recomendadas pelo caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 6, série III, de 8 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 de Dezembro findo desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anulando o aviso ao público Te. n.º 38, de 19 de Junho de 1952, que concede bonificações ao transporte de paralelepípedos de pedra para calcetamento.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 31 de Dezembro findo de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual passa a ser aplicável à rubrica «Paralelepípedos de pedra para calcetamento» a tabela 22, em vez da tabela 15, da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª DA

Rua Nova da Trindade, 15-C

L I S B O A

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

TOSSE?

